

## A Construção da Estrada Marginal – 1940

# Quando o progresso se une à tradição

O ano de 1937 foi fulcral no panorama das obras públicas do Concelho de Cascais. Com a promulgação do Decreto n.º 27 704, fica instituída a Zona de Turismo de Cascais, conhecida como Costa do Sol, e inicia-se o projecto de construção da novíssima Estrada Marginal. A paisagem muda radicalmente, mas o traçado da nova via articula-se com as existências tradicionais do Concelho de Cascais. Outros tempos!...



*O Monte Estoril no final do séc. XIX. Antes da construção da Estrada Marginal.*

A Estrada Marginal que, prolongando a Avenida da Índia até ao interior da Vila de Cascais, alterou o panorama turístico da Costa do Sol, custou perto de 40 000 contos e ficou a dever-se ao espírito esclarecido do Engenheiro Duarte Pacheco e à superintendência do abalizado Engenheiro Paulo Serpa Pinto Marques.

De acordo com o parecer emitido pelo Ministério das Obras Públicas de então, a novíssima estrada devia complementar os novos acessos através da auto-estrada que nessa altura se começou a construir, oferecendo os melhores “preceitos técnicos de construção e de conservação”, bem como os mais modernos fundamentos de uma fruição estética e paisagística que suportasse o desenvolvimento turístico da região. Pretendia-se, com a construção bem planeada da Estrada Marginal, oferecer aos viajantes os melhores panoramas da Costa do Sol, com curvas e rectas

que “foram estudadas para promover um efeito cenográfico que a torne encantadora, concorrendo para o incremento e expansão da fama da Costa do Sol”.

De facto, a construção da Estrada Marginal veio alterar por completo os contornos urbanos dos actuais Concelhos de Cascais e Oeiras. Para além de facilitar o acesso automóvel relativamente a Lisboa, abrindo assim as portas para um incremento urbanizador que se consubstancializa no PUCS – Plano de Urbanização da Costa do Sol (que esteve em vigor até 1997!) o novo arruamento foi planeado e construído com um efectivo leque de preocupações patrimoniais.

A filosofia do projecto original, no qual teve interferência directa o próprio Ministro das Obras Públicas, era a de renovar totalmente a paisagem turística da zona a ocidente de Lisboa sem, no entanto, descurar a conservação do aspecto das

partes urbanas antigas da Vila de Cascais e de outras partes do Concelho.

Como se pode ler na grande maioria das obras de referência da propaganda daquela época, Duarte Pacheco pretendia melhorá-lo e embelezar sem arrasar e destruir, “porque são exactamente as feições simples do casario, das vielas, becos, etc., e das grandes edificações antiquadas, que causam no espírito dos turistas impressões agradáveis, por estarem fartos de ver nos seus países artísticos edifícios, grandes boulevards e praças, etc.”

A Estrada Marginal dos anos 40 possui assim uma dupla polaridade urbana: a componente de gestão de tráfego, que assim encontra uma forma agradável e rápida de aceder ao Concelho de Cascais; e uma componente turística, que se fundamenta na necessidade de recriar um ambiente de excepção através da conjugação da modernidade construtiva com os aspectos mais tradicionais do património histórico e arquitectónico existente na região.



*A Estrada Marginal em Cascais na data da inauguração.*

Comissão de Propaganda de Cascais



A Estrada Marginal na Vila de Cascais na data da inauguração.



Cascais Um Século de Turismo

A Estrada Marginal em Cascais na data da inauguração.



Cascais de Sempre C.M.C.

A Estrada Marginal na actualidade.

O próprio perfil do novo arruamento, com os seus 20 quilómetros de comprimento, e com uma faixa de rodagem betuminosa com cerca de 12 metros de largura, complementada com passeios laterais empedrados com dois metros, dá-lhe um aspecto de grande imponência, que contrasta com os envelhecidos traçados das antigas estradas de traça real que proliferam em toda a envolvente de Lisboa.

As principais consequências da construção da Estrada Marginal são bem visíveis nos muitos documentos emitidos pelo Ministério das Obras Públicas. Antevendo a radical alteração da face urbana dos concelhos que a atravessa, Duarte Pacheco advoga a criação simultânea de uma alternativa rodoviária através da nova auto-estrada do Estoril, que ainda construiu no troço que ia desde a zona das Amoreiras até ao Estádio Nacional, na Cruz Quebrada, bem como a aprovação do referido PUCS. Entendia ele que, com os novos acessos, se assistiria a um aumento substancial da área urbanizada e que, por isso, eram necessárias



A Estrada Marginal em 1943.




O Estoril antes da Marginal: O enterro do General Sanjurjo em 1936.

medidas que garantissem a harmonia do conjunto e o equilíbrio urbano no espaço envolvente.

Longe de se aperceber da longevidade

dos seus actos, Duarte Pacheco faleceu prematuramente com o seu projecto semiconstruído. À inauguração da Estrada Marginal, em 1940, já não se juntou a inauguração da nova auto-estrada; e aos avanços da urbanização, o PUCS não conseguiu dar uma resposta consequente.

Ao oferecer a Cascais as condições que lhe permitiram vir a usufruir de uma posição de grande privilégio no panorama turístico nacional, a inauguração da Estrada Marginal trouxe consigo a urbanização maciça, a destruição do património, e uma mole de população totalmente desprovida de laços efectivos com o seu espaço de habitação.

Actualmente, com os seus congestionamentos constantes e o seu perfil pensado para serenos passeios de fim-de-tarde, a Marginal transformou-se numa espécie de via longitudinal onde imperam os acidentes, e onde a paisagem se tem vindo a “betonizar” paulatinamente... 

Guilherme Cardoso – Cascais Passado a Preto e Branco

Guilherme Cardoso – Estoril Passado a Preto e Branco

**JOÃO ANÍBAL HENRIQUES,**  
Departamento de Património  
da Fundação Cascais.