

HISTÓRIA DOS TRANSPORTES EM CASCAIS: DA TRACÇÃO ANIMAL AOS COMBOIO E AOS AUTOMÓVEIS

TEMÁTICA

A evolução dos meios de transporte

UNIDADE CURRICULAR

A vida quotidiana e a organização da comunidade

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento do concelho de Cascais está intimamente ligado ao investimento na melhoria das vias e meios de transporte. Foi, assim, após a reconstrução da estrada que ligava Cascais a Oeiras, em 1864, e da conclusão de uma outra até Sintra, no ano de 1868, que a vila se libertou de um longo período de crise que se iniciara aquando do terramoto de 1755 e se agudizara com o encerramento dos conventos e a retirada do Regimento de Infantaria.

Desde então Cascais passou a beneficiar da deslocação sazonal da Família Real, da Corte e dos seus seguidores, assistindo, em função da praia, a uma profunda renovação urbanística, que a inauguração do ramal ferroviário entre Cascais e Pedrouços, em 1889, aceleraria. A partir de 1940, quando o Estoril era já um destino reconhecido a nível internacional, a Estrada Marginal fortaleceu esta tendência, pelo que os veículos automóveis colaboraram de forma ativa na urbanização do interior do concelho.

DESCRIÇÃO

Em novembro de 1849 os 186 carros registados no concelho destinavam-se sobretudo ao apoio às atividades económicas. Todavia, paulatinamente surgiram outros tipos de viaturas, para efeitos de lazer, entre as quais se destacou o omnibus, carruagem de que podia transportar até quinze pessoas, puxada por duas parelhas de muares com cocheiro sentado no tejadilho. À Companhia de Carruagens Omnibus se ficaria, assim, a dever a ligação de Lisboa a Cascais a partir de 1863, pelo que no *Novíssimo Guia do Viajante em Lisboa*, editado nesse mesmo ano, se anotaria que «é certa só de verão: no inverno continua somente até Oeiras»...

Na sequência da assunção de Cascais enquanto praia da moda, a vila pareceu tornar-se merecedora de uma ligação ferroviária até à capital, como o denunciou Pedro Barruncho, ao afirmar, em 1873, que «já não bastam as velhas estradas: Cascais adquiriu jus ao caminho-de-ferro». Tal intento ressentiu-se, contudo, da inércia da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que em 1872 obtivera o privilégio de construção

de uma via semelhante entre a ponte de Algés e Cascais. Desta forma o projeto só se materializaria após a suspensão da concessão, por iniciativa da Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, que a 11 de abril de 1887 recebeu permissão para «explorar a linha férrea direta, que, concluídas as obras da 1.^a secção dos melhoramentos do porto de Lisboa, constituirá a ligação marginal das duas estações atuais de Lisboa denominadas do Cais dos Soldados e de Alcântara, e para construir e explorar a continuação dessa linha por Belém até Cascais, o conjunto das quais forma um ramal da linha férrea de leste».



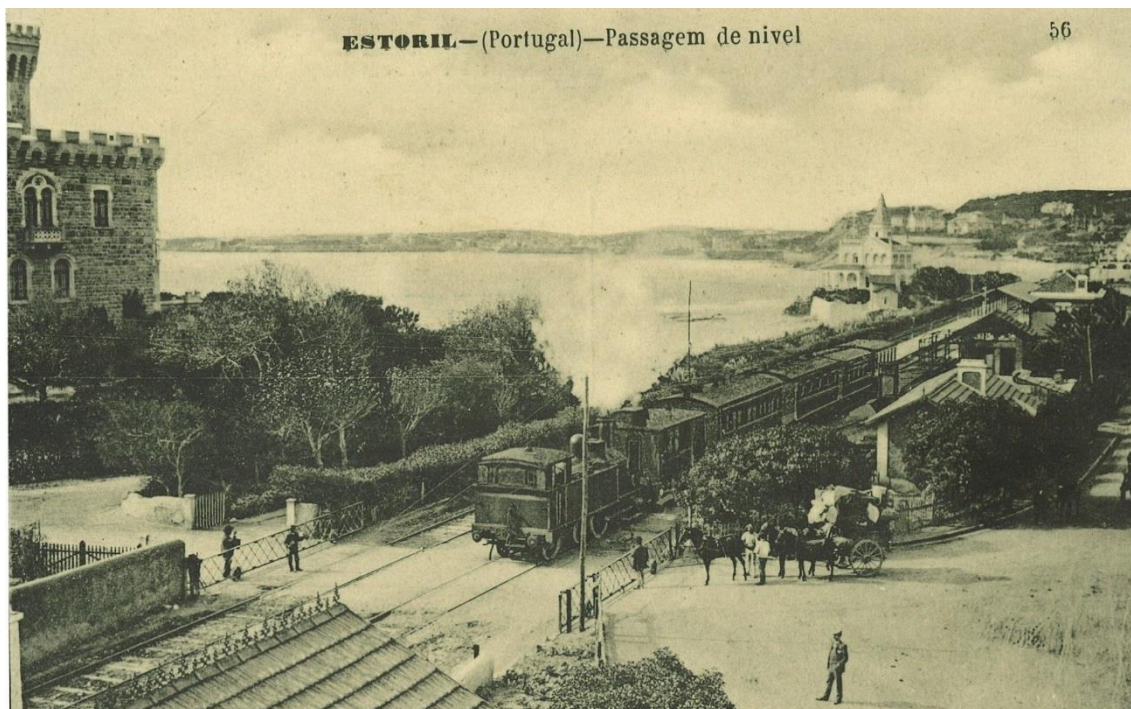
Comboio na estação do Monte Estoril, c. 1900
Veja [imagem](#) no Flickr

Por portaria de 12 de setembro de 1887 foi aprovado o projeto da secção do ramal compreendido entre Belém e Cascais, com algumas condições que atestam a relevância do fenómeno da vilegiatura para a sua execução, estabelecendo-se, assim, que «em frente ao extinto convento do Estoril a parte restante do atual terraço fique [...] livre para o público, [...] dando-se cómoda e segura passagem [...] para serviço da praia» ou a construção das «passagens de nível e as superiores e inferiores que forem julgadas necessárias nos diferentes pontos da linha férrea e especialmente para serviço das praias de banhos». Deste modo, a 12 de abril de 1888 fixou-se o plano definitivo de construção do *Ramal do Cais dos Soldados a Cascais*, a que se seguiram expropriações que afetaram, por exemplo, a propriedade dos duques de Palmela, que, situada nos metros finais da linha, à entrada de Cascais, foi dividida e privada de acesso direto ao seu parque. Tornou-se, ainda, necessário obter permissão do Exército

para a demolição de algumas fortificações marítimas, como o baluarte de S. Roque, no Estoril.

Com exceção da zona do aterro, entre Pedrouços e o Cais do Sodré, as obras decorreram rapidamente, pelo que uma vez concluídas as experiências de funcionamento a 30 de setembro de 1889 decorreria a ansiada inauguração da linha a partir de Pedrouços, acerca da qual o *Diário de Notícias* registou: «Realizou-se ontem pelas 4 horas da tarde a inauguração deste novo caminho-de-ferro, que conta 19 quilómetros de extensão e 11 estações. O serviço de comboios é provisório e limitado. Durará até 30 de novembro. Em dezembro próximo espera-se que [...] esteja ligado à estação de Alcântara, para que os trabalhos em execução entre o caneiro de Alcântara e Pedrouços avancem rapidamente».

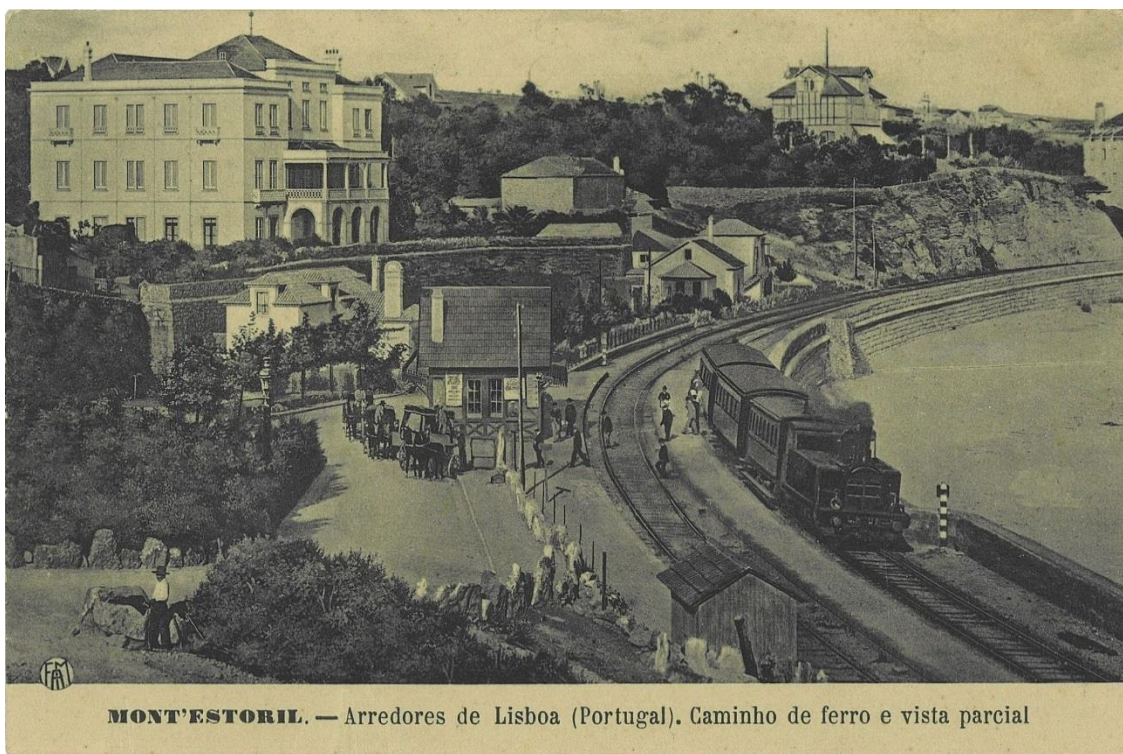
De Pedrouços – *terminus* forçado da linha, onde se construiu uma ponte-cais para serviço dos vapores da Empresa Lisbonense, que asseguravam a ligação da estação com o Cais do Sodré – o comboio circulava em via dupla até Algés, Dafundo e Cruz Quebrada. Seguia, depois, para Caxias e Paço de Arcos, passando pelo viaduto sobre a Ribeira da Lage até à vila de Oeiras. Alcançava, em seguida, o apeadeiro de Carcavelos, a que se sucediam o de Parede-Galiza e o do Estoril, prosseguindo, depois, até Cascais, junto ao mar, numa linha apoiada em sólidos muros de suporte. Atravessava, então, a estrada junto à propriedade dos Duques de Palmela, desembocando na estação de Cascais, perto das ruínas da Igreja da Ressurreição, já desaparecidas.



Comboio a vapor junto à passagem de nível do Estoril, c. 1900
Veja a [imagem](#) no Flickr

A viagem fazia-se em cinquenta minutos, vinte dos quais consumidos em paragens, podendo cada comboio transportar 150 passageiros de 2.^a classe e 400 de 3.^a. O transporte entre estações de Pedrouços a Oeiras ou de Oeiras a Cascais custava 70 ou 50 réis, consoante se viajasse em 2.^a ou 3.^a classe.

Os edifícios das estações eram elegantes, de tipos variados e conjugavam tijolo e cantaria, de forma a harmonizar as fachadas com a arquitetura de veraneio das localidades servidas pela linha, que continuou a crescer. A 6 de dezembro de 1890 avançou até Alcântara-Mar, estação que veio a ser ligada à de Alcântara-Terra, no dia 10 de agosto de 1891. Por fim, a 4 de setembro de 1895, alcançou o Cais do Sodré, totalizando vinte e seis quilómetros. Paralelamente, a via dupla estendeu-se por todo o ramal: entre Caxias e o Estoril, a 1 de outubro de 1890; Estoril e Cascais, a 21 de maio de 1892; Pedrouços e Belém, a 25 de junho de 1896; Belém e Alcântara-Mar, a 28 de julho de 1896; e Alcântara-Mar e o Cais do Sodré, a 4 de julho de 1897.



Apeadeiro do Monte Estoril, c. 1900
Veja a [imagem](#) no Flickr

O enorme crescimento das áreas circundantes ao caminho-de-ferro foi atestado pela construção de novas estações. Desta forma, em 1893 recolhemos notícias da edificação de um apeadeiro em S. João do Estoril, que viria a ser concretizado no ano seguinte e melhorado em 1898. Seguiu-se o do Monte Estoril, ao estabelecer-se que «a partir do dia 1 de Julho [de 1894], todos os comboios da linha de Cascais terão a

paragem de um minuto no apeadeiro do Monte Estoril». Por volta de 1912 seria, ainda, inaugurado o apeadeiro de Cai-Água, futuro S. Pedro do Estoril.

A construção da linha de Cascais permitiu uma gigantesca redução do tempo de duração da viagem entre a vila e Lisboa. Na verdade, os passageiros, que até aí não conseguiam percorrer em cada hora mais do que 9,5 quilómetros, passaram a poder deslocar-se a cerca de 40 quilómetros horários. Após a sua inauguração assistiu-se, assim, ao progressivo desaparecimento dos antigos meios de transporte, assumindo-se o comboio enquanto um poderoso instrumento de desenvolvimento, que acentuou, pelas suas características, a cisão entre o interior e o litoral concelhios.

A 15 de agosto de 1926, a tração elétrica chegou à linha de Cascais, que foi a primeira da Península Ibérica a dispor desta mais-valia, num período em que o concelho se impunha como estância turística de renome internacional, como o atesta a transformação do Estoril no *terminus* do Sud Express, que ligava Lisboa a Paris, em 1930. O êxito da eletrificação conduziria, mesmo, ao batismo da região como *A Linha*, num período em que se assistiu à afirmação do transporte automóvel de passageiros e de mercadorias.

Em 1935, ao definirem-se as circunscrições da região que, abrangendo parte dos concelhos de Lisboa, Oeiras e Cascais, se passou a apelidar oficialmente de Costa do Sol, regulou-se, também, a sua urbanização, de acordo com um Plano aprovado pelo Governo, sob a supervisão do Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol. O projeto foi coordenado por Alfred Agache até ao final do primeiro mandato de Duarte Pacheco enquanto Ministro das Obras Públicas e Comunicações, em 1936, apenas voltando a ganhar novo alento por ocasião do regresso deste estadista ao ministério, dois anos depois, quando encarregou da sua revisão Etienne de Gröer, que já se encontrava incumbido do Plano Diretor de Urbanização de Lisboa e do Plano da Vila de Sintra.

Enquanto Agache determinara a conceção de um projeto integrado à escala regional, marcado, como definido, por uma via panorâmica de fruição ao longo do litoral – a Estrada Marginal – mas também por uma Autoestrada, paralela à costa, num traçado interior, de Gröer focar-se-ia, sobretudo, na malha fina dos aglomerados urbanos. A nova via transformar-se-ia, desta forma, em eixo fundamental do concelho, que, confirmando a sua expansão ao longo do litoral, lhe permitiu, depois, tomar o interior.



Estrada Marginal, na Parede, c. 1950

Veja a [imagem](#) no Flickr

A 11 de outubro de 1964, no ano em que Cascais celebrou o 600º aniversário da sua elevação à categoria de vila, proceder-se-ia à inauguração do Aeródromo da Costa do Sol – Conde de Monte Real, hoje conhecido por Aeródromo Municipal de Cascais, ficando o concelho apto a receber aviões. Não obstante, este seria sobretudo o período de afirmação do transporte automóvel, mercê da velocíssima urbanização do concelho, em que multiplicaram urbanizações com prédios de vários andares, que muito beneficiaram do apoio de carreiras regulares de autocarros que partiam das estações ferroviárias.

Seguiu-se a difusão das viaturas particulares, sobretudo dos automóveis, que ainda hoje constituem o meio de transporte mais utilizado no concelho, em parte devido à conclusão, no ano de 1991, da Autoestrada que liga Cascais a Lisboa, acesso privilegiado à capital.

OBJETIVOS DE APRENDIZAGEM

Identificar os transportes utilizados em Cascais ao longo dos séculos.
Compreender a importância dos transportes para a evolução do concelho.

RECURSOS

Álbum [História dos transportes em Cascais](#) de *Cascais em Imagens* (Flickr)

FICHA DE EXPLORAÇÃO

1. Indica as datas em que foram inauguradas as seguintes infraestruturas:

Ramal Ferroviário Cascais – Pedrouços: _____

Estrada Marginal: _____

Aeródromo Municipal de Cascais: _____

2. A ficha de conteúdos anota que a Costa do Sol é também conhecida como “A Linha”.
Explica a razão desta designação:

PARA SABER MAIS

CAPITÃO, Maria Amélia da Mota - *Subsídios para a história dos transportes terrestres em Lisboa no século XIX*. Lisboa: Câmara Municipal, 1974. 224, [3] p., [20] p. fot. Consulte [aqui](#) a disponibilidade da obra nas Bibliotecas Municipais de Cascais

GUEDES, Lívio da Costa - O ramal para Cascais da linha férrea Lisboa-Badajoz. In *Arquivo de Cascais: Boletim Cultural do Município*. Cascais: Câmara Municipal. ISSN 0871-7834. N.º 6 (1987) p. 103-131
Consulte [aqui](#) a cópia pública da obra nas Bibliotecas Municipais de Cascais

HENRIQUES, João Miguel - *Da Riviera portuguesa à Costa do Sol: fundação, desenvolvimento e afirmação de uma estância turística: Cascais, 1850-1930*. Lisboa: Colibri; Cascais: Câmara Municipal, 2011. 316, [1] p. ISBN 978-989-689-072-8
Consulte [aqui](#) a disponibilidade da obra nas Bibliotecas Municipais de Cascais

JORNADAS EUROPEIAS DO PATRIMÓNIO, Oeiras, 2008 - *O plano de urbanização da Costa do Sol: uma visão inovadora para o território*. Coord. Margarida Pereira. Oeiras: Câmara Municipal, 2009. 121, [1] p. ISBN 978-972-608-204-0
Consulte [aqui](#) a disponibilidade da obra nas Bibliotecas Municipais de Cascais

PAULINO, Joana Vieira - A linha de Cascais: construção e modernização: reflexos no turismo e no processo de suburbanização da cidade de Lisboa. Cascais, [201-?]. 230 p. ISBN 978-972-637-277-6

Consulte [aqui](#) a cópia pública da obra nas Bibliotecas Municipais de Cascais

VIEIRA, António Lopes - Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda: Assoc. Port. de História Económica e Social, imp. 1982. [4], 222, [5] p.

Consulte [aqui](#) a disponibilidade da obra nas Bibliotecas Municipais de Cascais