

## LOUSÃ: EVOLUÇÃO DE UM PEQUENO ESPAÇO URBANO

Paulo Carvalho\*

### 1. INTRODUÇÃO

Na presente comunicação procuramos ilustrar, de forma sumária, a evolução urbana da vila da Lousã, nas componentes de morfologia, funcionalidade, demografia, e planeamento urbano, identificar os factores/agentes

intervenientes mais significativos e explicar a sua dinâmica.

Os resultados apresentados decorrem fundamentalmente das investigações realizadas no âmbito do curso de Mestrado em Geografia Humana, que decorreu no Instituto de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da

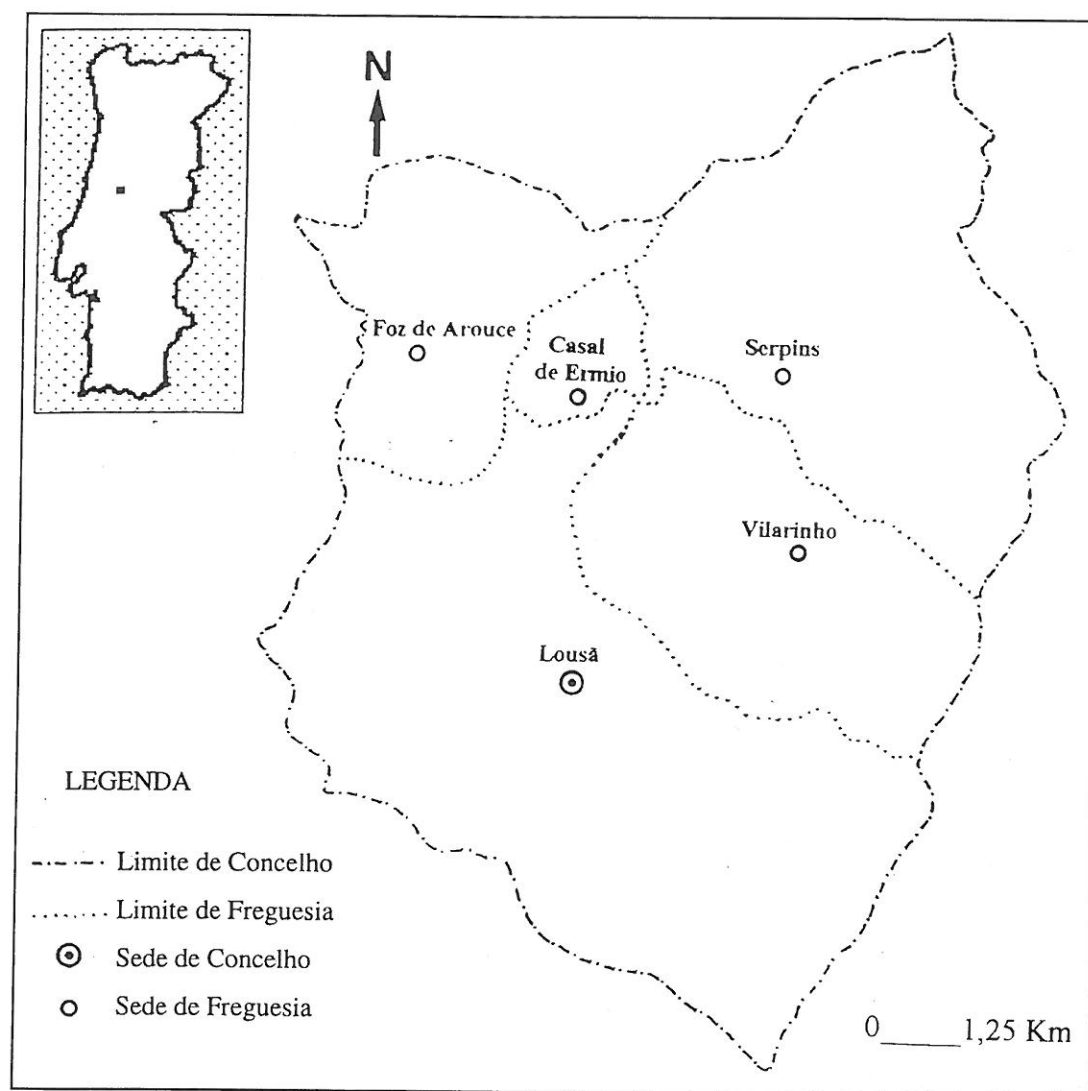


Fig. 1 - Localização e divisão administrativa do concelho da Lousã (1996)

\* Instituto de Estudos Geográficos. Faculdade de Letras. Universidade de Coimbra.

Universidade de Coimbra no triénio 1993-96. Da tese intitulada *A Vila da Lousã. Contributo para um Estudo de Geografia Humana*, recentemente entregue na F.L.U.C., filtrámos as ideias que neste particular nos parecem mais significativas.

## 2. O QUADRO GEOGRÁFICO

O concelho da Lousã inscreve-se no capítulo administrativo geral no distrito de Coimbra e na Sub-Região do Pinhal Interior Norte (Fig. 1). Constituído por cinco freguesias - Casal de Ermio, Foz de Arouce, Lousã, Serpins e Vilarinho - onde, segundo os dados definitivos do Recenseamento Geral da População de 1991, residiam 13 447 habitantes, ocupa "(...) uma superfície de 139,16 km<sup>2</sup>, à qual corresponde, todavia, um impressionante contraste paisagístico" (P. DIAS e F. REBELO, 1985, p. 5), retratado nas imagens da Serra da Lousã e de parte da bacia sedimentar da Lousã, por onde se estende na proporção de 1/3 e 2/3, respectivamente.

A vila da Lousã (Fot. 1) espalha-se essencialmente no patamar superior da bacia topográfica, a que se acrescentam pontualmente lugares de menor importância, encimando colinas sedimentares, atapetando terraços fluviais e material aluvionar, alcandorando a serra (essencialmente xisto-grauváquica, embora ocasionalmente os granitos e mais expressivamente os quartzitos imprimam traços distintivos à montanha) ou enraizados no seu contacto com a bacia sedimentar, e destaca-se como o aglomerado populacional mais significativo, actualmente bastante

próximo dos 5 mil habitantes, no seio da freguesia de São Silvestre, onde, em 1991, residiam mais de 8000 dos quase 13.500 habitantes que nesse ano foram assinalados no total do município.

Se a esta componente demográfica, sem dúvida expressiva no quadro da população e do povoamento do Centro de Portugal, acrescentarmos as características morfológica e funcional retratadas no seu plano urbano, e que lhe confere uma certa imagem urbana, a vila assume então, nesta escala, uma relativa importância. Por isso, permitam-nos a veleidade de a incluir no quadro dos pequenos espaços urbanos do Centro de Portugal.

A teia das relações local e regional operou-se entre espaços relativamente próximos mas com características geológico-geográficas amplamente contrastadas.

Com efeito, num circuito de escassas dezenas de quilómetros os traços geofísicos e os caracteres geohumanos foram caldeados num longo processo evolutivo de que resultou profunda diferenciação e singularidade paisagística.

Rodeado de um quadro paisagístico variegado e de enlevo, animado pelos campos agrícolas e pela floresta que topeta as colinas sedimentares e lhe empresta tons vivos e particular animação, e tributário da cenografia de montanha que meridionalmente se desenha, a Lousã só muito tardiamente conseguirá furtar-se a uma posição geográfica pouco favorável ao seu desenvolvimento, que apenas ocorreu de forma significativa em tempo bem recente, num processo continuado e ainda hoje em parte comandado pela capital do Mondego.



Fot. 1 - A Vila da Lousã (1995), segundo imagem captada do Mirante da Tarrasteira

### 3. A EVOLUÇÃO URBANA<sup>1</sup>: ETAPAS ESSENCIAIS E TRAÇOS DISTINTIVOS

#### 3.1. Da origem até 1862

Na expressão de P. DIAS e F. REBELO (*op. cit.*, p. 13), "Os mais antigos vestígios que testemunham a presença do homem na região datam do período de ocupação romana, quando toda a Península Ibérica estava sob o jugo das hostes imperiais". Telhas, telhões, vasos e potes de barro, mós, utensílios de madeira, vidro e metal e até restos de calçada, entre outros, foram encontrados em diversos pontos do concelho, "(...) sobretudo nas proximidades ou mesmo já dentro dos perímetros urbanos da Lousã e de Serpins. Sabemos hoje também que na serra e no vale do Ceira houve, nesses tempos remotos, explorações auríferas importantes".

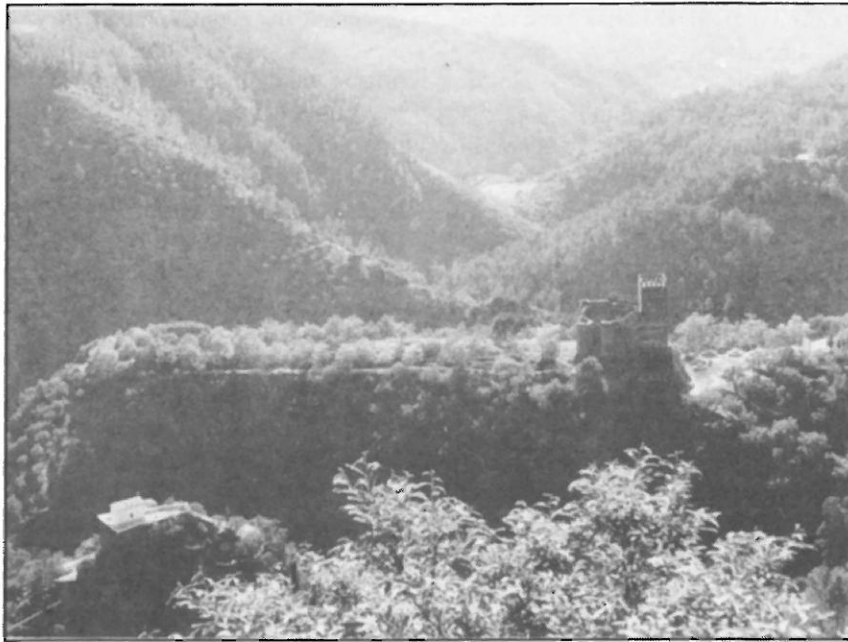
Anteriormente, no meado da centúria, A. V. LEMOS (1951, p. 14), tomando como alicerce o espólio arqueológico lousanense e a opinião avalizada do filólogo Joseph Piel, admitira que na origem da actual vila esteve uma herdade romana, de que o *dominus* se chamava Lausus e daqui a designação de "(...) terra Lausana

ou Lausã que, com o tempo, facilmente passaria a Lousã (...)".

Quando se escoavam os derradeiros anos da primeira metade do século X, culminando um longo período de lacunismo arqueológico e documental, eis que, finalmente, surge prova cabal da actividade dos homens nesta "região".

Trata-se de um documento, datado de 943, que representa um contrato - de doação da herdade de Serpins - realizado entre um moçárabe e o abade Mestulio do Mosteiro de Lorvão onde, pela primeira vez, nos aparece o topónimo Arouce, que designava o povoado mais importante da região, localizando-se junto ao morro, semi-cercado pelo rio Arouce, onde mais tarde terá sido erigido o castelo (Fot. 2) com o mesmo nome, a SE da Vila.

Arouce, pedra angular de um tabuleiro de xadrez ilustrado na linha de castelos e atalaias encadeadas a Norte e a Sul do Mondego, conhecerá algum protagonismo na segunda metade do século XI, e na centúria seguinte, relacionado com a consolidação da posse dos territórios reconquistados à mourama, ainda não de todo afugentada, e com o progressivo avanço da linha de



Fot. 2 - O Castelo de Arouce. Note-se o promontório semi-cercado pelo rio Arouce, o conjunto das Ermidas sobranceiras à edificação militar e a cenografia serrana envolvente<sup>2</sup>

<sup>1</sup> No intuito do estimado leitor acompanhar mais facilmente a nossa reflexão atinente ao espaço urbano lousanense e sua evolução, pareceu-nos pertinente remeter em anexo a toponímia dos arruamentos urbanos da Vila da Lousã - Quadro I e Figura I.

<sup>2</sup> O original desta fotografia é da autoria do fotógrafo lousanense Sr. José Polaco, a quem agradecemos a amabilidade dispensada.



fronteira para as imediações do Tejo e sua consolidação, e não menos, com a nova organização administrativa do espaço, pois que, pouco a pouco, o território coimbrão passou a ser retalhado e germinaram os municípios, instituídos pelas cartas de foral, os coutos, criados por cartas de couto outorgadas a ordens eclesiásticas ou militares, sem esquecer os territórios doados a individualidades que depois imprimiram chancela própria ao movimento, não raras vezes, outorgando carta de povoamento a porções do seu território, numa palavra, atraindo população e portanto força defensiva.

Só na segunda metade do século XII, quando a linha de defesa avançou definitivamente para Sul, é que o desenvolvimento da bacia da Lousã deve ter ocorrido de forma efectiva, "(...) quando a população já não necessitava de estar constantemente à sombra dos muros do castelo, para rapidamente, se albergar e refugiar, ora do fossado vindo do Norte, ora da algarada vinda do Sul" (P. DIAS e F. REBELO, *op. cit.*, p. 14).

Os donatários da Lousã foram-se sucedendo até que no meado de Setecentos, com a extinção da casa ducal de Aveiro (que conservou o senhorio da Lousã durante dois séculos), a vila e o seu termo transitaram para a posse da coroa portuguesa.

A este domínio senhorial da vila da Lousã e seu termo não terá correspondido significativa expressão no domínio urbanístico.

Com efeito, a vila permaneceu muito pequena, modesta e incaracterística pelo menos até ao alvor do século XVIII, quando o surto da construção urbana, promovida a expensas da fidalguia rural, traduzida na edificação de casas solarengas, empresta uma imagem mais expressiva ao pequeno burgo lousanense.

Fundamental na explicação deste fenómeno de "urbanização" protagonizado pela fidalguia rural parece-nos ser a profunda alteração da economia agrícola e da organização do espaço rural decorrente da chamada "revolução do milho". O milho grosso encontrou na baixa bacia topográfica da Lousã e nos terrenos marginais do Ceira e dos seus afluentes, condições topográficas, pedológicas e climáticas bastante favoráveis, ascendendo rapidamente, talvez antes que se escoasse a primeira metade do século XVIII, ao topo da matriz dos cereais panificáveis, conquistando posição destacada na dieta alimentar dos grupos humanos e reforçando-a substancialmente. O engrandecimento das poderosas casas agrícolas lousanenses e o acréscimo do número de lugares do seu termo, são igualmente tributários desse factor.

O dealbar da centúria setecentista assistiu igualmente ao lançamento local da indústria papeleira, retratada no engenho do Penedo, que depois de um animado percurso

histórico de quase três séculos, chegou aos nossos dias com renovada imagem e dinâmica assinalável, unidade que sempre exerceu um papel relevante no quadro económico lousanense.

O documento mais antigo que nos permite inferir com algum rigor acerca da dimensão demográfica da vila e seu termo, é o *Numeramento de 1527*.

Na vila da Lousã residiam então cerca de 650 habitantes, mais de 30% do total apurado no concelho, cujo limite ocidental se estendia até Rio de Vide (freguesia posicionada entre a bordadura meridional do Maciço Marginal de Coimbra e as colinas sedimentares que animam a bacia topográfica a ocidente da Lousã, desde meado de Oitocentos integrada no termo de Miranda do Corvo), constituindo Serpins um concelho autónomo, como continuaria até praticamente ao meado da centúria oitocentista. Nessa época assinalamos cerca de 40 % dos povoados existentes no concelho até meados de Oitocentos, que afinal, com alterações de pormenor décadas fora, representam um quadro bastante completo quando comparado com os tempos recentes.

Até aos derradeiros lustros do século XIX, o concelho da Lousã delata um acréscimo significativo do número de pequenos lugares, num quadro geral marcado pela dispersão do povoamento (Fig. 2), sem que o ritmo de crescimento da população urbana e do próprio espaço urbano lousanense seja significativo.

Dando crédito ao registo inscrito no *Numeramento*, e de acordo com outras fontes documentais pré-censitárias (de que são exemplo: diversas informações paroquiais; registos paroquiais; corografias e dicionários "geográficos"; certas tentativas de tradução estatística do espaço e da população), a vila conhecerá - nesse período - uma relativa estagnação demográfica, cenário que apenas conhecerá alteração assinalável aquando do "cair do pano" sobre Oitocentos.

Desde então a Lousã regista um aumento sempre em ritmo crescente do número de habitantes e de fogos, particularmente significativo nas últimas duas décadas, quando a expressão demográfica sobe de 2000 para quase 5000 habitantes, ao mesmo tempo que o ritmo de evolução do número de fogos (mormente os alojamentos familiares) se torna mais intenso. Perante um cenário quase genérico de "inverno demográfico" particularmente alicerçada em saldos fisiológicos nulos ou negativos, destacamos o papel essencial que o balanço positivo no âmbito do saldo migratório desempenha na dinâmica demográfica da vila, e a alteração essencial nas estruturas familiares - aumento do número de famílias, não obstante a sua dimensão decrescer.

Por outro lado, o fenómeno não pode ser dissociado dos limites do perímetro urbano, pois desde os anos 40,



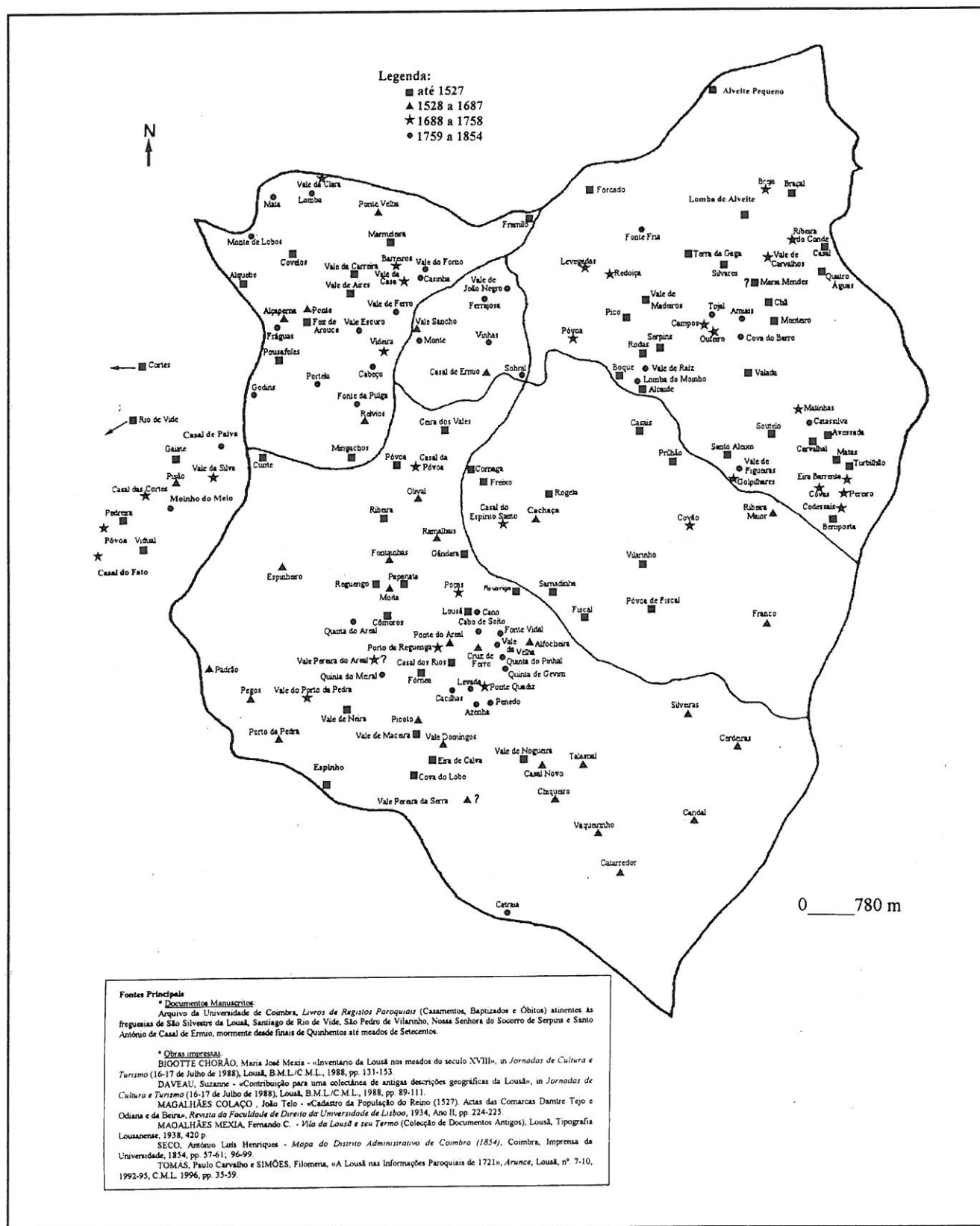


Fig. 2 - Esboço da evolução do povoamento lousanense, por freguesias, até meados de Oitocentos.

em razão dos trabalhos preliminares no âmbito do planeamento urbano, a vila administrativa (que não coincide com a vila geográfica) engloba em ritmo crescente antigos lugares dispersos no seu termo, alguns com certa expressão demográfica: o Casal dos Rios, a Cruz de Ferro, o Penedo, os Ramalhais, as Poças, são disso expressão, isto sem olvidar a dinâmica urbana da vila geográfica.

### **3.2. De 1863 até 1915**

#### **3.2.1. A renovação das infra-estruturas viárias (1863-1906) na génese da vila moderna**

A segunda etapa da evolução urbana lousanense, que balizamos com recurso aos marcos temporais 1863 e 1915 - que, não se tratando de limites rígidos, pretendem, porém, principalmente no primeiro caso, assinalar um momento fundamental no esteio da mutação da imagem urbana do pequeno burgo lousanense -, alicerça-se fortemente no lançamento das modernas infra-estruturas viárias, primeiro as estradas reais e distritais, e depois o caminho de ferro, mormente este último, que acarretaram alterações mais ou menos profundas no quadro das comunicações regional e local, na posição geográfica da vila, cuja expressão ao nível do traçado da malha urbana e ocupação do espaço construído é ainda hoje destrinchável.

A vila da Lousã na aurora do derradeiro quartel de Oitocentos não passava de um pequeno burgo, espacialmente reduzido, demograficamente pouco significativo, e funcionalmente bastante fruste. Um eixo principal, alongado mas nem por isso perfeitamente rectilíneo, constituído pelas antigas ruas de Santo Cristo e Direita, a que se juntavam outros arruamentos, quicá secundários, como as ruas Nova, dos Ferreiros, da Fonte, de Palhais, de S. João, da Graça, e os caminhos principais de entrada/saída da vila, desenhados na Fonte dos Mouros, Tapadas do Fundo de Vila, Graça e Regueiro, ilustram no seu conjunto uma pequena "célula urbana", cuja expressão urbanística ao nível do plano urbano estava materializada numa certa continuidade espacial, mas de alcance limitado, que se desenhava - partindo do Norte -, desde as imediações da Casa do Fundo de Vila, até Santo António, ao Cimo de Vila, ou até à Fonte da Arcada, em jeito de limite meridional da vila geográfica, para além da qual ficavam os subúrbios da Cruz de Ferro, Ponte Quadiz, o Engenho do Penedo e as suas dependências, na proximidade do qual se edificaram algumas casas de "feição industrial" senão na génese pelo menos um contributo para a evolução do vizinho lugar do Penedo.

Avançando setentrionalmente percorria-se o corredor povoado ocidental da vila, representado pelos lugares do

Casal dos Rios, Porto da Reguenga e Ponte do Areal, entroncando na estrada velha para Miranda do Corvo, onde também convergiam os dois antigos eixos viários de ligação aos lugares dos Cômoros-Moita-Olival e Papanata-Ribeira-Fontaínhas, este último lançando-se desde as imediações do cemitério, importante espaço de convergência do eixo colector do povoamento suburbano Ocidental, com avanço setentrional envolvendo e estabelecendo a ligação com outros pequenos núcleos de povoamento, nomeadamente as Poças e os Ramalhais, eixo esse cuja importância decairá face à directriz do futuro ramal rodoviário da Lousã.

Nesse tempo a maior concentração do espaço construído - e das ocupações terciárias - ocorria na antiga Rua Direita, artéria central contígua ao velho e acanhado centro cívico lousanense, na envoltura do qual germinaram na centúria anterior belas casas solarengas (prenúncio a que Oitocentos também não escapou), de que resultou um vistoso conjunto arquitectónico que conota positivamente o actual casco antigo do burgo, imagem que acompanhamos com interesse no seu aro, não obstante o carácter isolado dessas construções, talvez por isso, ainda mais destacadas numa envoltura dominada pelas paisagens campestres e serranas (Fot. 3 e 4).

A vila e o seu termo continuavam numa posição geográfica semi-periférica em relação aos principais eixos de circulação regional e nacional, numa época em que os novos rumos da orientação política alastrariam rapidamente ao domínio dos transportes e das comunicações, quebrando o espesso verniz cristalizado pela secular dormência dos tempos.

Até aos lustros iniciais da segunda metade de Oitocentos, as vias de comunicação de importância nacional, regional ou sub-regional que riscavam o concelho da Lousã e o seu aro (Fig. 3) - artérias igualmente relevantes para grande parte dos povoados implantados na bacia hidrográfica do Ceira e no termo de alguns afluentes que prestam tributo ao Zêzere, mormente os que se lançam nas vertentes meridionais das serranias da Lousã e do Açor -, limitavam-se à antiga estrada real que estabelecia a ligação da capital do reino com a Beira Alta, no seu traçado "principal" flanqueando a vila, pois que do Alto do Arneiro dirigia em direcção a Foz de Arouce, e à velhusta estrada de ligação de Coimbra com a Beira Alta, esta última talhada nas cumeadas de parte do Maciço Marginal de Coimbra, antecessora do lanço viário, entre o Mondego e o Alva, da moderna Estrada da Beira.

De igual modo não devemos olvidar o velho "caminho coimbrão" talhado no cordão das colinas sedimentares a ocidente da vila e nos contrafortes da bordadura meridional do Maciço Marginal de Coimbra. Este último, na sua

directriz mais importante, lançava-se desde o Fundo de Vila, atravessava a baixa da Lousã, e depois de transposto o Arouce na Ponte Coimbrã, nas imediações da Senhora do Desterro - onde se cruzava com a estrada real Lisboa-Almeida -, dirigia-se ao Senhor da Serra, prenúncio da última etapa desse "périplo", mediante a descida sinuosa de parte do rebordo ocidental do Maciço Marginal de Coimbra, antes de atingir Coimbra.

"Para Foz de Arouce e depois para a Ponte da Mucela, seguia-se pelo Fundo de Vila, Santa Luzia, Póvoa e Relvios" (A. V. LEMOS, *op. cit.*, p. 146). De igual modo, do Fundo de Vila, seguindo a bifurcação na directriz nascente e norte, seria possível aportar ao Freixo, e, depois de cruzar com a directriz acima referida, atingir Foz de Arouce.

Ao Sul da vila, a serra continuava a ser um obstáculo orográfico de primeira grandeza. De entre a rede de caminhos vicinais/carreiros porfiadamente talhados no Maciço Antigo, o mais utilizado nas comunicações estabelecidas com os núcleos de povoamento implantados na sua aba meridional, era aquele - esculpido no interflúvio Arouce-Fórnea -, que das imediações dos Soutos de Cacilhas conduzia à Catraia, e daí se começava a descer rumo ao Sul, atingindo os Coentrais, Castanheira de Pêra, Pedrógão Grande, Figueiró dos Vinhos, e depois conduzindo para além desse "mar de serras sobre serras". Outra rede de caminhos serranos desenhava-se na Catraia, dirigindo ao Espinho e a outras povoações dos concelhos da Lousã e de Miranda do Corvo, Pedrógão Grande e



Fot. 3 - Capela da Misericórdia e Casa do Despacho: a centúria quinhentista nos riscos urbanos lousanenses



Fot. 4 - O Palácio dos Salazares ou da Viscondessa do Espinhal.



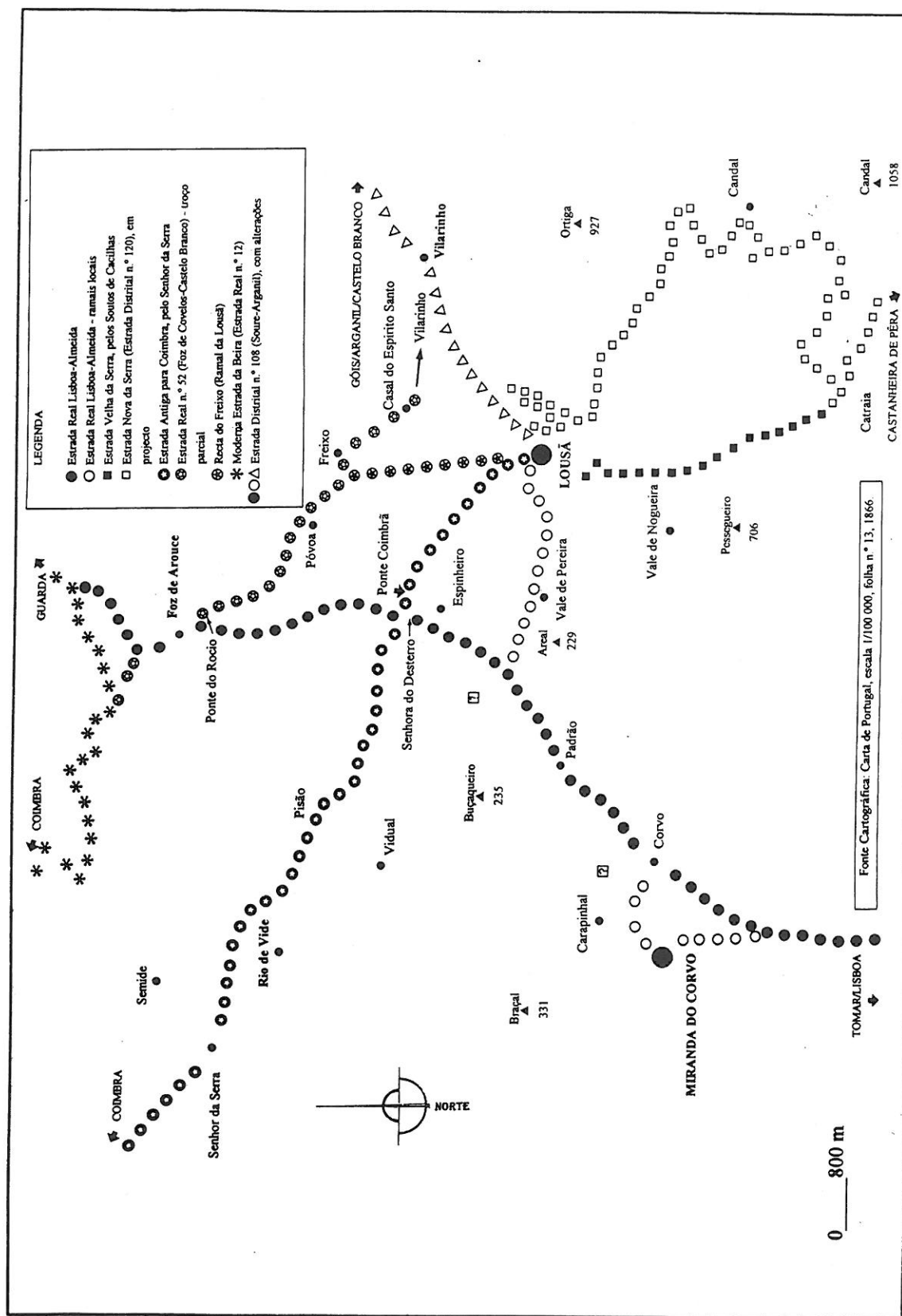


Fig. 3 - O quadro viário lousanense: 1850-1890

Figueiró dos Vinhos, lançando-se as primeiras na velha estrada real nas imediações do Corvo ou do Padrão.

Nesse quadro viário, as ligações da vila operavam-se, em primeira linha, com Coimbra, e numa ordem de grandeza secundária, posto que não despidiendia, estabeleciam-se com Miranda do Corvo, Penela, Poiares, Góis, e povoados da aba Sul da serra. Estas últimas, na segunda metade de Oitocentos, assumiriam particular destaque, mormente com a ribeira de Pêra, numa época em que se lançavam as bases do empório industrial da então freguesia do termo de Pedrógão Grande, e quando a reduzida acessibilidade ilustrava o principal obstáculo ao seu desenvolvimento.

O cruzamento das vias regionais mais importantes - a antiga estrada real Lisboa-Almeida e a velha "estrada coimbrã" - realizava-se, nas imediações da Senhora do Desterro, perto do lugar do Espinheiro. Ora será a "transferência" deste ponto fundamental de cruzamento viário regional, das colinas sedimentares, a ocidente da bacia topográfica, para o centro do burgo lousanense, de onde também se lançará a moderna Estrada da Serra, mediante novas directrizes e uma profunda reforma do sistema viário, um factor decisivo na nova organização espacial lousanense que o último terço da centúria de Oitocentos testemunhará.

Com estas alterações viárias modificar-se-á, em grande parte, o estado primitivo das infra-estruturas viárias regionais, ao mesmo tempo que se esboçava a rede viária principal concelhia ainda hoje existente (incorporando alterações pontuais advindas do crescimento da rede municipal e ligeiras melhorias no traçado das vias nacionais), afirmando-se as ligações da vila com a capital do distrito bem como parte das restantes que acima assinalámos, pois que, no final do século XIX, comprometiam-se as mais valias das relações comerciais com a Castanheira de Pêra, em face dos atrasos viários estruturais, aproximando-se o centro fabril da Ribeira de Pêra da linha ferroviária do Norte e da espinha dorsal das comunicações do centro litoral, em resultado das ligações rodoviárias regionais entretanto lançadas nos contrafortes meridionais da Serra da Lousã.

Nesse processo dinâmico, tomou a dianteira o lançamento da estrada real de Coimbra a Castelo Branco (que aproveitou a directriz da moderna Estrada da Beira até à Foz de Covelos, nas imediações de Foz de Arouce, de onde avançaria para SE, mediante nova directriz, rasgando a bacia topográfica da Lousã e a Cordilheira Central, com passagem na Lousã e na Pampilhosa da Serra, antes de entroncar às portas da cidade albicastrense), projecto que desde logo incendiou o estudo da ligação viária Lousã-Estrada da Beira, logo depois secundadas pelas estradas Soure-Arganil e Lousã-Castanheira de Pêra

(inaugurada em 1929), e pelas obras do caminho de ferro de Coimbra a Arganil, este último, a par da importante via de acesso setentrional à vila, o grande impulsor da urbanização da "vila nova" que irá "eclodir" nas décadas seguintes.

Com efeito, o empreendimento levado a efeito pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego foi o resultado de um projecto muito arrojado para a época, certamente sob influência das papeleiras regionais, mormente da poderosa unidade lousanense localizada no Penedo, e não menos da incerteza que dominou os projectos e os planos de ligação ferroviária entre o Mondego e o Tejo, e entre Coimbra e a Beira Alta, embora globalmente inacabado, quedando-se ocasionalmente em Serpins, no remate dos anos 20.

As novas infra-estruturas rodoviárias entretanto lançadas, principalmente as estradas reais e distritais, possibilitaram uma pequena "revolução" nos meios de transporte. Às velhas carretas puxadas por bois, burros e machos, autênticas peças de artilharia pesada em religiosa adaptação aos estreitos, tortuosos e quase sempre intransitáveis caminhos, sucederam uma "panóplia" de veículos - até aos lustros iniciais do novo século, essencialmente de tracção animal -, tornando a circulação mais fácil e célere, tanto para os carros de transporte de mercadorias, como para os de passageiros.

Secundadas pelas novas vias municipais, infra-estruturas básicas (abastecimento de água e iluminação pública); equipamentos (teatro; ampliação da "domus municipalis"; hospital; casa da escola; matadouro e talho; igreja nova); renovação urbanística da praça do município; lançamento de novos arruamentos pois o eixo viário tradicional e espinha dorsal do espaço urbano, entretanto foi alongado para Norte, primeiro sob influência da directriz viária Foz de Covelos-Castelo Branco, e depois no condicionamento da directriz local do caminho de ferro e da localização da respectiva estação, representam, no seu conjunto, imagens proeminentes da primeira transformação significativa do quadro urbano da vila operado na segunda metade de Oitocentos e nos primeiros anos do nosso século, com repercussões e novas dimensões de transformação centúria adiante ainda sob influência da renovação infra-estrutural viária, mormente o caminho de ferro.

### **3.2.2. As actividades económicas: o esboço possível**

Pensamos que o comércio "sedentário" lousanense terá conhecido uma certa dinâmica, possivelmente ainda a primeira verdadeiramente significativa, nos últimos lustros de Oitocentos, não sem relação com o crescimento do burgo, embora ainda a um ritmo lento, numa época em

que os contactos se haviam dinamizado, em grande parte resultado da moderna viação, e quando se anunciava o lançamento e a realização do importante projecto ferroviário regional, ilustrado na ligação Coimbra-Arganil, que igualmente se repercutiu noutros domínios da actividade económica.

Nas vésperas da inauguração do empreendimento ferroviário regional, os estabelecimentos comerciais distribuíam-se irregularmente na malha urbana lousanense (Fig. 4), embora delatando a tendência para uma certa concentração nas imediações da Praça do Município e na Rua Viscondessa do Espinhal até ao Largo da Travessa, a primeira o velhusto centro cívico lousanense, igualmente servindo de palco para a concorrida feira semanal que animava a Vila, e que, afinal, durante muito tempo foi o acontecimento comercial mais significativo na Lousã. Esse espaço, mormente o Largo da Travessa, era o ponto de passagem quase obrigatório para os habitantes dos povoados do aro meridional da vila, do Cimo de Vila, e para os serranos que também reservavam o domingo para descer ao pequeno espaço urbano pelos apertadíssimos caminhos talhados na serra.

Trata-se, evidentemente, de estabelecimentos dotados de uma grande "plasticidade" ao nível da oferta (independentemente da qualidade dos produtos oferecidos), longe da especialização que hoje conhecemos.

Por isso, não é de estranhar que esses estabelecimentos, que nós designamos por mercearias em sentido lato, para além dos géneros de primeira necessidade [açúcar, café, (chá), manteiga, massas, petróleo, bebidas, azeite, carne, (tabacos)], incorporassem a venda a retalho de artigos de vestuário (tecidos e peças confeccionadas), calçado, louças, vidros, ferragens diversas e pregaria, por vezes perfumaria, entre outros, num cenário de grande variedade de produtos.

Outro importante "sector" do comércio a retalho estava então representado pelos estabelecimentos de fazendas de lã, seda e algodão, chapelaria e alfaiataria, por vezes com secções de fazendas brancas, máquinas de costura, e artigos para funerais.

Há exemplos significativos da importância que o comércio ambulante ainda assumia no quadro regional das actividades terciárias, e não raras vezes os comerciantes com estabelecimento na Lousã percorriam as feiras da região vendendo os seus produtos, numa dupla valência comercial ("ambulante" e sedentário), e noutros casos, a venda "ambulante" foi uma etapa essencial que precedeu a sedentarização comercial na Lousã.

No âmbito dos serviços públicos e administrativos, alguns estavam instalados no velho edifício da C.M.L.: no andar térreo, a cadeia comarcã; no primeiro andar, a secretaria e os gabinetes competentes; e no segundo

andar, o tribunal. A repartição da fazenda, a conservatória e o notário (então particular), o correio, estavam dispersos por edifícios particulares.

No concernente aos serviços de saúde, assinalamos o Hospital de São João, os médicos municipais e as boticas já "transmutadas" em farmácias, estas últimas animadas por uma certa "ginástica funcional"! A título de exemplo, a Farmácia Serrano, no alvor do século, para além da botica propriamente dita, comercializava outros produtos tais como: livros, revistas e jornais; ferro e outros materiais da construção civil, tendo anexo um estabelecimento de comidas e bebidas, e recebendo hóspedes de cama e mesa, existindo então na cave do edifício (piso térreo ao nível da Rua da Graça), uma adega onde os clientes apreciavam certas especialidades da casa. Por outro lado, as farmácias eram importantes centros de "cavaco" local.

Os serviços recreativos e culturais restringiam-se praticamente ao Teatro, a uma ou outra agremiação popular, sem olvidar a Biblioteca Popular do Instituto D. Luís I, que havia sido fundada sob o alto patrocínio do ilustre filantropo João Elisário de Carvalho Montenegro (Comendador Montenegro) e, para os mais importantes do burgo, o Clube Lousanense.

"Em tempos passados, quem mais viajava pela Lousã, eram, antes dos modernos representantes comerciais, os negociantes de trás da Serra, da Castanheira e de outros lugares e os negociantes de gado. Vinham fatigados de longos percursos a cavalo, contentavam-se, para pernoitar, na Lousã, com tabernas e casas de comida e dormida (...) (A. V. LEMOS, *op. cit.*, p. 151), estabelecimentos que não conseguiram furtar-se ao dinamismo gerado após a chegada do caminho de ferro e a afluência de estranhos.

Certos serviços de procura relativamente excepcional, como eram os prestados pelos dentistas, relojoeiros, fotógrafos e gravadores, apareciam ligados a uma prática ocasional de base itinerária (ambulante), isto é, os profissionais destes ramos percorriam um conjunto de terras, onde se estabeleciam por alguns dias, dando a conhecer ao povoado a sua presença, por exemplo, mediante publicidade difundida na imprensa local.

No domínio das actividades secundárias, A. V. de LEMOS (*op. cit.*, p. 89), advoga que "Antigamente por estes sítios, só havia as indústrias caseiras e tradicionais. Eram as fiandeiras, e tecedeiras, os lagares, os moinhos e os pisões de lã, os rudimentares fornos de telha e os ofícios manuais de serralheiro, carpinteiro, alfaiate ou sapateiro que cada artífice praticava em sua casa ou dando dias fora poucos tinham oficinas próprias ou empregados ou aprendizes".

O alfaiate, o ferrador, o latoeiro, o sapateiro, o marceneiro, o carpinteiro e o pedreiro, eram outros ofícios com representatividade urbana no alvor de Novecentos.



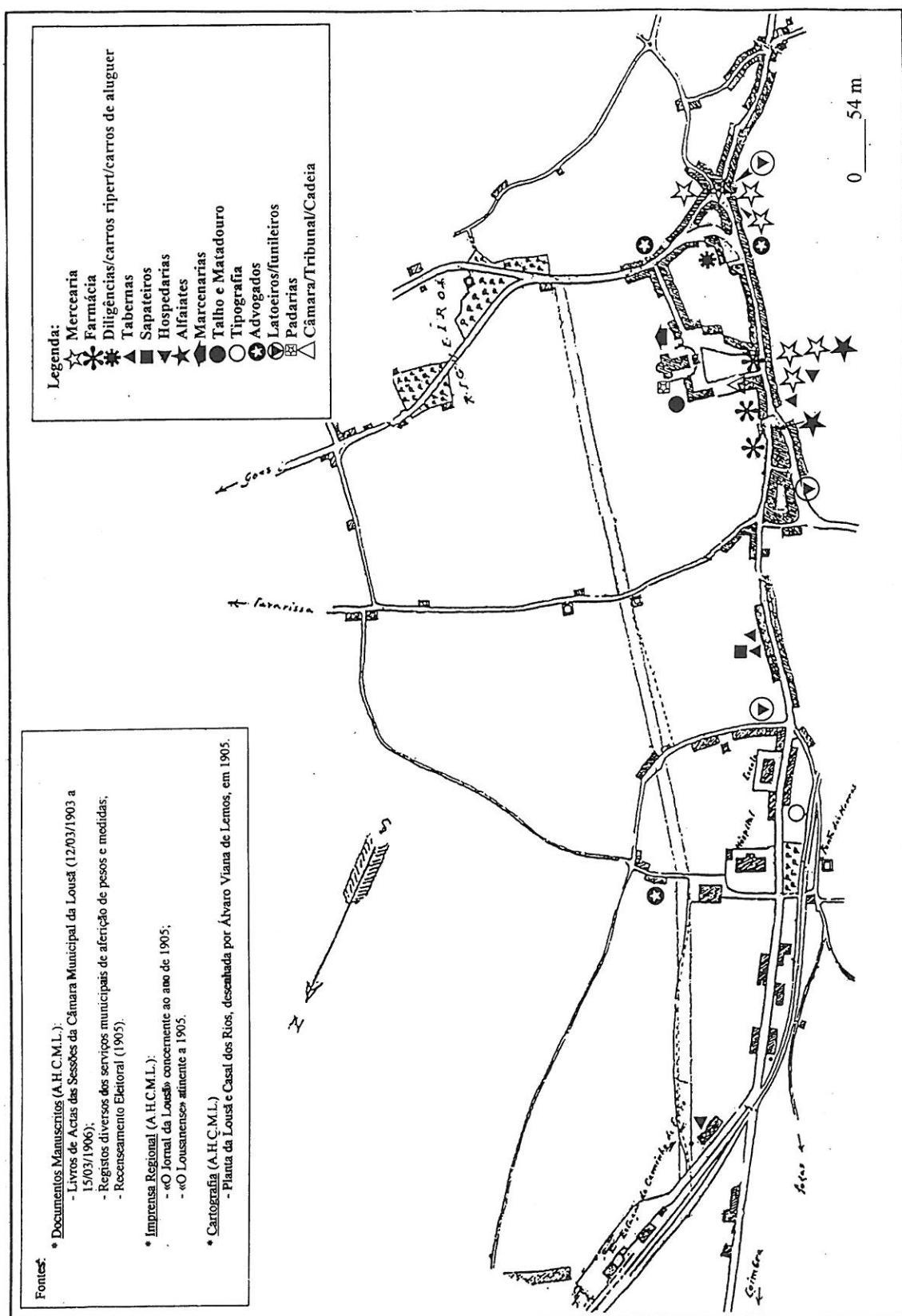


Fig. 4 - Esboço da ocupação funcional da Vila da Lousã, atinente a 1905

Na aurora do novo século, antes da chegada do caminho de ferro, os transportes assumiam uma certa importância. Os contactos intensificavam-se com a capital regional, em oposição ao cenário das relações entre a Lousã e a Castanheira de Pêra, não obstante as expectativas no efeito eventualmente dinamizador advindo da conclusão da Estrada da Serra. Contudo a aproximação da inauguração do caminho de ferro despertava preocupação e fazia perigar ou pelo menos antever uma diminuição dessa actividade nos moldes em que estava a ser realizada, e até nesse particular, a Estrada da Serra, era antevista como uma possível compensação para essa perda eminente.

Por último, permitam-nos assinalar a feira anual de S. João, acontecimento que se reveste na Lousã de uma tradição que remonta ao ano de 1537, quando foi autorizada por alvará do monarca D. João III, repartida nas suas componentes comercial, religiosa e pagã, estas últimas ilustradas nas danças e na tradicional romagem à "fonte santa" do Castelo, enquanto a primeira animava a praça do município e os arruamentos contíguos.

### 3.2.3. O "despertar" das preocupações no domínio do planeamento urbano

As mutações urbanas que irromperam na Lousã no final de Oitocentos e no alvor da nova centúria, ilustradas no maior ritmo de urbanização mormente nas imediações da estação ferroviária, fizeram "despertar" entre os políticos e/ou munícipes locais determinado tipo de preocupações que enquadrámos no domínio do planeamento urbano, embora num estágio evolutivo bastante fruste, dominado por preocupações territorialmente restritas, em consonância com a dimensão geo-humana da vila e dos seus problemas, e ainda sem apoio em qualquer instrumento jurídico apropriado e especialmente elaborado para esse fim - a legislação urbanística portuguesa era então bastante diminuta, e ainda se estava longe da institucionalização das primeiras figuras de planeamento.

Antes, e também no decurso da nova centúria, os códigos de posturas municipais marcaram presença firme enquanto figuras jurídicas municipais, geralmente integrando disposições elementares vocacionadas para a regulamentação e fiscalização das obras "urbanas", preceituados esses elaborados cada vez mais em resultado da importância crescente atribuída à beleza, regularidade, higiene e ordem das edificações urbanas.

No quadro genérico das posturas municipais do concelho da Lousã - que chegaram até nós, ou pelo menos que hoje conhecemos -, os artigos consagrados ao "ordenamento" do espaço urbano restringem-se praticamente às

normas elementares da construção urbana no capítulo da obtenção da licença e respectivo alinhamento.

Mais tarde, em 1895, no novo "Código de Posturas Municipais do Concelho da Lousã", aliás bem alusivo ao crescendo das preocupações urbanísticas, é introduzida a obrigatoriedade de apresentação da planta da obra a realizar.

Trata-se, portanto, de medidas básicas de controlo (fiscalização) da construção urbana, atitude essa que não conheceria alteração significativa no primeiro terço de Novecentos, marcado neste domínio pela espontaneidade do crescimento da malha urbana, cenário que não fará inveja aos decénios seguintes.

A expectativa gerada em relação à chegada do caminho de ferro e as suas decorrências na alteração da fisionomia do velho burgo, alimentou debates cada vez mais complexos, abrangendo uma perspectiva um pouco mais global do espaço "urbano" na sua relação interior e exterior, e aflorando problemas diversos, desde o clássico alinhamento dos espaços construídos até ao estudo dos novos arruamentos em resposta ao desenvolvimento progressivo do burgo.

E são precisamente os terrenos junto da estação que desde logo prendem a atenção dos lousanenses, "agigantando-se" a procura e a intenção de os urbanizar, transformação essa que gerou a necessidade do levantamento urgente da planta "(...) desses terrenos, e de novas ruas que nelles devem ser abertas de futuro, afim de que as edificações dos particulares vão sendo desde já dispostas com regularidade e segundo um plano geral (...)" (*O Lousanense*, nº 244, 09/03/1905, p. 2).

Como os efeitos do ritmo crescente de construção começavam a alastrar à malha urbana, a necessidade de uma planta de conjunto da vila e dos seus arredores começava a imperar sobretudo entre os espíritos mais lúcidos e os "visionários" dos problemas urbanísticos da Lousã moderna.

Em Novembro de 1905, o semanário local *O Lousanense* (nº 280, 16/11/1905, p. 2) noticiava que o "(...) Sr. Álvaro Viana de Lemos, trabalhador incansável e sincero amigo da Lousã, sabendo que o illustre presidente da camara pensava no levantamento da planta da villa e arredores, (...), tomou sobre si e generosamente o encargo de colligir as diversas plantas parciaes já existentes na companhia do caminho de ferro e direcção das Obras Publicas, tendo já offerecido à camara uma completa e magnifica planta geral, poupando ao cofre municipal uma importantissima somma, e simplificando muitissimo o trabalho do traçado minucioso das ruas actuaes"

Até aos anos 30, a planta (Fig. 5) elaborada no dealbar de Novecentos, não obstante as limitações de rigor que necessariamente denota, deve ter constituído a única

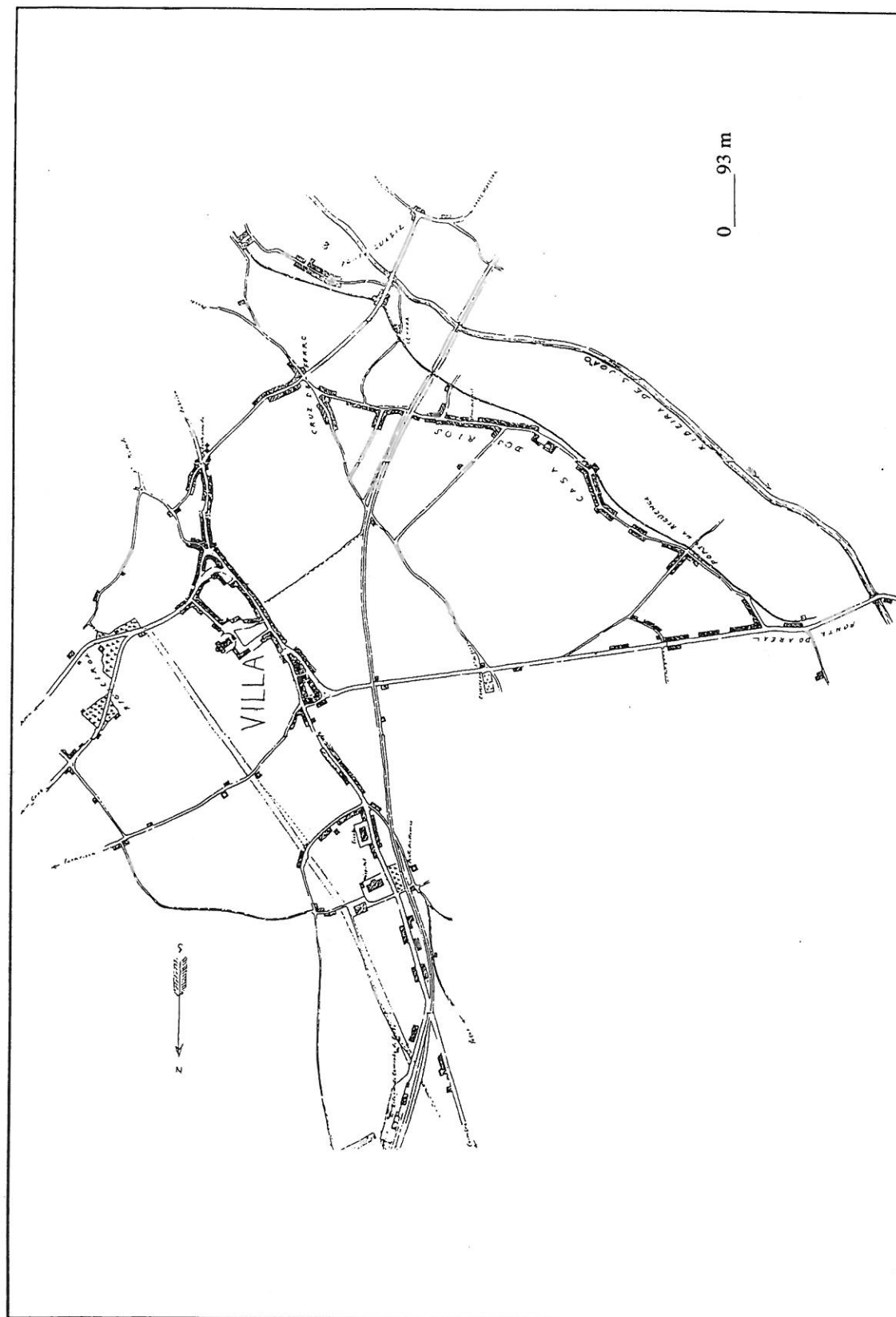


Fig. 5 - Planta da Lousã e Casal dos Rios (1905), desenhada por Álvaro Viana de Lemos



base cartográfica minimamente credível capaz de responder às necessidades gerais relacionadas com a expansão da malha urbana, pois data desse período o levantamento da planta topográfica da vila para fins de planeamento urbano, no quadro geral da implementação do planeamento urbano municipal no nosso país.

### 3.3. De 1916 até 1955

#### 3.3.1. A "conquista" do espaço oriental

A necessidade de encontrar solução para a dependência da Vila em relação ao principal eixo de circulação urbana justificava-se perante as modernas necessidades de circulação induzidas pela renovação infra-estrutural viária, incompatíveis com a irregularidade do perfil e as limitações espaciais dos espaços de circulação e do velho tecido urbano lousanense, por onde obrigatoriamente, mas já a muito custo, se estabelecia, em dois sentidos, a circulação quer interna quer externa rumo aos principais núcleos de povoamento do seu termo, estas últimas orientadas pelos alinhamentos principais W-E e N-S), não olvidando a carestia de espaço na proximidade do centro da vila para novas operações de loteamento urbano, num quadro espacial marcado por evidentes condicionalismos: de um lado, as antigas quintas; e do outro lado, o caminho de ferro que erigiu uma espécie de tapume, ainda hoje particularmente evidente na Rua 1º de Dezembro.

O intervencionismo de operadores particulares incendiou o rastilho de um processo de loteamento urbano a escala até então desconhecida no meio local, alicerce do risco da Avenida Coelho da Gama e do princípio de dois outros arruamentos - desde cedo relacionados com o projecto dos novos Paços do Concelho -, depois completados através da competente ligação, um para a Praça Velha, e o outro com a bifurcação das ruas do Comércio e da Graça, assim como se antevia fundamental, para a nova malha urbana da Lousã, prolongar ao Norte o desenho da jovem e "graciosa" artéria que estabeleceria a ligação com a estação ferroviária, enfim, o complemento "natural" do novo eixo urbano mais ou menos paralelo ao traçado da espinha dorsal do velho burgo.

Ainda na primeira metade da centúria rasgou-se a Avenida do Brasil e lançaram-se as artérias transversais de articulação com o espaço urbano consolidado, completando-se assim o decalque oriental da espinha dorsal da vila.

Espreitando de qualquer balcão talhado na serrania, o observador pode contemplar a diferença morfológica basilar - e mediante o olhar lançado "in loco" configurar o carácter funcional - que posiciona esses dois eixos

estruturantes do tecido urbano em níveis diferenciados: o mais velho, em grande parte de traçado irregular e de relativa compacidade; o outro, na fase de juventude, seduzindo alguns projectos urbanísticos traduzidos espacialmente pela imagem matizada pelas vivendas rodeadas de jardins, com o cenário de fundo tributário dos alcantis próximos da Serra da Lousã. Com efeito, pela seu "posicionamento" no conjunto da vila, a Avenida do Brasil desde cedo despertou interesse no domínio da construção civil, de que resultaram ao longo do tempo algumas edificações que bem espelham o refinado gosto arquitectónico e artístico dos seus proprietários, e onde ultimamente, na fase de grande expansão da propriedade horizontal, se rasgaram outro tipo de "construções", apesar de tudo, delatando a imagem das fachadas uma certa preocupação de enquadramento, e esbatendo-se a volumetria na dimensão de um espaço de circulação cuja "estrutura de base" o tempo ainda não envolveu em caducidade.

Mas para além da "imprescindível" avenida nova, de entre o conjunto dos melhoramentos viários que o crescimento (demográfico, morfológico e funcional) da vila havia transformado em necessidade, entenderam os políacos locais da primeira metade da década de trinta, não descurar os projectos atinentes aos arruamentos transversais, afinal os elos entre os dois grandes eixos (viários) atemporais, internos ao aglomerado urbano, e concomitantemente aumentar a eficácia da resposta estrutural viária em relação ao crescendo da circulação rodoviária interna.

De igual modo, nos alvares de trinta, procurou-se facilitar as condições de circulação no eixo antigo da Vila, melhorando-se o cruzamento das ruas do Comércio com a Graça, no espaço de poucos anos acrescido de mais dois arruamentos confinantes: a Rua Sacadura Cabral e a "Avenida dos Cotovelos" (Rua dos Combatentes da Grande Guerra) que confirmariam a importância desse cruzamento viário, e a Rua Miguel Bombarda (antiga Rua dos Ferreiros), já reformada nos anos 20 no entroncamento com a antiga Estrada Distrital n.º 108.

Também foi retomado o projecto do novo arruamento de acesso ao Casal dos Rios, secundado pela avenida paralela ao caminho de ferro, desde o cimo da quelha do Casal dos Rios até entroncar com a Rua Dr. Pires de Carvalho, nas imediações do Hospital de São João, e depois de percorrida a Avenida da Estação, e já no leito da futura Rua Engenheiro Duarte Pacheco, (avanço setentrional da Rua da Paz), atravessaria a linha férrea nas imediações das oficinas e escritórios da firma concessionária da produção e distribuição da energia eléctrica na Lousã, seguindo de perto o caminho de ferro em direcção ao Casal do Espírito Santo.

Mas, ainda na década de 40 ou já no alvor de 50, outras artérias foram alvo de intervenção: alargamento do topo ocidental da Rua Oliveira Matos; alargamento e rectificação da estrada de Ceira ou do Freixo, logo depois apelidada de Rua Engenheiro Duarte Pacheco; lançamento do projecto do arruamento que viria a prolongar a Rua Comendador Montenegro até ao antigo núcleo populacional da Favariça, obra que foi iniciada antes que se escoassem os derradeiros anos da primeira metade de Novecentos, artéria essa que traduz uma directriz pioneira na expansão do aglomerado urbano, não tanto pelo facto de se privilegiar o espaço oriental da vila, mas sobretudo pelo significado urbanístico emergente da profundidade linear do risco transversal desse espaço, que viria a assumir posteriormente primazia na malha urbana lousanense.

Mas outros domínios mereceram igualmente particular atenção nos últimos três lustros da primeira metade de Novecentos, nomeadamente a pavimentação dos arruamentos públicos, a construção dos passeios públicos nas avenidas novas e nos arruamentos complementares, e a "difusão" dos espaços verdes públicos, esta última retratada ao nível dos arruamentos e da construção do jardim fronteiro aos paços do concelho e melhoramento da Alameda de Carlos Reis, ao Regueiro.

Absolutamente indispensável para a melhoria da imagem urbana da vila, e não menos importante nos capítulos da comodidade de circulação e da higiene pública, mostrava-se o arranjo competente dos arruamentos, ainda em grande parte desprovidos dos modernos revestimentos.

A arborização da Serra, o arranjo do recinto da Senhora da Piedade e do promontório que serve de berço ao Castelo de Arouce, representam outros tantos contributos preciosos para a elevação cenográfica da imagem turística da Lousã.

Outro sinal indelével das preocupações urbanísticas atinentes ao embelezamento dos arruamentos e dos espaços construídos de ocupação funcional destinados aos serviços públicos, prende-se com o enriquecimento patrimonial resultante da incorporação da azulejaria artística, tendência projectada em algumas propriedades particulares, emprestando um toque de requinte a certos fragmentos da imagem urbana da vila.

O período que decorre entre 1915 e 1956, e principalmente o segundo quartel do nosso século, é marcado por importantes realizações no domínio dos equipamentos colectivos lousanenses: alpendrada destinada a servir de mercado do peixe e onde nos topos se erigiram pequenas casas destinadas, de um lado a talhos, e do outro à reparição de pesos e medidas; apeadeiro ferroviário da Lousã; escola primária do Regueiro e cantina escolar Correia de

Seixas; cadeia comarcã; matadouro municipal; edifícios públicos (casas dos magistrados; paços do concelho; casa da Junta da Paróquia; quartel de bombeiros; casa paroquial); infra-estruturas básicas (energia eléctrica e abastecimento de água ao domicílio).

No âmbito cultural destacamos a construção da sede da Sociedade Filarmónica Lousanense, o novo edifício do cine-teatro, o restauro do Castelo, este no âmbito de uma operação de simbolismo territorial impulsionada por uma ideologia vincadamente nacionalista, numa época de intenso fervor comemorativo.

### **3.3.2. A ocupação funcional dos espaços construídos**

A localização da estação ferroviária e o arranjo dos espaços de circulação adjacentes atraiu para o seu aro um conjunto de actividades, algumas das quais até então exclusivas do casco antigo da vila, e outras verdadeiramente novas (Fig. 6).

Uma das primeiras actividades - talvez mesmo a primeira - a estabelecer-se na rua da Estação foi a "hotelaria", ilustrada pela Pensão Carranca, que traduz bem a preocupação de aproximar esse serviço dos potenciais clientes da vizinha estação ferroviária, evitando-lhes a maçada de calcorrear as lastimáveis ruas da vila até às hospedarias situadas nas proximidades da Praça do Município.

De igual modo, a facilidade de ligação com outros lugares, a proximidade da chegada ou embarque das matérias primas e produtos finais, atraiu para as imediações do Largo da Estação, pequenas indústrias (serração; moagem; oficinas de serralharia mecânica; produtos resinosos; licores) e armazéns (de papel; vinhos; adubos; mercearias; materiais de construção civil), espaço onde também se irá desenvolver a indústria de produção e distribuição de energia eléctrica, de grande importância no quadro da oferta de emprego local, no incentivo à modernização da indústria local, na própria transformação urbana da Lousã.

Ainda hoje são visíveis nesse local alguns dos antigos edifícios, com a sua forma alongada, não obstante o declínio geral das actividades instaladas na maior parte deles, e portanto, trata-se hoje de espaços subaproveitados, em declínio físico e funcional, que necessitam de reconversão.

O advento da electricidade libertou as indústrias tradicionais da dependência da energia hidráulica, tornando-as urbanas, ao mesmo tempo que alterou os próprios hábitos familiares, e permitiu a introdução gradual de máquinas e aparelhos diversos de utilização doméstica e industrial, então só muito vagamente conhecidos. No primeiro caso, os estabelecimentos mais modernos ofere-

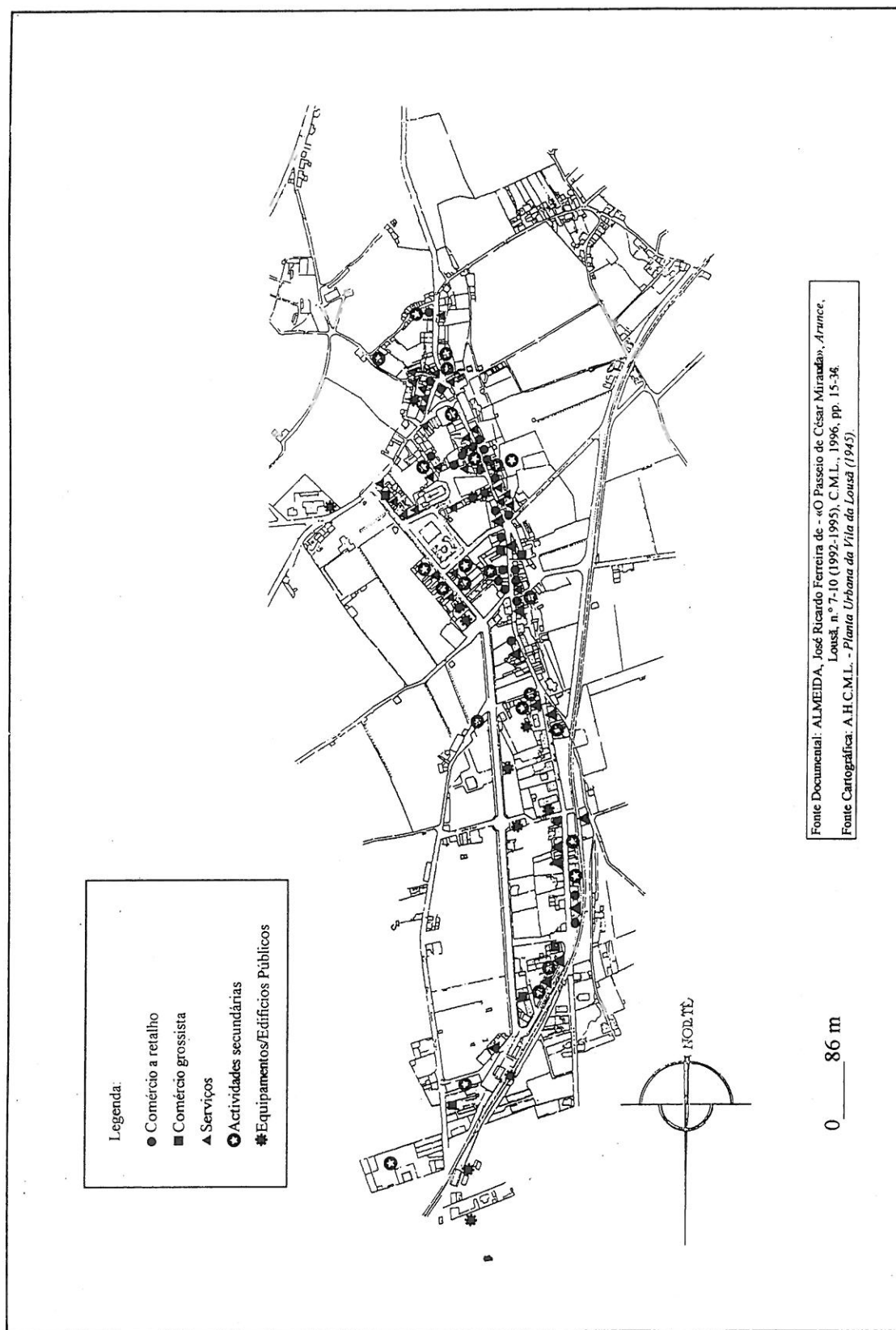


Fig. 6 - Ocupação funcional da Vila da Lousã, concernente a 1941



cem os primeiros electrodomésticos, numa época em que a difusão do gás libertara a vila, em certa medida, da dependência do carvão e da lenha, embora ainda existissem estabelecimentos de venda do produto, para além da modalidade ambulante, mas ambos em declínio, acabando por ser comercializado conjuntamente com outros produtos, em estabelecimentos não especializados.

Nas avenidas novas, a ocupação funcional limitava-se praticamente ao "eixo" da Avenida Coelho da Gama, onde nessa época estavam instaladas serrações de madeira, indústria que no alvor de 50 também viria a implantar-se defronte do apeadeiro, e depois ganhando forte representatividade na Rua Engenheiro Duarte Pacheco, juntamente com o sector da carpintaria.

Outros ramos da indústria germinaram e/ou conheceram fomento nesse período: as artes gráficas; a cerâmica de construção associada ao barro vermelho; o têxtil de lanifícios (meias, cobertores e tapetes, no esteio da moderna indústria de alcatifas); os licores, ganhando expressão e preparando terreno para aquilo que hoje representam.

No capítulo dos transportes, com a difusão progressiva dos veículos automóveis, assistimos ao lançamento regional e local das modernas empresas de viação, prestando especial atenção ao transporte colectivo de passageiros e também de pequenas mercadorias, concorrendo aos exclusivos de transporte em itinerários diversificados, servindo espaços negligenciados pela ferrovia e ainda em grande articulação com os horários da mesma.

Aparecem também os primeiros automóveis de aluguer, quer na modalidade de passeio ou viagem pessoal/familiar, quer no âmbito do transporte de mercadorias, este bastante concorrido pois solicitado pelos negociantes que frequentavam as feiras e os mercados regionais, sucedendo ao transporte realizado mediante carroças e carroções atrelados a animais, antes de cada qual possuir o seu próprio meio de transporte moderno.

### **3.2.3. As preocupações urbanísticas à luz das novas directrizes do planeamento urbano**

As inovações do quadro legislativo no âmbito do planeamento urbanístico, na década de trinta e no decénio seguinte, responsáveis pela profunda alteração do papel dos agentes públicos no planeamento municipal, estão na base do lançamento dos trabalhos do Plano de Urbanização da Vila da Lousã.

Assim no ano de 1945, encontrando-se aprovada a planta topográfica da Vila, mostrava-se inadiável a elaboração do plano de urbanização, absolutamente imprescindível para obter financiamentos superiores para a realização e sustentação de certas obras públicas, tais

como: abastecimento de águas, rede de esgotos, saneamento, construção de edifícios, estradas, entre outras.

Nesse mesmo ano iniciaram-se os contactos com a entidade que viria a promover a elaboração do Antepiano Geral de Urbanização da Lousã, e efectuaram-se as diligências preliminares dos estudos a realizar, vinculando-se os signatários, Câmara Municipal da Lousã e S.U.F.I.L. (Sociedade de Urbanização, Fomento e Indústria, Lda, sediada em Lisboa), mediante contrato assinado no alvor do ano seguinte.

Na realidade, por diversos motivos, a elaboração e aprovação do plano foi morosa e complicada, chegando inclusivamente, ainda na primeira metade de 50, o processo a transitar para responsabilidade técnica da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização - Delegação Regional de Coimbra, que se encarregou de reformular o documento. Definitivamente aprovado pelo Conselho Superior das Obras Públicas, no final dos anos 50, pensamos que não terá sido publicado em Diário do Governo, e portanto, parece-nos que o articulado de princípios e regras de ocupação do espaço urbano não teve efectivamente "força de lei", e como tal só ocasionalmente funcionou como verdadeiro instrumento orientador da evolução urbana, não obstante a ele ser feita alusão em certas decisões tomadas pela C.M.L..

Parece-nos pertinente, com base nesses trabalhos, sintetizar os principais problemas urbanísticos detectados nessa época e as respectivas soluções preconizadas para os resolver.

Começamos por sublinhar:

- O desvio do tráfego rodoviário interurbano, do interior do velho burgo, o que passava pela afirmação do novo eixo representado pelas avenidas novas e arruamentos transversais de ligação ao antigo eixo principal do aglomerado, e pela abertura de novas avenidas, indo de encontro à E.N.342, nas imediações da entrada oriental da vila, servindo também antigos núcleos de povoamento do seu aro, e mediante uma solução mais arrojadada, o lançamento do esboço de autênticas vias de circulação externas: a Poente da linha férrea e a Norte da vila, a entroncar na E.N.342.

- Definição das novas áreas de expansão da vila.

- Defesa das características arquitectónicas regionais dos espaços construídos e imposição de medidas equilibradas no tocante à edificação e volumetria das novas construções, ponderando os alinhamentos no restante espaço de modo a que não resultasse prejuízo para novos arruamentos.

- Definição rigorosa da vocação do uso dos espaços urbanos e a urbanizar, incluindo a delimitação das áreas de reserva agrícola e florestal e medidas regulamentares adequadas.



- Resposta aos problemas logísticos dos serviços públicos.
- Falta de um jardim público de elevada funcionalidade e relativa centralidade nas avenidas novas.
- Saneamento básico da Vila.

As bases do plano de arranjo resumem-se ao seguinte: definição de "zonas", tanto no que diz respeito ao terreno já ocupado como no concernente ao atribuído à expansão; correcção dos arruamentos existentes e abertura de outros constituindo no conjunto, uma rede de artérias devidamente inter-ligadas e assegurando as mais convenientes circulações intra e inter-urbanas; construção de novos edifícios públicos e ampliação de outros existentes; regulamentação da construção nas "zonas" a criar e também nas existentes, de forma a melhorá-las progressivamente.

No tecido consolidado, repartido entre uma "zona mista de comércio e habitação" (núcleo "central"); uma "zona heterogénea" com predomínio da habitação (ruas do Comércio, Brasil e Miguel Bombarda); duas "zonas operárias" (núcleo da Faviça e Cruz de Ferro); e duas zonas industriais (a Norte e a Sul da vila), atendendo às limitações económicas do Município, apenas se visam, no respectivo esquema de arranjo, os seguintes aspectos fundamentais: deslocar o centro da actividade da vila para local adequado e bem localizado relativamente à estrutura do novo conjunto urbano; libertar o centro da vila de certos elementos prejudiciais pela sua imprópria localização (mercado e instalações industriais), e descongestioná-lo remodelando os actuais arruamentos aos quais se definirão funções compatíveis com as suas características.

Quanto a este último aspecto, a Avenida do Brasil, tomada como eixo principal do plano, deveria ser objecto de ligeira rectificação, e prolongar-se-ia pela Avenida Coelho da Gama, convenientemente transformada, até uma praça ajardinada, ponto de partida de novos arruamentos que serviriam uma das "zonas" de expansão previstas.

A Rua do Comércio - cujo perfil irregular e acanhado só a muito custo seria corrigível - deveria manter-se com pequenas modificações no respectivo traçado e alinhamento, mas perderia a sua função de via de grande tráfego e comercial, pois pretendia-se transformar essa artéria principal em artéria secundária, e daí a intenção de "(...) deslocar os 'centros comerciais' dispostos ao longo dela para uma 'zona' definida e logicamente localizada (...)". As vantagens resultantes dessa eventual transferência eram significativas: concentração das actividades comerciais da vila numa "zona" com carácter próprio; melhores condições de funcionamento, derivado

sobretudo das instalações; "descongestionamento" da área central da vila; possibilidade de se criar um conjunto arquitectónico harmonioso e com carácter próprio.

O largo fronteiro ao cinema definiria o ponto de encontro das três artérias que nele desembocam: a Avenida do Brasil, a Avenida Coelho da Gama e a nova rua (hoje Avenida Dr. José Cardoso) projectada em substituição do velho caminho municipal (Estrada da Vaqueira), considerando-se elemento urbanístico de relevo para o futuro "centro do aglomerado".

O Largo Cândido dos Reis deveria ser corrigido - o alinhamento meridional implicaria a demolição de uma série de edifícios, pelo menos um de grande valor urbanístico -, e alvo de ajardinamento de modo a contribuir para a valorização da Igreja Matriz e constituir um espaço livre destinado a passeio público.

Como "zonas" de expansão, previam-se as seguintes:

- Duas "zonas" residenciais destinadas à construção de habitações particulares, uma localizada na encosta Sul da vila, onde era manifesta a preferência para edificação de moradias, e a outra ao longo e a nascente da Avenida do Brasil. A primeira, atendendo ao lento crescimento da população constituiria uma "zona de reserva".

- Duas "zonas" de habitação económica em bloco destinadas à construção de prédios para alojamentos colectivos de renda económica e à instalação de estabelecimentos comerciais para abastecimento dos respectivos moradores, desenvolvendo-se uma delas a nascente do núcleo central da actual vila e a outra ao longo e do lado poente da Avenida do Brasil.

- Duas "zonas" de habitação operária e de trabalhadores rurais, tendo por base os dois núcleos já referidos da Faviça e Cruz de Ferro e cujo objectivo seria ordenar o seu crescimento, aproximando-se quanto possível da vila e dos acessos aos locais de trabalho.

- "Zona comercial" que se pretendia fixar em local de carácter próprio valorizando o centro cívico da vila e determinando a "deslocação" para artérias desafogadas, do trânsito e actividade comercial que então afluíam à Rua do Comércio.

- "Zonas industriais", em obediência ao critério que dentro da vila deveria procurar fixar-se apenas o artesanato e as pequenas oficinas sugere-se que as indústrias "importantes" sejam concentradas na "zona" a Norte da estação ferroviária, mantendo no local actual o núcleo fabril do papel do Prado.

Observam os autores que, no caso concreto da vila da Lousã, não seria possível delimitar "zonas" para períodos bem definidos pois que, dada a existência de numerosas propriedades agrícolas, verificava-se constantemente a

construção de moradias particulares, embora devessem deixar previstos os alinhamentos futuros, por forma a evitar que mais tarde venha a ser impossível a abertura de novos arruamentos.

Mas é evidente que o alcance deste tipo de planos estava limitado desde os alvares do processo, em face da incapacidade do Município e até do Estado na promoção da ocupação do solo urbano, em grande parte o reflexo da falta de uma política de solos eficaz, sem olvidar a própria filosofia de planeamento que encerra.

Por isso, e para além do aludido problema da "força de lei" que deve ter faltado a este plano, a evolução urbana da Lousã manteve-se ao sabor de uma certa espontaneidade e sob forte iniciativa dos agentes privados de produção de espaço urbano, que continuaram a influir fortemente na orientação da malha urbana, reservando-se ao poder político o papel de polícia e, mesmo assim, não raras vezes desatento.

### **3.4. De 1956 até 1996**

#### **3.4.1. A continuidade da expansão oriental e a "explosão" do prédio de apartamentos; o "habitat" individual nos bairros novos**

A pedra de toque que em certa medida impulsionou parte significativa do movimento expansionista urbano lousanense da segunda metade de Novecentos, com características morfo-funcionais bem diferenciadas e distintivas em relação às etapas precedentes, prende-se com a urbanização de parte da antiga Quinta do Regueiro, espaço delimitado pela antiga estrada da Vaqueira e pela E.N.342, desde a Avenida Coelho da Gama até ao Regueiro.

Depois da ligação viária com o antigo núcleo populacional da Favariça, no meado do século, refazendo-se em parte a antiga directriz (a Estrada Velha da Favariça) que das imediações do Hospital de São João se dirigia a esse lugar, a década de 70 assistiu ao culminar do lançamento das novas avenidas, a primeira - iniciada no final de 50, integrada no projecto do novo mercado e arruamentos circundantes -, ligará a mediatriz da Coelho da Gama, com a E.N.342 nas imediações da Tapada do Regueiro, e a segunda resultará do alargamento e rectificação da antiga Estrada da Vaqueira. Desde então, a transformação da malha urbana conheceu um ritmo verdadeiramente significativo e até então desconhecido, e operou-se principalmente na estreita relação com o prédio de apartamentos e a propriedade horizontal, quicá a imagem urbana mais marcante da vila contemporânea.

Assim se rasgaram as avenidas novas, dedicadas ao padroeiro da Vila, São Silvestre, e ao insigne lousanense

e convicto regionalista Dr. José Cardoso, na envolveria das quais, parte significativa do contemporâneo espaço urbano da Vila foi moldado, tomando formas e funções diferenciadas nas últimas duas décadas. As alterações introduzidas ao nível da morfologia, em parte retratada no enraizamento da propriedade horizontal, por vezes sob volumetrias exageradas e descurando-se as preocupações estéticas e o equilíbrio com os espaços envolventes, na ausência de instrumentos de planeamento juridicamente capazes, foi acompanhada por uma dinâmica funcional própria, alicerçada no crescimento e diversificação do comércio e dos serviços, ao mesmo tempo que o perfil do activo lousanense, depois da forte afirmação do sector secundário desde meados da centúria até aos anos 80, assume traços de terciarização mais nítidos, principalmente desde então, sem olvidar que as alterações demográficas (por exemplo, o padrão regressivo no concernente à dimensão média da família; o balanço positivo do movimento migratório), e a progressiva afirmação do valor do solo urbano, representam outras componentes a observar nesse processo dinâmico.

Com efeito desde os alvares de 70 iniciou-se em escala e em ritmo quase sempre crescente a construção de prédios urbanos em altura (prédios de apartamentos) no flanco setentrional do sector ocidental da Avenida de São Silvestre, descendo os arruamentos interiores do Mercado, e ganhando no primeiro lustro de oitenta a "área central" do flanco meridional dessa Avenida e o restante espaço na delimitação do Mercado, geralmente sob domínio de edifícios compostos de quatro pisos, num esquema de ocupação mista, isto é, no rés-do-chão instalaram-se actividades comerciais e serviços, e os restantes três pisos destinaram-se a habitação, não raras vezes acrescidos com um andar recuado, inicialmente destinado a arrumos, mas que depois rapidamente se "transmuta" em espaço de ocupação residencial, e mais recentemente, sob volumetrias mais elevadas e em resposta ao preceituado urbanístico atinente aos lugares de estacionamento "privativo", assistimos ao aproveitamento de um piso abaixo do nível do solo, quer sob a forma individual quer em regime de aparcamento. Quanto ao objectivo nuclear essencial do investimento, ele reparte-se pelas modalidades de arrendamento e venda das fracções, esta última arrebatando importância nos últimos anos, resultado do efeito conjugado do acréscimo dos rendimentos familiares e da evolução decrescente das taxas de juro.

Como no troço oriental da metade Norte da Avenida Coelho da Gama, compreendida entre as avenidas modernas, decorreram algumas obras de renovação urbana, os logradouros entre ambas as frentes de urbanização acabaram não raras vezes por ser ocupados por anexos, que "estendem" a profundidade do rés-do-chão de voca-



ção comercial (ou ocupado por serviços), estratégia de aproveitamento do solo que também emerge na génese dos "centros comerciais" aí existentes.

Na segunda metade de oitenta, os prédios em altura ganham a metade oriental da Avenida de São Silvestre, defronte da antiga feira do gado (espaço parcialmente transformado em parque de campismo, corria o ano de 1986), desta feita apenas uma face da urbanização que pediu de empréstimo o nome da Avenida, desenvolvendo-se a frente mais avançada ao Norte - em dupla correnteza de prédios rasgada por um arruamento interior (Rua Dr. Carlos Sacadura) - até topar com a Avenida Dr. José Cardoso, marginada a ocidente, onde se separa dos edifícios do Tribunal e da Escola Primária, por um arruamento, a meio caminho do qual se abre para nascente um amplo espaço que preenche o interior da urbanização, onde se projecta construir um jardim ou um parque ajardinado, que muito contribuirá para tornar mais agradável e equilibrado esse espaço.

Esse rastilho da moderna urbanização incendiou recentemente, desde finais de 1992, o espaço até então ocupado pelas antigas Quintas de S. Pedro e da Vaqueira, na Avenida Dr. José Cardoso, acolhendo nova urbanização, onde já se edificaram as primeiras "torres" de seis pisos, e se implantou uma moderna superfície comercial de média dimensão. Na metade oriental do arruamento, e no flanco meridional, já antes se havia dinamizado a construção desse tipo de prédios, embora mediante volumetrias mais modestas, implantados com a frente para o arruamento principal, essencialmente de ocupação residencial, na contiguidade do antigo núcleo populacional da Vaqueira, em tempos uma "ilhota povoada" na travessia da vila para os lados da Favariça e da Sarnadinha.

Recentemente, construções do mesmo tipo, têm germinado em espaços até então de ocupação essencialmente residencial, alicerçada em pequenos prédios ou moradias, como a Avenida do Brasil, a Rua Dr. António de Lemos, a Rua Dr. Pedro de Lemos (embora nesta o prédio de apartamentos já tivesse algum significado), a Rua de Coimbra (próximo da estação ferroviária), a Rua António José de Almeida, a Manguela, e pontualmente em espaços ainda frustemente urbanizados, como acontece na Rua da Graça, a poente do Largo com o mesmo nome, na Rua 1º de Dezembro, na Rua dos Combatentes da Grande Guerra, ou em espaços outrora ocupados pela indústria (de serração de madeiras), como a urbanização que se desenvolve desde 1993 nas imediações do apeadeiro ferroviário da Lousã.

A ocupação funcional no moderno sector da vila tem características bastante próprias. Genericamente aí se localizam as actividades terciárias de feição moderna:

bancos; seguradoras; estabelecimentos relacionados com o comércio de automóveis; sociedades de mediação imobiliária (recentemente implantadas), ambas ocupando espaços consideráveis ao nível do rés-do-chão dos modernos edifícios; os serviços pessoais (salão de beleza, ginásio) e os serviços de apoio às actividades económicas (consultadoria, gestão, contabilidade).

Os "centros comerciais" desenvolveram-se nesse sector moderno, em grande parte ocupando instalações que não foram desenhadas de raiz para essa finalidade, mas que resultam do aproveitamento de espaços coalescentes entre prédios confinantes com artérias importantes, no caso concreto, promovendo a ligação entre a Praceta Fernandes Costa (interior do Mercado) e as avenidas de São Silvestre e Coelho da Gama. Por isso, são "corredores" interiores de atravessamento muito procurados nos percursos pedonais que riscam esse espaço.

Mas outro tipo de estrutura de ocupação do espaço urbano se tem desenvolvido, mormente em antigos espaços de periferia ou subúrbios da vila, sob chancela das moradias ou vivendas unifamiliares, geralmente desenvolvidas em dois pisos, a que se associam pequenos jardins e anexos forjados no condicionamento da dimensão dos lotes, em resultado de loteamentos urbanos promovidos quer pelos agentes privados (a Fonte Vidal e o Meiral são disso exemplos), ainda no final de setenta, quer mediante a iniciativa da edilidade lousanense, de que o Penedo é exemplo, no início de 80, e ainda sob forma parcelar por iniciativa privada como aconteceu no topo Sul da Rua 25 de Abril, antiga Estrada da Papanata, onde se edificaram desde meados de 70 um conjunto de moradias, na génese de um pequeno bairro industrial, numa época em que os problemas da habitação tinham sido agravados com o regresso da população que se encontrava radicada nas antigas províncias ultramarinas portuguesas, problema a que a construção do bairro social do Penedo, na segunda metade de 70, também procurou dar resposta.

A difusão do "habitat individual" é igualmente uma marca expressiva em parte significativa do município, não raras vezes tributário de uma conjuntura anárquica. A imagem é a de uma filosofia de planeamento e de urbanismo completamente invertida na sequência dos princípios e das formas. A construção antecedendo as infra-estruturas básicas (e outras), em certos espaços; problemas com a dimensão e a forma dos lotes; os traços da arquitectura, de qualidade bastante duvidosa; a indefinição da especificidade da ocupação dos diferentes tipos de espaço, são disso alguns exemplos, problemas que só recentemente começam a ser atacados.

Nas últimas décadas alguns importantes equipamentos colectivos têm beneficiado a Lousã: os novos edifícios dos



C.T.T., da Caixa Geral de Depósitos, e o Palácio da Justiça, nos anos 70; o novo hospital, na primeira metade de 80, arrastando consigo a demolição do núcleo antigo que datava de 1866, solução e projecto de localização, a todos os níveis questionável; o novo quartel dos bombeiros municipais; o campo de "rugby", na Quinta de Santa Rita (adquirida pela C.M.L., no alvor de oitenta), onde também foi instalado o novo posto da G.N.R., as instalações do G.A.T., e a escola primária nº 2; a nova biblioteca municipal, as escolas preparatória e secundária, num espaço também reservado a equipamentos desportivos (pavilhões, campo de jogos, piscina, esta última em construção); o museu de etnografia.

Para terminar este tópico, apenas uma nota relativa às actividades secundárias.

Até finais dos anos 80 assistiu-se na Lousã a uma relativa dispersão das novas indústrias, as mais importantes afectas aos sectores da resina; transformação do papel; transformação da borracha; tipografia e artes gráficas; máquinas agrícolas; têxteis (confeções e vestuário) pelo aro próximo da vila, mormente a Norte, e só recentemente a efectivação das "zonas industriais" dos Matinhos e do Alto do Padrão (forjada nos alvares de 80), consubstanciadas no plano de apoio ao investimento e na homologação do P.D.M., parece resultar, até ao momento, numa lógica de ordenamento do uso industrial do solo a par de um novo modelo de desenvolvimento económico, de propulsor endógeno, alicerçado nas pequenas e médias unidades produtivas, num grau crescente de desmultiplicação e descentralização do processo produtivo, estofo mais forte às flutuações resultantes do carácter cíclico da economia de mercado, cada vez mais aberta e concorrencial.

Pelo menos na "zona industrial" do Alto do Padrão, a evolução recente delata que existe crescimento significativo das actividades directamente não produtivas, destacando-se os grossistas, armazenistas, e estaleiros, embora esta maior diversificação corresponda a um aumento da terciarização (embora ao nível dos segmentos inferiores) da "área".

### **3.4.2. O recente recrudescer do planeamento urbano**

"As figuras de plano do anterior regime mantiveram-se em vigor até 1990 e apenas em 1992 foram promulgadas novas figuras relevantes" (C. N. SILVA, 1993, p. 38), posto que com a mudança de regime, desde meados de 70, se tenha inaugurado um período fecundo nos domínios das novas figuras de planeamento e gestão urbanística, e das medidas concretas atinentes ao orde-

namento do território, embora até meados da década de 80 a legislação reclamada ou não foi aprovada ou quando o foi - mormente na primeira metade da referida década - as condições económicas mais uma vez obstaram a sua implementação.

O retomar dos trabalhos do Plano de Urbanização, em 1977, mediante contrato firmado com a empresa Hidrotécnica Portuguesa, revela a necessidade de um instrumento de planeamento capaz de orientar e regulamentar a rápida evolução urbana em curso na Lousã.

Uma vez mais, não obstante o trabalho realizado, nada de concreto é aprovado, ficando ao arbítrio da C.M.L. a aprovação dos projectos urbanísticos apresentados.

Pouco mais de um lustro correu para uma vez mais ser entregue à Hidrotécnica Portuguesa a actualização do Plano de Urbanização.

Como objectivos fundamentais foram apontados a reestruturação viária, o reforço do sector terciário (serviços) e a exploração das potencialidades agrícolas e turísticas.

No sector urbanístico, o estudo delata a degradação da imagem da vila, problema resultante, entre outros factores, da existência de edifícios de exagerada volumetria e deficiente qualidade arquitectónica, da tendência da construção ao longo das vias de comunicação, da fraca qualidade dos projectos e da inexistência de referências à arquitectura tradicional.

Como problemas prioritários o estudo prévio apontava, fundamentalmente, a definição do perímetro urbano, a reestruturação da rede viária, a consolidação da área de expansão e a recuperação de habitações degradadas, sem esquecer as áreas destinadas a actividades e equipamentos, bem como "zonas" verdes.

Nessa altura defenderam os técnicos que a construção-tipo deveria alicerçar-se em dois pisos, integrando elementos da arquitectura tradicional, e que a construção em altura na Lousã não seria justificável, nem imperativa, nem lógica.

Uma das soluções apresentadas abrangia um perímetro urbano alargado, prevendo a construção no sopé da Serra (onde era proposto também o parque de campismo). Essa solução apontava para a construção de duas passagens de nível desniveladas, evitando todas as actuais passagens de nível e envolvendo a vila com a rede viária, solução no entanto demasiado ambiciosa face aos "cabedais" do município.

A outra proposta considerava um perímetro urbano mais reduzido, avançando com a construção de um único viaduto e contornando a vila mediante a ligação dos dois eixos viários Lousã-Miranda do Corvo e Coimbra-Lousã (*Trevim*, nº 346, 01/06/1983, p. 8).

Mas, novamente, por razões que objectivamente desconhecemos, os planos não alcançaram a indispensável "força da lei".

Apenas em 1992, tirando partido da legislação urbanística aprovada nos alvares de setenta, mormente o artigo 16º (2.) do D.L. 560/71, se diligencia no sentido da conversão do Ante-Plano de Urbanização (aprovado pelo Ministro das Obras Públicas, segundo despacho datado de 10/02/1959), em Plano Geral de Urbanização, que assim vigorou entre Outubro de 1992 e Maio de 1993, aquando da entrada em vigor do P.D.M. da Lousã, que o revogou, este último o primeiro verdadeiro e actualizado instrumento urbanístico, abrindo caminho ao plano de urbanização e a planos de pormenor, ambos em estado adiantado de elaboração e/ou aprovação.

No novo quadro de planeamento, parece-nos pertinente a afirmação de um novo entendimento do "fenómeno urbano", em que a visão da cidade por "zonas" é substituída por aquela que preconiza o desenvolvimento da cidade como um "projecto". A leitura do espaço urbano deve ser abrangente e profunda, para que as soluções técnicas encontradas e seleccionadas (pelo poder político) não continuem a desvirtualizar uma sequência que se pretende harmoniosa do registo material e cultural do espaço e do tempo na Lousã contemporânea.

No âmbito das preocupações do Planeamento Urbanístico permitam-nos uma breve alusão ao centro histórico, espaço de elevado valor ambiental, histórico e cultural, parte integrante da totalidade dos espaços urbanos, interessando de sobremaneira a salvaguarda e valorização de todo o conjunto, que interessa conhecer com mais detalhe.

No caso da "reabilitação" do centro histórico esta não pode restringir-se ao âmbito físico, mas tem de integrar uma componente de valorização de animação sócio-cultural com o envolvimento conjunto de todas as entidades, desde as autarquias até à própria população (residente ou a ele afecta), e em certos casos, exige uma participação activa no âmbito da promoção e da valorização social e económica dos residentes.

A divulgação da informação e a promoção do debate público em torno da temática revelam-se essenciais para "educar" e despertar o interesse dos cidadãos relativamente a esta pertinente problemática.

De igual modo, pelos investimentos de grande vulto que comporta, carece da mobilização de todos os recursos financeiros disponíveis, quer de entidades públicas quer de privadas.

### **3.5. A Vila no final dos anos 90: à guisa de remate**

Em jeito de síntese da breve análise da evolução urbana lousanense, parece-nos interessante lançar um olhar

sobre o actual espaço urbano da Lousã, nas suas componentes morfológica e funcional, procurando, afinal, reunir numa visão de conjunto, as imagens consolidadas da sua evolução no tempo e no espaço.

No intuito de melhor destrinçar os traços morfológicos urbanos da Lousã, pedimos a atenção para a leitura do cartograma da evolução do plano urbano (1905-1994), estampado na Fig. 7.

A vila antiga com as suas ruas estreitas e por vezes tortuosas, com o seu casario geralmente apinhado, salpicada por tons vivos a esfumar-se por entre nesgas de pequenos quintais ou jardins, outrora cercada de importantes quintas e propriedades agrícolas, aqui e além rasgadas pelas vias de comunicação, harmoniosa no seu conjunto, topetada pela imagem singela mas imponente e graciosa que irradia da torre da matriz, ainda hoje é perfeitamente destrinchável ao olhar do geógrafo, pelo contraste morfológico relativamente ao conjunto das outras imagens de idade mais tenra.

Nesse espaço, que definimos como a malha urbana clássica, dominam as edificações de dois pisos, numa base de ocupação maioritariamente residencial no antigo Cimo de Vila, e no troço da antiga Rua da Alegria (hoje Rua Dr. Pires de Carvalho) - que ainda podemos recuar a Sul até à Casa do Capitão-mor -, que contrasta nesse particular com a ocupação mista que decorre com mais intensidade na porção de espaço delimitada por esses marcos, e que de certa maneira corresponde ao antigo centro comercial e de serviços da vila, hoje de ocupação essencialmente comercial, onde encontramos uma ampla gama de comércio, desde o diário, que conotamos com as padarias, as mercearias, os talhos, as frutarias, ao comércio do tipo ocasional, como são as sapatarias, as lojas de ferragens e materiais de carpintaria e bricolage, as drogarias, o vestuário, os estabelecimentos de venda de jornais, revistas e artigos de papelaria, e também o comércio do tipo excepcional "ilustrado" no mobiliário, nos electrodomésticos, na relojoaria e ouriversaria, na iluminação, nas louças. No domínio dos serviços, destacamos aí a restauração tradicional, os "snack bars", os bares, no Largo da Graça, Travessa da Graça e parte da Rua da Graça, a cafetaria, assumindo expressividade no topo norte da Rua Dr. Pires de Carvalho, e no sector meridional da Rua do Comércio, onde as antigas leitarias (uma delas ainda em actividade, embora incorporando alterações) marcaram presença importante durante muitos anos; os serviços religiosos, recreativos e pessoais, financeiros, e relacionados com transporte, armazenagem e comunicação, dispersos pela Praça Cândido dos Reis, e arruamentos contíguos.

Nesse espaço, as actividades secundárias estão representadas pela panificação, na Rua Comandante João

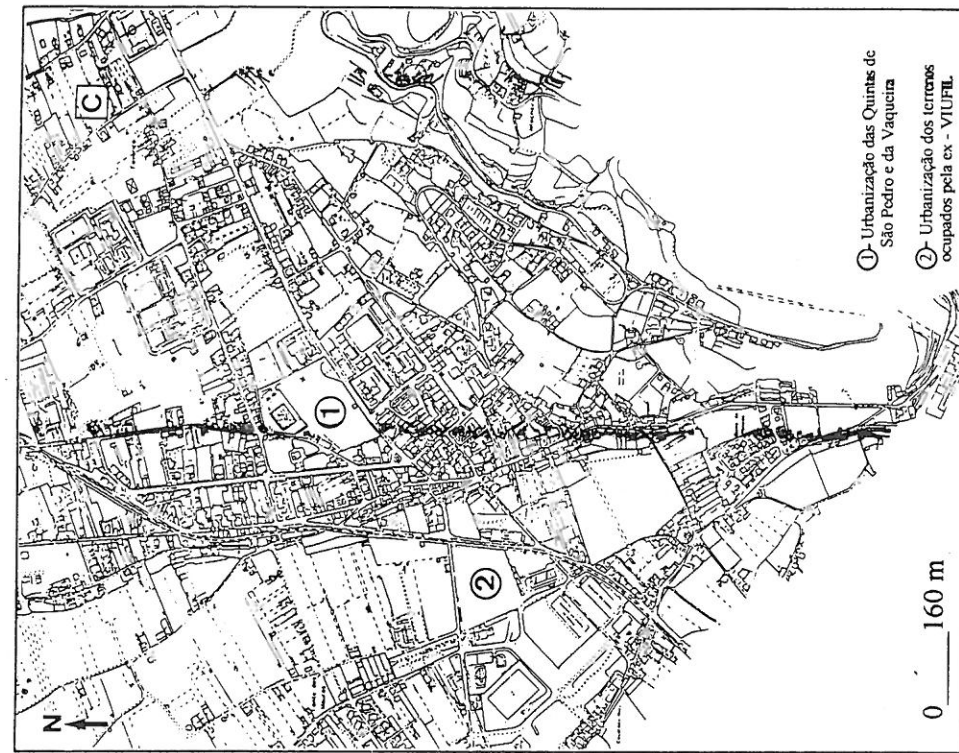
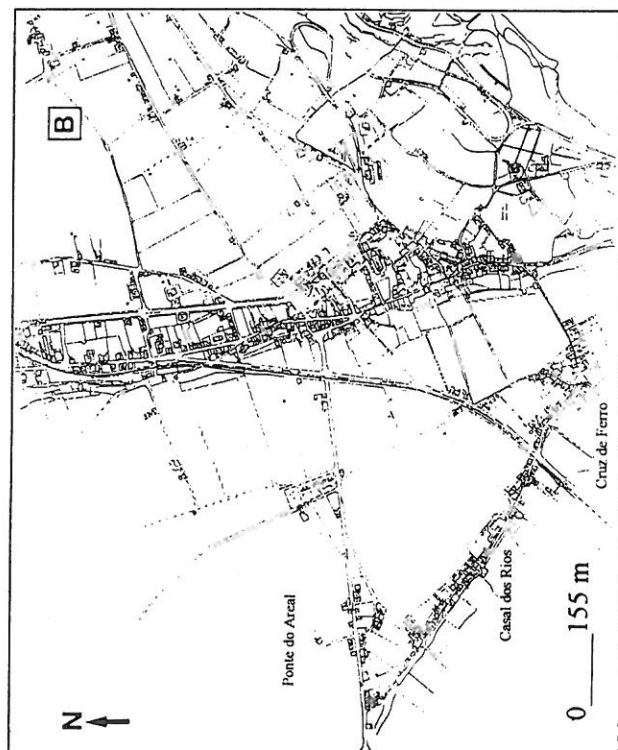
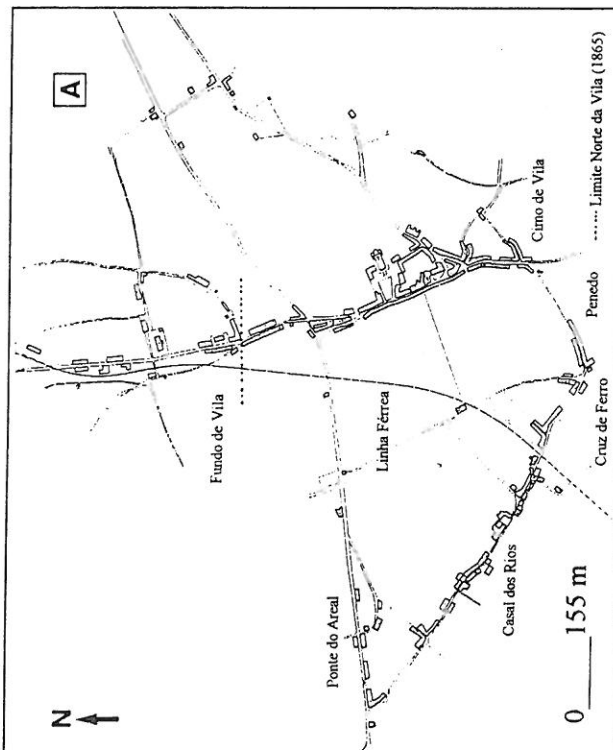


Fig. 7 - Evolução da Planta Urbana da Vila da Lousã:  
1905 (A), 1945 (B), 1994 (C)





Ramos, e na Travessa da Graça, onde assume feição moderna, pois desenvolve-se em simultâneo com o comércio local de pão e bolos (o primeiro, em processo semi-intensivo de produção, sempre disponível a qualquer hora do expediente), e com a cafetaria, confecção de roupa por medida, e a edição e impressão de suportes de informação, no fundo da Praça Cândido dos Reis, de que a cinquentenária Gráfica da Lousã é o exemplo, existindo outro estabelecimento do género, mais antigo, com chancela centenária, que nos últimos lustros se "deslocalizou" para a Fonte dos Mouros, onde ocupou amplas instalações outrora utilizadas por uma fábrica de plásticos.

Depois, procurando alternativa ao estrangulamento urbano retratado no alinhamento principal, sob a forte influência do caminho de ferro e de algumas directrizes viárias já desenhadas, rasgaram-se a oriente as avenidas novas e os arruamentos transversais de ligação ao espaço urbano consolidado, com características estruturais inovadoras para a época e de elevada funcionalidade (que em parte ainda hoje mantêm), fundindo-se de forma aceitável no conjunto edificado, e mantendo-se a "fácies" da vila relativamente equilibrada, numa sucessão relativamente regular dos seus diferentes componentes urbanísticos. As imagens urbanas irradiadas das avenidas Coelho da Gama e do Brasil, de traçado mais regular e de maior equilíbrio entre os diferentes tipos de espaço urbano (construídos, verdes e de circulação), e da conquista de espaço a nascente pelo centro cívico lousanense, onde se implantou o novo edifício dos Paços Municipais, rematado pelo jardim fronteiro, ressaltam ao olhar lançado de longe, ou no contacto directo com a vila.

Por isso, em certos aspectos, elas são uma espécie de alongamento da malha urbana clássica, onde dominam os edifícios de dois ou de três pisos, a ocupação residencial (especialmente na Avenida do Brasil, mas que a urbanização recente, no flanco ocidental, tenderá a caldear com a ocupação funcional), e a ocupação mista na Avenida Coelho da Gama e respectivas transversais. Os serviços estão representados ao nível da cafetaria, dos serviços pessoais (cabeleireira), administrativos (C.M.L.), recreativos (cine-teatro), actividades de rádio (Rádio Club da Lousã), culturais (biblioteca e museu), financeiros (duas entidades bancárias), e de manutenção física. O comércio a retalho está ilustrado nos materiais de construção, tintas e ferramentas; manutenção e reparação de veículos automóveis; comércio de veículos automóveis; têxteis e o vestuário; livros, revistas e jornais; frutaria e peixaria. O comércio grossista encontra-se representado nos ramos alimentar e dos materiais de construção.

Este espaço apresenta um bom enquadramento verde ao nível dos arruamentos arborizados (Avenida do Brasil e parte das ruas Dr. Pedro de Lemos, Sacadura Cabral,

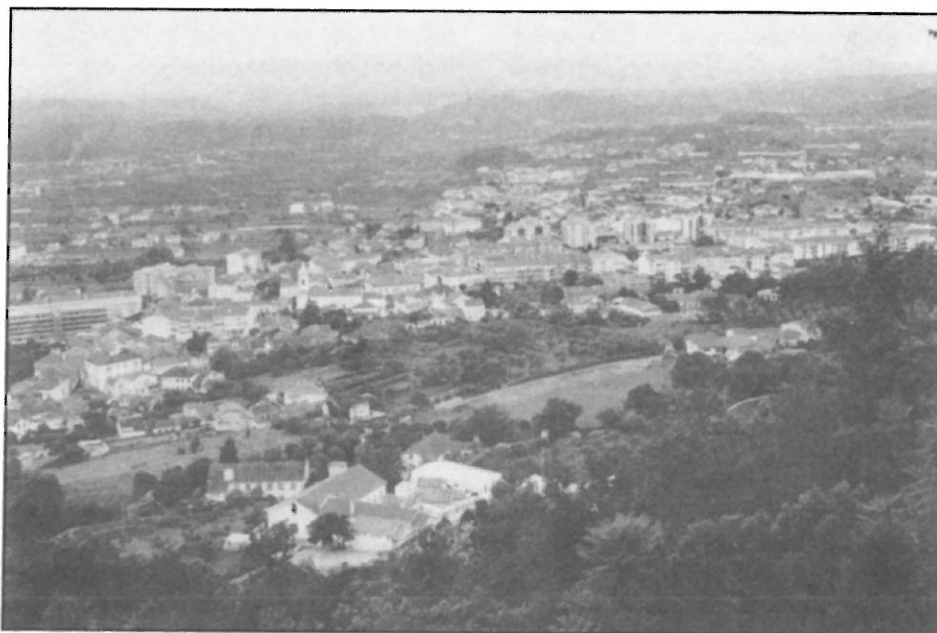
Dr. João Santos, Industrial Manuel Carvalho e Dr. Alcino Simões Lopes, estas duas a versão actual da antiga Rua 28 de Maio), dos jardins (na frontaria da Igreja Matriz e dos Paços do Concelho), dos parques ajardinados (Largo Dr. José Cardoso), integrando-se igualmente nesse tempo e espaço, a Alameda Carlos Reis.

Do período seguinte, dos meados de 50 até 1996, (Fot. 5 e 6) notamos o risco das avenidas novas (Dr. José Cardoso e São Silvestre) e artérias complementares, rasgadas igualmente na direcção nascente embora transversais em relação ao "corpo principal" do burgo - tal como havia acontecido com a Rua Dr. Pedro de Lemos -, onde se forjaram, principalmente nas últimas duas décadas, imagens urbanas diferenciadas e originais, alicerçadas na propriedade horizontal, expressão de um certo urbanismo que tem varrido o país, em grande parte exemplo da sôfrega aplicação das selváticas economias de escala, na cumplicidade da ausência ou do estado moribundo dos instrumentos jurídicos apropriados e de uma filosofia de planeamento e de desenvolvimento sustentado. Na Lousã, de entre os traços exteriores desse processo de crescimento urbano, para além dos riscos da arquitectura, entendemos que as volumetrias definidas por algumas dessas construções, por exageradas, têm "muralhado" de betão alguns redutos da vila, geralmente "atentando" contra a necessidade de equilíbrio na transição dos diferentes quadros espaciais da evolução urbana, mormente os traços do vetusto e elegante burgo adornado por belos edifícios setecentistas e oitocentistas.

Trata-se, pois, do espaço onde o número de pisos dominante é mais elevado, geralmente 4 ou mais pisos, as ocupações do espaço construído repartem-se entre as mistas e as exclusivamente funcionais, num quadro de simultaneidade do comércio e dos serviços, ambos com maior variedade e especialização, ocupando instalações modernas, os primeiros com representação ao nível dos "stands" de venda de automóveis (novos e usados), maioritariamente instalados na metade oriental da Avenida de São Silvestre (repartindo-se as outras unidades funcionais pela Avenida do Brasil - já assinalada -, e pela Avenida Dr. José Cardoso), onde também praticamente se concentram as agências das companhias de seguros e modernamente os serviços financeiros no âmbito da intermediação monetária e imobiliária, repartidos pela dita Avenida (2) e pela Avenida Dr. José Cardoso (1), quase todos eles grandes consumidores de espaço e exigindo modernas instalações; os serviços de saúde (consultórios médicos particulares, de especialistas que se deslocam de Coimbra) e um centro médico particular); actividades jurídicas e de contabilidade; os serviços de acção social; os salões de cabeleireiro e os institutos de beleza; os serviços de educação; as pastelarias, cafetarias,



Fot. 5 - A Vila da Lousã, no meado do século, segundo olhar lançado desde o Mirante de Alfocheira  
Fonte: Foto Império (Lousã)



Fot. 6 - Imagem de parte da Vila da Lousã, em 1996, captada do mesmo local  
Para comparar a evolução urbana, tome-se como referência a torre da Matriz localizada na metade Ocidental da gravura

e restauração modernas, e para completar a análise atinente aos comércios, assinalamos os de cosméticos, vestuário, frutarias, talhos, peixarias, louças, vidros e utensílios de cozinha, jornais, revistas e artigos de papelaria, artigos de pele e marroquinarias, mobiliário e electrodomésticos, entre outros.

No capítulo dos espaços verdes urbanos, destacamos a arborização parcial da Avenida de São Silvestre, a praça ajardinada do Mercado (Praça Comandante Fernandes Costa), o aproveitamento de parte da antiga Feira do Gado, ao Regueiro, onde se instalou um pequeno parque ajardinado.

Por outro lado, do período ulterior ao meado de 70, salientamos os bairros da Fonte Vidal, Penedo e Meiral, onde dominam as edificações de dois pisos ("isoladas" ou geminadas), com pequenos jardins ou espaços ajardinados geralmente na frontaria, no domínio quase absoluto da ocupação residencial, quebrado pontualmente por certos comércios do tipo diário, geralmente ilustrado no pequeno "supermercado", a que não raras vezes está associado o serviço de cafetaria.

#### **4. ALGUMAS NOTAS ATINENTES AO PLANEAMENTO URBANO LOUSANENSE NA VIRAGEM DO MILÉNIO**

Pretendemos, neste particular, evidenciar certos traços no âmbito do planeamento do espaço urbano lousanense. Não se trata de uma análise exaustiva, bem pelo contrário, limitamo-nos a sublinhar os problemas que nos parecem mais significativos.

Começamos por assinalar a reestruturação da rede rodoviária e ferroviária, temática que lançará, ou arrastará consigo, um conjunto de outras preocupações.

Relativamente às rodovias, diversos níveis de hierarquia se podem considerar.

No âmbito regional, a preocupação dominante no presente momento prende-se com a beneficiação da E.N.342 e a sua classificação no quadro do novo plano rodoviário. Este eixo viário assume significativa importância nas ligações dos municípios de Miranda do Corvo, Lousã e Góis, ao eixo principal ou espinha dorsal da rede rodoviária nacional, em grande parte, desenhada no litoral, e ilustrado no IC2, e principalmente a auto-estrada Lisboa-Porto, para além de melhorar o acesso ao IC6, IC7 e IP3, lacuna não despendendo no SE (espaço de montanha ou no "contacto" com a montanha) do distrito de Coimbra.

Depois da beneficiação do longo viário entre Condeixa e Miranda do Corvo, perspectiva-se a continuação das obras, e a construção das variantes às vilas de Miranda do Corvo e da Lousã.

De acordo com a informação cartográfica estampada na peça desenhada nº 4 do P.D.M. da Lousã, a nova via a lançar, tributária de directriz moderna, depois de percorrer o ocidente do concelho (cruzando-se com o traçado actual no Alto do Padrão, a nascente da "zona industrial"), deve afastar-se para Norte, atravessando a baixa da Lousã, e depois, avançando para oriente, será lançada nas proximidades do Covão, onde entroncará com a directriz actual da referida estrada.

Assim, a nova infra-estrutura rodoviária riscará setentrionalmente a vila da Lousã, prevendo-se que o ponto de cruzamento com a rede viária actual seja realizado no sector Norte da E.N.236, na antiga Recta do Freixo. No topo Norte desse arruamento, deverá ter início a construção de uma outra variante, desta vez ao actual lanço da E.N.236 entre as Relvas do Freixo e a E.N.17 (Estrada da Beira), que constituirá alternativa ao actual traçado de ligação, evitando o atravessamento do lugar de Foz de Arouce, e entroncando (na Estrada da Beira) nas proximidades da Marmeleira.

Portanto, o traçado previsto, externo ao espaço urbano consolidado, traduz a possibilidade do desvio de parte significativa do tráfego rodoviário (mormente de veículos pesados) que actualmente cruza a malha urbana lousanense, incluindo parte significativa do seu Centro Histórico, onde o atravessamento é mais complicado devido às características da estrutura física, e só por imperativo ainda desempenha esse papel.

Num segundo domínio, de interesse essencialmente local, destacamos a possibilidade de prolongar, a Norte e a Sul, o eixo viário principal desenhado entre 1916 e o meado dos anos 30.

No primeiro caso, a Avenida do Brasil topa setentrionalmente com o edifício da estação ferroviária, que aliás influenciou fortemente o traçado desse arruamento.

No quadro geral de relativa diminuição da importância desse equipamento tal como hoje existe e funciona no local, e num esquema de renovação das instalações e de reforço das funções desempenhadas pelo actual apeadeiro (mais central), parece-nos de admitir o lançamento de uma nova via, desde as imediações da estação, riscando o espaço intermédio entre a Rua de Coimbra e a actual estrada do matadouro ao Freixo, que depois do lançamento das respectivas transversais, serviria de base estruturante ao futuro processo de urbanização de parte do sector setentrional da vila.

No segundo caso, trata-se do prolongamento meridional da Avenida Coelho da Gama, desembocando a nova artéria no Zambujeiro. Apesar das dificuldades para vencer a diferença de nível entre as estradas do cano e a E.N.236, e as limitadas possibilidades de rasgar transversais completas, afinal a base dos futuros quarteirões,



parece-nos que o projecto tem algum interesse, mormente se sustentado na participação dos agentes públicos e privados de produção de espaço urbano.

Por outro lado, parece-nos importante, no quadro da futura urbanização dos terrenos a ocidente da linha do caminho de ferro (e no sector ocidental da futura urbanização ao Norte da vila), na contiguidade da "área central" da Vila, precaver a construção de uma artéria de ligação desde o Cemitério-Apeadeiro prolongando-se para Norte, até entroncar na Rua de Coimbra, sem olvidar a possibilidade da ligação com o eixo viário lançado na segunda metade de Oitocentos, esta a operar-se possivelmente a oriente do actual Centro de Saúde da Lousã, solução no entanto complicada, pela diferença de nível dos dois patamares da bacia topográfica e pelo facto da linha férrea constituir uma barreira, embora tecnicamente o problema não seja de difícil resolução.

No concernente às infra-estruturas ferroviárias, assinamos o ambicioso projecto do metropolitano ligeiro de superfície, a "face actual" da modernização da ligação ferroviária entre Coimbra e a Lousã.

No quadro da procura de novas soluções de transporte para o eixo Coimbra-Lousã, sob a filosofia que ao caminho de ferro está reservado um papel fundamental no transporte colectivo urbano e suburbano de passageiros, e como alternativa de viabilidade do Ramal Ferroviário da Lousã, foi apresentado, em 1994, o projecto de instalação de eléctricos rápidos, ligando a estação de Coimbra-B (Linha do Norte) a Serpins (término do Ramal da Lousã).

Trata-se de uma solução integrada que possivelmente "revolucionará" os transportes urbanos e suburbanos, assim como deverá permitir a "reconversão" urbana de parte da Baixa de Coimbra, com o desenho de novos arruamentos em direcção ao Mondego e a consequente urbanização nos terrenos e antigos armazéns da C.P., que entretanto incorporaram o património da sociedade gestora do empreendimento, como participação da empresa no capital social da mesma.

O projecto prevê o aproveitamento e adaptação do Ramal da Lousã à circulação de comboios eléctricos rápidos, com a necessária electrificação e substituição das composições actualmente em circulação.

Na vertente de transporte urbano em Coimbra, a nova infra-estrutura poderá transformar-se na sua "espinha dorsal", substituindo as actuais ligações entre Coimbra-A e Coimbra-B, e implicar alterações na rede de carreiras dos Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de Coimbra. De igual modo, os estudos preliminares prevêem o alargamento posterior da rede, isto é, a criação de novos percursos urbanos em Coimbra, ao longo da circular externa (Açude/Hospitais da Universidade de Coim-

bra/Celas/S. José/Casa Branca) e o possível avanço até à Boavista e ao Pólo II da Universidade.

A sociedade anónima, gestora do empreendimento, denominada Metro Mondego SA, com um capital social de 100.000 contos, forjou-se com a parceria estratégica da C.P. (com 29 % do capital), Metropolitano de Lisboa (5%), e autarquias de Coimbra, Lousã e Miranda do Corvo (repartindo de forma igual os restantes 66%).

A modernização do Ramal Ferroviário da Lousã, entendida neste quadro de articulação, certamente irá traduzir uma redução de certo modo significativa na distância-tempo entre a capital regional e o seu aro de influência desenhado a SE, para além da maior comodidade nas viagens.

Assim, as vilas da Lousã e de Miranda do Corvo, deverão elevar-se ainda mais no quadro da procura de alojamentos para fins residenciais por parte de uma população exógena que tem como mercado de trabalho a cidade de Coimbra e o seu aro próximo, e que em grande parte vislumbra compensar o "prejuízo" e o relativo incómodo da "migração" diária, com a diferença de preço do solo urbano entre esses espaços, e certamente outros procurando características que não encontram em Coimbra.

A Lousã congrega um conjunto de elementos que nos parecem favoráveis nesse quadro de atracção populacional, ilustrados no domínio morfológico (mormente atendendo às marcas do passado que conserva), no âmbito funcional (apresentando um terciário relativamente moderno e variado), e nos outros quadros paisagísticos que oferece, sem dúvida contrastantes com a imagem do espaço urbano principal, mormente a Serra, que representa um espaço potencial a desenvolver de forma integrada.

Outros tópicos de interesse prendem-se com a recolha e tratamento dos resíduos sólidos urbanos, prevendo-se que a actual lixeira localizada na contiguidade da "zona" industrial do Alto do Padrão possa ser desactivada e selada, em face do anunciado arranque da Empresa dos Resíduos Urbanos do Centro, mormente o pólo do Baixo Mondego, e a necessidade de reflectir sobre o actual esquema de funcionamento do mercado e feira municipais, actualmente realizados em espaços diferenciados, na perspectiva de encontrar uma solução urbanística adequada, economicamente viável e socialmente adequada.

No capítulo da salvaguarda do património construído, parece-nos pertinente, ainda no âmbito de uma filosofia de desenvolvimento urbano sustentado, a classificação de alguns imóveis situados na Vila e seu aro próximo, de que são exemplo as casas das quintas de São Luís (Freixo), de Alfcoheira, de Santo António, e da Saudade, os "palacetes" Montenegro e Dias Anastácio, os casais de

São Bento (Regueiro) e da Lagartixa (casa-atelier que pertenceu ao pintor Carlos Reis), e as casas do Paço e dos Furtado de Mesquita (antiga Rua da Feira).

A dinâmica urbana recente da Vila da Lousã não deixa dúvidas quanto à tipologia dominante dos espaços construídos nos próximos anos: o prédio de apartamentos, e em menor escala, a vivenda individual, nos bairros da periferia e também de forma significativa na malha dos lugares dispersos no seu termo.

Importa, por isso, que acima de tudo se defenda ao máximo a imagem e a qualidade ambiental da vila (e dos outros "espaços urbanos" da sua jurisdição administrativa), não deixando que o ritmo de crescimento eventualmente acelerado consiga ultrapassar os limites do planeamento racional dos espaços urbanos, e sepultar o actual quadro de urbanidade lousanense, apesar de tudo, ainda distante das imagens marcantes desse urbanismo selvagem que arroteou caminho nos arrabaldes ou subúrbios das grandes cidades, processo bem conhecido entre nós.

A imagem do espaço urbano com um todo integrado é uma necessidade premente, ao mesmo tempo que a transição entre o tempo e o espaço na vila, se deverá realizar de forma o mais harmoniosa possível, naquilo que interessa salvaguardar, reabilitar e renovar.

## **5. NOTAS FINAIS**

A vila da Lousã - de origem romana e herdeira do título administrativo outorgado a Arouce como reconhecimento do relativo protagonismo que assumiu no alvor de Portugal -, não conheceu significativo crescimento urbano até praticamente ao alvor do derradeiro quartel de Oitocentos, quando o lançamento regional e local das modernas infra-estruturas viárias, numa primeira fase as estradas reais e distritais, e depois o caminho de ferro, principalmente este último, induziu alterações profundas no quadro das comunicações regionais, na posição geográfica, na evolução do traçado da malha urbana, que começa por se alongar setentrionalmente, e na ocupação do seu "fruste" espaço urbano. Igualmente na segunda metade de Oitocentos, "germinaram" um conjunto de equipamentos e lançaram-se importantes infra-estruturas básicas, renovadas nas décadas seguintes, sempre em ritmo progressivo, e concomitantemente erigiram-se alguns edifícios públicos.

Na primeira metade da nova centúria, assiste-se principalmente ao decalque oriental da espinha dorsal da malha urbana, mediante uma directriz quase rectilínea, complementado com a abertura das vias transversais de articulação com o tecido urbano consolidado.

Com efeito, a Lousã, emparedada a poente pela linha férrea e a sul pela Serra, deixara de ser a vila adstrita a um único eixo de circulação, e espria-se para leste à conquista da estrutura rígida dominada pelas antigas quintas, onde as novas avenidas, de desenho mais regular, enquadram as actividades económicas carentes de espaço e ajuste aos novos meios de transporte (as serrações, os armazéns de materiais de construção, de vinhos, de mercearias), e permitem a instalação de vivendas e palacetes, afinal o símbolo do triunfo do burguês endinheirado, e da classe política dirigente, misturando-se prédios de rendimento na década de trinta pela malha urbana.

A evolução da malha urbana lousanense ganha nova feição desde o meado do século, e muito particularmente nas últimas duas décadas, retratada na abertura das novas artérias transversais, as avenidas novas (Dr. José Cardoso e de São Silvestre), na envolvimento das quais, parte significativa do contemporâneo espaço urbano da vila foi moldado, mediante formas e funções diferenciadas. As alterações ao nível da funcionalidade (crescimento e diversificação do comércio e dos serviços) foram acompanhadas pelo enraizamento da propriedade horizontal, resultado da nova "dialéctica" operada entre os agentes produtores de espaço urbano. Por outro lado, desenvolveram-se outras estruturas de ocupação do espaço urbano, de que os bairros novos germinados em antigas periferias mas rapidamente integrados na malha urbana, são exemplo paradigmático.

Hoje a vila da Lousã irradia uma certa imagem urbana, sustentada numa expressão morfológica e funcional particular, e na sua dimensão demográfica (actualmente no limiar dos 5000 habitantes), que lhe permite ocupar uma posição de relativo destaque no quadro dos lugares de uma vasta (sub)região do Centro de Portugal, em grande parte fortemente relacionada com a cidade de Coimbra.

O nível dos equipamentos que oferece, talvez superior em ordem quando comparado com a sua dimensão demográfica, a dinâmica económica local, a cenografia que a envolve, o valor histórico e cultural da materialização expressiva da acção do Homem no tempo e no espaço, a possibilidade de relação mais fácil, cómoda e rápida com a capital regional, são outras componentes a reter no quadro da evolução da vila.

Mas por outro lado, a especulação imobiliária e as pressões sobre alguns dos agentes de produção do espaço urbano não deixam de se manifestar negativamente na organização do espaço, permitindo, tantas vezes, o assalto de novas formas e estilos arquitectónicos que descaracterizam o espaço urbano, com o argumento falacioso da valorização económica desses espaços, de que resulta uma

certa falta de harmonia na transição das diferentes fases ou etapas (espaço e tempo) da evolução do plano urbano.

A filosofia de planeamento urbano integrado capaz de entender o espaço urbano como um todo que urge dotar de equilíbrio e funcionalidade, no que interessa, respeitando o tecido consolidado, e deixando em aberto a possibilidade da moderna criação esculpir obra de enlevo, é uma necessidade de primeira ordem no actual quadro urbano, sem olvidar a urgente revisão das condições de base para que a prática urbanística seja cada vez mais científica e Humana.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### 1. Documentos Manuscritos

\*Arquivo da Universidade de Coimbra

- Livros de registos paroquiais das freguesias da Lousã e de Serpins
- Recenseamentos Eleitorais do concelho da Lousã (1867; 1880; 1890; 1901; 1905; 1929; 1935).
- Documentos avulso relativos a obras públicas, demografia, e transportes.

\* Arquivo Histórico da Câmara Municipal da Lousã

- Livros de Acordãos da Câmara Municipal da Lousã (1803-1817)
- Livros de Actas das Sessões da Câmara Municipal da Lousã: 1837-1957; 1937-1974 (Conselho Municipal)
- Colecção de Posturas Municipais (1855-1900)
- Relatórios da Actividade Municipal (1864-1900)
- Tombo dos Bens do Concelho da Lousã de 1828
- Listagens diversas de aferição de pesos e medidas (1886-1909)

### 2. Documentos dactilografados e obras policopiadas

\* Arquivo Histórico da Câmara Municipal da Lousã

"Ante-Plano de Urbanização da Vila da Lousã. Memória descritiva e peças escritas", Lisboa, S.U.F.I.L., 1949, 46 p.

TOMÁS, Paulo M. Carvalho - *A Vila da Lousã. Contributo para um estudo de Geografia Urbana*, Dissertação de Mestrado apresentada à F.L.U.C., Coimbra, 1996, policopiada.

### 3. Obras impressas

ALEGRIA, M. Fernanda - "A bacia topográfica da Lousã: características físicas e ocupação do solo". *Finisterra*, Lisboa, vol. 21(2), 1976, pp. 187-212.

ARANHA, P. W. de Brito - *Memórias historico-estatísticas de algumas villas e povoações de Portugal*. Lisboa, Livraria de A. M. Pereira - Editor, 1871, pp. 80-147.

CALDAS, Eugénio de Castro - "A Serra da Lousã. Do povoamento à desertificação?". *Arunce*, Lousã, nº 2 (2º semestre), 1990, pp. 23-37.

CAMPOS, Maria do Rosário Castiço de - *Foz de Arouce no século XVIII. Economia agrária e reconversão agrícola*. Lousã, Edição B.M.L./C.M. L, 1989, 215 p.

CARVALHO, A. J. de Vasconcelos - "Breve ensaio para um estudo histórico, económico e político, sobre o caminho de ferro de Arganil e seus prolongamentos". *Terras do Mondego*, nº 1, Coimbra, 1948, pp. 69-81.

"O Castelo da Lousã". *Boletim da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais*. Lisboa, nº 86, 1956, pp. 1-32.

CRAVIDÃO, Fernanda Delgado - *Residência secundária e espaço rural. Duas aldeias na Serra da Lousã - Casal Novo e Talasnal*. Colecção Estudos nº 10, 1ª Edição, Coimbra, Gabinete de Publicações da F.L.U.C., 1989, 90 p.

DAVEAU, Suzanne - "Contribuição para uma colectânea de antigas descrições geográficas da Lousã". In *Jornadas de Turismo e Cultura*. Lousã, B.M.L./C.M.L., 1988, pp. 88-111.

DIAS, Pedro e REBELO, Fernando - *Lousã. A Terra e as Gentes*. Lousã, Edição da C.M.L., 1985, 95 p.

GIRÃO, Aristides de Amorim - "Aspectos geológicos e geográficos da Serra da Lousã". In *O centenário turístico da Serra da Lousã*. Lousã, B.M.L., 1938, pp. 7 - 17.

GONÇALVES, António Nogueira - *A Lousã e o turismo. Casas nobres do século XVIII*. Lousã, Ed. da Comissão de Turismo da Lousã, 1950, 38 p.

LEMO, Álvaro Viana de - *A Lousã e o seu concelho*. Coimbra, Imprensa de Coimbra, 1951, 170 p.

MEXIA, Fernando Carlos Magalhães - *A Vila da Lousã e o seu termo*. Lousã, Tipografia Lousanense, 1936, 420 p.

MONTEIRO, Paulo - *Terra que já foi Terra*. Lisboa, Edições Salamandra, 1985, 290 p.

"Regulamento Plano Director Municipal da Lousã". *Diário da República*, I série B, nº 103, 04/05/93, pp. 2253-2267.



SALGUEIRO, Teresa Barata - *A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Col. Cidade em Questão, 8. Porto, Edições Afrontamento, 1992.

SAMPAIO, Adrião Forjaz - *Uma viagem à Serra da Lousã no mês de Julho de 1838*. Lousã, Edição da Câmara Municipal, 1938 (4ª edição), 61 p.

SANTO, Maria do Espírito *et all.* - "O que foi e o que é a Serra da Lousã". *Boletim do Centro de Estudos Geográficos*, Coimbra, nº 8-9, 1954, pp. 31-57.

SILVA, Carlos Nunes - "Determinantes económicas e políticas do planeamento municipal em Portugal". *Finisterra*, Lisboa, 28(55-56), 1993, pp. 23-58.

SILVA, Carlos Nunes - "Políticas de desenvolvimento económico local". *Finisterra*, Lisboa, 28(55-56), 1993, pp 255-259.

TOMÁS, Paulo Carvalho e SIMÕES, Filomena - "A Lousã nas Informações Paroquiais de 1721". *Arunce*, Lousã, nº 7-10 (1992-1995), C.M.L., 1996, pp. 35-59.

#### 4. Imprensa regional

- *Alma Nova* (1922-1938)

- *Comércio da Lousã* (1909-1915)

- *O Conimbricense* (1866;1887-1889;1900-1905)

- *O Futuro* (1915-1916)

- *Jornal da Lousã* (1885-1900)

- *O Jornal da Lousã* (1903-1906)

- *Jornal da Lousã* (1995-1996)

- *O Lousanense* (1900-1906)

- *O Povo da Lousã* (1932-1974)

- *Trevim* (1967-1996)

## ANEXOS

Quadro I - A toponímia dos arruamentos urbanos lousanenses (1996)

| Nº de Ordem | Toponímia                        | Data       | Antiga designação                                                               |
|-------------|----------------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 1           | Rua da Cruz de Ferro             | 18-08-1890 |                                                                                 |
| 2           | Rua Dr. Francisco Viana          | 06-12-1906 | Rua da Fonte Arcada                                                             |
| 3           | Rua Miguel Bombarda              | 17-11-1910 | Rua da Feira (parcial)                                                          |
| 4           | Rua de Palhais                   | 18-08-1890 |                                                                                 |
| 5           | Rua de S. João                   | 18-08-1890 |                                                                                 |
| 6           | Largo da República               | 17-11-1910 | Largo da Travessa                                                               |
| 7           | Rua Viscondessa do Espinhal      | 13-05-1895 | Rua Direita                                                                     |
| 8           | Praça Cândido dos Reis           | 17-11-1910 | Pr. do Município; Pr. Marchal Carmona                                           |
| 9           | Rua do Comércio                  | 18-08-1890 | Rua do Santo Cristo                                                             |
| 10          | Largo Alexandre Herculano        | 23-04-1910 | Largo da Graça                                                                  |
| 11          | Travessa da Graça                | 18-08-1890 |                                                                                 |
| 12          | Beco da Graça                    | 18-08-1890 |                                                                                 |
| 13          | Rua Dr. Pires de Carvalho        | 17-11-1910 | R. da Alegria; Av. Pires Carvalho (parcial)                                     |
| 14          | Rua Oliveira Matos               | 09-04-1941 | R. da Paz; R. Oliv. Matos (parte Ocidental)                                     |
| 15          | Rua da Paz                       | 09-04-1941 | R. da Paz (sector Oriental); R. Oliv. Matos (parte Oriental)                    |
| 16          | R. Comend. João E. C. Montenegro | 23-06-1904 | Rua do Teatro                                                                   |
| 17          | Rua da Fonte dos Mouros          | 18-08-1890 |                                                                                 |
| 18          | Rua de Coimbra                   |            | Recta do Freixo                                                                 |
| 19          | Avenida Coelho da Gama           | 29-04-1924 |                                                                                 |
| 20          | Rua Sacadura Cabral              | 24-11-1924 |                                                                                 |
| 21          | Rua Dr. João Santos              | 14-10-1931 |                                                                                 |
| 22          | R. Comb. da Grande Guerra        | 09-03-1932 |                                                                                 |
| 23          | Avenida do Brasil                | 19-10-1932 |                                                                                 |
| 23A         | Rua Dr. António de Lemos         | 14-03-1934 |                                                                                 |
| 24          | Rua João Luso                    | 28-07-1945 |                                                                                 |
| 25          | Rua João de Melo Cáceres         | 09-04-1941 |                                                                                 |
| 26          | Rua 1ª de Dezembro               |            |                                                                                 |
| 27          | Rua Eng. Duarte Pacheco          | 08-12-1943 | Estrada do Freixo-Ceira                                                         |
| 28          | Rua Dr. Pedro de Lemos           | 26-06-1959 | Estrada da Favariça                                                             |
| 29          | Avenida de S. Silvestre          | 14-02-1958 |                                                                                 |
| 30          | Rua Arnaldo Henriques Oliveira   | 15-04-1963 | Rua da Favariça                                                                 |
| 31          | Avenida Dr. José Cardoso         | 28-12-1974 | Estrada da Vaqueira                                                             |
| 32          | Rua 25 de Abril                  | 28-12-1974 | Estrada da Papanata                                                             |
| 33          | Rua Mov. das Forças Armadas      | 28-12-1974 | Rua da Feira                                                                    |
| 34          | Rua 28 de Setembro               | 28-12-1974 | Rua da Nova Empresa                                                             |
| 35          | Rua Ant. José de Almeida         | 28-12-1974 | Rua do Mat. ao C. do Esp. Stº                                                   |
| 36          | Rua Gen. Humberto Delgado        | 28-12-1974 | Rua da Graça                                                                    |
| 37          | Rua Gen. Norton de Matos         | 28-12-1974 | Rua Nova; R. Fernandes Costa                                                    |
| 38          | Largo do Povo                    | 28-12-1974 | Largo da Estação                                                                |
| 39          | Rua Industrial Manuel Carvalho   | 28-12-1974 | Rua 28 de Maio (parcial)                                                        |
| 40          | Praceta Com. Fernandes Costa     | 18-06-1985 |                                                                                 |
| 41          | Rua de Santo António             | 07-12-1992 | Rua da Manguela                                                                 |
| 42          | Rua de Prades                    | 18-06-1990 |                                                                                 |
| 43          | Rua Dr. Pedro Mascarenhas        | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 44          | Rua Dr. Carlos Sacadura          | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 45          | Praça Luís de Camões             | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 46          | Praceta Sá Carneiro              | 03-12-1990 |                                                                                 |
| 47          | Rua Prof. A. B. de Almeida       | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 48          | Rua Dr. Henr. de Figueiredo      | 25-05-1993 | Rua do Mercado                                                                  |
| 49          | Rua Dr. Alcino Simões Lopes      | 25-05-1993 | R. 28 de Maio (parcial); R. do Proletariado                                     |
| 50          | Rua Prof. Correia de Seixas      | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 51          | Rua Comandante João Ramos        | 20-04-1992 | R. da Estação; R. D. Carlos I; Av. Pires de Carvalho (parcial); R. Guiné Bissau |
| 52          | Rua Dr. Júlio de Lemos           | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 53          | Rua Dr. Manuel Mexia             | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 54          | Rua Dr. Antonino Henriques       | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 55          | Rua J. Mateus Póiares            | 25-05-1993 |                                                                                 |
| 56          | Rua Conselheiro Costa Mesquita   | 06-09-1993 | Travessa da Vaqueira                                                            |
| 57          | Rua Dr. Eugénio de Lemos         | 18-10-1993 |                                                                                 |
| 58          | Rua Carlos Reis                  | 18-10-1993 | Rua Mov. Forças Armadas (parcial)                                               |
| 59          | Rua Gil Vicente                  | 07-11-1994 |                                                                                 |
| 60          | Rua Manuel Gil d'Orey            | 06-05-1996 |                                                                                 |
| 61          | Rua António Zeferino Cândido     | 17-06-1996 |                                                                                 |
| 62          | Rua Júlio Ribeiro dos Santos     | 16-09-1996 | Rua da Imprensa                                                                 |



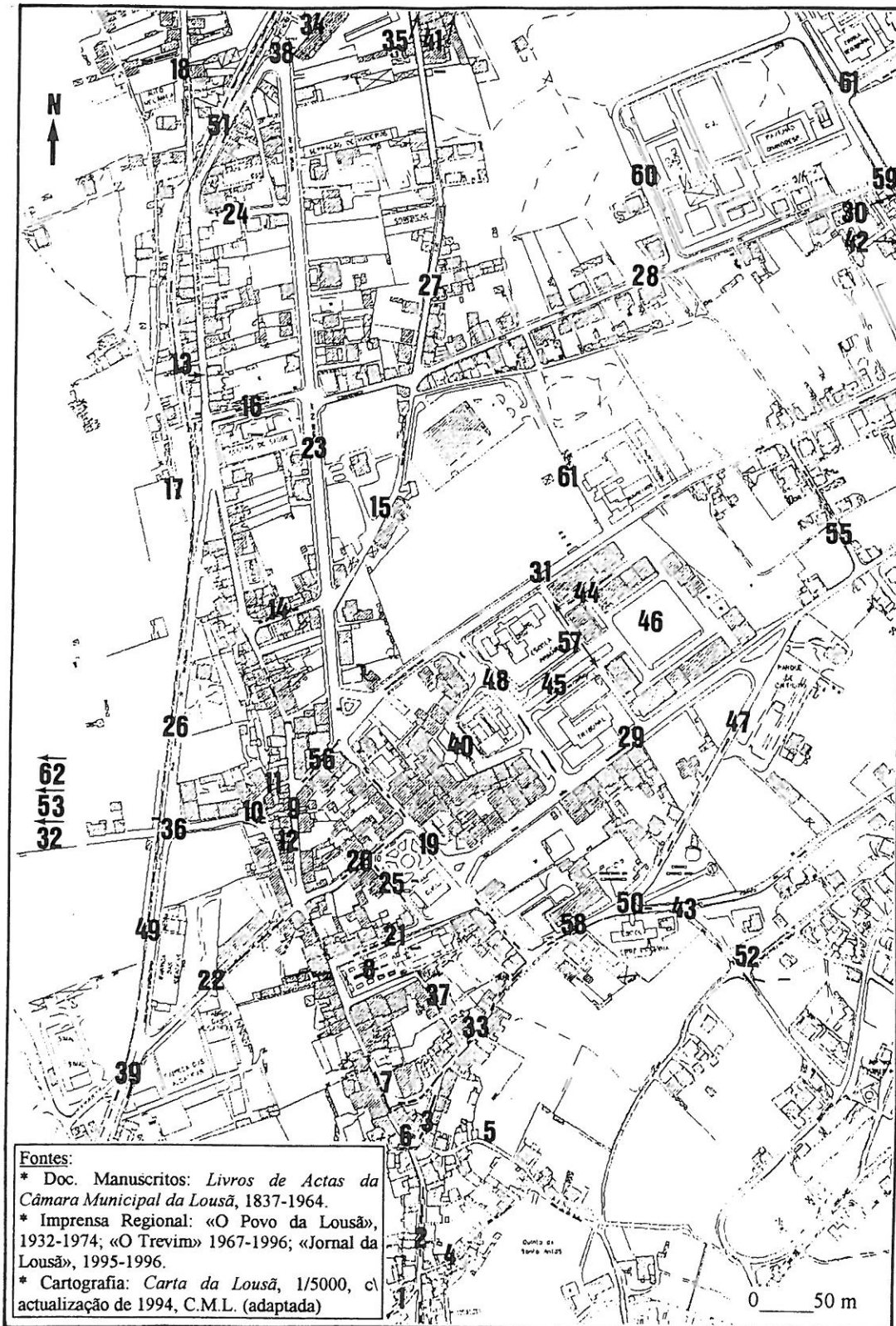


Fig. I - A toponímia dos arruamentos urbanos lousanenses (1996)