

FERNANDA CRAVIDÃO
LÚCIO CUNHA
PAULA SANTANA
NORBERTO SANTOS
(ORG.)

IMPRESA DA
UNIVERSIDADE
DE COIMBRA
COIMBRA
UNIVERSITY
PRESS

ESPAÇOS E TEMPOS EM GEOGRAFIA

HOMENAGEM A
ANTÓNIO GAMA

O ELÉTRICO E O TURISMO – O CASO DA CIDADE DE COIMBRA

Paulo Simões/paulosimoes@gmail.com

Departamento de Geografia e Turismo
da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

Introdução

A implementação dos carris para o carro de tração elétrica (elétrico) no início do século xx, foi uma importante estratégia funcional e de inovação tecnológica que veio em parte resolver um problema que se colocava na cidade de Coimbra, a mobilidade espacial que começa a expandir-se, do grande centro urbano para as zonas periféricas.

O elétrico veio, assim, aproximar do centro as zonas mais distantes do perímetro citadino, contribuindo decisivamente para o alargamento da área urbana, bem como para a expansão do movimento comercial e industrial. Além de ser um meio de transporte inovador, rápido (para a época) e económico, veio ainda criar a difusão da população para bairros mais higiénicos e modernos longe do coração da cidade¹.

Assim o confirma em 1908 o Presidente da Câmara da cidade, Dr. Marnoco e Sousa, “Coimbra precisa de ser dotada urgentemente com este melhoramento que é condição necessária do seu progresso e da sua transformação.

¹ Anais do Município de Coimbra 1904-1919, Introdução, p. x.

O alargamento das cidades modernas não teria senão inconvenientes, desde o momento em que não fosse possível o transporte fácil e rápido dum lugar para o outro”².

A 1 de Janeiro de 1911 os carros elétricos passam a circular pela primeira vez nas ruas da cidade, substituindo o carro americano (tração animal), que em 1874 e 1904 fez duas tentativas frustradas para se impor como meio de transporte público dos conimbricenses.

O elétrico assumiu um papel tão importante na vida das pessoas, que acabou por fazer parte, não só das suas vivências individuais e coletivas, como também ficou ligado a uma identidade cultural. Tem um forte poder de sedução capaz de mudar a paisagem urbana, materializar-se num geossímbolo e até transformar o uso de novos espaços sociais, transportando-nos a um mundo imaginário repleto de simbolismo e nostalgia de um tempo passado. Também pode ser um património de extrema relevância na (re)criação de novos territórios turísticos através de representações que se territorializam, pois modificam os lugares e as paisagens urbanas.

É, por isso, fundamental fazer uma identificação do valor simbólico e funcional do elétrico, emergindo num novo paradigma, recorrendo ao uso das representações. Este processo dinâmico foi construído ao longo de mais de meio século, apropriando-se do espaço urbano enquanto representação de forma contínua, tornando-se num geossímbolo incontornável da história e da paisagem cultural da cidade de Coimbra.

O elétrico constituiu a base para uma progressiva ligação com o centro urbano da cidade, até à sua extinção no início da década de 80 do século xx, construiu novos territórios e transformou a paisagem urbana, sendo por isso importante fazer uma análise conceptual organizada nos domínios da Geografia Humana e do Turismo.

O turismo é uma atividade económica e social, mas é, também, um fator geográfico na medida em que constrói territórios e modifica as paisagens. Ele

² Anais do Município de Coimbra 1904-1919, Coimbra, Edição da Biblioteca Municipal, 1952, pp. 76-77.

aparece como um importante modelador do espaço urbano, pois é através dele que se realiza a difusão de elementos tanto materiais como imateriais, além de contribuir para a criação de novos territórios, reconhecimento e fruição de diferentes patrimônios (re)funcionalizando espaços dando-lhe novos usos.

O turismo detém um papel fundamental na (re)construção simbólica do espaço urbano, enquanto representação. Possibilita, por isso, a territorialização das representações, fazendo uma apropriação simbólica do espaço urbano. Pode-se também, ligar o turismo com a (re) construção de geossímbolos urbanos que podem assumir diversas formas e elementos neste processo de territorialização, estimular novos atores, colocando desafios entre os valores locais.

Será importante reconhecer que o turismo cria um novo mapa de polarizações, outras redes de relação, outras hierarquias entre os lugares, podendo por isso, identificar o valor simbólico do espaço urbano.

Cidade, turismo, espaço e lugar

As cidades são modificadas tanto ao nível do objetivo como do subjetivo, intervindo na sua imagem podendo dar, ou não, maior destaque e não se limita apenas à esfera natural nem à humana, mas sim na forma como a sociedade e a natureza estão relacionadas. Elas formam entre si um elemento concreto de um mesmo espaço geográfico.

São por isso, um “lugar” com uma forte matriz identitária, sendo por isso construídas e consubstanciadas ao longo do tempo, pelo que o “espírito do lugar” se deve à sua dimensão imaterial e material que se caracteriza pelas manifestações culturais e comportamentos de uma comunidade.

Se é verdade que as cidades, enquanto centros de arte, cultura e património, sempre constituíram lugares de relevo dos circuitos turísticos, o turismo urbano e cultural tem vindo a ter ao longo das últimas décadas um impulso assinalável, assumindo novos contornos.

Neste sentido, as cidades podem ser vistas como “geradoras de fluxos turísticos, mas também como polos atrativos e recetores de turismo. A definição

mais simples de turismo cultural que se pode dar é, ser a prática que os turistas têm em visitar as cidades e utilizar os seus serviços e funções” (Page, 1995: 9). O conhecimento das cidades é assim “processo através do qual o homem pode não só repetir as suas experiências passadas, mas também reconstruir essa experiência” (Cassirer, 2001: 52).

A disseminação de processos de “turistização” da cultura e da cidade, num contexto social pós-fordista, pós-modernista e global, tem convergido em preocupações, entre as quais se evidencia a necessidade de respeito pela preservação dos valores identitários do património. Porém, a turistificação da cidade, enquanto produto a consumir, como qualquer outro, pode estar associada a aspetos negativos (Henriques e Quinteiro: 2011).

Como o número de turistas internacionais e internos está e continuará a crescer, as cidades também se têm confrontado com os riscos e desafios criados pelo grande afluxo destes visitantes, tais como congestionamento de locais turísticos, impacto ambiental, deterioração da relação do turista com a população local, perda de autenticidade, sobrecarga dos equipamentos públicos urbanos, segurança pública, dentre vários problemas.

Consequentemente, as cidades devem ter uma clara estratégia de desenvolvimento turístico, incluindo a gestão de visitantes, de forma a reduzir a massificação e assim evitar que se tenham que reduzir as visitas. O turismo não deve ser visto como uma ameaça à autenticidade, à identidade de uma cidade ou à preservação de seu património histórico e cultural, mas sim como uma oportunidade de recuperação, regeneração, crescimento e desenvolvimento sustentável, de forma que realize todo o seu potencial de benefícios económicos, sociais, culturais e ambientais, tanto para o turista como para a cidade e os seus habitantes.

Neste ponto, temos que distinguir dois modelos de relação entre urbanismo e turismo: “cidades turísticas” e “cidades com turistas”. No primeiro modelo, as “cidades turísticas” obedecem a processos de “turistização” (Solla, 2002: 309) e monumentalização que funcionalizam a cidade, convertendo-a num espaço só orientado para o turismo, no qual os habitantes locais se subordinam aos interesses do turismo.

A cidade turística monumentalizada opõe-se, em muitos casos, à cidade socializada e utilizada pelos residentes locais. Pelo contrário, uma “cidade com turistas”, integra o turismo como uma atividade da cidade, não de uma maneira única e funcional, mas sim polifuncional e multifuncional evitando, assim, os riscos de uma economia urbana de excessiva dependência face ao turismo.

A cidade tanto é real como ao mesmo tempo representativa, pois ela faz parte da cultura de uma sociedade e deve ser vista e sentida como o lugar do outro. É um meio de estabelecer, num determinado contexto cultural, a relação entre morfologia e identidade territorial e manifesta-se na necessidade de compreender os lugares e o sentido do espaço e do tempo.

A Geografia Humana aborda o espaço como um território cada vez mais subjetivo pois também exprime ligações topofílicas entre as pessoas e os lugares. Seja como fonte de sensações, seja como o modo de ver um território, de facto tem-se valorizado cada vez mais os aspetos subjetivos da relação dos sujeitos com o espaço que ocupam. Os lugares deixam de ser apenas realidades fisionómicas e passam a ser também construídos pela experiência e pela ligação afetiva do(s) individuo(s) com o lugar.

Salienta-se, contudo, que o termo espaço é, em si mesmo, mais abstrato que o termo «lugar». Este termo serve para nos referirmos a um acontecimento (que teve lugar), a um mito (lugar dito), ou a uma história(s) (lugar histórico). Tratando-se de um termo eminentemente abstrato, a sua utilização sistemática é, contudo, pouco diferenciada na linguagem corrente (Augé, 1994).

De facto, o espaço urbano enquanto representação e extensão territorial acaba por não se diferenciar pois todo o espaço geográfico é um produto social, uma espacialização construída pela ação do Homem num processo contínuo e complexo. A materialidade e a imaterialidade que constituem a urbe têm acima de tudo uma função social, assumindo, também, uma importância capital na identidade cultural dos povos. A memória cultural dos povos, isto é, a iconografia, está na base da cultura e nela está o Homem.

De facto, hoje em Portugal, o espaço urbano é socialmente visível, ele tem uma realidade institucional em discursos, em organismos ou em objetos. Resulta de processos instáveis de construção, destruição e reconstrução, por

isso dinâmicas, constituídas por elementos diversificados. Esta complexidade transporta-nos para uma intersubjetividade de elementos materiais e imateriais da apropriação, vivência e percepção do espaço e (re)materializa-se em manifestações culturais.

O espaço urbano é um processo dinâmico muitas vezes marcado pelas relações de poder ideológico, pois concretiza-se pela sua transformação como elemento inovador com narrativas próprias que marcaram a apropriação simbólica do espaço, pois as transformações podem ocorrer a ritmos muito variáveis.

Estes ritmos são lentos e quase impercetíveis à escala do ciclo de vida do cidadão, ou então a urbe vai-se adaptando aos novos contextos tecnológicos, políticos e socioculturais, a um ritmo mais rápido. Estas mudanças mais bruscas acontecem em diferentes circunstâncias e podem deixar marcas absolutas numa cidade, como a que ocorreu na cidade de Coimbra nos meados do século xx.

Com a construção de novas edificações que vieram transformar a paisagem urbana na Alta Coimbrã e o deslocamento das populações que ali residiam, o poder central deixou uma inscrição do seu poder político no território emergindo-nos num contexto em que a paisagem urbana pode deter uma forte componente ideológica.

O espaço urbano é modelado por elementos pontuais que, de modo geral, trazem novas cores, vivências e sons diferentes. Esta visualidade cíclica acaba por marcar alguns espaços urbanos centrais e simbólicos. Seguindo o caso da cidade de Coimbra, a sua morfologia estética é alterada quando ocorrem eventos que a identificam não só como a cidade estudantil (Queima das Fitas), mas também religiosa como é o caso das Festas da Rainha Santa Isabel, que este ano irá celebrar os 500 anos da sua beatificação.

A cidade é por isso marcada pela geodiversidade sincrónica, com elementos que a identificam e a distinguem de outras, recheada por geossímbolos diferenciadores, que a marcam e colocam como destino turístico.

O turismo e a cidade de Coimbra

O turismo apresenta um potencial no que diz respeito à sua capacidade de fazer a ligação entre as diferentes realidades. O turista “consome” visualmente o ambiente visitado, captando as imagens esteticamente construídas dentro das suas expectativas, onde o quotidiano, a natureza e o património se tornam singulares.

Neste contexto, a estrutura narrativa implícita vê o passado como nostálgico e idealizado. É com esta visão que o intangível e o imaterial se torna físico, adquire uma dimensão existencial, fruto de uma leitura renovada da cidade de Coimbra rica em monumentos e sítios históricos (Figura 1).



Figura 1
Vista de Coimbra, Georg Hoefnagel, 1566

Fonte: Biblioteca Municipal de Coimbra

A cidade de Coimbra é portadora de mais de dois mil anos de história sendo por isso, uma das cidades mais antigas do País. A sua geomorfologia é desde cedo definida e consubstanciada em duas zonas distintas, a Alta e a Baixa. A criação da Universidade em 1308, veio reforçar a divisão entre estas duas zonas, pelo

que a Alta (Salatinas) ficou ligada desde logo ao mundo académico e burguês e a Baixa (Futricas) como zona popular ligada ao comércio e aos serviços. Assim a cidade ficou “marcada” morfológica, funcional, social e culturalmente por esta dicotomia entre a Alta e a Baixa, até aos dias de hoje.

Estas duas facetas antagónicas que se interpõem e modificam mutuamente, o espaço físico e as relações que as pessoas constroem entre si, têm ao longo do tempo funcionado como um cenário onde os seus habitantes desempenharam um papel fundamental na construção da história da cidade. Ela é marcada pela sua dupla condição de espaço físico e de construção ideológica, porque distingue-se como um ícone académico. Esta inscrição social é também fruto do espírito político, ideológico e imagem de referência de memória e de mística tradição religiosa.



Figura 2
Vista parcial do Paço das Escolas

Fonte: Autor, 2014.

Nesta pluridimensionalidade Coimbra emerge numa sucessão de inscrições que ao longo do tempo foram modelando o seu espaço geográfico. A cidade tem

geossímbolos de celebração, de comemoração de acontecimentos e homenagem a personalidades consideradas relevantes em diferentes momentos e contextos históricos e geográficos. São estes geossímbolos ideológicos que influenciam e marcam a cidade de Coimbra, faz-se uma alusão à Torre da Universidade, centro de afirmação do conhecimento e identidade nacional tornando-se por isso um lugar de forte centralidade turística.

Esta centralidade tem, contudo, trazido alguns riscos de concentração de turistas e visitantes neste espaço que se revelam preocupantes. Emerge, por isso, a necessidade de criar uma nova estratégia que vise descentralizar esta procura, dando também a oportunidade de mostrar a cidade que poucos conhecem, pois Coimbra não se resume apenas à Universidade (Figura 2).

As cidades pós-modernas, para além dos elementos fixos, são também marcadas pela mobilidade, pela velocidade e por elementos móveis, alguns deles com forte identificação com os lugares (Fernandes, 2009). Por isso, aliado a esta forte centralidade, a (re)introdução do elétrico pode reforçar este sentido de afirmação de nacionalidade e celebração da memória coimbrã (Figura 3). A cidade é por isso uma complexa realidade cénica, funcional e simbólica marcada por uma multivariada (re)produção do espaço e de diferentes lógicas de poder.

É também um lugar de afirmação do poder religioso e inscreve no espaço urbano geossímbolos duradouros materiais e imateriais do mundo cristão como, por exemplo, as figuras da Rainha Santa Isabel e Santo António dos Olivais ou monumentos arquitetónicos de diferentes temporalidades históricas como a Sé Velha, Sé Nova, convento de Santa Clara a Velha, Santa Clara a Nova, entre outros.

O turismo pode também ajudar a incorporar outros elementos plurais, na história, cultura e tradição urbana pela inclusão material dos espaços urbanos diversificados, emergindo versões de uma cidade turística plural. Esta geodiversidade de saberes permitiria ver em Coimbra, uma cidade histórica, universitária, estudantil, tradicional, arquitetónica, literária, mas também funcional e ecológica, como é caso do elétrico.

A atividade turística aborda as cidades e os seus recursos endógenos, nomeadamente os bens patrimoniais e culturais, como fundamentais na captação de diversos fluxos, como pessoas, bens e capitais. Dentro da oferta diversificada e

segmentada e do aumento da sua procura, surgiu um novo tipo de turismo, o urbano, com características singulares a partir da segunda metade do século xx.



Figura 3
Latada em Direito em 11/11/1967

Fonte: Fernando Marques, “O Formidável”. Biblioteca Municipal de Coimbra/ Imagoteca, 2013.

É preciso realçar que os processos de turistificação da cultura da cidade de Coimbra não podem correr os riscos que marcaram algumas sociedades levantando sérias preocupações, entre as quais a massificação do consumo dos bens identitários e patrimoniais. Isto acarreta sérios riscos que não podem ser

esquecidos, pois o número de turistas internacionais e internos está a crescer e tudo aponta que irá continuar.

É por isso, que se defende a ideia de que Coimbra deve ser uma cidade com turistas e não turística, pois como se sabe, os processos de turistificação ocasionam, em regra, riscos de tensão e conflito entre locais e turistas, além de pôr em causa a sustentabilidade dos territórios visitados. O movimento turístico no centro da cidade de Coimbra é, assim, marcado por estes fluxos que procuram a materialidade e a imaterialidade do lugar.

De realçar também, que a identificação das características comuns do perfil do turista que procura a cidade de Coimbra, constitui um instrumento analítico importante na medida em que os traços sociodemográficos e socioculturais dos turistas, como nos sugerem Fortuna *et al.* (2012), têm implicações decisivas na forma e relação daquele com o espaço urbano que visita.

Um primeiro olhar sobre as características sociodemográficas dos visitantes revela que a composição do género da amostra é relativamente equilibrada, ainda que favorável aos representantes do género feminino. Trata-se também de uma amostra maioritariamente jovem com uma média etária de 36 anos onde temos 54,7% sexo feminino e 45,3% do sexo masculino. A proximidade geográfica é um fator importante na variável caracterizadora dos fluxos turísticos que registam em Coimbra. Cerca do 92,3% residem na Europa e apenas 7,7% provêm de outros continentes (Fortuna *et al.*, 2012).

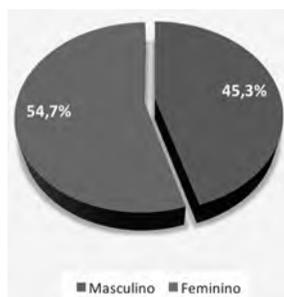


Gráfico 1
Caracterização dos visitantes por género

Fonte: Fortuna *et al.*, 2012.

Segundo dados do Turismo do Centro, entre Janeiro e Agosto de 2015 visitaram a Universidade cerca de 240 mil pessoas, sendo a França o país que mais visita a cidade de Coimbra com 20% do total das visitas, seguido do Brasil e Itália com 10% e Portugal com 9% incluindo escolas, enquanto a Espanha surge em 5.º lugar. Constatou-se que o ano de 2015 foi um grande ano para o turismo na região centro que também conquistou um prémio de melhor *stand* na Bolsa de Turismo de Lisboa (BTL) e outro como a melhor região de turismo do País.

Mas o turismo não se resume apenas a receitas e números que, é certo, são importantes, mas não nos mostram a sua verdadeira natureza. Ele é antes de mais um fenómeno geográfico e cultural que precisa de responder às necessidades de turistas mais informados, qualificados e exigentes com uma maior qualidade de vida.

O turismo é um importante fator na criação de novos territórios turísticos e de reconhecimento e fruição de diferentes patrimónios (re)funcionalizando novos espaços de lazer dando-lhes novos usos e significados. Como uma atividade de coexistência espacial e temporal de atores com níveis diversificados de mobilidade e grau heterogéneo de capital, o turismo detem um papel fundamental na (re)construção simbólica do espaço urbano.

Neste contexto possibilita a territorialização das representações, fazendo uma apropriação simbólica do espaço. Sabe-se hoje, de forma mais ou menos consciente, que o grande problema da urbanidade é precisamente a sua representação, o que ela significa, pois as perceções urbanas são tanto apreensões de elementos concretos da cidade como projeções feitas sobre ela.

Esta procura pelo turismo urbano revela-se mais do que nunca pela sua temporalidade e, por isso, a cidade e os seus centros históricos de valor excepcional, tornaram-se uma das principais atrações da atualidade. O património de Coimbra é uma parte integrante da sua identidade e um dos ativos com maior potencial de projeção da cidade devido não só à sua recente classificação pela UNESCO a Património da Humanidade, mas também porque é o terceiro município nacional, após Lisboa e Évora, com maior número de monumentos nacionais.

Contudo, tem-se constatado que este não tem sido o caminho usado para reforçar as relações topofílicas entre os cidadãos com a cidade nem atrair novos visitantes e turistas onde falta claramente uma estratégia e planeamento ao nível do turismo, sendo que o elétrico pode ter aqui um papel fundamental.

Nas últimas décadas tem-se assistido em Coimbra a uma (des) centralidade gravitacional que começou com a retirada do elétrico e as assimetrias que resultaram em entropias. Por exemplo a Baixa da cidade está “deprimida” fruto da procura massificada pela Universidade, tornando-a mais vulnerável, não se sabendo bem que rumo terá. Isto acontece porque na maioria dos circuitos e itinerários turísticos acabam por “desviar” a atenção do turista para um único ponto da cidade, a Alta.

Claro que não se coloca apenas esta questão pois o despovoamento geral da Baixa deve-se também a novos núcleos comerciais, verdadeiras “catedrais” de consumo que vieram trazer uma maior concentração e condições supostamente ideais para a sua atividade, mas também ao envelhecimento geral da sua população que não foi substituída. Isto é assim porque hoje ninguém abdica dos seus modernos apartamentos ou das moradias que conseguem proporcionar, além do *status* social e económico, conforto e espaço que muitos dos antigos imóveis localizados na Baixa não conseguem proporcionar.

Por isso a Baixa de Coimbra deve apostar na atividade turística apoiada num sistema de produtos e serviços comerciais variados como lojas, restaurantes, museus (Chiado e núcleo museológico do elétrico), bares, galerias e espetáculos culturais diversos, mas também (re)funcionalizar os seus imóveis para as micro-empresas facultando o uso a preços de arrendamento mais competitivos, por exemplo, de escritórios e ao *franchising* de lojas de marca que em regra só se encontram nas grandes superfícies comerciais como o *Fórum* ou *Alma*.

É aqui que se pode colocar a questão do transtorno do espaços e acessos a estacionamentos que nos parece legítima. O elétrico mais uma vez teria um papel importante nesta matéria pois pode ser o elo de ligação entre as zonas mais urbanizadas e periféricas com o centro histórico da cidade. Pelos menos pode ser um atrativo, algo diferente que vai ajudar a estimular a procura pela Baixa, que muito precisa.

Se o elétrico fosse (re)ativado poderia também vir a ajudar a fazer a ligação a outros pontos históricos da cidade, como os patrimónios mais “esquecidos” que sem invalidar a importância da Universidade, podem ser (re)ativados e (re)funcionalizados tornando Coimbra como uma “verdadeira” cidade Património.

É preciso dizer que o projeto da sua recente classificação pela UNESCO a Património da Humanidade é uma conquista da cidade e não da Universidade e tanto os seus impulsionadores como os conimbricenses não devem esquecer ou recusar este facto.

O elétrico da cidade de Coimbra: (in)evolução do espaço urbano

Em Portugal, a introdução do elétrico realizou-se pela primeira vez em 1895, na cidade do Porto, seguida pela cidade de Lisboa no ano de 1901, e por Sintra, em 1903, com inauguração de uma linha em 1904. Em Coimbra, a inauguração da tração elétrica, sob a alçada do poder público, em vez de privada, conforme acontecia no Porto, ocorreu no dia 1 de Janeiro de 1911, procedendo o sistema de transporte de carros americanos, “chora”, isto é, carros movidos por tração animal.

Na cidade de Coimbra foi inaugurado um serviço de carros elétricos para transporte público. A eletrificação foi feita pela empresa AEG *Algemeine Elektrizitäts Gesellschaft*. Em Janeiro, entravam em funcionamento as linhas de carro elétrico que ligavam a Estação Velha ao depósito na Rua da Alegria; a Estação Nova à Universidade, pelos Arcos e uma terceira linha ligava Estação Nova a S. António dos Olivais (Figura 4).

A implementação da tração elétrica, com particular destaque o elétrico que veio substituir a tração animal (carro americano) no início do século xx, foi uma importante estratégia funcional e de inovação tecnológica que veio em parte resolver um problema que se colocava na cidade de Coimbra, a mobilidade espacial. Na segunda década a “Tração Elétrica” atingiu um significativo desenvolvimento técnico que lhe permitirá influenciar o desenvolvimento dos

Se o caminho de ferro nos finais do século XIX acentuou a visibilidade do centro e reforçou a acessibilidade, permitindo maior fluidez de bens e serviços, potenciando a inovação por uma rede territorial alargada, o automóvel criou o efeito contrário. Contribuiu para a criação de várias centralidades e para o efeito de dispersão, sentido em todos os domínios da urbe.

E é aqui que o elétrico vem desempenhar um papel fundamental como transporte urbano, pois fez a ligação espacial a estas novas zonas periféricas como os bairros sociais e residências da burguesia construídas em zonas mais luxuriantes e elevadas da cidade como por exemplo o Penedo da Saudade e a Avenida Dias da Silva. De facto, o elétrico era um elemento difusor nas relações sociais pois era também conhecido como “carro do povo”, fruto de uma política social que pretendia facilitar aos economicamente menos privilegiados a sua utilização.

A questão dos limites tornou-se problemática, pois ocorreu uma dispersão e expansão descontrolada do território urbano não se sabendo bem ao certo qual é, afinal, o seu perímetro. Existem assim, diferentes centralidades dentro da cidade de Coimbra, a formal do espaço físico como tipologia urbana e a vivencial do lugar como uma identidade agregadora do espaço físico e espiritual. Sabe-se que a identidade é construída por um conjunto de características, próprias de um espaço físico organizado, que suporta as relações humanas e, por isso, construtor de uma identidade social.

A 1 de Janeiro de 1980 é traçado o fim do elétrico (Figura 5), altura em que se dá início às obras de saneamento da Rua Olímpio Nicolau Rui Fernandes que obrigou ao corte da via e conseqüente destruição dos carris do elétrico, passando este a ser substituído pelo autocarro, “para que as obras se realizassem com a rapidez necessária e a maior segurança possível”³.

³ Diário de Coimbra, 9 de Janeiro de 1980.



Figura 5
Retirada dos carris na Rua da Sofia, em Coimbra

Fonte: Nevenius, 1979.

É certo que o elétrico começava de facto a estar desatualizado e desvantajoso em termos de mobilidade e rapidez. Eram frequentes os comentários da população quanto ao barulho e constantes paragens do elétrico, começando por isso a escolher para uso diário o autocarro e o troleicarro pois estes

deslocavam-se melhor, desviando-se dos obstáculos ocasionais, além de serem menos ruidosos.

Contudo, também é verdade que a sua retirada foi uma estratégia errada, porque o elétrico é um geossímbolo agregador de identidade social e cultural e pode ser uma resposta positiva para criar e reforçar os laços afetivos e identitários do cidadão com esta(s) nova(s) centralidade(s) da cidade. Além disso o elétrico tem um potencial turístico capaz de revitalizar zonas económica e socialmente mais “deprimidas” e atrair novos visitantes e turistas.

É preciso ter em conta que a sua (re) introdução deve ser encarada sob o ponto de vista de uma estratégia e planeamento ao nível do turismo, pois, como se viu tem a capacidade de promover a regeneração e a valorização das referências históricas, culturais e simbólicas do lugar (Figura 6).



Figura 6

Possível visão do elétrico na Av. Emídio Navarro em Coimbra

Fonte: Autor, 2015.

A frequente evolução tecnológica das sociedades modernas permite encontrar alternativas no campo dos transportes públicos que se adaptam melhor às exigências das grandes cidades. Mas durante os 69 anos que o elétrico circulou pelas ruas de Coimbra, contribuiu sem dúvida para a evolução do espaço urbano da cidade (Torgal, 1999).

De facto, o elétrico transformou a paisagem da cidade, afirmou-se como um geossímbolo, conquistou o seu território e ficou para sempre na memória e cultura coimbrã. Apesar de ter desaparecido das ruas da cidade a sua presença ainda se encontra bem viva não só na mente daqueles que nele viajaram durante anos, mas também nos vestígios (Figura 7) que se podem hoje identificar em algumas vias da cidade, despertando sentimentos de saudade dos tempos do “amarelo”⁴.



Figura 7

Vestígios da linha do elétrico junto ao Largo de Celas em Coimbra

Fonte: Autor 2013.

A seguir ao desaparecimento do elétrico a cidade começou a crescer descontroladamente, regida por uma intensa especulação imobiliária, desenvolvendo-se

⁴ Refira-se, contudo que os primeiros elétricos em Coimbra eram de cor vermelha.

ao longo de novos eixos viários, organizando-se em função da fluidez e rapidez de circulação e ramificando-se por terrenos cada vez mais distantes do núcleo. Segundo (Ferreira, 2007) a malha urbana, dispersa e descontínua de Coimbra, transformou-se numa teia de fragmentos desconexos, marcados por uma pobreza estética, funcional e espacial.

A cidade de Coimbra desenvolveu-se a partir da Alta, o lugar de fundação, numa dinâmica de proximidade e continuidade do núcleo preexistente, mas também da Baixa numa relação próxima com o Rio Mondego. No entanto, nas últimas décadas do século xx, Coimbra viu-se confrontada com uma súbita alteração dos seus paradigmas de desenvolvimento, marcada por elevado crescimento populacional e urbano, por um planeamento incapaz de controlar as modificações da sua paisagem.



Figura 8

A Ponte do Açude a Sul da cidade. Logo acima o Monte Formoso

Fonte: Autor, 2012.

Não existe uma ordem planeada e reconhecível de infraestruturas, equipamentos coletivos e de atividades e serviços distribuídos segundo uma lógica territorial coerente. Evidencia-se também uma rutura com a conceção e utilização tradicional do espaço público – as praças e os largos, os parques e os jardins são praticamente esquecidos. São agora cada vez mais espaços de fluxos e de ocupação momentânea, ligados à mobilidade passageira, submetidos ao traçado viário externo e ao movimento automóvel (Figura 8).

Este tipo de organização coaduna-se com uma forma de habitar facilitada pela inserção da tecnologia na vida urbana e pela rapidez dos transportes, numa completa submissão ao automóvel, que se sobrepõe ao péão. É, também, reflexo do individualismo e do desejo de lucro imediato, que leva a intervenções que respondem mais aos interesses financeiros dos promotores do que às necessidades coletivas da população (Ferreira, 2007).

Assim, dificilmente se constituem como lugares de permanência e encontro, de relação física próxima entre os cidadãos e o seu espaço urbano como afirmação de identidade individual e coletiva. Este processo de expansão é particularmente visível na margem esquerda, na zona Norte e nas encostas Nascente da cidade, assim como nas áreas de Celas, Santo António dos Olivais e Vale das Flores que, tal como a Solum, se afirmam progressivamente na morfologia urbana. A cidade multiplicou-se, então, em novas centralidades, que se foram sobrepondo ao núcleo histórico, cada vez mais degradado a nível físico, económico, social e cultural (Figura 9).

Quando os territórios são (des)construídos e (des)contínuos não contribuem para a criação de um centro, pois é necessária a unidade e coesão, um lugar criador de referências capaz de dar sentido de identidade e pertença à morfologia da cidade.

O centro é visto como um espaço de referência, núcleo de interação social assente numa memória coletiva e individual que pode ser simbólica e histórica. A cidade de Coimbra vive assim de vários centros, cada um com sua história e memória que marcam o território urbano contemporâneo.

Ora é aqui que se acredita que o elétrico detem um papel fundamental enquanto recurso turístico na (re)construção e (re)ligação destes novos centros da

cidade. Se em tempos assim o fez a outra escala, hoje é, sem dúvida o elemento de que Coimbra precisa urgentemente para enfrentar esta realidade pós-moderna.



Figura 9
Vista do lado Norte com a Alta e a Torre da Universidade

Fonte: Autor 2012.

Conclusão

A cidade de Coimbra sofreu um processo de mutação súbita, dispersa, descontínua e fragmentada por eixos viários periféricos, em função da mobilidade e da velocidade cada vez maiores, apresentando uma ocupação desregrada e inteligível, carente de organização espacial, onde não existe lugar para as vivências sociais duradouras.

Vimos que o tecido urbano de Coimbra resulta sobretudo de operações isoladas e desarticuladas, sem uma estrutura que os integre, onde a qualidade de vida tende a deteriorar-se pelo excesso de trânsito, pela má qualidade do

meio ambiente, pelo progressivo distanciamento dos habitantes em relação à natureza, provocando uma perda de identidade que cria sentimentos de vazio e ausência de sentido de pertença com a urbe.

Tem-se constatado que em certos casos a desvalorização dos aspetos mais técnicos e práticos da vida material moderna pode reforçar as qualidades estéticas e simbólicas dos objetos redefinindo até os limites da noção de património. No caso do elétrico em Coimbra temos a experiência prática de 100 anos de história da cidade que são contados a partir de uma relação dicotómica com o espaço urbano, onde ficaram registadas as relações sociais, as oscilações económicas, as movimentações populacionais e o crescente nível de exigência de comodidade que se foi exigindo ao longo do tempo.

A (re)introdução do elétrico assente numa estratégia ao nível do turismo será a melhor forma de integrar na cidade de Coimbra um geossímbolo agregador de experiências vividas passadas, mas também futuras, podendo reforçar a relação dos cidadãos com o espaço urbano além de atrair novos visitantes e turistas.

A cidade de Coimbra pode, nesta medida, ser projetada a nível internacional como um potencial destino turístico de referência contribuindo, assim, para o desenvolvimento local, além de recuperar um património cultural “esquecido” e que lhe pertence.

Bibliografia de referência

- Augé, Marc (1998). *Não-Lugares*, Lisboa, 2.^a ed. Bertrand.
- Cassirer, Ernst (2001). *Filosofia das Formas Simbólicas*, vol. 1 – A Linguagem. São Paulo: Martins Fontes.
- Fernandes, João (2009). Cityscapes – Símbolos, Dinâmicas e Apropriações da Paisagem Cultural Urbana, *Máthesis*, n.º 18, pp. 195-214.
- Ferreira, Carolina (2007). *Coimbra aos Pedacos: Uma Abordagem do Espaço Urbano da Cidade*. Departamento de Arquitetura da FCTUC.
- Fortuna, Carlos *et al.* (2012). *A Cidade e o Turismo: dinâmicas e desafios do turismo urbano em Coimbra*. Coimbra: Almedina. ISBN:978-972-40-5033-1.
- Gaspar, Jorge (2001). O Retorno da Paisagem à Geografia – Apontamentos míticos. *Revista Finisterra*, Lisboa, Vol. XXXVI, N.º 72, pp. 83-99.

- Henriques, Cláudia & Quinteiro, Sílvia (2011). O Turismo Literário: Olhão sob a perspetiva de João Lúcio. *Book of Proceedings the International Conference on Tourism & Management Studies*, Vol. I, Encontros Científicos – Tourism & Management Studies, Special Issue (Full Papers). Faro: Universidade do Algarve. 600-608. <https://sapientia.ualg.pt/>
- Page, Stephen (1995). *Urban Tourism*. London: Routledge.
- Solla, Xosé (2002). Cidade turística, cidade real, cidade ideal. Os exemplos de Pontevedra e Santiago. In Hernández Bore, J. Díaz Fernández, J. A & Patiño Romarís, L. A (coords.), *O Turismo en Galicia. Potencialidades endóxeas de desenvolvemento urbano e económico*. Pontevedra: Deputación Provincial de Pontevedra, pp. 301-318.
- Torgal, Luís (1999). *A Universidade e o Estado Novo. O caso de Coimbra: 1926-1961*, Coimbra: Minerva.
- Tuan, Yi-Fu (1974). *Topofilia – Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente*, São Paulo: DIFEL – Difusão Cultural.