

# UMA CIDADE CONSTRUÍDA PELO Caminho-de-ferro

De finais do século XIX aos nossos dias, a história da Amadora e dos seus arrabaldes está associada ao lançamento da linha de caminho-de-ferro. São duas histórias que se contam lado a lado.

João Castela 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 perceptíveis e percebidas, 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 entrecimento do sujeito-homem, e em que o sujeito faz parte do próprio espaço. O espaço não é portanto distinto do sujeito, uma reali-

dade outra, mas sim uma realidade multimodal, onde o sujeito se desloca nas suas várias vertentes, cultural, social, económica, política, etc.

Ao historiador do espaço urbano interessa, então, não só a perspectiva

dança 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



Estação da Amadora

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 mu-

dança 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.

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, ar-



rastrou 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 viencial. 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 das populações.

## AMADORA, ANTES DO COMBOIO

Com 23,77Km<sup>2</sup>, 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 a Pré-história que esta região que hoje integra o concelho da Amadora foi escolhida para assentamentos humanos. 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.

Os bons terrenos agrícolas e a sua grande apetência para os cereais, a orografia e a qualidade dos seus ventos, com capacidade para receber grande quantidade de moinhos de vento, levam a uma especialização na actividade

cerealífera e moageira. Paulatinamente, alguns pequenos casais agrícolas crescem e constituem-se em pequenas aldeias, normalmente por se situarem junto de 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 a Porcalhota foi o povoamento que mais

fra 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 institucionalizados. Pela Porcalhota vão passar as estradas reais de Lisboa-Sintra e de Lisboa-Ma-

---

O caminho-de-ferro foi inaugurado em 1887, sendo construído um apeadeiro a meio caminho entre a Porcalhota e a Venteira, que recebeu o nome do primeiro lugar, junto à Quinta de Santo António da Amadora e uma passagem de nível na zona do Alto Maduro

---



*Vista panorâmica da Antiga Estação da Amadora, c. 1896*

foi crescendo, junto ao prolongamento natural da estrada de Benfica, lugar do concelho de Lisboa com o qual vai partilhar a sua história administrativa durante muito tempo. Aliás, será pela Porcalhota que irá passar a rota mais favorável às deslocações entre Lisboa e as Vilas Reais de Sintra e, mais tarde, Ma-

fra. A primeira parte do seu percurso era comum, de Palhavã a Benfica e até ao alto da Porcalhota. Aí haveria uma bifurcação, indo a estrada de Sintra por Queluz (já em 1631 aí se tinha construído uma ponte, por iniciativa do Senado de Lisboa), e a de Mafra por Belas. Num fenómeno de suburbanização, ao





*Edifício do século XVIII onde terá funcionado uma estação de muda de apoto às Estradas Reais de Lisboa-Sintra e Lisboa Mafra*

longo destas estradas vão-se construindo casas, vão-se ligando alguns casais agrícolas, com uma transformação lenta das actividades económicas. O comércio e a restauração são cada vez mais importantes.

### 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, corresponde 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, Sorães, Rasqueiras, são alguns exemplos. Contu-

do, os três mais importantes são 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

sobretudo no último quartel, alguns burgueses, mais intelectualizados, ligados a novos negócios ou a actividades culturais, vão assumir uma mudança da mentalidade social, recusando uma imitação da nobreza, o que virá a expressar-se, inclusivamente, pela procura de novos locais de veraneio.

---

A densidade populacional da Freguesia da Amadora cresceu de uma forma quase inacreditável, apresentando-se nos anos 70 como a maior freguesia da Europa

---

públicos, como foi o caso das carreiras de Omnibus em 1850, ou do Larmanjat em 1873 (ver tábua cronológica).

Na segunda metade do século XIX,

Alguns começam a procurar a Porcalhota e a Venteira, zonas que começavam a ser conhecidas pela qualidade do seu ar.



## A LINHA DE SINTRA E A 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. Pouco e pouco, muitas pessoas escolhem a região para se fixarem e, inclusivamente, investir. Em 1895, dois industriais, José dos Santos Mattos e António Correia, fundam aqui 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 funda aqui a “Empresa do Bairro Parque da Amadora”, que irá comercializar a água da Mina (que hoje serve de topónimo à zona). Tentará, ao mesmo tempo, urbanizar o terreno à maneira da cidade-jardim, seguindo aproximadamente as ideias de Ebenezer Howard, e 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 conheci-

## Amadora em datas

- 1631** – Construção da Ponte Filipina na antiga Estrada de Sintra (mandada fazer pelo Senado de Lisboa à custa do real do povo)
- 1759.07** – Criação do Concelho de Oeiras por Sebastião José de Carvalho e Melo, integrando a região da actual Amadora
- 1845** – Inauguração das carreiras de Omnibus, Lisboa-Sintra e Lisboa-Mafra
- 1850.10.29** – Construção do Chafariz da Porcalhota, sob um arco do Aqueduto das Águas Livres, junto à Azinhaga do Bosque
- 1873.07.02** – Inauguração da Linha de Sintra do Larmanjat
- 1878.07.28** – Fundação da Sociedade Filarmónica Recreio Artístico
- 1887.04.02** – Inauguração da Linha de Caminho de Ferro de Sintra
- 1892** – Fundação da Fábrica de Espartilhos Santos Mattos & C.<sup>a</sup>
- 1895** – Extinção do Concelho de Oeiras, sendo a região da actual Amadora integrada na Freguesia de Belas, Concelho de Sintra
- 1898** – Primeira fase da Casa Roque Gameiro
- 1898** – Restauração do Concelho de Oeiras, integrando a região actual da Amadora
- 1900** – Segunda Fase da Casa Roque Gameiro, da autoria de Raul Lino
- 1905.04.02** – Criação dos Bombeiros Voluntários da Porcalhota
- 1907.10.28** – Decreto de alteração de denominação de Porcalhota por Amadora
- 1908.02.01** – Alteração do nome da Estação do Caminho-de-ferro, de Porcalhota para Amadora
- 1909.04.04** – Primeira Festa da Árvore
- 1909.08.22** – Aprovação dos Estatutos da Liga dos Melhoramentos da Amadora
- 1911.03.01** – Inauguração do primeiro animatógrafo da Amadora
- 1911.04.30** – Inauguração da Avenida da República pelo Ministro do Fomento, Dr. Brito Camacho
- 1912.04.14** – Inauguração dos Recreios Desportivos da Amadora, construídos por José dos Santos Mattos e António Correia
- 1912.06.28** – Inauguração da Estação de Telégrafo-postal
- 1913.04.13** – Festa da Árvore e das Escolas
- 1913.04.13** – Inauguração da Gruta da Água da Mina, propriedade de António Cardoso Lopes, pelo Presidente da Republica Manuel de Arriaga
- 1913.04.13** – Inauguração do Bairro da Mina
- 1914.08.17** – Inauguração do Salão de Festas dos Recreios Desportivos,
- 1916.04.17** – Lei nº 513 de instituição da Freguesia da Amadora
- 1917.03.19** – Primeiro Festival Aéreo
- 1917.07.06** – Fundação da Cooperativa Utilidade Doméstica
- 1917.08.26** – Eleição da primeira Junta de Freguesia
- 1919.02** – Inauguração do Aeródromo do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República
- 1921.12.15** – Publicação do primeiro número do “A Venteira”, primeiro jornal da Amadora
- 1922** – Nas páginas do Jornal “A Venteira”, pela primeira vez há uma referência a um futuro Concelho da Amadora
- 1928.07.08** – I Certame Aéreo
- 1929** – Eduardo Jorge, o “Chora”, inaugura uma carreira de camionetas entre Benfica e a Amadora
- 1934.11.04** – Festival Aéreo de Homenagem a Plácido de Abreu
- 1936** – Construção do Ferroduto e actual Estrada Salvador Allende, que permite o desvio do trânsito da passagem de nível na Elias Garcia.
- 1937.06.24** – Decreto-lei nº 27 773 de elevação do lugar da Amadora a Vila
- 1937.06.24** – Inauguração do Jardim-Parque (actual Jardim Delfim Guimarães), pelo Presidente da República General Carmona
- 1938** – Extinção do Grupo de Esquadrilhas de Aviação República
- 1940.05.26** – Inauguração do Mercado da Amadora, junto à Estação
- 1942.01.26** – Fundação da Associação Académica da Amadora
- 1949** – Constituição do Grupo de Amigos da Amadora
- 1957.04.28** – Electrificação da Linha de Sintra
- 1958.07.11 e 12** – Inauguração da nova Igreja Paroquial
- 1958.10.25** – Primeiro número do Jornal “Notícias da Amadora”
- 1972** – Criação do Liceu Nacional da Amadora
- 1979.09.11** – Lei nº 45/79 de elevação da Freguesia da Amadora a Concelho
- 1979.09.17** – Lei 58/79 de elevação da Vila da Amadora a Cidade









*Locomotiva a vapor na linha de Sintra*

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 aquelas que lhes estavam reservadas na actividade agrícola, cada vez mais moribunda. Lisboa começa a sofrer uma cada vez maior pressão urbanística, e os novos urbanos tornam-se cada vez mais suburbanos. A linha de Sintra, e neste caso em especial a Amadora, recebe 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./km<sup>2</sup>, em 1940, 433, em 1950, 828, em 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. ■

## Para saber mais

**Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes (1906)** *Os Caminhos de Ferro em Portugal - 1856-1906 -*

Synopse, Lisboa, Imprensa Nacional

**CALLIXTO, Vasco (1987)** *Páginas da História da Amadora*, Amadora, Câmara Municipal

**COELHO, António dos Santos (1982)** *Subsídios para a História da Amadora*, Amadora, Câmara Municipal

**CRAVO, João Castela (1999)** *A Fachada na Arquitectura da Venteira*, GEHA, 2/3, pp.91-100

**CRAVO, João Castela (2005)** *Para Uma História Recente da Amadora*, *Amadoraeduca*, 11 (3), pp. 16-17

**LOPES, António Cardoso (1989)** *Apostamentos para a História da Amadora*, Amadora, Câmara Municipal

**LOUSADA, Maria Alexandra (2005)** *Espacialidade em Debate: Práticas Sociais e Representações em Lisboa nos Finais do Antigo Regime*, *Ler História*, 48, pp.33-46

**SIMÕES, A. Martinho (1982)** *O Concelho da Amadora*, Amadora, Câmara Municipal.