

Mobilidades e percepções na "região urbana" de Coimbra

Sandro Santos
Mestre em Geografia

1. Introdução

A mobilidade é condição essencial e imprescindível à actual vivência urbana, significando uma melhor ou menor qualidade de vida, no sentido em que as espaço-temporalidades, condicionam directa ou indirectamente os estilos de vida.

A mobilidade impõe também diferentes percepções das populações, com leituras territoriais impregnadas de subjectividade, mas indispensáveis para o entendimento mais abalizado das realidades que diáritamente se constroem, tendendo a revelar um papel cada vez mais activo no âmbito das políticas de ordenamento e planeamento urbano.

Neste artigo, as referências territoriais centraram-se em Coimbra e na sua "região urbana", enquanto espaço alargado que passou por um conjunto de profundas reestruturações e que irá conhecer, a breve trecho, novos projectos que lhe irão colocar, necessariamente, outros desafios, sensíveis sobretudo ao nível das mobilidades e das percepções.

2. A mobilidade na "região urbana" de Coimbra

O interesse pela mobilidade espacial assume grande destaque na abordagem à urbanização, entendida enquanto processo que integra a mobilidade espacial na vida quotidiana. A crescente diferenciação e especialização funcional dos lugares em locais de habitação, trabalho, consumo e lazer, a expansão dos espaços periféricos e a descentralização de actividades e funções dentro da região urbana, conduzem à necessidade (inevitabilidade) de mobilidade, que se torna condição de adaptação e participação na vida urbana (RÉMY e VOYÉ, 1994: 74), repercutindo-se nos sistemas sociais, culturais e de personalidade, dando forma a um estilo de vida próprio.

A mobilidade é condição básica para a integração nos modos de vida urbanos, contribuindo ela própria para a estruturação dos espaços urbanos e para a qualidade de vida que as populações desejam. Os movimentos da população, quer sejam associados à mudança de residência - mais alargada no espaço e no tempo - quer à mobilidade pendular - diária e que

abrange, ela própria, espaços cada vez mais distantes - é responsável por um amplo leque de fluxos que entrecruzam o espaço urbano.

O acréscimo dos movimentos pendulares fez-se à custa da expansão da cidade para os espaços periurbanos e da aquisição de veículo próprio pelas populações. Não possuir automóvel, na sociedade actual, especialmente no espaço urbano, é estigmatizante, já que o automóvel possibilita a diminuição dos tempos de deslocação e a escolha dos percursos a efectuar, sendo ainda símbolo de prestígio social. As mobilidades pendulares ligadas ao emprego só acontecem com a intensidade que conhecemos devido ao uso em grande escala do automóvel.

Se inicialmente se considerou que muitas das vantagens comparativas das cidades médias se traduziam nas facilidades concedidas ao automóvel, já que há menos trânsito e maior facilidade de estacionamento, facilitando assim as deslocações, por outro lado, a promoção da mobilidade individual, impede, muitas vezes, o surgimento, ou o melhor aproveitamento do transporte público, impedindo ainda, quer o crescimento sustentado da cidade, quer a melhoria da qualidade de vida das suas populações.

Muitos dos espaços citadinos são hoje ocupados pelo automóvel, com implicações visíveis ao nível da qualidade de vida. É o trânsito, as dificuldades de estacionamento e de espaços de estacionamento, os passeios que emagrecem para permitir o aumento das faixas de rodagem ou o consumo de espaço (calcula-se que 10 a 20% do espaço das cidades é ocupado por locais para estacionamento).

Os custos do uso (e abuso) do automóvel são grandes para as cidades e urge resolver este problema. É evidente que estas questões se colocam actualmente fruto do aumento do poder de compra e do comodismo crescente em relação ao automóvel que "simboliza o luxo, a posição social, a desigualdade. Transporta o *american way of live*" (SCARDIGLI, 1983: 102).

No caso de Coimbra, a questão das mobilidades pendulares, facilitada pela mobilidade crescente baseada no automóvel particular e na melhoria da rede viária, começa já a fazer pensar as entidades responsáveis, já que a cidade "não consegue organizar, em torno de si, centros urbanos capazes de

atraírem uma população alóctone, que se desloca do centro urbano principal (existindo, pois, apenas um movimento de dentro para fora)” (N. SANTOS, 2001: 223). O aumento dos trajectos pendulares começa a ser problemático ao nível do tráfego urbano e das dificuldades de estacionamento, reduzindo-se assim a qualidade de vida e um dos pressupostos da cidade média, de que Coimbra é exemplo, que assenta na facilidade de deslocação. No entanto, a população de Coimbra e da sua área envolvente continua a não despende muito tempo nos percursos pendulares diários, reflectindo esta análise a qualidade de vida que se atribui às cidades médias e que é necessário saber preservar (Figura 1).

O acréscimo de mobilidade induz ao usufruto de um número alargado de espaços, consumindo-se assim mais espaço e percepcionando-se de forma distinta os espaços da região urbana, construindo-se uma imagem, mais positiva ou menos positiva, consoante a agradávelidade do espaço e a percepção de cada pessoa, distinta conforme o seu estilo de vida, sexo, profissão ou habilitações literárias. É então necessário conhecer o universo dos indivíduos e das famílias inquiridas, de forma a entender a importância da mobilidade para a sua qualidade de vida e de que forma essa mesma mobilidade influi na imagem que cada indivíduo constrói dos espaços de vivência quotidianos.

Um indicador diferenciador dos níveis de rendimento dos indivíduos e importante para a qualidade de vida das populações é a posse de automóvel e o modo como os agregados familiares fazem uso dele. O automóvel é um bem indispensável para a população em geral, e 86% da população inquirida revela possuí-lo. Destes, praticamente metade (49%) possui apenas um automóvel, destacando-se nestes casos as famílias menos numerosas, incluindo a população solteira ou em que um dos cônjuges está numa situação de desemprego, reforma ou de trabalho doméstico, pelo que um veículo é suficiente para as suas deslocações. Destaque-se, ainda assim, a elevada percentagem (39%) de agregados familiares que possuem dois ou mais veículos, correspondendo predominantemente àqueles em que inquirido e cônjuge trabalham fora de casa. A necessidade de uma mobilidade acrescida, leva à escolha do automóvel como modo de deslocação preferencial para o trabalho, sendo escolhido por 60% da população inquirida, como se verifica pela análise da Figura 2. Esta situação reflecte-se no número de ocupantes habitual dos veículos automóveis, já que 53% dos inquiridos revelam deslocar-se sozinhos. Confirma-se a necessidade de mobilidade individual que o espaço urbano induz, gerando problemas de trânsito e dificuldades de estacionamento, contribuindo para a degradação da qualidade de vida das populações.

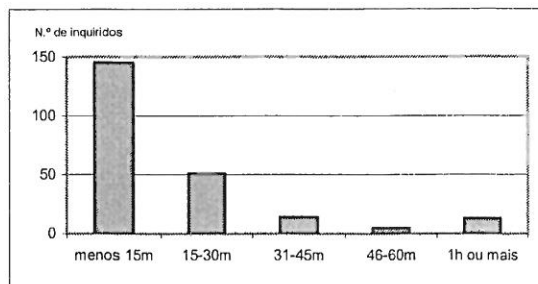


Figura 1

Tempos de deslocação para o emprego.

FONTE: Inquérito à Mobilidade Pendular da População¹

O elevado número de veículos em circulação, leva a que no espaço das freguesias onde foi lançado o Inquérito à Mobilidade Pendular da População, bem servidas ao nível da infra-estruturas de transporte, o automóvel seja o meio de deslocação preferencial entre o local de residência e o local de emprego, o que se compreende, pois ele possibilita flexibilizar horários e itinerários, significando ganhos crescentes de liberdade, de autonomia e de tempo.

Outros factores importantes, que se constituem como condicionantes na análise à mobilidade e à percepção da cidade, são as habilitações literárias e as profissões dos inquiridos e seus cônjuges, já que ambas condicionam

¹ O Inquérito à Mobilidade Pendular da População foi lançado em Junho de 2004 às populações das freguesias da Sé Nova, Condeixa-a-Nova e Trouxemil. O Inquérito teve como objectivo conhecer a mobilidade geográfica das populações inquiridas, bem como aferir da imagem da região urbana de Coimbra e da percepção dos transportes colectivos rodoviários da cidade. A escolha das freguesias da Sé Nova, Trouxemil e Condeixa-a-Nova, não foi casual. Pretendeu-se com a escolha destas freguesias identificar eventuais diferenças existentes, quer ao nível da mobilidade, quer dos meios de transporte utilizados e da percepção dos espaços, por parte de populações com relações diferentes ao espaço da cidade de Coimbra. A freguesia da Sé Nova, posicional e funcionalmente central na cidade, com um amplo leque de escolhas ao nível dos meios de transporte; e as freguesias de Condeixa-a-Nova (Sul) e Trouxemil (Norte), periféricas à área central da cidade, na lógica das relações centro/periferia.

No conjunto das três freguesias realizaram-se 163 inquéritos, considerando-se o peso demográfico relativo de cada uma. Atendendo a que a freguesia da Sé Nova é a mais populosa, é também a mais representativa da amostra, com 90 inquéritos realizados. Nas freguesias de Condeixa-a-Nova e Trouxemil, foram realizados 73 inquéritos (42 e 31, respectivamente). O número de inquiridos por sexo estava predeterminado pelo que o número de inquéritos a indivíduos do sexo feminino foi superior (55%), de acordo com a importância relativa dos dois sexos nas três freguesias em análise.

Atendendo ao tipo de inquérito realizado, o inquirido assume-se, não apenas a título individual, mas sobretudo como “representante” do agregado familiar. Assim, o inquérito acaba por abranger uma população de 442 indivíduos, entre inquiridos, cônjuges, filhos dependentes e familiares ascendentes e colaterais que residem com o inquirido.

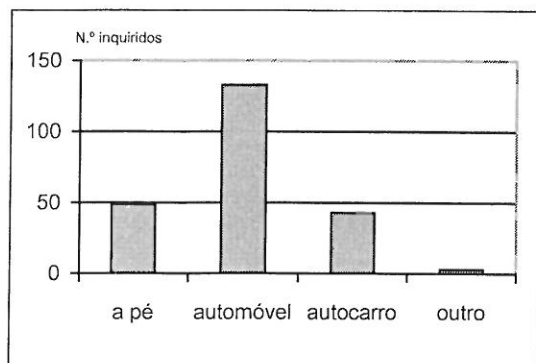


Figura 2

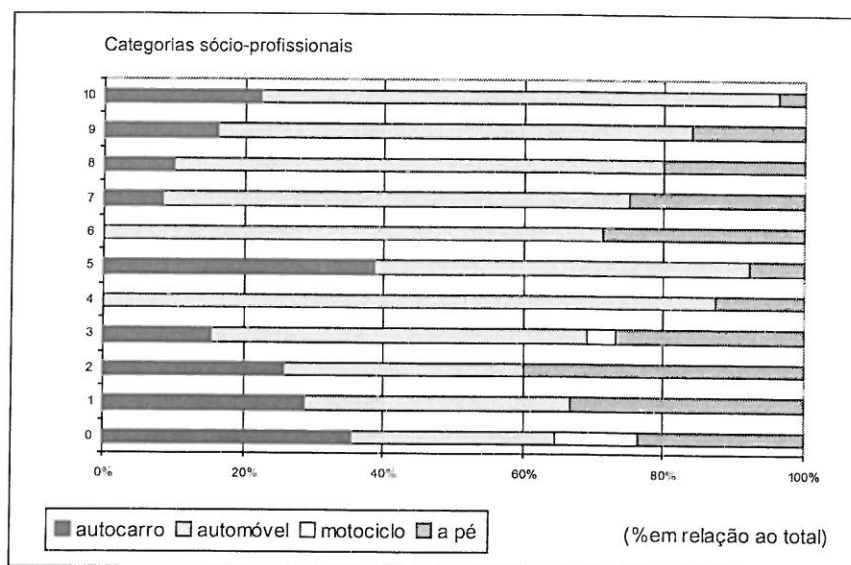
Modos de deslocação para o local de trabalho.

FONTE: Inquérito à Mobilidade Pendular da População.

o rendimento disponível e, consequentemente, o estilo e a qualidade de vida. Assumem, por isso, uma importância na análise das deslocações efectuadas, no meio de transporte escolhido e na imagem que cada grupo social tem da cidade.

Analisando os modos de deslocação por categoria sócio-profissional (Figura 3), verificamos que as populações que se deslocam preferencialmente a pé e de autocarro, pertencem às categorias sócio-económicas mais

baixas. A classe dos estudantes e domésticas, é aquela em que o uso do autocarro é superior, evidenciando assim a sua dependência deste meio de transporte e a importância deste grupo, nomeadamente os estudantes, para os transportes urbanos, que organizam os seus horários em função do período de aulas ou de férias escolares (com menor frequência de transportes). As classes baixa e média-baixa e média-baixa/média, muitas vezes sem possibilidades económicas para a aquisição de automóvel ou para suportar os custos decorrentes dessa aquisição (seguro, manutenção, combustível,...), acabam por recorrer preferencialmente à deslocação a pé ou em autocarro. As categorias sócio-profissionais mais elevadas recorrem, em grande percentagem, à deslocação em automóvel próprio, ao mesmo tempo que diminui a deslocação a pé, salientando o papel do automóvel enquanto diferenciador do nível de vida e mesmo de estilos de vida, já que estas classes revelam mobilidades acrescidas, visto que o percurso diário entre o local de residência e de trabalho inclui, frequentemente, deslocações relacionadas com o consumo ou com a família (levar o filho à natação, ir a uma consulta médica, ...). Possuir automóvel próprio é poder escolher os percursos, chegar mais depressa e utilizar o tempo de forma mais flexível, já que não se depende do transporte colectivo.



Legenda: 0 - estudantes, doméstica, reformado e desempregado; 1 - classe baixa/média-baixa empregada no comércio e serviços; 2 - classe média-baixa/média empregada no comércio e serviços; 3 - operários e trabalhadores dos transportes e mecânicos; 4 - trabalhadores da construção civil; 5 - funcionários públicos e forças de segurança; 6 - fornecedores de serviços pessoais; 7 - comerciantes e viajantes; 8 - técnicos e funcionários superiores; 9 - quadros superiores 10 - empresários e profissionais liberais.

Figura 3

Modos de deslocação por categoria sócio-profissional (conjunto das três freguesias).

Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População.

À medida que se verificam acréscimos de mobilidade, aumenta também o consumo de espaço por parte das populações, que percebem de diferentes formas os diferentes espaços urbanos.

3. A imagem dos territórios de Coimbra

A análise aos territórios de Coimbra, feita a partir dos Planos de Ordenamento da cidade, da estrutura de transportes que a serve ou da análise de diferentes indicadores demográficos, apesar de extremamente útil e imprescindível, torna-se insuficiente quando se pretende uma análise de maior pormenor à realidade urbana. Os habitantes de uma cidade, mais do que simples números que permitem a análise à densidade populacional ou aos trajectos habituais, têm também um profundo conhecimento do espaço onde diariamente se movem e que importa conhecer.

As imagens que cada indivíduo cria do seu espaço pessoal, também apelidado por Kurt LEWIN (1964) de *espaço de vida*, permite-nos contextualizar os diferentes espaços sobre os quais a pessoa se move e que são essenciais para explicar e compreender a natureza das imagens (por vezes contraditórias) que cria sobre determinado espaço. Na Figura 4, observamos como o indivíduo se situa no centro do seu espaço pessoal, ou seja, a área que melhor conhece (a sua casa, mobiliário e os familiares ou pessoas com que convive). Partindo deste centro, a pessoa desloca-se a outros lugares com certa regularidade: trabalho, compras, lazer, relações pessoais/sociais..., pelo que percebe esses mesmos espaços. Mas chega também ao espaço pessoal de cada um a informação veiculada pela televisão, rádio, jornais, internet..., e que nos fornece materiais com os quais formamos imagens de espaços físicos e humanos mais ou menos distantes (ESTÉBANEZ, 1990: 96). Se somarmos às vivências quotidianas e pessoais a incursão dos meios de comunicação e daquilo que se ouve dizer, resultará na materialização de uma imagem sobre todos os espaços. Esta imagem é, claramente, diferente de indivíduo para indivíduo (depende da personalidade, motivação, emoções, ...), consoante a filtragem que consegue ou não fazer de todas as informações que recolhe e que lhe chegam, de fonte directa ou indirecta.

Armand FRÉMONT (1980: 27) refere que, "o espaço vivido é também, desde a mais tenra idade, um espaço social", pelo que o espaço é também o resultado das acções dos actores que actuam sobre esse mesmo espaço, o que implica o "reconhecimento dos lugares frequentados, a valorização de itinerários, de rotinas, de familiaridades" (SANTOS, 2003B: 220), ou seja, de

nós-estruturantes, como refere HÄGERSTRAND. A valorização destes aspectos implica que os indivíduos tenham a necessidade de se definirem, não apenas relativamente a uma classe social, mas também a lugares e a territórios, como afirma REYNAUD (ALLEMAND, 1999; N. SANTOS, 2003 A).

Desde o início da década de 60² que se sabe, nomeadamente com a obra "A Imagem da Cidade" de Kevin LYNCH, que "as percepções e as imagens pessoais não se conciliam sempre com o meio *objectivo* dos técnicos³" (BAILLY, 1977, citado por BEAUJEU-GARNIER, 1983: 353), pelo que a percepção dos espaços pelos seus habitantes se tem vindo a constituir como tema de abordagem (quase obrigatório) quando se efectua análises no âmbito da Geografia Urbana. As imagens e as percepções dos indivíduos são abordadas na "Geografia do comportamento e da percepção [que] é a versão na nossa disciplina da corrente comportamental (behaviorista) que baseia o estudo dos seres humanos na observação da sua conduta" (ESTÉBANEZ, 1990: 91).

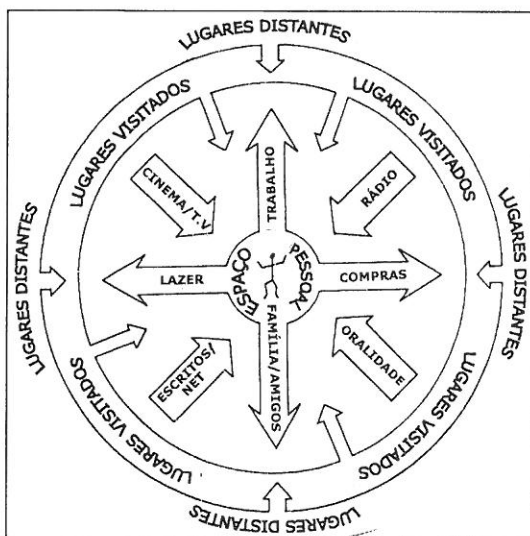


Figura 4

A percepção do Espaço.

FONTE: Adaptado de José ESTÉBANEZ (1990: 97).

² Poderíamos ir mais atrás, recuando até 1850, época em que HUMBOLDT já referia que "para compreender a Natureza em toda a sua ampla sublimidade, é necessário entendê-la em dois aspectos; o primeiro, obviamente, como um fenómeno real; e depois, subjectivamente, tal como se reflecte nos sentimentos dos Homens" (citado por ESTÉBANEZ, 1990: 91).

³ Os próprios técnicos (geógrafos, urbanistas, arquitectos, ...), apesar da objectividade que pretendem, nem sempre a conseguem ter, já que, enquanto pessoas, apresentam visões e concepções diferentes, não se abstendo muitas vezes de fazer juízos de valor.

A teoria comportamental interessa-se pela forma como o indivíduo se relaciona com o meio (natural e social) e pelos factores que influenciam as relações que se estabelecem entre o pensamento e as acções práticas. Tal não quer dizer que "todas as nossas acções se apoiem num pensamento racional e objectivo, senão que às vezes, as nossas reacções perante o meio podem ser vagas, obedecendo aos instintos, e outras vezes ponderadas e racionais" (ESTÉBANEZ, 1990: 91).

As bases da moderna Geografia da Percepção assentam nas ideias de BOULDING (1956), que define o conceito de imagem ou realidade percebida, como o elo que medeia a realidade e a conduta do ser humano. Sem pretendermos entrar no campo da Psicologia, a percepção é entendida como a função psicológica que permite ao indivíduo transformar os estímulos sensoriais numa experiência coerente e organizada; é, portanto, um processo cognitivo. Para o geógrafo, o interesse destas questões centra-se mais na imagem, entendida como o filtro que se interpõe entre o ser humano e o meio.

A metodologia de levantamento da imagem da cidade teve origem na década de 60 com os estudos pioneiros do arquitecto e urbanista norte-americano Kevin LYNCH que propõe um método de levantamento da imagem da cidade que parte de uma formulação aparentemente simples. A percepção do espaço é pessoal, apoiando-se, contudo, numa realidade material concreta, ou seja, o espaço construído da cidade, comum a todos os que nela residem ou que a ela se deslocam para trabalhar ou para desenvolverem outras actividades (consumo, lazer, ...). O conceito central no trabalho de LYNCH foi a "legibilidade do ambiente urbano". Para o autor, uma cidade só é legível se conseguir ser imaginável, pelo que deve ser compreendida visualmente como uma estrutura de símbolos facilmente reconhecíveis.

Deve-se também ter em consideração que a cidade é produto de muitos "construtores" que actuam no sentido de modificar a sua estrutura, pelo que não podemos observá-la apenas como um objecto percebido unilateralmente, mas como um objecto que, apesar de se poder apresentar estável por algum tempo, está permanente e continuamente em modificação. Se os eixos estruturantes e os nós de confluência e de concentração entre eixos têm um carácter de persistência, os limites e descontinuidades do espaço urbano alteram-se, quer com a expansão urbana, quer com a renovação urbana, contribuindo para a aceleração do processo de mudança da imagem. Como referem FORTUNA e PEIXOTO (2002: 17, 18), "a intensificação do processo de globalização e as suas incidências no contexto urbano têm revelado que nos encontramos hoje numa intensa fase de transformação identitária das cidades."

O espaço, entendido como palco de acções e influenciador dos actores que sobre ele se movem é ainda produto e produtor (GAMA, 1993), sendo simultaneamente espaço de práticas de relação, espaço de representação e modos de representação (LEFÈBVRE, 1970). O espaço é também suporte (SANTOS, 2003b), onde se criam novos territórios, novos espaços, indispensáveis para a compreensão de tudo o que nos rodeia e do qual fazemos também parte.

Todavia, o espaço é também percepção, já que os territórios são olhados, apreendidos e compreendidos de forma diferente por cada um. Mas de que depende a formação de diferentes imagens quando se observa o mesmo espaço? BAILLY (1975) enumera três factores: categoria sócio-económica, idade e qualidade da habitação (esta última, ligada à primeira), a que poderemos acrescentar também o sexo (com a importância crescente que a abordagem geográfica atribui ao género), a escolaridade ou o modo de vida, pelo que o espaço não é apenas aquilo que existe, o real, mas é também as imagens que se constroem (filtradas pela percepção) na relação que cada pessoa estabelece com o seu espaço de vida (esferas de relação, residência, emprego, tempo livre, consumo, cultura, mobilidade).

A forma como a população usa e percebe o espaço é muito importante nas relações que se estabelecem entre cada indivíduo e determinados espaços da cidade, já que "todas as imagens traduzem modos de ver e estes são função tanto daquilo que é visto como de quem vê (JODELET, 1989, citado por FORTUNA e PEIXOTO, 2002: 17, 18). A formação no interior de cada um de uma imagem negativa sobre determinado espaço pode condicionar a relação individual com esse mesmo espaço, levando muitas vezes à criação de uma barreira (como refere LYNCH) que conduz a evitar determinados espaços, seja para actividades relacionadas com o consumo, lazer ou simplesmente como lugar de passagem.

O actual processo de urbanização, centrado no alargamento espacial da cidade para o seu espaço suburbano e periurbano, induz a mobilidade, produzindo um maior consumo de espaço e a formação de imagens mentais de cada um dos espaços que diariamente se percorrem, pelo que a relação espaço/populações adquire importância crescente, contribuindo "para a definição dos níveis de desenvolvimento dos territórios" (SANTOS, 2003b: 110).

O estilo de vida urbano impõe a criação de pólos, desenvolvendo-se a vida das pessoas entre dois pólos: o local de residência e o local de trabalho, com todos os "desvios" que são necessários realizar para compras, lazer, etc. Entre o local de residência e de trabalho os trajectos são cada vez mais longos, pelo que o automóvel se torna indispensável para vencer as

distâncias com maior rapidez e com maior flexibilidade, aumentando a possibilidade de efectuar percursos alternativos, alargando assim o conhecimento sobre espaços cada vez mais amplos.

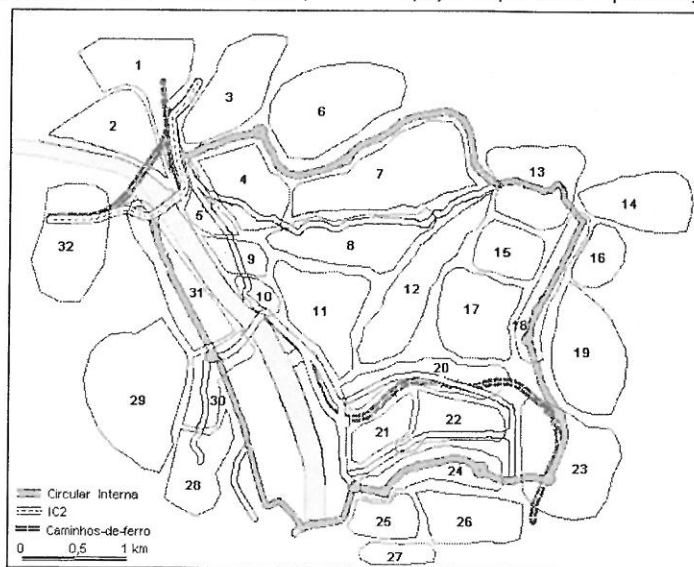
As percepções que cada indivíduo cria dependem em muito da própria dimensão física do território considerado, por vezes sobrevalorizada, outras vezes desprezada. A cidade surge representada, cada vez mais, como espaços desagregados e fragmentados. Os diferentes trajectos e os diversos fragmentos sobrepõem-se no espaço urbano, pelo que o uso desses "fragmentos" do território por parte dos indivíduos é feito de forma muito particular e individual, destacando a excelência da cidade enquanto "quadro de um maior anonimato, logo de grande liberdade" (BEAUJEU-GARNIER, 1983: 350).

Coimbra, enquanto espaço real, transmite uma imagem (independentemente da caracterização que cada um de nós possa fazer dela), que é certamente distinta da imagem de territórios mais reduzidos geograficamente que fazem eles próprios parte da cidade, ou seja, a imagem global da cidade, associa-se muitas vezes apenas a um único espaço (ou pela sua história, ou pela paisagem, ou por ser mais falado).

Na realidade, numa análise de maior pormenor, existem diferentes espaços no interior da cidade com imagens distintas entre eles e à própria imagem da cidade, que poderão constituir-se como indutoras da mudança (lenta) na imagem da cidade, de forma mais ou menos positiva. A mudança de imagem dos espaços, decorre em muito da forma como o planeamento é efectuado e como as políticas são aplicadas.

As figuras que se seguem, pretendem mostrar as percepções dos espaços de vida das populações inquiridas pelo Inquérito à Mobilidade Pendular da População. Importa conhecer que imagens são essas para melhor entender as suas necessidades e interesses. A análise da percepção que cada indivíduo tem do espaço em que se insere, com distintos modos de utilização do espaço e das suas diversas funcionalidades, permite caracterizar os territórios de Coimbra.

Para cartografar a imagem associada a determinados espaços, elaborou-se uma figura (Figura 5) em que se divide a cidade de Coimbra em trinta e dois "mosaicos", que correspondem, grosso modo, à identificação dos diferentes espaços da cidade⁴. Cartografaram-se, depois, os três espaços a que a maior percentagem de inquiridos associa



Legenda: 1. Estação Velha/Loreto; 2. Choupal; 3. Monte Formoso/Ingore; 4. Rua de Aveiro/Conchada; 5. Av. Fernão de Magalhães/Casa do Sal; 6. Coselhas; 7. Celas/Montes Claros; 8. Praça da República/Av. Sá da Bandeira; 9. Baixa; 10. Portagem/Parque Dr. Manuel Braga; 11. Alta/Encosta da Universidade; 12. Av. Dias da Silva/Penedo da Saudade; 13. Stº Ant. dos Olivais/S. Sebastião; 14. Tovim; 15. Quinta da Maia; 16. Chão do Bispo/Malheiros; 17. Solum/S. José; 18. Av. Elísio de Moura; 19. Casa Branca; 20. R. do Brasil; 21. Arregaça; 22. B. N. Matos/R. Carlos Seixas; 23. Areeiro/Alto de S. João; 24. Vale das Flores; 25. Qtª Boavista; 26. Pinhal de Marrocos/Portela; 27. Pólo II; 28. Banhos Secos (ant. est. Lisboa); 29. Santa Clara; 30. Av. Inês de Castro/Qtª Lágrimas; 31. Guarda Inglesa; 32. S. Martimho do Bispo.

Figura 5
Identificação dos espaços na cidade de Coimbra.
Fonte: Elaboração própria.

⁴ A identificação dos espaços urbanos é assinalada na Fig. 5 e corresponde a uma delimitação genérica.

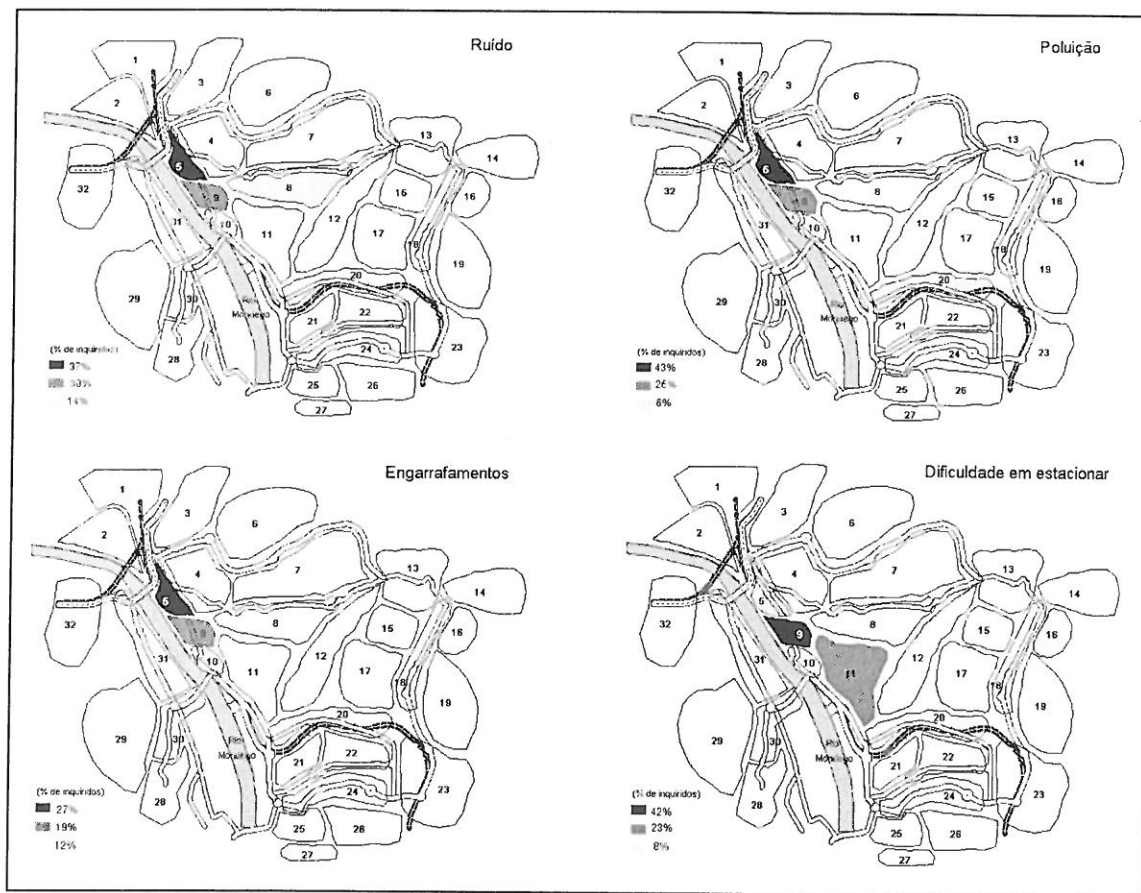
determinadas características (ruído, poluição, insegurança, engarrafamentos, dificuldade de estacionamento, qualidade de vida, tranquilidade, pobreza, comércio de qualidade e problemas de droga), permitindo assim conhecer uma imagem da cidade, através dos atributos mais vezes referidos pelos inquiridos, quer seja com valência positiva, quer com valência negativa.

Analisando a percepção dos inquiridos para cada um dos espaços da cidade, revela-se a clara oposição entre o centro de Coimbra, muito associado aos problemas de ruído, poluição, tráfego automóvel intenso e dificuldade de estacionamento, e os espaços da cidade mais afastados do centro (os centros secundários da cidade), a que os inquiridos associam preferencialmente como espaços de qualidade de vida ou de tranquilidade.

A mobilidade urbana, muito dependente do automóvel, salienta também os problemas que se lhe associam, tais como o ruído, a poluição, os engarrafamentos

ou a dificuldade em estacionar. Assim, na leitura das figuras 6 a 9 (ruído, poluição, engarrafamentos e dificuldade de estacionamento, respectivamente), surgem sempre enumerados dois espaços, entendidos como os que maior pressão comportam dos efeitos da mobilidade, que são a Baixa e a Avenida Femão de Magalhães/Casa do Sal. Os problemas de tráfego intenso, concentrados na área central da cidade (da Casa do Sal à Portagem) associam-se obviamente aos espaços percebidos como os mais poluídos e ruidosos. Logo atrás do espaço central da cidade, surgem as referências às vias que fazem a ligação das diferentes partes da cidade com o centro, destacando-se a Rua do Brasil e a Avenida Sá da Bandeira/Praça da República.

O problema do tráfego intenso, para além das preocupações ambientais que coloca, levanta ainda outras dificuldades, nomeadamente as de estacionamento⁵. A Baixa e a Alta (Universidade) da cidade assumem-se claramente como os espaços onde é mais



Figuras 6, 7, 8 e 9

Percepção dos espaços de ruído, poluição, engarrafamentos e dificuldade em estacionar
Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População. (cfr. fig. 5)

⁵ Desta forma incentivando o estacionamento subterrâneo no centro da cidade.

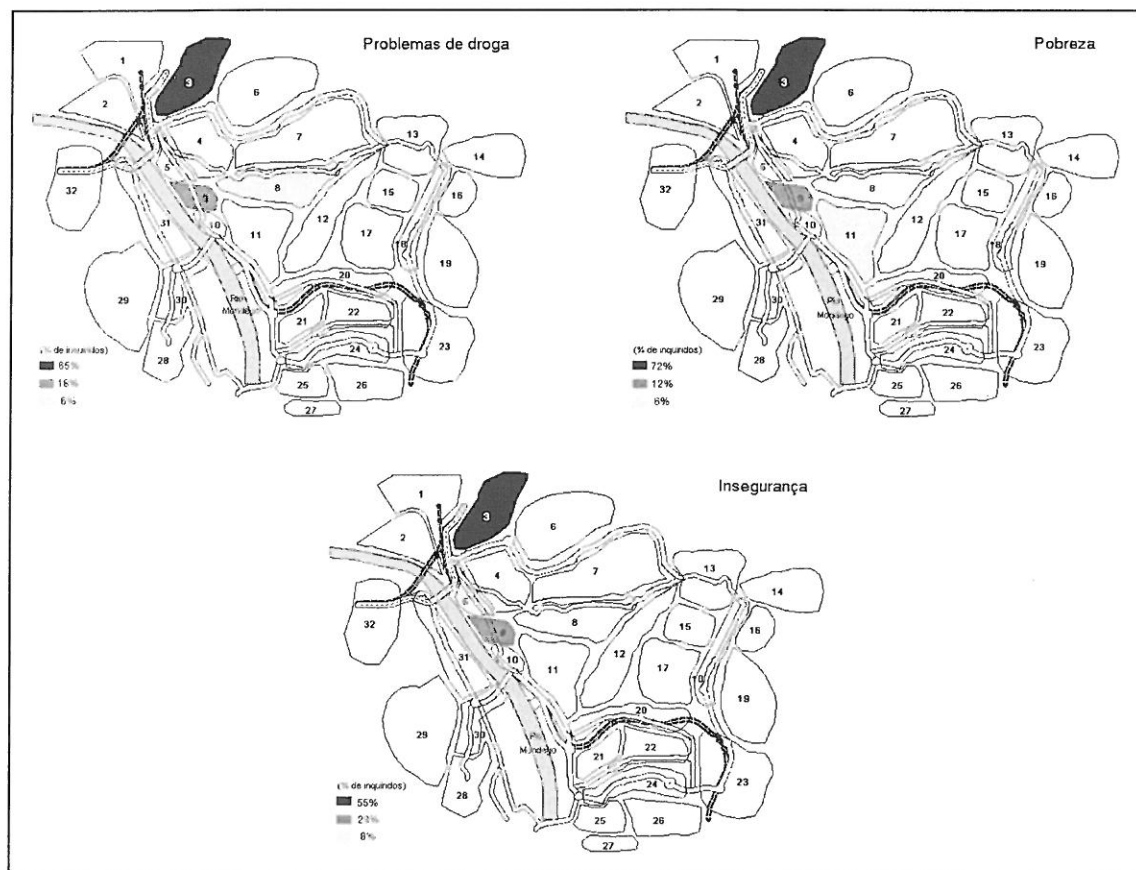
difícil estacionar, o que se deve ao elevado fluxo de tráfego de e para estes espaços (consoante a hora do dia) e à falta de espaços de estacionamento, já que a pressão urbanística é intensa, pelo que restam poucos espaços disponíveis para estacionamento. A Avenida Fernão de Magalhães/Casa do Sal é citada por apenas 8% dos inquiridos, pelo que os espaços de estacionamento na sua proximidade parecem resolver parte do problema do estacionamento nesta área.

Os problemas da Insegurança (Figura 10) e Pobreza (Figura 11) surgem também claramente associados a duas áreas: o Monte Formoso/Ingote e a Baixa. O Monte Formoso/Ingote é largamente o espaço da cidade com uma imagem mais negativa, a que se associa também o problema da Droga (Figura 12), extensível ainda à Baixa da cidade. Apesar de se localizar muito perto da área central da cidade, a sua localização - no cimo de uma pequena colina -, o facto de não ser um local de

passagem obrigatória (já que as estradas que para aí se dirigem - da Casa do Sal, do Vale de Coselhas e do Bairro de S. Miguel - servem exclusivamente este espaço), e o facto de aí se encontrar alojada uma numerosa comunidade cigana e uma classe baixa e média-baixa da população, expressa na habitação social aí existente, o que conduz certamente à percepção negativa deste espaço.

Também preocupante será o facto de praticamente 30% dos inquiridos associar a Insegurança à Baixa da cidade, bem como os 18% que lhe associam os problemas de Droga. Certamente que estes problemas se colocam sobretudo no período nocturno, pelo que é necessário revitalizar este espaço urbano, quer pelo "retorno" da função residencial, quer através do desenvolvimento de outras funções de natureza cultural ou de lazer.

Apesar da associação menos positiva feita à área central da cidade, esta surge, no entanto, ainda consi-



Figuras 10, 11 e 12

Percepção dos espaços de *problemas de droga*, *pobreza* e *insegurança* pelos inquiridos.

Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População. (cfr. figura 5)

derada como o espaço de maior centralidade, onde se encontra o comércio de qualidade (Figura 13), imagem a que 54% dos inquiridos conota à Baixa e que valoriza o ecletismo deste espaço. Se bem que a existência de um comércio de qualidade seja uma das características das áreas centrais, será este um bom indicador para os projectos de requalificação que este espaço vai brevemente conhecer, esperando-se que possam alterar as percepções menos positivas que os inquiridos revelam.

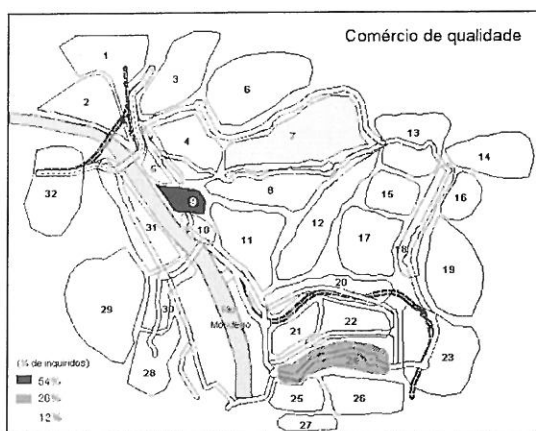


Figura 13

Percepção dos espaços de comércio de qualidade pelos inquiridos (cfr. figura 5).

Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População.

A análise aos locais de comércio de qualidade identificados pelos inquiridos permite ainda considerar aquelas que são as novas áreas centrais da cidade, que se desenvolveram precisamente associadas à função comercial: o Vale das Flores, Celas e Solum/S. José. No Vale das Flores, implementaram-se na década de 90 as duas grandes superfícies comerciais da cidade (o Continente e a Makro), que terão visto o seu peso reforçado com a recente inauguração da Ponte Rainha Santa Isabel e com a conclusão da circular interna da cidade. No caso de Celas, núcleo de povoamento mais antigo, a construção de vários centros comerciais na Avenida Calouste Gulbenkian e a implantação de serviços de nível superior, revitalizou a dinâmica daquele espaço. No caso da Solum/S. José, a construção, nos anos 80, do centro comercial Girasolum, à época o maior da cidade, tornou-se numa referência do consumo e do lazer. O espaço Solum/S. José integrou recentemente dois novos espaços comerciais, o *Atrium Solum* e o centro comercial *Dolce Vita*. Mais recentemente, no Planalto de Santa Clara foi inaugurado o *Forum Coimbra*, a maior área comercial de toda a Região Centro. Estes complexos prometem revolucionar estes espaços da cidade, conferindo-lhe novas centralidades.

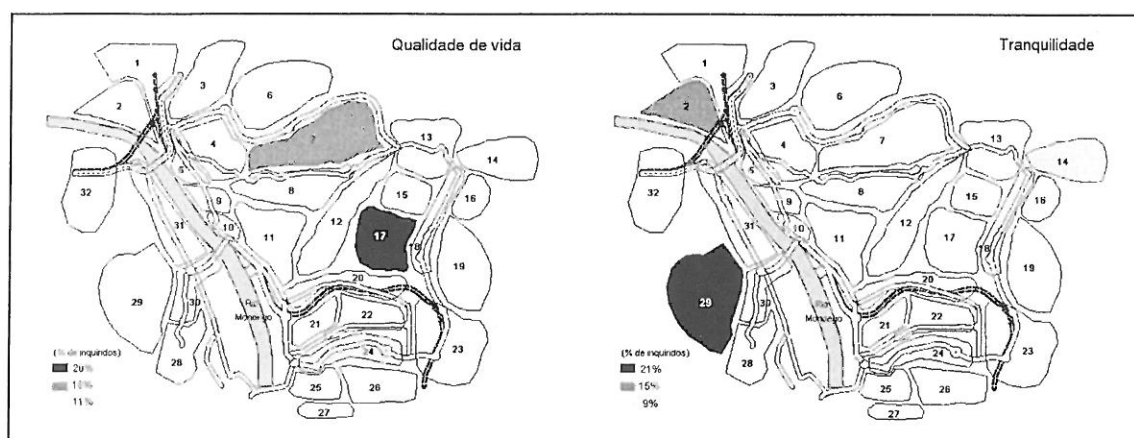
Os espaços a que os inquiridos associam a Qualidade de Vida (Figura 14) são também os novos espaços centrais e comerciais da cidade, destacando-se Solum/S. José, Celas e Vale das Flores. Logo depois destes, surge a menção de uma percentagem significativa de inquiridos que identifica Santo António dos Olivais e Santa Clara como espaços com qualidade de vida. É nestes espaços, associados ao comércio e serviços, com facilidade de acesso e de circulação, bem servidos pela rede de transportes urbanos da cidade e com espaços disponíveis para estacionamento (que correspondem também aos locais em que os preços do solo por m² atingem valores mais elevados) que os inquiridos entendem estarem reunidas todas as condições indispensáveis que podem trazer aos seus residentes ou visitantes a *qualidade de vida*, de tão difícil e subjectiva definição.

Já a tranquilidade (Figura 15) é uma imagem associada frequentemente aos grandes espaços verdes, locais de convívio e de passeio (Choupal e Vale de Canas). Santa Clara, surge como o espaço mais referido, no que à tranquilidade diz respeito, em virtude da sua posição na margem esquerda do rio, próxima à área central da cidade, mas ao mesmo tempo resguardada do movimento e do trânsito urbano, que lhe conferiu ser também o terceiro espaço mais citado para a Qualidade de Vida.

A compreensão da imagem dos espaços percebida pelas populações, adquire grande interesse para o ordenamento e planeamento urbano, já que constitui uma forma de entender os anseios e as imagens que se formam dos espaços, podendo-se assim, através de medidas de promoção e de valorização, construir uma nova imagem dos espaços mal considerados que leve à mudança gradual das percepções das populações, contribuindo assim para a melhoria da qualidade de vida.

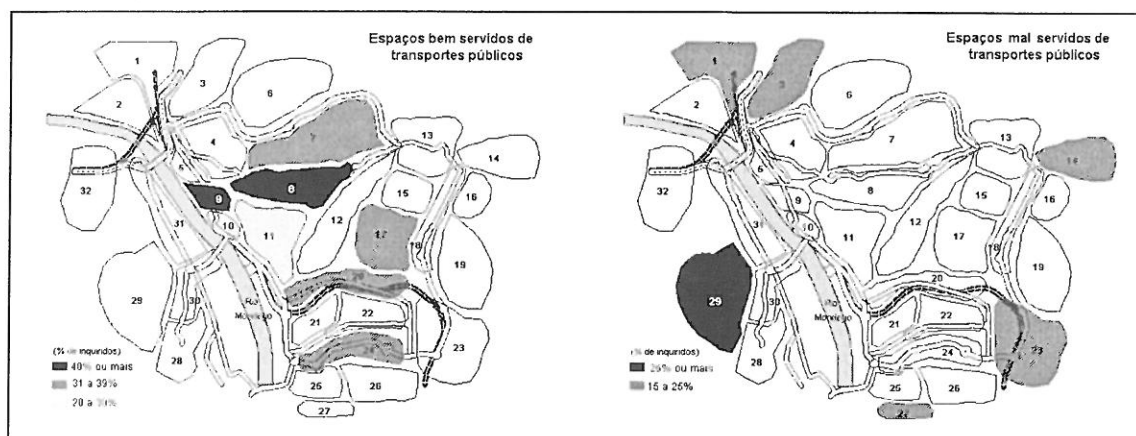
De todas as imagens analisadas, sobressai o destaque que é dado pelos inquiridos às questões relativas à acessibilidade (facilidade de tráfego automóvel e de estacionamento) e às que dela decorrem (ruído e poluição).

Ora, para minorar estas questões, nomeadamente as três primeiras acima identificadas, deve-se incentivar o uso do transporte colectivo urbano, compreendendo porém que nem todos os espaços dentro da cidade têm a mesma facilidade de acesso ou de irrigação por parte dos transportes colectivos. Quando se questionam as populações sobre espaços bem e mal dotados de transportes urbanos colectivos em Coimbra, as respostas assumem a importância que o centro da cidade tem, já que é para lá que se dirige a maioria das linhas de transporte, pelo que são estas as áreas melhor servidas pelos transportes colectivos, que os inquiridos identificam (Figura 16). No que se



Figuras 14 e 15

Percepção dos espaços de *qualidade de vida* e de *tranquilidade* pelos inquiridos.
Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População. (cfr. figura 5)



Figuras 16 e 17

Espaços da cidade de Coimbra bem e mal servidos de transportes públicos.
Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População. (cfr. figura 5)

refere às áreas menos dotadas, são apontados os espaços suburbanos da cidade, onde a frequência do transporte colectivo e o número de linhas que servem essas áreas é menor (Figura 17). Não será então de estranhar que os transportes urbanos apresentem prejuízo, pois servem uma área onde a função residencial perde significado, e tardam em orientar-se nas áreas de expansão urbana.

Os serviços prestados pelos SMTUC acolhem uma imagem extremamente positiva, já que praticamente 50% dos inquiridos pensa vir a utilizar os transportes públicos devido ao seu conforto, pontualidade e facilidade de deslocação, ou seja, reconhecem que o uso do automóvel começa a não ser o mais adequado, sobretudo devido às dificuldades de estacionamento. Esta imagem

positiva é ainda reforçada pela análise ao grau de satisfação dos utilizadores regulares dos transportes públicos (Figura 18) e pela opinião dos não utilizadores (Figura 19).

Os utilizadores regulares dos transportes públicos colectivos da cidade de Coimbra (Fig.18), apresentam-se, no geral (mais de 75%), satisfeitos ou bastante satisfeitos com os horários, percursos e duração da viagem⁶. A frequência dos autocarros e a comodidade recolhe a opinião favorável de mais de 60% dos utili-

6

A questão colocada aos inquiridos referia-se apenas aos transportes urbanos "tradicionais", ou seja, o autocarro e o trolley, pelo que exclui o serviço Ecovia e Pantufinhas, merecedores de tratamento próprio.

zadores, enquanto que o conforto das paragens e o custo da viagem serão questões a rever, já que mais de metade dos inquiridos revelam-se pouco ou nada satisfeitos com os custos do transporte, enquanto que 42% referem-se negativamente ao conforto das paragens. No que se refere aos não utilizadores habituais dos transportes colectivos "tradicionais" (Figura 19), as opiniões são também favoráveis, se bem que menos positivas, quando comparadas aos utilizadores frequentes. Assim, grande parte dos inquiridos

refere que os transportes colectivos são pontuais, rápidos, frequentes e cómodos, recolhendo apenas opinião negativa, o custo do transporte, como aconteceu já com os utilizadores frequentes.

Já os novos serviços integrados de estacionamento e de transporte Ecovia e o Pantufinhas (Figura 20), merecem ainda opiniões mais favoráveis, tanto por utilizadores como por não utilizadores. Mesmo o custo de transporte merece a opinião favorável de mais de 62% dos inquiridos.

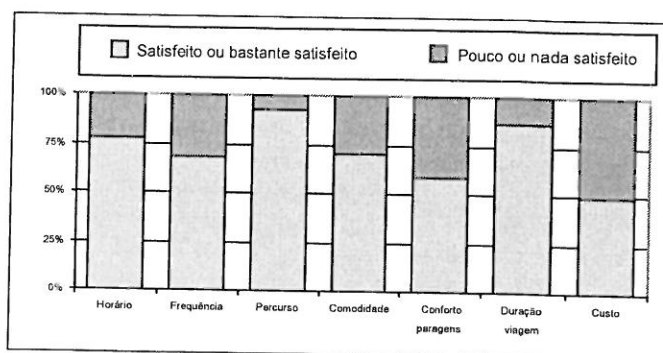


Figura 18
Grau de satisfação dos utilizadores dos transportes colectivos de Coimbra.
Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População.

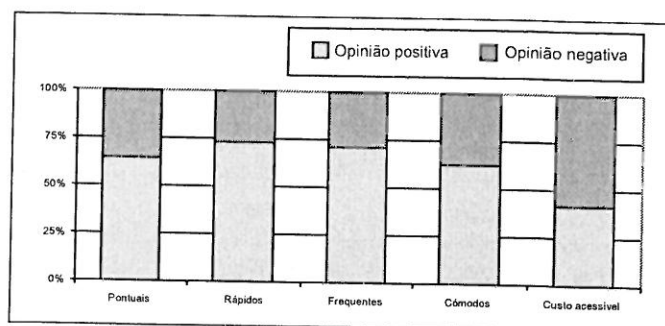


Figura 19
Opinião dos não utilizadores sobre os transportes colectivos de Coimbra.
Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População.

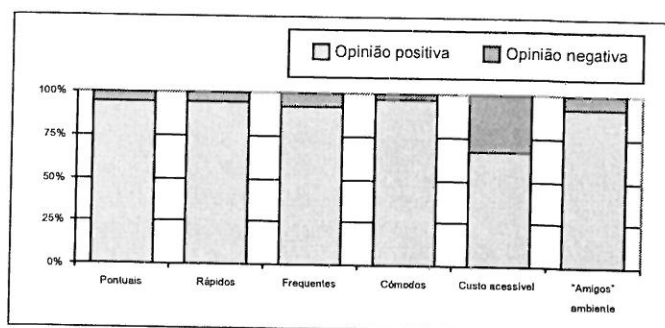


Figura 20
Opinião sobre a Ecovia e o Pantufinhas.
Fonte: Inquérito à Mobilidade Pendular da População.

Os transportes colectivos de Coimbra têm vindo a desenvolver um esforço de modernização da sua frota e de criação de novos serviços de transporte, que tem sido correspondida com o acréscimo de utilizadores dos seus serviços, que tem vindo a aumentar de ano para ano. Segundo dados dos SMTUC⁷, em 2001 o número de utilizadores da rede de transportes ascendeu a 15 milhões de passageiros, sendo que em 2003 superou já os 16 milhões, contrariando a tendência geral dos restantes serviços de transporte urbano do país, que viram o número de passageiros diminuir.

De forma a preservar a qualidade de vida e a acessibilidade à cidade de Coimbra, é necessário encontrar uma situação de equilíbrio entre transportes, crescimento urbano e desenvolvimento sustentado⁸, de forma a evitar que as virtudes das cidades médias sejam diluídas.

O centro da cidade, com o grande afluxo de automóveis privados fica saturado, sendo difícil a circulação, reflectindo-se na qualidade de vida das populações. É necessário criar alternativas, desde os percursos nos transportes colectivos "tradicionais", quer na Ecovia ou no Pantufinhas (autocarro eléctrico, não poluente e silencioso, que faz um percurso pelo centro histórico da cidade de Coimbra, com paragem para entrada ou saída de passageiros em qualquer ponto do percurso).

A área central da cidade é aquela que apresenta um volume mais significativo de tráfego viário, influenciando decisivamente a acessibilidade a este espaço, pelo que necessita de estruturas de circulação que afastem o tráfego de atravessamento do centro urbano, ao mesmo tempo que necessita de mais locais de estacionamento. Analisando a distribuição dos parques de estacionamento na cidade de Coimbra, verifica-se a forte pressão sobre o espaço na área central da cidade, já que os locais reservados ao estacionamento são maioritariamente subterrâneos, em virtude da falta de espaço disponível. Desde 1989, altura em que foi inaugurado o estacionamento subterrâneo do edifício Arnado, que este tipo de parques não tem parado de crescer, com destaque para os últimos quatro a cinco anos, em que o ritmo de abertura de novos locais tem sido muito elevado. O acréscimo de locais de estacionamento no centro da cidade apresenta, apesar de tudo, duas faces distintas. A primeira decorre da facilidade de acesso que o centro deve possuir, pelo que deve estar dotado de diferentes locais de

parqueamento, de forma a atrair clientes, a chave do êxito para os comerciantes. Por outro lado, o aumento do número de estacionamentos na área central convida à deslocação de automóvel, agravando o tráfego e concorrendo com os transportes colectivos.

Os parques de estacionamento de superfície, tanto servem os "novos centros" da cidade (nomeadamente Celas e Vale das Flores), como denotam a intenção de retirar o tráfego automóvel do centro urbano, incentivando o uso dos transportes colectivos, que necessitam de acessibilidades privilegiadas ao centro, dissuadindo o uso do automóvel.

Para conferir maior acessibilidade, os corredores de BUS são extremamente importantes, já que permitem deslocações mais rápidas aos transportes públicos, já que não estão sujeitos aos mesmos condicionalismos que o restante tráfego automóvel. Ora, o que se passa em Coimbra é que a rede de corredores BUS é pequena e descontinua (Figura 21), não permitindo aproveitar todas as potencialidades destes corredores. É certo que muitas ruas, sobretudo do centro da cidade, não apresentam largura suficiente para a criação destes corredores, mas é necessário estendê-los a outras partes da cidade, bem como criar outras alternativas, que poderão passar por ruas (ou sentidos de circulação) exclusivamente dedicados aos transportes públicos, como existem em muitas outras cidades europeias (Lisboa é, no caso português, um bom exemplo disso mesmo).

BEAUJEU-GARNIER (1983: 164) refere que "o sucesso dos transportes públicos é também proporcional à dificuldade de circulação e de estacionamento", pelo que será necessário encontrar equilíbrios entre o facilitar o estacionamento (nomeadamente no centro) e a pretensão de aumentar o número de passageiros nos transportes colectivos, já que grande parte das pessoas não utilizam os transportes públicos por possuírem meios próprios ou por comodismo, o que se agrava quando a facilidade em estacionar é maior.

4. Conclusão

A aposta na política de cidades médias será, certamente, a melhor forma de desenvolver o sistema urbano português. Coimbra apresenta, quer ao nível demográfico, quer ao nível das importantes funções que desempenha, as características básicas para se consolidar como cidade de média dimensão, devendo afirmar-se por si mesma, pelas suas especificidades, e não por comparação a outras entidades territoriais mais amplas e mais densamente povoadas. A imagem de Coimbra, num contexto em que os territórios cada vez mais competem entre si (veja-se os epítetos de *capital* que proliferam pelo país - capital do Móvel,

⁷ Os valores exactos do número de passageiros são: para 2001, 15.483.848 passageiros; em 2002, 15.936.743 passageiros e em 2003, 16.367.836 passageiros.

⁸ Como refere T. B. SALGUEIRO (1983: 372), "as situações de pouca eficácia dos transportes colectivos estimulam o uso de veículos individuais, tanto nas deslocações quotidianas, como nas de carácter ocasional".

capital do Norte, capital da Chanfana, capital da Cultura, capital da Saúde, ...) tem se ser aproveitada, transmitindo a ideia de *cidade viva*.

Os novos projectos para a cidade ao nível das acessibilidades (com a recente inauguração da Ponte Rainha Santa Isabel, a circular interna e externa e o tão esperado projecto do Metropolitano Ligeiro de Superfície) prometem revolucionar as acessibilidades na cidade.

A utilização dos transportes colectivos de Coimbra, considerados pela população inquirida como rápidos, cómodos, frequentes e pontuais necessita de ser cada vez mais incentivada, conjuntamente com políticas de restrição ao estacionamento na área central da cidade.

É na relação existente entre a cidade e a escolha do meio de transporte (colectivo ou individual), que reside o futuro de Coimbra enquanto cidade média. Enquanto se considerar o transporte individual como o transporte urbano preferencial, dificilmente a qualidade de vida das populações irá melhorar. Importa, por isso, encontrar um ponto de equilíbrio entre os diferentes usos dos meios de transporte (público-privado; colectivo-individual; poluente-não poluente; urbano-periurbano), ajustando as ofertas, criando diversidade e promovendo a utilização ambientalmente orientada. A relação entre a cidade (espaço urbano - cada vez mais urbano/rural) e os transportes significam uma melhor ou menor qualidade de vida, no sentido de que as nossas espaço-temporalidades, condicionam directa ou indirectamente os nossos estilos de vida.

Referências bibliográficas

- ALLEMAND, Sylvian (1999) — "Géographie. Le poids de l'espace". *Sciences Humaines*, Dezembro, Auxerre, n.º 100, pp. 30-31.
- ALLEMAND, Sylvian (2001) — "À l'heure de l'urbanisation généralis". *Sciences Humaines*, Hors - serie, Auxerre, n.º 34, pp. 98 a 102.
- AYDALOT, Philippe (1984) — *Crise et Espace*. Economica, Paris.
- BAILLY, Antoine (1975) — *L'organisation urbaine: théories et modèles*. Centre de Recherche d'Urbanisme, Paris.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline e CHABOT, Georges (1970) — *Tratado de Geografia Urbana*. Vicens-Vives, (Ecumene), Barcelona.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline (1983) — *Geografia Urbana*. Fundação Calouste Gulbenkian, (Manuais Universitários), Lisboa.
- BURGEL, Guy (1993) — *La ville aujourd'hui*. Pluriel Intervention, Hachette, Paris.
- CAETANO, L.; SANTOS N. e CARVALHO, P. (1999) — "Os novos espaços de comércio na cidade de Coimbra". *Cadernos de Geografia, Actas do II Colóquio de Geografia de Coimbra*, Instituto de Estudos Geográficos da FLUC, pp. 117-128.
- CARVALHO, Jorge (1995) — *Urbanismo em Coimbra, novos rumos*. Revista *Sociedade e Território*. Edições Afrontamento, Porto, n.º 22, pp. 81-86.
- CASTELLS, Manuel (1974) — *La cuestión urbana*. Siglo Veintiuno de España, Madrid.
- CLAVAL, Paul (1981) — *La logique des villes - essai d'urbanologie*. Librairies Techniques, Paris.
- DURKHEIM, Émile (1975) — *Tendências y problemática actual de la Geografia*. Coleção *Ciências Sociais e Humanas*, Livraria Bertrand, Amadora.
- ESTÉBANEZ, J. Álvarez (1990) — *Tendencias y problemática actual de la Geografia*. (Cuadernos de Estudio, Geografía 1), Ed. Cincel, Madrid.
- ESTÉBANEZ, J. Álvarez (1991) — *Las ciudades: morfología y estructura*. Ed. Síntesis, Madrid.
- FERRÃO, João; HENRIQUES, Brito e NEVES, Oliveira (1994) — "Repensar as cidades de média dimensão", Revista *Análise Social*, Lisboa, vol. 129, pp. 1143-1147.
- FERRÃO, João (1995) — "Cidades médias: superar a tirania da dimensão". *As Cidades Médias e o Ordenamento do Território*, CCRC, Coimbra, pp. 11-17.
- FORTUNA, Carlos e SILVA, Augusto, orgs. (2002) — *Projecto e circunstância: culturas urbanas em Portugal*. Coleção *A sociedade portuguesa perante os desafios da globalização*, (Dir. Boaventura Sousa Santos), Edições Afrontamento, Porto, vol. 7.
- FRÉMONT, Armand (1980) — *A região, espaço vivido*. Livraria Almedina, Coimbra.
- GAMA, António (1993) — "Espaço e sociedade numa situação de crescimento urbano difuso". *Portugal: um retrato singular. Saber e Imaginar o Social*, Edições Afrontamento, Centro de Estudos Sociais, Porto, n.º 5.
- GAMA, António (1996) — "Processos sociais e urbanização". *Dinamismos sócio-económicos e (re)organização territorial: processos de urbanização e reestruturação produtiva*, Instituto de Estudos Geográficos, Coimbra.
- GASPAR, Jorge coord. (1998) — *Cidades médias: Imagem, Quotidiano e Novas Urbanidades*. Relatório da EPRU, C.E.G. da Fundação da Universidade de Lisboa e DGOTDU, Lisboa, n.º 47.
- KNAFOU, Rémy (1997) — "Le planète - les mobilités". *Sciences Humaines*, Outubro, Auxerre, n.º 76, 12-17.

- LEFEBVRE, Henri (1974) — *La production de l'espace*. Gallimard, Paris.
- LYNCH, Kevin (1996) — *A imagem da Cidade*. Arte e Comunicação, Edições 70, Lisboa.
- RÉMY, Jean e VOYÉ, Lilliane (1994) — "A cidade: rumo a uma nova definição". *Cidade em Questão*, Edições Afrontamento, Porto, nº 9.
- RONCAYOLO, Marcel (2001) — "La ville et ses territoires". *Collection Folio/Essais*, Gallimard, Paris.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (1988) — "Os transportes e a organização do espaço". *Revista Sociedade e Território*, Edições Afrontamento, Porto, nº 7, 47-55.
- SALGUEIRO, Teresa Barata (1992a) — *A cidade em Portugal - uma Geografia Urbana*. Edições Afrontamento (*Cidade em Questão*, 8), Porto.
- SALGUEIRO, Teresa Barata e FERREIRA, Fonseca (2000) — "As cidades, hoje e amanhã". *Revista Sociedade e Território*, Edições Afrontamento, Porto, nº 31 e 32, pp. 180-188.
- SANTOS, Lusitano dos (1983) — *Planos de urbanização para a cidade de Coimbra: 1 - O plano de Gröer, anos 40; 2 - O plano regulador, anos 50; 3 - O plano Costa Lobo, anos 70 - Coimbra*. Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra.
- SANTOS, Norberto Pinto dos e Gama, Rui (1996) — "Urbanização difusa na Região Centro: a pequena cidade média". *Actas do I Colóquio Internacional de Cidades Médias e Desenvolvimento Sustentável*, Coimbra.
- SANTOS, Norberto Pinto dos (1998) — "A percepção da população sobre a cidade espaço de vida". *Cadernos de Geografia - Homenagem ao Doutor J. M. Pereira de Oliveira*, Instituto de Estudos Geográficos da FLUC, nº 17, pp. 209-216.
- SANTOS, Norberto Pinto dos e Gama, Rui (1999) — "Região Centro: um estilo de vida não metropolitano - o crescimento urbano difuso e o crescimento por concentração". *Cadernos de Geografia*, Instituto de Estudos Geográficos da FLUC, nº 18, pp. 139-150.
- SANTOS, Norberto Pinto dos (2001) — *A sociedade de consumo e os espaços vividos pelas famílias: a dualidade dos espaços, a "turbulência" dos percursos e a identidade social*. Edições Colibri: Centro de Estudos Geográficos de Coimbra, (*Geografia; Teses*, 1) - Edição da tese de doutoramento em Geografia Humana apresentada à FLUC em 1998, Lisboa.
- SANTOS, Norberto Pinto dos (2003a) — "Espaço, População e Desenvolvimento". In CAETANO, Lucília (coord.) - *Território, do Global ao Local*, Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, pp. 105-124.
- SANTOS, Norberto Pinto dos (2003b) — "Cidade: espaço social e espaço vivido". In CAETANO, Lucília, (coord.) - *Território, Ambiente e Trajectórias de Desenvolvimento*, Centro de Estudos Geográficos da FLUC, pp. 219-258.
- SCARDIGLI, Victor (1983) — *La consommation - culture du quotidien*. *Collection Sociologie d' Aujourd'hui*, dirigée par Georges BALANDIER, Presses Universitaires de France, Paris.
- ZÁRATE MARTIN, Antonio (1984) — *El mosaico urbano: Organización interna y vida en las ciudades*. (*Geografía, Cuadernos de Estudio*; 13), Editorial Cincel, Madrid.
- ZÁRATE MARTIN, Antonio (1991) — *El espacio interior de la Ciudad*. *Colección Espacios y Sociedades*, nº 12, Ed. Síntesis, Madrid.