



2018 – V.10 N. 3

## **A Linha de Cascais: Inovação Turística e Ferroviária Portuguesa**

### **Cascais Coastline: Portuguese Tourist and Railway Innovation**

**JOANA VIEIRA PAULINO<sup>1</sup>**

**DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v10i3p501>**

#### **RESUMO<sup>2</sup>**

Este estudo pretende demonstrar o carácter inovador e modernizador da linha costeira portuguesa, que vai do centro de Lisboa à Cascais. Neste contexto, os conceitos de <inovação> e <modernização> estão associados a duas iniciativas, lideradas pelo empresário Fausto Cardoso de Figueiredo [1880-1950] e desenvolvidas durante o início do século XX: o luxuoso Parque Estoril e a eletrificação da Linha de Cascais [1926]. O objetivo é duplo. Por um lado, revelar a ideologia subjacente ao Parque Estoril e a construção deste *resort* de cariz internacional que, durante a II Guerra Mundial [1939-1945], acolheu monarcas exilados e espiões. Por outro lado, analisar a modernização do caminho-de-ferro de Cascais, pioneiro em Portugal na transição da tração a vapor para a eletricidade. A linha costeira de Cascais é, assim, um exemplo claro da relação simbiótica entre o turismo e as vias-férreas, aliado à visão progressista, maleabilidade e influência do empresário Fausto de Figueiredo na sociedade do seu tempo.

#### **PALAVRAS-CHAVE**

Turismo. História do Turismo. Linha de Cascais. Fausto de Figueiredo. Cascais, Portugal.

#### **ABSTRACT**

This study aims to show the innovative and modernising character of the Portuguese coastline that goes from the centre of Lisbon to Cascais. In this context, the concepts of <innovation> and <modernisation> are related to two initiatives, led by the businessman Fausto Cardoso de Figueiredo [1880-1950] and developed during the beginning of the 20<sup>th</sup> century: the Parque

---

<sup>1</sup> **Joana Vieira Paulino** – Mestre. Investigadora no Instituto de História Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal. Currículo: <https://fcsn-unl.academia.edu/JoanaPaulino>. E-mail: joana\_paulino40@hotmail.com

<sup>2</sup> Recebido 14 FEV 2017; Avaliado: MAR-ABR; Revisões: MAI-JUN; SET-NOV; Aceite: 2 JAN 2018

Estoril resort and the electrification of Cascais railway [1926]. There is a double goal. On one hand, we want to show the ideology behind Parque Estoril and the construction of this international resort that, during the Second World War [1939-1945], welcomed exiled monarchs and spies. On the other hand, we want to analyse the Cascais railway modernisation - the change from the steam power to the electricity one - which was pioneer within the Portuguese context. Cascais Coastline is a clear example of the symbiotic relationship between tourism and railways. It was clearly understood by the progressive vision, malleability and influence of the businessman Fausto de Figueiredo.

## KEYWORDS

Tourism. Tourism History. Cascais Coastline. Fausto de Figueiredo. Cascais. Portugal.

## INTRODUÇÃO

Ao longo do século XIX, a linha marginal que liga Lisboa à Cascais viu a sua atratividade crescer, com particular destaque para a vila de Cascais, espaço eleito para repouso e banhos de mar, evasão ao ‘turbilhão’ da capital e ao seu calor durante o Verão. Cascais passou, assim, a integrar “um dos vértices do triângulo do lazer delineado pelos monarcas” (Henriques, 2004, p. 121), conjuntamente com Lisboa e Sintra. Foi a partir de 1870, quando a rainha D. Maria Pia (1847-1911) passou a sua primeira estadia em Cascais, que a posição desta vila se tornou determinante, em prol do crescente gosto pela vilegiatura marítima (Ribeiro, 2002, p. 24). D. Luís I [1838-1889] fez da Cidadela de Cascais a sua residência, entre meados de Setembro e Novembro. A partir de então, Cascais passou a constituir a “primeira estância de turismo do País” (Andrade, 1969, p. 183). A importância turística da vila não mais cessou. A presença da família real atraiu a corte e a aristocracia, que pontuaram a costa com *chalets*. Paralelamente a esta construção residencial, foram edificados hotéis e espaços termais. Desde o século XVIII, eram conhecidos os poderes curativos das águas da linha. Assim, começou por se desenvolver nesta costa o turismo medicinal e, mais tarde, de lazer, o qual teve o seu auge com o Parque Estoril.

Este trabalho pretende analisar o carácter inovador e modernizador da faixa costeira entre Lisboa e Cascais, no principiar do século XX, à luz do seu desenvolvimento turístico, tendo como estudo de caso o Parque Estoril. Este *resort* é indissociável de outro marco que lhe foi contemporâneo, a eletrificação da Linha do Cascais, a primeira no País a abandonar a tração a vapor, com um avanço de 30 anos face à seguinte [a Linha de Sintra]. Ambos os projetos foram impulsionados pela visão progressista do empresário da oligarquia portuguesa Fausto Cardoso de Figueiredo [1880-1950]. Importa, assim, remeter para os ideais e projeto de construção do Parque Estoril e, ainda, para a forma como Figueiredo se movimentou em prol da eletrificação do caminho-de-ferro rumo a Cascais.

## FAUSTO CARDOSO DE FIGUEIREDO

Fausto Cardoso de Figueiredo [Figura 1] nasceu em 1880, na freguesia do Baraçal, concelho de Celorico da Beira, distrito da Guarda. Com apenas onze anos, fugiu de casa, apanhando um comboio rumo a Lisboa. Na capital, fez recados para uma farmácia enquanto, durante a noite,

tirou o curso de farmacêutico na Escola de Lisboa, terminado em 1900, profissão à qual se dedicou durante alguns anos na Farmácia Alberto Veiga (Carvalho, 2012, p. 38; Cruz, 2004, p. 629; Henriques, 2008, p. 223).



**Figura 1. Fausto Cardoso de Figueiredo [1880-1950]**  
Fonte: [http://geneall.net/images/names/pes\\_28314.jpg](http://geneall.net/images/names/pes_28314.jpg)

A fase inicial da sua vida é, grosso modo, desconhecida. Sabe-se que apoiou João Franco, ingressando no Partido Regenerador Liberal. Não obstante, a sua ascensão social não se ficou a dever à participação política, mas sim ao seu mentor, José Ferreira do Amaral [1842-1915], rico proprietário de São Tomé e Príncipe, que tinha um escritório no mesmo edifício onde Fausto de Figueiredo trabalhava. Foi por via deste que o empresário ingressou na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses da qual, em 1918, era vice-presidente do Conselho de Administração. A relação entre ambos consolidou-se pelo casamento com a filha de José Ferreira do Amaral, Clotilde Hermenegilda Ferreira do Amaral, em 1910. A partir desta data, o casal passou a residir no Monte Estoril, próximo da Quinta do Viana. A escolha por este espaço ficou-se a dever à frágil saúde da esposa e ao poder curativo reconhecido das águas da região. A Quinta do Viana vir-se-ia a tornar, poucos anos mais tarde, no epicentro do projeto turístico de Fausto de Figueiredo (Carvalho, 2012, p. 40; Henriques, 2008, p. 223).

Certamente, aquando da implantação da I República, em 1910, Figueiredo já teria alguma preponderância na região de Cascais. Assim se justifica que, entre 1911-1913, tenha sido vice-presidente e presidente desta Câmara Municipal, tornando maioritário o Partido Republicano Português, o qual apoiava. Apesar de se ter demitido deste cargo no final de 1913, o empresário compreendeu a importância de permanecer vinculado ao poder local, ingressando na sua Comissão Executiva e ficando encarregue das secções de expediente, polícia, iluminação, instrução e saneamento. O facto de não se ter afastado do panorama político de Cascais leva-nos a crer que pretendia uma maior ou facilitada aceitação dos seus dois projetos de vida, o Parque Estoril e a eletrificação da Linha de Cascais, apresentados à Câmara dos Deputados em 1914 (Henriques, 2008, pp. 197 e 224).

Após o vínculo ao poder político local, Fausto de Figueiredo transitou para o contexto nacional, enquanto membro da Câmara dos Deputados (1921-1924). Contudo, em 1911 o deputado Correia Gomes já o havia aliciado a ingressar nesta Câmara. Por que não o terá feito então? Possivelmente, na década de 1910, o tinha empresário entre mãos a prossecução dos seus dois grandes projetos, que canalizavam a sua total atenção. Sabe-se, ainda, que Fausto de Figueiredo estava rodeado por uma rede de pessoas influentes, que apoiavam os seus empreendimentos e os defendiam governamentalmente. Neste sentido, o seu bom andamento dar-lhe-ia uma maior visibilidade e legitimidade de ingresso no meio político nacional (Paulino, 2015, p. 101).

Não obstante esta última questão, na Câmara dos Deputados, Fausto de Figueiredo foi um deputado independente, não vinculado ao Partido Republicano Português, embora o apoiasse: *“não pertença a nenhum partido, não tenho que dar satisfações dos meus atos senão a mim próprio [...]”*<sup>3</sup>. A sua saída desta Câmara, em 1924, não foi pacífica e mereceu a contestação de outros deputados. O motivo ficou explícito no discurso de um deles: *“O Sr. Fausto de Figueiredo, efetivamente, não conseguia realizar grande parte dos seus propósitos; mas as circunstâncias nem sempre permitem que os homens públicos consigam realizar as suas aspirações; e daí dizer-se que a obra desses homens não seja útil vai uma grande distância”*<sup>4</sup>.

Não há fontes que permitam avaliar o posicionamento de Figueiredo na transição da I República para o Estado Novo ou, sequer, se teve uma participação direta. Sabe-se, no entanto, que se adaptou ao novo regime, tal como o tinha feito na transição da Monarquia para a República. Efetivamente, o que estava em causa, mais do que partidarismos políticos, era o bom desenvolvimento dos seus interesses empresariais. Neste sentido, moldou-se ao novo regime ditatorial e ocupou o cargo de procurador da Câmara Corporativa nas secções de Turismo e Transportes. Destaque-se, ainda, o papel de vogal na organização do I Congresso Nacional de Turismo (1936)<sup>5</sup>. De facto, estes eram setores nos quais, à data, já se destacava pelos projetos empreendidos. Fausto de Figueiredo faleceu a 6 de Abril de 1950, no Estoril, local que muitos consideram o seu reino. *“O Estoril criou-o e nele foi capaz de realiza uma Obra”*<sup>6</sup>.

## INOVAÇÃO TURÍSTICA

**Os primórdios dos Estoris** - No Estoril, destacavam-se três fontes cujo poder curativo das suas águas era amplamente conhecido: a Poça, Santo António do Estoril e o Monte Estoril. A importância dos banhos da Poça remonta a D. José I [1714-1777], que aí curou as chagas de que padecia nos membros inferiores. Estas águas eram exploradas pela Misericórdia de

---

<sup>3</sup> Diário da Câmara dos Deputados, Legislatura 1, Sessão 1, 12 de Fevereiro de 1824, p. 16; Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 1940-42, p. 306.

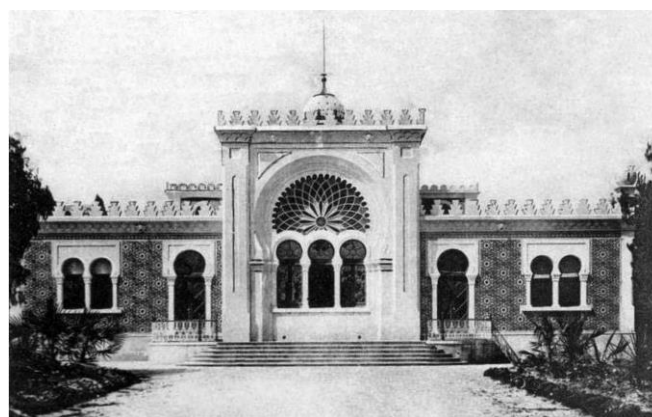
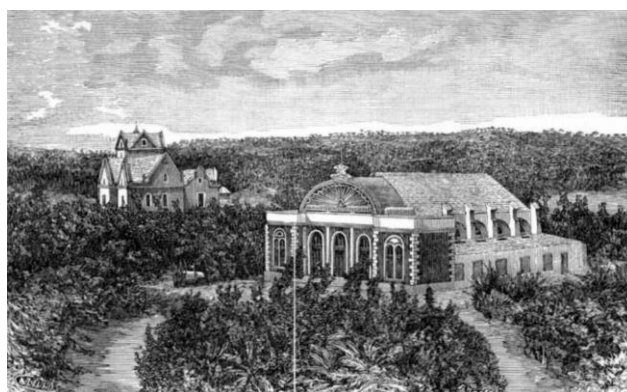
<sup>4</sup> Diário da Câmara dos Deputados, Legislatura 1, Sessão 1, 12.03.1924, p. 4.

<sup>5</sup> Relatório do I Congresso Nacional de Turismo, 1936, p. 17.

<sup>6</sup> Gazeta dos Caminhos de Ferro Portugueses, nº 1747, 01.10.1960, p. 263-264.

Cascais, existindo infraestruturas anexas, como quartos de banhos e tinas para o tratamento dos doentes<sup>7</sup>. Data também do reinado de D. José I, a existência de balneários para o serviço de doentes e a utilização das águas com fins terapêuticos em Santo António do Estoril. Esta estrutura só foi modernizada no século XIX, por José Viana, a quem o Governo concedeu uma licença por tempo ilimitado para exploração da nascente.

Em 1880, foi aberto um estabelecimento com quinze quartos [Figura 2] e, em 1894, outro, de estilo oriental, com dezoito quartos e cinco dependências para tratamentos especiais [Figura 3]. Conhecida pelo tratamento de reumatismo e problemas de pele, a esta quinta afluíam poetas e artistas, o que justifica a construção de casas de aluguer e, ainda, do Hotel Paris, primeira unidade deste tipo no Estoril. (Colaço, 1999). Foi este espaço que, como veremos, captou a atenção de Fausto de Figueiredo.



**Figuras 2 e 3. Quinta do Viana**

Fonte: [restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/02/hotel-do-parque-no-estoril.html](http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/02/hotel-do-parque-no-estoril.html)

A partir de 1880, a Companhia Mont'Estoril aspirava a transformar o Pinhal da Andreza, no Monte Estoril, numa estância de renome internacional, semelhante às que existiam na restante Europa. Esta vingou por 15 anos, dotada de hotéis e um casino, e contado com a presença, sobretudo, de britânicos (Andrade, 1969).

<sup>7</sup> Memória sobre a utilidade, e uso medicinal dos banhos do Estoril, 1939, p. 3 e 5.

**O Parque Estoril** - Fausto de Figueiredo e o seu cunhado e sócio, Augusto Carreira de Sousa [s.d.], adquiriram a Quinta do Viana em 1913. Este foi o epicentro do seu projeto para uma grande estância turística, para o qual contrataram o arquiteto francês Henri Martinet [1867-1936] e criaram a Sociedade Estoril. O projeto foi apresentado à Câmara dos Deputados no ano seguinte, muito embora nesta data já tivessem tido início as obras (Carvalho, 2012). A ele estava anexa a brochura *Estoril. Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva* [Figura 4], explicitando o que pretendiam construir e refletindo sobre a ideologia subjacente a tal empreendimento.



**Figura 4. Capa da brochura Estoril. Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva**  
Fonte: [http://www.cm-cascais.pt/bibliotecadigital/136823/136823\\_item1/136823](http://www.cm-cascais.pt/bibliotecadigital/136823/136823_item1/136823)

O objetivo de Fausto de Figueiredo era criar uma estância moderna que englobasse a acomodação, a saúde e o lazer, similar às existentes na restante Europa, dotando-a dos mesmos serviços e atividades – o que Boyer (1996) denomina de *Spa*. Pretendia, no fundo, criar no Estoril um *resort* equiparável aos que tinha frequentado no estrangeiro, devido à já referida fraca saúde da sua mulher. A justificação para a construção do Parque Estoril, e que se pode estender à eletrificação da Linha de Cascais, baseia-se no conceito de ‘modernização’: “os portugueses de agora olham apenas para a frente, [...] procuram reaver o tempo que perderam [...]”<sup>8</sup>. Há uma dimensão histórica, baseada no pressuposto de que os portugueses de então eram diferentes dos seus antecessores, que pecaram por estarem excessivamente agarrados ao passado. Por contraponto, os estrangeiros teriam aproveitado todo este tradicionalismo e ‘apatia’ nacional em prol do seu desenvolvimento. É contra a tradição que se afirma este projeto, centrado no progresso e, com ele, no futuro.

<sup>8</sup> Estoril. Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva, 1914.

Mas qual era a base do progresso? O turismo! Este estimularia o crescimento de outros sectores, como o comércio, a indústria, as artes e as ciências. Importava que o Estado apoiasse o turismo nacional, para que Portugal pudesse oferecer os mesmos serviços e comodidades encontradas pelos turistas noutros países. Este apoio passava pela promulgação de leis [por exemplo, que apoiassem e ou facilitassem a construção de hotéis e espaços lúdicos, como os casinos] e pela propaganda no estrangeiro do que o País tinha para oferecer. Não obstante, o Estado devia apenas apoiar! O desenvolvimento turístico *per si* devia partir, unicamente, da iniciativa privada, pois cria-se que

[...] o empreendedor particular [...] cuja existência, muitas vezes, depende do triunfo da sua iniciativa, dedica-se-lhe naturalmente de corpo e alma, e não é raro vermos a sua assiduidade levada até ao sacrifício. A sua tarefa é portanto não só mais perfeita como mais útil [...]. A Cesar o que é de Cesar... Deixemos pois às iniciativas extraoficiais os lucros e os riscos das empresas deste género, e limite-se o Estado a exercer as suas atribuições sem pretender invadir as dos outros<sup>9</sup>.

Por outro lado, Fausto de Figueiredo seguiu a ideia internacionalmente aceite de que na estância tudo devia ser levado a cabo segundo o interesse e bem-estar do turista, sob o signo da qualidade e do profissionalismo. Foi neste sentido que propôs o desenvolvimento de cursos hoteleiros, tal como existiam na Suíça, França, Itália, Alemanha ou Áustria. Figueiredo criticava que

[...] só em Portugal se confia da improvisação e da experiência a habilitação do pessoal destinado a todos os serviços dum hotel. A improvisação desta matéria não conduz a nada de aproveitável. A experiência é feita no completo desconhecimento das mil pequenas coisas que representam economia para a exploração do bem-estar e conforto para o hóspede (Figueiredo, 1936, p. 9-10).

A popularização de *resorts* como o Parque Estoril foi reflexo da difusão das vias de comunicação e transportes, destacando-se, à data, o caminho-de-ferro. Tal justifica o carácter indissociável dos dois projetos, ainda que em *Estoril. Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva* não seja referida esta relação (Martins, 2011, p. 10; *Estoril. Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, 1914).

**O empreendimento** - A entrada no Parque Estoril fazia-se quase em frente à estação de caminho-de-ferro do Estoril. Dos dois lados, existiam edifícios em meia-lua com estabelecimentos comerciais de luxo e duas avenidas. Entre estas ficava um jardim [Figura 5]<sup>10</sup>.

---

<sup>9</sup> *Estoril. Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, 1914.

<sup>10</sup> *Idem*.

Paulino, J.V. (2018). A Linha de Cascais: Inovação Turística e Ferroviária Portuguesa. *Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade*, 10(3), pp. 501-516, DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v10i3p501>.



**Figura 5. A entrada do Parque Estoril**  
Fonte: [restosdecoleccion.blogspot.pt](http://restosdecoleccion.blogspot.pt) e [historypin.org](http://historypin.org)<sup>11</sup>

Do lado direito das avenidas, junto à praia, situava-se o Hotel das Termas, aberto ao público em 1918, com um pavilhão para banhos de sol e luz e outros sistemas terapêuticos modernos.



**Figuras 6. As termas e o Hotel do Parque**

Fonte: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/> e [https://www.historypin.org/R0150/136823\\_0000\\_Obra%20completa\\_t24-C-R0150.pdf](https://www.historypin.org/R0150/136823_0000_Obra%20completa_t24-C-R0150.pdf)

---

<sup>11</sup> Disponível: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/> e [https://www.historypin.org/R0150/136823\\_0000\\_Obra%20completa\\_t24-C-R0150.pdf](https://www.historypin.org/R0150/136823_0000_Obra%20completa_t24-C-R0150.pdf)



As termas constituíam, o epicentro de todo o projeto [Figura 6]. (Re)inaugurado em 1929, com o nome Hotel do Parque, tinha preços modestos, sendo acessível a um maior número de pessoas [Figura 7] (Carvalho, 2011, p. 2; *Estoril. Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, 1914; Henriques, 2008, pp. 228-230). Denota-se, assim, uma tentativa de contrariar a tendência para um turismo de elite e tentando que esta prática abrangesse um leque maior de pessoas e, até, que se massificasse.

Mais acima, ficava o Hotel Palácio [Figura 7], inaugurado em 1930 e de categoria internacional, com instalações de luxo. Foi o ex-líbris deste novo Estoril de Figueiredo, um verdadeiro marco na história da indústria hoteleira em Portugal.



**Figura 7. Hotel Palácio**

Fonte: Paulino, 2015, p. 116.

No topo oposto ao mar, emergia o casino, com uma esplanada com vista privilegiada [Figura 9]. Após meses a deitar abaixo pinheiros, a nivelar os terrenos e a estabelecer fundações, em 1916, foi colocada a primeira pedra do casino, simbolizando o início da construção do *resort* e contando com a presença do Chefe de Estado, Bernardino Machado, e de membros do Governo. O casino contava ainda com grandes salas para desportos de salão, esgrima, bilhar, dança e um teatro. Acima deste ficava o Palácio dos *Sports*, onde se podia praticar ténis, equitação, tiro, natação, futebol, e, sobretudo, golf, símbolo de modernidade e elitismo. Ainda mais acima existia um posto meteorológico, semelhante aos existentes nos Alpes<sup>12</sup>.

Junto à praia, zona de repouso e divertimento, previa-se um café-restaurant, cabines de banhos de mar e uma *promenade* [Figura 9]<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Estoril. *Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva*, 1914

<sup>13</sup> *Idem*



**Figuras 8 e 9. Casino e promenade**

Fonte: [restosdecoleccion.blogspot.pt/](http://restosdecoleccion.blogspot.pt/) e [www.cm-cascais.pt](http://www.cm-cascais.pt)

Refira-se que, sendo de 1914 a aprovação governamental do projeto e tendo as obras tido início em 1916, previa-se que fossem concluídas em dois anos. Tal não aconteceu devido às perturbações da I República (com o assassinato do Presidente da República Sidónio Pais, em 1918), à incapacidade de auxílio do recém-criado Conselho Nacional de Turismo, ao degradar da relação com Martinet e à I Guerra Mundial [1914-1918], que contou com a participação portuguesa a partir de 1916. Neste último ano, as obras chegaram mesmo a ser interrompidas, dispensando-se um elevado número de trabalhadores, o que provocou grandes contestações (Henriques, 2008, p. 227).

Dada a falta de capital para concluir o projeto, a Sociedade Estoril foi obrigada a urbanizar e colocar à venda terrenos (Henriques, 2008; Martins, 2011). A abertura do concurso de projetos para este efeito teve início em 1918. Já em 1823, viria a ser criada a Sociedade Estoril-Plage que, divergindo da Sociedade Estoril, passava-se a dedicar a todos os assuntos relacionados com o projeto turístico, ficando a segunda apenas associada à eletrificação da Linha de Cascais (Henriques, 2008).

Foi a conclusão da modernização da linha de Cascais (1926) e a legalização da concessão do jogo (1927), que deram um novo ânimo ao Parque Estoril. Em 1929 estaria pronto o campo de golfe e o Parque Hotel, sendo todo o complexo inaugurado em Outubro do mesmo ano, ainda

que não tivesse plenamente concluído. Apenas no Verão de 1930 abriu o Hotel Palácio. No ano seguinte, terminar-se-ia o Casino e, com ele, todo o projeto idealizado em 1914 (Carvalho, 2012; Henriques, 2008).

## A INOVAÇÃO FERROVIÁRIA: ELETRIFICAÇÃO DA LINHA DE CASCAIS

A necessidade de modernização da Linha de Cascais foi compreendida logo em 1903 pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, construtora e exploradora desta via-férrea, concluída em toda a sua extensão em 1895. Invocava, então, a concorrência do elétrico da Carris, que fazia o trajeto até Algés a menor custo; o elevado preço do carvão; e, a crescente concorrência do automóvel. Contudo, a Companhia reconhecia que não tinha meios financeiros para levar a cabo esta inovação, prevendo o arrendamento da via por 50 anos, mediante a sua eletrificação<sup>14</sup>.

Não obstante, foi só a partir do final de 1913 que a modernização começou a ganhar forma e consistência, coincidindo com o aparecimento do nome de Fausto de Figueiredo nos extratos de ata da Comissão Executiva da Companhia Real:

O Snr. Fausto de Figueiredo diz achar muito importante para a exploração da linha de Cascais a eletrificação da mesma linha, pois lhe consta haver que[m] se proponha fazê-la [não se referindo quem], e neste sentido poderá procurar-se entrar em negociações, salvaguardando sempre os interesses da Companhia<sup>15</sup>.

Estava dado o mote para a eletrificação da Linha de Cascais, em associação a Fausto de Figueiredo. A sua proposta foi apresentada à Câmara dos Deputados por Achilles Gonçalves Fernandes [1880-1915] (Marques, s.d.) que, na carta introdutória, apresentava a vantagem de tal empreendimento: “A transformação referida é de grande alcance para o progresso e desenvolvimento do Turismo por facilitar, tornando-a mais rápida, a ligação da Capital com a região que vai transformar-se numa estação de Turismo”<sup>16</sup>.

A pressão exercida pelo empresário para prossecução das questões burocráticas e aprovação da proposta é notória, revelando a ligação entre a modernização ferroviária e turística. Figueiredo assiste à aprovação governamental da eletrificação pelo Decreto nº 1046, onde são enumeradas as mais-valias desta iniciativa:

Atendendo a que é de grande utilidade a transformação da linha férrea de Cascais em tração elétrica, tornando mais rápidas e mais económicas as comunicações entre Lisboa e as localidades por ela servidas; atendendo a que esta transformação é de grande incremento turístico, nacional e estrangeiro, e virá trazer à região que borda o Tejo e o mar, desde Algés a Cascais, o aumento de visitantes aos seus atrativos naturais; atendendo a que o Estado tem a lucrar com a sua execução, porque virá a auferir lucros efetivos e proporcionais ao rendimento da linha, enquanto hoje é nula a sua participação nas receitas respetivas, que não cobrem as despesas de

<sup>14</sup> AHFCP, *Carta enviada ao Ministro do Fomento pela Companhia dos Caminhos de Ferro*, s.d., p. 1

<sup>15</sup> AHFCP, *Extrato da ata no 912 da Sessão da Comissão Executiva de 24 de Dezembro de 1913*

<sup>16</sup> AHAR, Projeto de lei nº 347-A, 1914

exploração; atendendo às representações feitas a favor da eletrificação da linha férrea de Cascais pela Câmara Municipal de Lisboa, Associação Comercial de Lisboa, Associação Industrial Portuguesa e Sociedade de Propaganda de Portugal; atendendo a que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses manifestou estar de acordo com a transformação da linha (...) <sup>17</sup>.

Fausto de Figueiredo e Augusto Carreira de Sousa, representados pela Sociedade Estoril, apresentaram à Companhia Real o seu projeto de modernização. Outras empresas, nacionais e internacionais, também concorreram a esta empreitada, como se pode verificar na Figura 11.

Nacionais	Internacionais
Companhia Portuguesa de Electricidade	A.E.G. - Thomson Houston Iberica
Companhias Reunidas de Gaz e Electricidade	Ateliers de Construction Oerlikon
Estoril – Sociedade Anonyme	British Westinghouse Electric
Lisbon Electric Tramway C <sup>o</sup> .	General Electric Company
	Kerr
	Société Alsacienne de Constructions Mécaniques
	Société Anonyme Brown, Boverie & Cie de Baden

**Figura 11. Empresas que concorreram à eletrificação da Linha de Cascais**

Fonte: AHFCP, Extrato da Ata nº 993 da Sessão da Comissão Executiva de 5 de Maio de 1915

Porém, dado o deflagrar da I Guerra Mundial, todas as empresas, exceto a Sociedade Estoril, cancelaram as suas propostas. <sup>18</sup> Os acionistas da Companhia Real concordaram com esta concessão, salvo Henrique Carlos Meirelles Kendall (1839-1917), não justificando este posicionamento. Teria ele alguma participação numa outra empresa candidata? <sup>19</sup> O contrato

<sup>17</sup> *Diário do Governo*, I Série – nº 213, 14 de Novembro de 1914, decreto no 1046, p. 11

<sup>18</sup> A título de exemplo, a A.E.G. declarou não poder eletrificar a via-férrea, “supondo que no mesmo caso estarão quase todas as Sociedades similares e que no caso de ela [concessão] ser adiada desejaria ser novamente convidado a concorrer”. A Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, justificou o cancelamento da proposta por “ter todo o seu pessoal de tração mobilizado”. A Ateliers de Construction Oerlikon desistiu, “oferecendo-se no entanto para fornecer locomotivas e materiais elétricos”, posição similar à da Société Anonyme Brown, Boverie & Cie de Baden, que afirmou “concorrer ao fornecimento e montagem do material elétrico necessário para a transformação da linha existente e do material circulante, pedindo então um prazo de 2 a 3 meses para a entrega do seu projeto” (AHFCP, *Extrato da Ata nº 1003 da Sessão da Comissão Executiva de 7 de Julho de 1915; Extrato da Ata da Conferência da Sessão da Comissão Executiva de 21 de Julho de 1915; Extrato da Ata da Conferência da Sessão da Comissão Executiva de 14 de Julho de 1915; Extrato da Ata nº 1008 da Sessão da Comissão Executiva de 25 de Agosto de 1915*).

<sup>19</sup> AHFCP, *Ata da Assembleia Geral Extraordinária, em 2ª reunião dos acionistas d’esta companhia, constituída em 17 de Novembro de 1915*, pp. 1-2

só foi assinado em Agosto de 1918, não sendo apresentado um porquê para a morosidade deste processo, que poderá estar relacionada com fatores diversos, sobretudo, com o envolvimento de Portugal na I Guerra Mundial<sup>20</sup>. Paralelamente, o conflito mundial também afetou o prazo de dois anos inicialmente previsto para conclusão dos trabalhos. A falta de homens, centrados no esforço de guerra, era agravada pela situação económico-financeira e pela instabilidade política e social da I República. Tal justifica que só em 1924, a Sociedade Estoril tenha enviado um ofício a pedir autorização para iniciar os trabalhos de eletrificação.<sup>21</sup>

Não obstante esta morosidade, em 1925, na Câmara dos Deputados, a modernização da Linha de Cascais continuava a ser perspetivada como vantajosa:

[...] a eletrificação de linhas férreas, ação considerada hoje como um ato de vida nova para o futuro desenvolvimento do País, e o estabelecimento de centrais elétricas, hoje caríssimas, mas de enorme e vasta utilidade para o país (...), impedindo a saída de muito ouro para o estrangeiro, são atos de utilidade económica de alto valor que o Estado tem o dever de amparar e até promover<sup>22</sup>.

A conclusão da eletrificação da linha de Cascais data de Agosto de 1926. A modernidade tinha chegado à Linha de Cascais, a primeira via-férrea portuguesa a adotar energia elétrica, acompanhando a tendência internacional: “realizou-se no domingo passado a inauguração dos comboios elétricos na linha de Cascais. É a primeira iniciativa levada a cabo em Portugal, neste género, que muito honra aqueles que conseguiram pô-la em prática”<sup>23</sup>. Saindo às 11h30 do Cais do Sodré, o primeiro comboio elétrico transportou membros do Governo, altas individualidades, imprensa e cerca de 300 convidados, fazendo o trajeto em 23 minutos<sup>24</sup>.

De acordo com a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, em jornais de grande tiragem, como o *Diário de Notícias* e *O Século*, “podiam ler-se apreciações como estas: «espetáculo grandioso e belo de transformação do velho Estoril, numa nova estância», «é verdadeiramente assombroso o que se tem feito no Estoril»<sup>25</sup>. As vantagens eram notórias, “a par da comodidade que oferece o novo sistema de condução pela beleza do material circulante, temos também resolvido o problema do tempo em que se faz o percurso do Cais do Sodré a Cascais, podendo-se assim intensificar o tráfego de forma a proporcionar fartos meios de transporte”<sup>26</sup>.

Contudo, este símbolo de progresso e modernidade foi de curta duração. Seis dias após a inauguração, a Companhia do Cabo Submarino apresentou queixa ao Governo devido a

---

<sup>20</sup> Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, (s.d.)

<sup>21</sup> AHFCP, *Parecer. Prazo de execução do contrato “Estoril”, s.d.*, p. 3

<sup>22</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, Legislatura 6, Sessão 4, 24.03.1925, pp. 7-8

<sup>23</sup> A inauguração da primeira linha de tração elétrica ocorreu nos E.U.A. (1882), seguindo-se a Suíça (1889), França (1900), Itália (1901) e Inglaterra (1903). Esta tendência foi travada pela I Guerra Mundial, mas acelerou-se no período subsequente.

<sup>24</sup> *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 928, 16.08.1926, p. 425

<sup>25</sup> *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1747, 01.10.1960, p. 264

<sup>26</sup> *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 928, 16.08.1926, p. 245

dificuldades no envio e receção de telegramas. O tráfego foi parcialmente suspenso durante seis meses, não obstante Figueiredo ter considerado que a Sociedade Estoril não tinha culpa, pois havia dado conhecimento das obras à Companhia do Cabo Submarino (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 928, 16.08.1926, p. 261 e AHFCP, *Extrato da Ata nº 1 574 da sessão da Comissão Executiva de 18 de Agosto de 1926*).

## CONCLUSÃO

Fausto Cardoso de Figueiredo foi um empresário da oligarquia portuguesa do final do século XIX, primeira metade do século XX, que se adaptou à conjuntura política vivida – Monarquia, República e Estado Novo – em prol da concretização dos seus dois grandes projetos de vida. Levar o cosmopolitismo e o progresso rumo à linha de Cascais era o mote. O seu projeto turístico foi inovador no contexto português. As suas viagens pelo estrangeiro permitiram-lhe idealizar uma região turisticamente diferente, o Estoril, similar àquelas que visitou e equivalendo a oferta turística portuguesa em termos de qualidade [mais do que quantidade] ao que de melhor se fazia nas estâncias estrangeiras. Efetivamente, conseguiu equiparar o Parque Estoril aos restantes *resorts* termais internacionais de relevo: durante a II Guerra Mundial [1939-1945], este foi um espaço atrativo e cosmopolita, que reuniu monarcas exilados, espiões e famílias aristocratas que pretendiam fugir ao conflito. O Estoril era, então, uma estância plural: climática, marítima, termal e de lazer.

Mas não só da inovação turística se fez a linha de Cascais nas primeiras décadas do século XX. A linha ferroviária de Cascais foi a primeira do País a adotar a energia elétrica, em detrimento da tração a vapor, invocação esta em que, mais uma vez, Fausto de Figueiredo teve uma posição de destaque. Também aqui havia uma procura em igualar Portugal ao que de mais avançado se fazia lá fora. Cimentando ainda mais a relação entre o caminho-de-ferro e o turismo, refira-se que, a partir de 1930, o Parque Estoril passou a estar ligado por caminho-de-ferro ao panorama internacional. A Linha de Cascais passou a ser *terminus* do *Sud-Express*, que unia Londres-Paris-Lisboa-Estoril. Assim, não se pode deixar de perspetivar os projetos turístico e ferroviário como comuns e com uma simbiose notória, pois o desenvolvimento de cada um deles foi causa e efeito da existência do outro.

Desta forma se compreende que, aquando da sua morte de Fausto de Figueiredo se afirma que este “foi o primeiro a confiar na capacidade industrial de um turismo português – a conceber a existência, perto da capital, de uma zona turística e internacional. O Estoril nasceu dessa ousadia e enamorada conceção que hoje pode parecer banal – mas que, no espírito de um homem de negócios, há quarenta anos, foi simplesmente heroica. Assim nasceu, neste encantador e pequeno balcão atlântico, a verdadeira «sala de visitas» de Lisboa. Sem ela, a capital seria ainda hoje uma cidade provinciana, mobilada à pombalina, sem verdadeiros arrabaldes turísticos” (Castro, 1951, p. 8).

## REFERÊNCIAS

Andrade, F. de (1969) **Monografia de Cascais**. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.

- Boyer, M. (1996) **Histoire du tourisme de masse**. Paris: PUF.
- Carvalho, C. (2012) **O turismo no eixo costeiro Estoril-Cascais (1929-1939)**: Equipamentos, Eventos e Promoção do Destino. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.
- Castro, A. de (1951) **Fausto de Figueiredo**. Discurso pronunciado em 16 de Setembro de 1951 por ocasião da transladação do seu corpo para o cemitério do Estoril. Lisboa: Typ. da Emp. Nac. de Publicidade.
- Colaço, B. de G. & Archer, M. (1999) **Memórias da Linha de Cascais**. Lisboa: Parceria António Maria Pereira.
- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (s.d.). **Linha de Cascais**. Contrato de 7 de Agosto de 1918. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Cruz, M. B. da, & Pinto, A. C. (2004) **Dicionário Biográfico Parlamentar 1935-1974, 1(A-L)**. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa e Assembleia da República.
- Estoril (1939). **Memória sobre a utilidade, e uso medicinal dos banhos do Estoril**. Estoril: Edição da Estoril Plage.
- Estoril (1914). **Estoril**: Estação Marítima, Climaterica, Thermal e Sportiva. Lisboa: A Editora Limitada.
- Figueiredo, F. de (1936). **Organização do Turismo**, Lisboa, s.n. (tese apresentada no I Congresso Nacional de Turismo).
- Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, 11 (1940-42) **Fausto Cardoso de Figueiredo**. Lisboa, Rio de Janeiro: Editorial Enciclopédia Limitada.
- Henriques, J. (2004) **História da Freguesia de Cascais: 1870-1908**. Uma Proposta de Estudo. Lisboa: Edições Colibri / Câmara Municipal de Cascais.
- Henriques, J. (2008) **Da Riviera Portuguesa à Costa do Sol. Fundação, Desenvolvimento e Afirmção de uma Estância Turística, Cascais, 1850-1930**. Tese de Doutoramento, Lisboa, FL-UL.
- Marques, A. H. de O. et. al. (coord) (s.d.) **Parlamentares e ministros da 1ª República (1910-1926)**. S.l.: Afrontamento.
- Martins, P. (2011) **Contributos para uma história do ir à praia em Portugal**. Dissertação de Mestrado, Lisboa, FCSH-UNL.
- Paulino, J. V. (2015) **A linha de Cascais**. Construção e modernização: Reflexos no turismo e no processo de suburbanização da cidade de Lisboa. Cascais: Câmara Municipal de Cascais.

**Paulino, J.V.** (2018). A Linha de Cascais: Inovação Turística e Ferroviária Portuguesa. **Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade**, **10(3)**, pp. 501-516, DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v10i3p501>.

**Relatório do I Congresso Nacional de Turismo (1936)**, Lisboa.

**Arquivos:**

Arquivo e Biblioteca da Assembleia da República.

Debates parlamentares disponíveis em: <http://debates.parlamento.pt/?pid=mc>

Arquivo Histórico e Fotográfico da C.P. (AHFCP).

GFundos: Fundos Modernos; Fundo: CP; Secção: Administração; SSecção: Secretaria-Geral; Série: Contratos e Documentação Afim; SSérie: Linha de Cascais-Sociedade Estoril, caixas 484 e 485.

Arquivo da Fundação Museu Nacional Ferroviário – Armando Ginestal Machado (AFMNF). Disponível em: [http://www.fmnf.pt/arquivo-PT/FMNF/DGCF-DFECF/8-Série - Linha de Cascais - 1874-1940](http://www.fmnf.pt/arquivo-PT/FMNF/DGCF-DFECF/8-Série-Linha-de-Cascais-1874-1940).