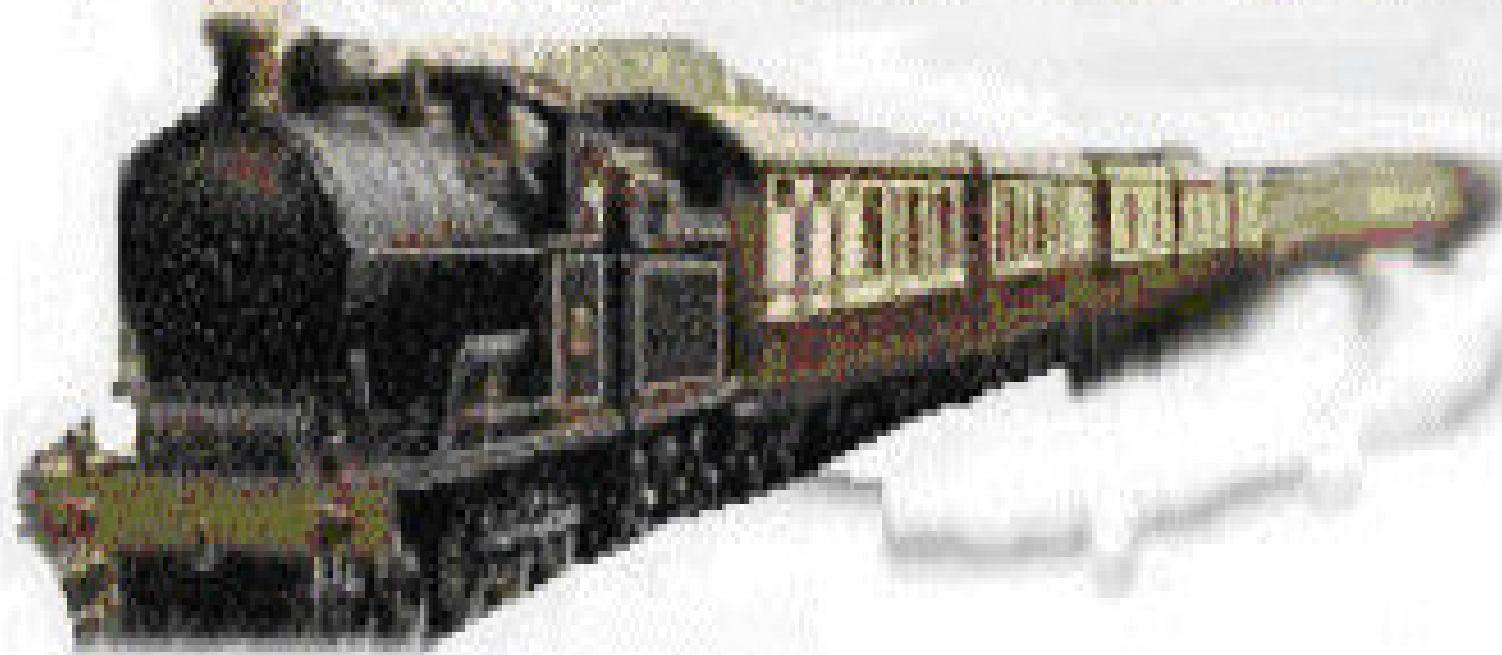


LINHA DE CASCAIS



VIAGEM ILUSTRADA AO PASSADO

"Em cada estação havia um chefe....

Além da farda do ofício, para despacho do comboio ele usava duas bandeirolas e duas lanternas, uma vermelha e outra verde, que muito intrigavam as crianças. Mas o seu adorno principal era uma enorme campainha de cabo, uma campainha do tamanho de um sino pequeno, que empregava com ares de comando."

- Quem diariamente, com olhar distraído, faz o percurso entre Cais do Sodré e Cascais, dificilmente imaginará o pitoresco e emoção de uma viagem, neste trajecto, feita pelos nossos avós, no século passado.

- "A viagem era morosa, poeirenta, fatigante, sacudida de solavancos. Vestia-se às vezes um guarda-pó para ir a Cascais. Uma poeira grossa, encarvoadada, entrava pelas janelas do comboio e metia-se sem pedir licença, nos olhos de cada um mas não alterava a alegria do passeio, nem a beleza da paisagem marítima, nem o encanto da serra de Sintra a coroar o horizonte terrestre".

A Linha, que então era apelidada de ramal, começou por ter o seu início em Pedrouços e não no Cais do Sodré, como viria a acontecer anos mais tarde.



119. Lisboa-Estação do CP-de Ferro do Cais do Sodré

Cais do Sodré



Pedrouços

Vindo do lado da Baixa, o alfacinha tomava um dos vapores da empresa Lisbonense e rumava a Pedrouços, para aí fazer transbordo e seguir viagem em direcção a Cascais. A viagem de omnibus ou de "americano" além de morosa não era muito agradável, pois a estrada municipal que ligava Lisboa aos arredores, para além do Aterro (Santos), era poeirenta e esburacada, sendo o caneiro de Alcântara, mais um obstáculo para quem o quisesse fazer por via terrestre.



LISBOA. — (Portugal). Nova Estação dos vapores Lisbonenses. — C. do Sodré.
Estação Vap. Lisbonenses



Americano no C. do Sodré

Iniciada a viagem, de costas voltadas para a Torre de Belém e para o Mosteiro dos Jerónimos, o comboio atravessava a Ribeira de Algés e parava nesta estação, que estrategicamente se situava na confluência da estrada de Carnaxide com a estrada Real.



Estação de Algés



Recta de Algés

Algés era então uma pequena aldeia, dos arredores de Lisboa cujo núcleo de casario se situava na sua parte alta.

Seguia então o comboio, em linha recta para o Dafundo, que tinha apenas um apeadeiro que se situava junto ao aquário Vasco da Gama.

Cruz Quebrada, a próxima estação, está situada na margem direita da Ribeira do Jamor, tal como hoje, junto à pequena praia de banhos.



Estação da Cruz Quebrada



Gibalta

A linha segue depois junto ao sopé das colinas da Boa Viagem e da Gibalta, em terrenos conquistados ao rio. Os mais velhos quando aqui passam, ainda recordam o desabamento de terras, que em Agosto de 1958, provocou a morte a muitos passageiros que seguiam nessa altura no comboio.



Estação de Caxias



Estação de Paço d'Arcos

Caxias, a próxima paragem, fica virada para o forte de S. Bruno. Aqui terminava a via dupla e a linha afasta-se um pouco do rio.

Dirigia-se depois a Paço d'Arcos, com a sua elegante praia de banhos. Passava por enormes pedreiras em Santo Amaro, que ainda não tinha estação e atravessava a Ribeira da Laje, pela maior ponte da linha, alcançando Oeiras.



Ponte de Oeiras



Estação de Oeiras

Carcavelos está à vista, e por entre pinheiros e vinhas (que davam o famoso Carcavelos) a linha continua dirigindo-se à Parede, cuja praia era, e ainda é, considerada como uma bênção da natureza para quem tem problemas de ossos, atravessando-a pelo meio da povoação. Passa-se a Baforeira e a linha flecte um pouco para o interior. Atinge-se os Estoris.



Estação de Carcavelos



Estação da Parede

No traçado original, apenas S. João do Estoril tinha estação de comboio. Só posteriormente foram construídas, além da do Estoril propriamente dita, a de S. Pedro e a do Monte.

S. Pedro do Estoril, que ainda nos anos vinte se chamava de Cai-Água, teve a sua estação de caminho de ferro graças aos esforços de Nunes dos Santos, proprietário dos antigos Armazéns do Chiado, que ali tinha comprado uns terrenos e que ofereceu o espaço e o dinheiro necessários para a construção de um apeadeiro, certamente tendo em conta, a valorização dos terrenos de que era proprietário.



Estação do Estoril



Muralha do Monte Estoril

No troço entre os Estoris e Cascais, a linha volta a aproximar-se do Oceano, tendo também por companhia, o verde dos pinheiros do Estoril e o escarpado das terras do Monte. Cascais, vila piscatória, com os seus palacetes é o fim da viagem e da Linha.



Estação de Cascais (interior)



Estação de Cascais (exterior)

Inaugurada a 30 de Setembro de 1889 e electrificada em 1926, a exploração de linha, começou com 18 carruagens de 1ª classe, igual número de 2ª classe, e, 30 de 3ª classe, custando a viagem entre os dois extremos, 480 réis 240 e 150 réis, respectivamente.

No primeiro ano, foram vendidos 615 592 bilhetes, sendo 14339 de 1ª classe, 285 564 de 2ª e, 315 689 de 3ª classe.

No período compreendido entre 1918 e 1976, a linha foi explorada pela Sociedade Estoril.

O traçado da linha, durante a sua centenária existência foi apenas modificado em pequenos troços com vista a encurtar distâncias a suprimir passagens de nível, ou ainda a aproximá-la do Tejo e do Atlântico.

Imagens de Postais comerciais e de postais editados pela CP por ocasião do centenário de Linha de Cascais, da minha colecção particular.

Parágrafos em itálico da autoria de Branca Gota Colaço e Maria Archer (in *Memórias da Linha de Cascais*).