

Amadora, uma cidade construída pelo caminho-de-ferro

João Catela Cravo

O espaço humano, vivenciado biológica e socialmente, é normalmente formalizado através das quatro dimensões clássicas, altura, largura, profundidade e tempo. Se as três primeiras são fisicamente percepcionáveis e percepcionadas, a última pertence ao domínio da memória, logo da História. Essa é uma condição para a existência humana, pois sem memória não poderá existir cultura e sem cultura o homem, como o definimos, como ser complexo e total não existirá, tal como não existirão as redes sociais que esse homem necessariamente terá de tecer. Assim sendo, o espaço vivenciado não é um *a priori* estático, mas algo que se vai construindo, que se apresenta como um conjunto topológico de fixação e entretencimento do sujeito-homem, mas em que o sujeito faz parte do próprio espaço. O espaço não é portanto distinto do sujeito, uma realidade outra, mas sim uma realidade multimodal, onde o sujeito se desloca nas suas várias vertentes, cultural, social, económica, política, etc., etc.

Ao historiador do espaço urbano, interessa então, não só a perspectiva mais física e material da morfologia urbana, arquitectura, espaços e vias de comunicação, como também a observação das relações de vivencialidade, a forma como os seus habitantes-sujeitos se relacionam e constroem as tecituras sociais, os impulsos internos e externos (ao espaço) que permitem a mudança ou o reforço das infra-estruturas do espaço-tempo que se está a analisar. Os eixos, diacrónico e sincrónico, clássicos da História, terão que ser ambos usados, para que a malha de observação não perca, nem a perspectiva acontecimental, nem a conjuntural ou estrutural, pois só utilizando essas valências se poderá alcançar um conhecimento válido da História do lugar.

Fiz acima referência a impulsos externos que permitem a mudança ou o reforço das infra-estruturas do espaço-tempo. Na História dos últimos séculos, um desses impulsos tem sido o comboio. Creio não exagerar ao afirmar que este

foi um dos meios de transporte que mais radicalmente mudou a vida humana, sobretudo ao interagir directamente com uma imensa mole de utilizadores. O caminho-de-ferro foi o verdadeiro motor da industrialização que ocorre entre 1840 e 1880. Ele acelerou o ritmo da vida, arrastou o desenvolvimento de várias indústrias, extractivas e transformadoras, obrigou ao aumento e internacionalização da massa monetária, permitiu uma modificação da lógica de assentamentos urbanos que deixam agora de estar limitados aos locais com acesso marítimo ou fluvial, entre outras situações. Quando se analisa a História dos lugares, desde 1800, o comboio surge em muitos casos como o grande obreiro de transformação vivencial. Esse é o caso da Amadora. De 1887 aos nossos dias, a História desta região é marcada pela evolução do caminho-de-ferro, duas Histórias que caminham lado a lado e onde se percebe perfeitamente como este transporte se tornou em ferramenta de fixação topológica do sujeito.

A Amadora – a construção de um lugar – cidade

Os Primórdios

Com 23,77Km², a Amadora é um dos concelhos mais pequenos do país, sendo toda a sua área considerada urbana, e o mais densamente povoado. Como cidade é um fenómeno relativamente recente, de pouco mais de um quarto de século, pertencendo hoje ao grupo das terceiras maiores cidades de Portugal, com cerca de 178 000 habitantes (segundo dados de 2001), integrando uma conurbação de 5 cidades (com Lisboa, Queluz, Cacém e Odivelas).

Desde muito cedo que esta região que hoje integra o concelho da Amadora foi escolhida para assentamentos humanos. Os vestígios mais antigos, do Paleolítico Médio, encontram-se em terrenos pertencentes ao manto basáltico de Lisboa. A orografia e a existência de várias linhas de água permitiram também a instalação de vários grupos, durante o Neolítico, o Calcolítico, o Bronze e o Ferro. Durante este último período, e devido à relativa proximidade do estuário do Tejo, há provas de contactos comerciais com o Mediterrâneo, mormente Cartago e a Roma Republicana. Durante a ocupação romana, esta região acentua a sua ligação a Lisboa como alfobre agrícola, situação que se manterá nos séculos vindouros, durante os períodos visigodo, muçulmano e da reconquista. Nesta última fase a região é repartida por dois tipos de ocupação. Por um lado as quintas pertencentes à nobreza ou ao clero, nos melhores locais e junto aos melhores acessos, por outro lado os pequenos casais agrícolas, habitados e trabalhados por uma mole camponesa, alguns provavelmente descendentes dos antigos camponeses muçulmanos ou moçárabes, integrados no grupo normalmente designado por saloios. Durante séculos a vida destes habitantes não deve ter sofrido grandes alterações, uma vida condicionada pela proximidade da urbe lisboeta. Os bons terrenos agrícolas e a sua grande apetência para os cereais, a orografia e a qualidade dos seus ventos com a capacidade de receber grande quantidade de moinhos de vento, levam a uma especialização na actividade cerealífera e moageira. Paulatinamente, alguns destes pequenos casais agrícolas crescem e constituem-se em pequenas aldeias, normalmente por se situarem junto a vias de comunicação de alguma importância, ou em zonas de excepcional atracção humana (por exemplo junto a linhas de água. A notícia escrita mais antiga de um desses assentamentos refere-se à Falagueira, junto à qual haveria, no século XIII uma granja da Ordem Militar do Hospital, mas o povoamento que mais foi crescendo será a Porcalhota, junto ao prolongamento natural da estrada de Benfica, lugar do concelho de Lisboa com quem vai partilhar a sua história administrativa durante muito tempo. Aliás será pela Porcalhota que passava a rota mais plausível para as deslocações entre Lisboa e as Vilas Reais de Sintra e mais tarde Mafra e ainda o lugar de Belas, também bastante

importante em termos de vilegiatura da nobreza, nas suas tradicionais deslocações “às hortas”.

Este aspecto será essencial para a História desta região, desde muito cedo aqui se vai constituir uma espécie de *raquete* de comunicação, estruturante de todo o seu futuro. Pelo menos a partir do século XVIII estes caminhos aparecem já formalizados. Pela Porcalhota vão passar as estradas reais de Lisboa-Sintra e de Lisboa-Mafra. A primeira parte do seu percurso era comum, de Palhavã a Benfica e até ao alto da Porcalhota. Aí haveria uma bifurcação, a estrada de Sintra iria por Queluz (já em 1631 aí se tinha construído uma ponte, por iniciativa do Senado de Lisboa) a de Mafra por Belas. Num fenómeno de suburbanização, ao longo destas estradas vão-se construindo casas, vão-se ligando alguns casais agrícolas, haverá uma transformação lenta das actividades económicas. O comércio e a restauração cada vez são mais importantes.

A Amadora oitocentista, entre o rural e o urbano

O século XIX é para esta região (tal como sucede com muitos outros locais em Portugal) o século de transformação de uma perfeita malha rural em pequenas estruturas urbanas. Uma mão cheia de topónimos, alguns ainda existentes outros que apenas representam memórias, correspondia a pequenos assentamentos populacionais, quase todos resultantes de antigos casais e quintas. Venda Nova, Bairro da Cruz, Outeiro, Reboleira, Roiçada, Quinta Nova, Alto do Maduro, Sorãns, Rasqueiras, são alguns exemplos. Contudo, os três mais importantes seriam a Porcalhota, a Falagueira (estes já aqui referidos) e a Venteira. Se a Falagueira reportava a sua importância às boas condições para a agricultura, os outros dois eram marcados pela passagem das estradas reais. São também eles os beneficiados pelos primeiros transportes públicos, como foi o caso das carreiras de Omnibus em 1850, ou do Larmanjat em 1873 (ver tábua cronológica).

Cabe aqui uma pequena incursão em terrenos sócio-políticos. Por motivos que extravasam o âmbito deste texto, Portugal nunca conseguiu a manutenção de uma burguesia forte, cuja actividade de reprodução de riqueza conseguisse contrabalançar a atitude de ostentação da nobreza. O Marquês de Pombal ainda tentou resolver a questão, mas fê-lo sobretudo através da ascensão social. Por sua vez a revolução liberal foi um momento em que poderia ter havido uma viragem, mas a conjuntura social, económica e até mental não o permitiu ainda. Só na segunda metade do século XIX, sobretudo no último quartel, alguns burgueses, mais intelectualizados, ligados a novos negócios ou a actividades culturais, vão assumir uma mudança de mentalidade social, recusando uma imitação da nobreza, que se expressa inclusivamente pela procura de novos locais de veraneio. Alguns começam a procurar a Porcalhota e a Venteira, zonas que começavam a ser conhecidas pela qualidade do seu ar.

A inauguração da Linha de Sintra e a definitiva urbanização da Amadora

Em 1882 é concessionada à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a construção e exploração da Linha do Oeste (entre outras), iniciando-se os trabalhos pela parte de Lisboa (Alcântara) a Torres Vedras e Ramal de Cintra. A obra será inaugurada em 1887, sendo construído um apeadeiro a meio caminho entre a Porcalhota e a Venteira, que recebe o nome do primeiro lugar, junto à Quinta de Santo António da Amadora e uma passagem de nível na zona do Alto Maduro, precisamente no local onde as duas estradas reais, de Sintra e Mafra, se separavam do seu percurso comum.

Se a região já era atractiva para actividades de vilegiatura, esse fluxo vai reforçar-se com a zona do apeadeiro e a Venteira a serem cada vez mais procurados para o efeito. Também a pouco e pouco, muitas pessoas escolhem agora a região para se fixar e, inclusivamente investir. Em 1895, dois industriais, José dos Santos Mattos e António Correia, aqui fundam uma pequena fábrica de espartilhos a vapor, que mais tarde irá crescer, ocupando

um amplo terreno do lado esquerdo da linha-férrea com as instalações fabris e residências. Um pouco mais tarde, um comerciante em Lisboa, António Cardoso Lopes, compra terrenos do lado direito da via, e aqui fundará a “Empresa do Bairro Parque da Amadora” que irá comercializar a água da Mina (que hoje serve de topónimo à zona) e tentará urbanizar o terreno à maneira da cidade-jardim, seguindo aproximadamente as ideias de Ebenezer Howard e que contará inclusivamente com um projecto não realizado do arquitecto Norte Júnior.

Juntamente com outros homens que entretanto se fixam no lugar (o poeta Delfim Guimarães, o aquarelista Alfredo Roque Gameiro, o médico José Pontes, só para referir os mais conhecidos), estes dois grupos económicos vão pugnar (por vezes concorrer) pelo desenvolvimento da região, por vezes entrando em litígio com alguns proprietários rurais (a que António Cardoso Lopes chama os “Caturras da Porcalhota”), assumindo uma atitude de verdadeiros Homens-bons, iniciando o processo com a mudança do topónimo Porcalhota, através de uma petição ao Rei D. Carlos, em 1907, e escolhendo o nome de Amadora, que vão encontrar na Quinta de Santo António da Amadora. Foi António Cardoso Lopes que tomara conta deste processo, que em 1908 oferece a placa que substitui o termo Porcalhota por Amadora no apeadeiro, que mais tarde será estação.

Os anos que se seguem são de grande desenvolvimento para a Amadora. A fundação da “Liga de Melhoramentos”, os “Recreios Artísticos”, as “Festas da Árvore”, a criação da Freguesia da Amadora, a instalação do “Grupo de Esquadrilhas de Aviação Republica” e construção do respectivo aeródromo, a inauguração do Parque “Delfim Guimarães”, são marcos de uma evolução urbana de grande qualidade, com equipamentos muitas vezes inovadores, relativamente ao resto do país. Em 1922, aliás, surge num jornal a primeira referência à possibilidade da Amadora um dia ser concelho, ela que era freguesia desde 1916 apenas. Reflexo de alguma euforia de desenvolvimento que já tinham obrigado a aumentar o apeadeiro e a transformá-lo numa verdadeira estação. Longe já iam os tempos do “lá vai um”, com que os passageiros que desciam em estações a seguir mimoseavam quem saía na

Porcalhota, com referência aos poucos passageiros que aí desciam. Em 1937, como corolário lógico de todo este processo, a Amadora é elevada a Vila.

Esta evolução mantém-se até cerca da década de 40. É precisamente nessa fase que é criado o primeiro parque industrial. Situado na Venda Nova, ele é um prolongamento natural dos núcleos fabris que se tinham situado ao longo da Estrada de Benfica (alguns inclusivamente vão-se transferir mais tarde, de Benfica para a Venda Nova, caso da BIS ou da Corsino). Aqui, beneficiando da proximidade da capital e da estação da Damaia e de amplos terrenos tanto para as unidades fabris como para habitação operária, vão-se instalar grandes fábricas, como é o caso da Sorefame, Cometna, Cel-cat, Sotancro e tantas outras. Uma vez mais a proximidade do comboio vai ser fundamental.

O desenvolvimento da Cidade-dormitório

Mas os anos 60 vão trazer uma outra realidade à Amadora. O país transforma-se, paulatinamente o ruralismo vai dando lugar ao urbanismo, ou melhor ao suburbanismo, apesar dos esforços do Estado Novo. O êxodo rural traz cada vez maiores contingentes populacionais do interior do país, à procura de melhor vida e melhor sorte do que aquela que lhes estavam reservados na actividade agrícola cada vez mais moribunda. Lisboa começa a sofrer uma cada vez maior pressão urbanística e novos urbanos tornam-se cada vez mais em suburbanos. A linha de Sintra, e neste caso especial a Amadora, recebem cada vez mais habitantes, tendo sido de extraordinária importância para isso, a electrificação do Caminho-de-ferro, em 1957. Novos bairros aparecem, como a Reboleira (que não corresponde à zona onde se situava o antigo topónimo) ou a clandestina Brandoa, onde à vista de toda a gente e mercê da corrupção que grassava na Câmara Municipal de Oeiras todos os dias cresciam prédios ilegais e que só começará a dar nas vistas em 1969, quando, durante a noite, um prédio de 10 andares em construção desaba. A densidade populacional da Freguesia da Amadora cresce de uma forma quase inacreditável, apresentando-se nos anos 70 como a maior freguesia da Europa. Se atentarmos no território do actual concelho, vemos em 1930 uma densidade de

306 hab./km², em 1940 433, 1950 828, 1960 2068, em 1970 4838, para que em 1980 atinja os 6852. Já não é a Amadora da primeira metade do século XX, urbanisticamente inovadora, é agora uma cinzenta cidade-dormitório onde tudo falta. Não será de espantar que a discussão acerca da sua autonomia relativamente a Oeiras vá aumentando, e que aproveitando a Revolução do 25 de Abril, a 11 de Setembro de 1979 seja elevada a concelho e a 17 do mesmo mês, a cidade. A primeira cidade portuguesa a nascer após 1974. Uma cidade que tem as suas raízes formais em 1887, na inauguração da linha do caminho-de-ferro, pois foi esse evento que a levou, de um pequeno conjunto de lugares rurais, a uma das maiores cidades portuguesas, numa viagem de pouco menos de 100 anos.

João Castela Cravo