

As estradas das Comemorações dos Centenários: materialização de uma “capacidade realizadora” e de uma nova cultura de turismo automóvel

Roads for the Portuguese Nationality Celebrations: materialization of a “fulfilling capacity” and of a new culture of automobile tourism

M. Luísa Sousa
CIUHCT, DCSA, FCT/UNL
Caparica, Portugal
luisacoelhosousa@fct.unl.pt

Resumo

A estrada marginal Lisboa-Cascais e o lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional cumpriram a sua função de fazer parte da “capacidade realizadora de Portugal”, ou seja, foram obras de carácter excepcional onde a tecnologia e a materialidade foram postas ao serviço da construção de um sublime tecnológico realizado pelo homem, o que seria amplamente celebrado e evocado (e descontextualizado do resto da realidade do país) nas várias publicações de celebração da obra do Estado Novo, incluindo os relatórios plurianuais e outras publicações da Junta Autónoma de Estradas. Estas foram obras que serviram uma classe privilegiada e que se destacaram pelo seu carácter excepcional, também no quadro da engenharia rodoviária portuguesa. O facto de estas estradas de turismo terem sido construídas como obras icónicas do regime, integradas no programa das Comemorações dos Centenários de 1940, levou a obras caracterizadas pelo excesso, pela arbitrariedade e pelo improvisado, que, contudo, mantiveram e reforçaram o objectivo de servirem uma nova cultura de turismo automóvel e de permitirem a aplicação de novas técnicas pelos engenheiros rodoviários portugueses.

Palavras-chave: Estradas de turismo; engenheiros rodoviários; Junta Autónoma de Estradas; Estado Novo; Comemorações dos Centenários

Abstract

The coastal road Lisbon-Cascais and the motorway stretch Lisbon-National Stadium served its purpose of being part of the “fulfilling capacity of Portugal”, i.e., they were exceptional works where technology and materiality were put to the service of building a technological sublime performed by man, which would be widely celebrated and invoked (and decontextualized from the rest of the reality of the country) in the various publications celebrating the works of the dictatorship Estado Novo’s (New State), including the multiannual reports and other publications of the Autonomous Board of Roads. These works served a privileged class, and stood out for their exceptional character, also in the frame of the Portuguese highway engineering. The fact that these tourism roads were constructed as iconic works of the regime, integrated in the program of the Nationality Celebrations of 1940, led to works characterized by excess, by arbitrariness and by improvisation, which, nevertheless, maintained and strengthened the purpose of serving a new culture of automobile tourism and enabling the application of new techniques by the Portuguese highway engineers.

Keywords: Tourism roads; highway engineers; Autonomous Board of Roads; Portuguese “New State” (*Estado Novo*) dictatorship; Portuguese Nationality Celebrations

No contexto da afirmação do Estado Novo e da sua “obra de renovação e de ressurgimento moral e material, o que está realizado e a projecção no futuro”, o presidente do Conselho, António de Oliveira Salazar, fez publicar na imprensa, em Março de 1938 uma “nota oficiosa” sobre a iniciativa de Comemoração dos Centenários da Fundação e Restauração da Nacionalidade, na qual definia como um dos seus objectivos o “levar os serviços públicos e particulares a acelerar o ritmo da sua actividade, com o intuito de afirmar a capacidade realizadora de Portugal”¹. Esta seria uma acção de propaganda para dentro e para fora do país, em linha com algumas celebrações que vinham acontecendo na Europa dos nacionalismos, através de uma mistura entre a invenção de tradições e aspectos de modernidade. Para concretizar essa “capacidade realizadora”, das comemorações deste duplo centenário faziam parte eventos como exposições, congressos ou cortejos, e um programa de obras públicas, ou “melhoramentos públicos”, que se pretendia pronto em dois anos², prazo que, em algumas das obras mais emblemáticas, nomeadamente as estradas, não foi cumprido. Este texto aborda duas dessas obras emblemáticas, que tiveram lugar de destaque no âmbito das “estradas de turismo” construídas entre o final dos anos trinta e o início dos anos quarenta do século XX, em Portugal: o lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional e a estrada marginal Lisboa-Cascais.

Estas obras dos Centenários, segundo os *Cadernos do Ressurgimento Nacional* de 1940, “permitiram satisfazer velhas aspirações da Capital do Império”³, tendo sido anteriormente enquadradas num novo impulso de planeamento urbano lançado pelo ministro Duarte Pacheco. A ideia de planificação da urbanização já estava a ser pensada para a capital e para os seus arredores em 1933, tendo Duarte Pacheco convidado arquitectos urbanistas estrangeiros, o arquitecto urbanista francês Alfred Agache, vice-presidente da Sociedade Francesa de Urbanistas e, mais tarde, Étienne de Gröer, para o que viriam a ser os planos de urbanização da “Costa do Sol” (a zona entre Lisboa, Estoril e Cascais) e de urbanização de Lisboa⁴. No discurso produzido sobre estas estradas não apenas se enfatizava o seu valor turístico, como também o seu papel na urbanização da zona a Oeste de Lisboa (particularmente da chamada Costa do Sol) e o planeamento de novas saídas rodoviárias da capital, que ligavam igualmente o parque florestal de Monsanto e o Estádio Nacional, também então projectados. O planeamento da urbanização da Costa do Sol, iniciado em 1933, vinha como uma resposta à necessidade de “aproveitamento da larga zona de terrenos que vai ser aberta à urbanização e à exploração turística pela construção da estrada marginal entre Lisboa e Cascais”⁵, cujos estudos de campo e de gabinete já estavam a ser feitos. A Junta Autónoma de Estradas (JAE) ficaria encarregada, em 1934, de fazer o levantamento topográfico entre Algés e Cascais para a realização do plano de urbanização e também para a demarcação rigorosa da rede de estradas que serviria a região, tendo a área do levantamento sido aumentada no ano seguinte⁶. Em 1935, seria fixada a denominação “Costa do Sol”, zona que seria limitada a Norte por uma auto-estrada, e regulada a forma como se iria projectar o seu plano de urbanização, sendo previsto, para esse efeito, a criação do “Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol”, o que aconteceu no

ano seguinte⁷. O seu presidente, que seria de livre escolha do ministro das Obras Públicas e Comunicações, viria a ser o brigadeiro Manuel da Silveira e Castro, cargo que acumulou com a presidência da JAE e também com o cargo de director da secção de turismo da Comissão Nacional dos Centenários (e, por inerência, da sua comissão executiva), criada a propósito das Comemorações⁸. Pretendia-se, com as amplas funções dadas ao Gabinete do Plano de Urbanização da Costa do Sol e à sua comissão executiva, que esta fosse uma intervenção preventiva, planeada, que tivesse particular atenção às questões de “embelezamento e melhoramento estético” e às questões de higiene⁹. Como este plano (de urbanização da Costa do Sol) foi apenas aprovado em 1948, tendo então sido extinto o respectivo Gabinete, foram aprovados, entretanto, planos parciais que permitiram que se levasse a cabo a construção de alguns projectos, como os da estrada marginal e do troço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional¹⁰.

O conjunto auto-estrada e viaduto Duarte Pacheco, o parque florestal de Monsanto (e a sua arborização), o Estádio Nacional, também então projectados, e a estrada marginal foram “obras-símbolo” do regime, o que foi patente em várias das suas publicações oficiais¹¹. No entanto, o regime desvalorizava o seu carácter excepcional relativamente a outras obras similares e também o seu carácter elitista. A retórica dos discursos oficiais negava a existência de obras que privilegiavam determinada classe social, como é exemplo o discurso do presidente de Conselho de Ministros sobre a Exposição de Obras Públicas em 1948, que foi uma montra da obra feita do regime, onde não faltaram as estradas dos centenários num lugar prominente¹².

O carácter elitista da estrada marginal e da auto-estrada provinha do facto de o seu planeamento, construção e regime de circulação serem excepcionais e privilegiarem o uso de automóveis particulares por uma “franja social mais elevada” numa zona restrita dos arredores de Lisboa, concretizando um projecto há muito ambicionado¹³. Um dos promotores de uma cultura de uso elitista do automóvel, o Automóvel Club de Portugal (ACP), apoiou entusiasticamente a construção destas estradas de turismo no âmbito das Comemorações dos Centenários, tendo-se associado desde o primeiro momento a estas comemorações e aplaudido os “intuítos patrióticos” da nota oficiosa de Salazar¹⁴. O ACP, que teve um papel importante no desenvolvimento do sistema socio-técnico que permitiu a mobilidade automóvel em Portugal, assumiu-se como o representante oficial do automobilismo português e manifestou interesse em cooperar em tudo o que se referisse ao turismo¹⁵. As estradas da Costa do Sol destacavam-se num contexto de um importante investimento em obras públicas nos anos trinta e quarenta, particularmente em estradas e portos, que funcionou, por um lado, como elemento legitimador “do regime e do seu autoritarismo” e, por outro lado, como uma forma de absorção precária do desemprego provocado pela crise mundial de 1929¹⁶. O Estado Novo tendia a exagerar a representação destas realizações, apropriando-se da materialidade da obra das estradas para construir um discurso de tradição e modernidade, no qual as estradas da Costa do Sol viriam a ter um lugar importante, representação essa que estava distante da realidade: o discurso de 1938 sobre as “magníficas estradas [que] cortam Portugal de lés-a-lés”, que serviu à ilustração de um dos cartazes intitulado “A Lição de Salazar”, ocultava a falta de importantes ligações rodoviárias no país e as grandes assimetrias distritais, quer em termos de estradas construídas, quer em termos do seu estado e características técnicas¹⁷.

As vozes críticas relativamente às estradas dos Centenários vieram, por exemplo, do Conselho Superior de Obras Públicas, que em três dos seus pareceres, que visaram directa ou indirectamente estas estradas, as criticavam por serem construções de luxo, dispendiosas na construção e na conservação, de terem um traçado sensivelmente paralelo e extensões limitadas, de constituírem barreiras à urbanização, de servirem exclusivamente a Costa do Sol e não serem vias de comunicação de grande interesse nacional¹⁸.

O carácter excepcional destas estradas das Comemorações dos Centenários verificou-se desde a sua concepção à sua realização e exploração. Construídas durante o período da II Guerra Mundial, enfrentando a escassez e o encarecimento de materiais de construção (como pavimentos especiais de betuminoso e de betão de cimento) e de transporte, estas estradas, que serviam apenas uma zona de turismo dos arredores de Lisboa e com uma extensão limitada (cerca de 25 km de estrada marginal e 8 km do lanço da auto-estrada), chegaram a gastar aproximadamente um terço do total das despesas destinadas à construção e grande reparação de todas as estradas nacionais no continente português entre os anos de 1939 e 1941. Foram também completamente distintas da realidade material das restantes estradas nacionais nos anos trinta e quarenta, quer em termos do seu pavimento, quer em termos das suas características técnicas, como a largura da plataforma, os raios das curvas, ou os declives que privilegiavam determinados pontos de vista. A preocupação com o embelezamento das obras e dos pontos de vista para os automobilistas, implicaram, por vezes, obras mais volumosas em termos de movimentos de terras (aterros e escavações) e também mais dispendiosas. Quanto ao pavimento nas restantes estradas nacionais, o dominante era o macadame, reconhecido como impróprio para os automóveis: no final dos anos quarenta, representava cerca de 60 por cento das estradas nacionais e estava distribuído de forma bastante variável nos diferentes distritos¹⁹.

As estradas dos Centenários beneficiaram de vários outros regimes de excepcionalidade: um regime especial de expropriações, apenas possível de se realizar em ditadura; medidas avulsas que facilitaram, por exemplo, os pagamentos de estudos e projectos; dotações especiais; a possibilidade de, já na fase de construção, começarem as obras sem a totalidade dos projectos aprovados; e a dispensa de formalidades legais²⁰. Também a regulação do trânsito foi excepcional, com a restrição da circulação na auto-estrada aos veículos automóveis e com a proibição do trânsito de automóveis ligeiros ou pesados para o transporte de mercadorias em dois importantes e extensos troços da estrada marginal e do ensino da condução nessa estrada²¹. Também não se estabeleceram limites de velocidade para a estrada marginal apesar de passar por localidades, o que não acontecia nas outras estradas nacionais.

Os projectos e a fiscalização da construção das estradas das Comemorações dos Centenários estavam a cargo da direcção dos serviços de construção da JAE. Para o caso da estrada marginal Lisboa-Cascais e para o lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional criaram-se, respectivamente, as 19^a e 20^a secções de construção, com engenheiros que vinham dos serviços de construção da JAE. Entre os que chefiaram estas secções estavam os engenheiros da JAE que tinham elaborado os ante-projectos dessas estradas, Paulo de Serpa Pinto Marques e Fernando Coutinho da Silveira Ramos. Os processos de construção foram muito

mais mecanizados do que era comum nas restantes estradas do país, como o processo de consolidação dos solos na estrada marginal. Os trabalhos de construção de terraplenagens e de pavimentos foram realizados com máquinas apropriadas e com o recurso também de mão-de-obra forçada, nomeadamente de presos, ao exemplo do que acontecia nos Estados Unidos. Também durante estas obras os engenheiros rodoviários puderam usar técnicas numa escala inédita, como foi o caso da aplicação de betão de cimento, tendo encarado esse trabalho como um laboratório experimental para trabalhos futuros²².

Todo este conjunto de elementos daria a estas duas estradas um carácter ímpar que perduraria durante anos no quadro da engenharia rodoviária portuguesa. O carácter excepcional do planeamento e construção da estrada marginal Lisboa-Cascais e do lanço da auto-estrada Lisboa-Estádio Nacional serviu não apenas uma cultura de uso elitista do automóvel, como também o desenvolvimento da engenharia rodoviária portuguesa que pôde experimentar novos processos construtivos, características técnicas, recursos financeiros e administrativos e pavimentos para construir estradas modernas com novos *standards* e preocupações (nomeadamente ligadas ao turismo automóvel). Os engenheiros rodoviários não estiveram, explicitamente, ao serviço de uma agenda política do Estado Novo, embora o seu trabalho fosse usado pelo discurso do regime, mas a possibilidade de trabalharem num órgão estatal com autonomia dedicado às estradas permitiu organizarem-se e formarem uma nova especialização dentro da engenharia civil.

Estas foram obras que serviram uma classe privilegiada e que se destacaram pelo seu carácter excepcional, pelo excesso, pela arbitrariedade e pelo imprevisto. Procuraram também servir uma nova cultura de turismo automóvel, ao incorporar o ponto de vista do automobilista no traçado da estrada e na construção de obras acessórias, como parques de estacionamento e miradouros, e na regulação da sua circulação.

As estradas dos centenários cumpriram a sua função de fazer parte da “capacidade realizadora de Portugal”, ou seja, foram obras de carácter excepcional onde a tecnologia e a materialidade foram postas ao serviço da construção de um sublime tecnológico realizado pelo homem²³, o que seria amplamente celebrado e evocado (e descontextualizado do resto da realidade do país) nas várias publicações de celebração da obra do regime, incluindo os relatórios plurianuais e outras publicações da JAE.

Referências

Acta nº 1095, 30/3/1938. *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII, 21v-22.

Almeida, S. V. C. M. d., 2009. O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco. Tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras.

Conselho Superior de Obras Públicas, 1934. Parecer nº 381, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01./1810]*.

———, 1938. Parecer nº 888, Arquivo Histórico de Obras Públicas.

———, 1944. Parecer nº 1526, Centro de Documentação da EP - Estradas de Portugal, S.A.

- Decreto-lei nº 24453. *Diário do Governo* nº 206, Iª Série, de 1/9/1934, M.O.P.C., 1664.
- Decreto-lei nº 28797. *Diário do Governo* nº 150, Iª Série, de 1/7/1938, M.O.P.C., 1044, 1045.
- Decreto-lei nº 28861. *Diário do Governo* nº 165, Iª Série, de 19/7/1938, M.O.P.C., 1107, 1108.
- Decreto-lei nº 29087. *Diário do Governo* nº 250, Iª Série, de 28/10/1938, P.C., 1439-1441.
- Decreto-lei nº 29227. *Diário do Governo* nº 283, Iª Série, de 7/12/1938, M.O.P.C., 1601.
- Decreto-lei nº 37251. *Diário do Governo* nº 300, Iª Série, de 28/12/1948, M.O.P., 1715, 1716.
- Decreto nº 22444. *Diário do Governo* nº 82, Iª Série, de 10/4/1933, M.O.P.C., 625, 626.
- Decreto nº 25133. *Diário do Governo* nº 60, Iª Série, de 15/3/1935, M.O.P.C., 382.
- Decreto nº 26762. *Diário do Governo* nº 159, Iª Série, de 9/7/1936, M.O.P.C., 775-778.
- Fagundes, J., 1998. Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo». In Medina, J., (ed.) *História de Portugal - dos tempos pré-históricos aos nossos dias. Estado Novo: o ditador e a ditadura*. Alfragide, Ediclube, Pp. 365-385.
- Lei nº 1909. *Diário do Governo* nº 116, Iª Série, de 22/5/1935, M.O.P.C., 718, 719.
- Marques, P. d. S. P., 1940. A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol. *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 48, 507-542.
- Nye, D. E., 1994. *American Technological Sublime*. Cambridge, Mass./London, The MIT Press.
- Oito Séculos de Nacionalidade. A Fundação de Portugal e a Restauração da Independência serão comemoradas com o maior relevo em 1939 e 1940. *Diário de Lisboa*, 27/3/1938, 1.
- Pereira, M., 1994. O processo de decisão na política urbana: o exemplo da Costa do Sol. Tese de doutoramento, Universidade Nova Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.
- Pereira, N. T., & Fernandes, J. M., 1981. A arquitetura do fascismo em Portugal. *Arquitectura*, 142.
- Portaria [nomeação da Comissão Executiva das Comemorações do Duplo Centenário]. *Diário do Governo* nº 260, IIª Série, de 9/11/1938, P.C..
- Portaria nº 12547. *Diário do Governo* nº 209, Iª Série, de 7/9/1948, M.C., 954.
- Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques, 1929-45. EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos.
- Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*. 1949. Lisboa, Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas.
- Secretariado de Propaganda Nacional, 1940. *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*. Lisboa, Edições S.P.N.
- Silva, C. N., 1986. Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa: 1926-1974. Tese de mestrado, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras.
- Sousa, M. L., 2013. A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950/ La mobilité automobile au Portugal. La construction du système socio-technique, 1920-1950. Tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, Universidade Sorbonne Nouvelle.
- O trânsito na estrada marginal. 1941. *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11, 11.

Notas

¹ Ver, por exemplo, Oito Séculos de Nacionalidade. A Fundação de Portugal e a Restauração da Independência serão comemoradas com o maior relevo em 1939 e 1940, *Diário de Lisboa*, 27/3/1938.

² Decreto-lei nº 28797. *Diário do Governo* nº 150, Iª Série, de 1/7/1938, M.O.P.C..

³ Secretariado de Propaganda Nacional, 1940. *Cadernos do Ressurgimento Nacional. Obras Públicas*. Lisboa, Edições S.P.N., 27.

⁴ A contratação de Alfred Agache foi autorizada pelo governo em 1933; ver Decreto nº 22444. *Diário do Governo* nº 82, Iª Série, de 10/4/1933, M.O.P.C. Sobre Alfred Agache ver Almeida, S. V. C. M. d., 2009. O país a régua e esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco. Tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 274, 275. Sobre Étienne de Gröer ver *ibid.*, 290. Sobre o Plano de Urbanização da Costa do Sol ver Pereira, M., 1994. O processo de decisão na política urbana: o exemplo da Costa do Sol. Tese de doutoramento, Universidade Nova Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas; Almeida. O país a régua e esquadro, 271-286. Sobre os planos de urbanização de Lisboa ver Silva, C. N., 1986. Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa: 1926-1974. Tese de mestrado, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras; Almeida. O país a régua e esquadro, 287-301.

⁵ Decreto nº 22444, 1933, 626; Processo individual de Paulo de Serpa Pinto Marques, 1929-45. EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo dos Recursos Humanos.

⁶ A área onde seria feito o levantamento aéreo passou de 10.000 para 12.000 hectares. Decreto-lei nº 24453. *Diário do Governo* nº 206, Iª Série, de 1/9/1934, M.O.P.C.; Decreto nº 25133. *Diário do Governo* nº 60, Iª Série, de 15/3/1935, M.O.P.C.

⁷ A região da "Costa do Sol" era fixada da seguinte forma: "A região que abrange a parte dos concelhos de Lisboa, Oeiras e Cascais, limitada, ao norte, por uma linha paralela à nova auto-estrada projectada, e a 100 metros para além do seu eixo, e, ao sul, pelo Tejo e oceano". Lei nº 1909. *Diário do Governo* nº 116, Iª Série, de 22/5/1935, M.O.P.C., 718; Decreto nº 26762. *Diário do Governo* nº 159, Iª Série, de 9/7/1936, M.O.P.C.

⁸ Decreto-lei nº 29087. *Diário do Governo* nº 250, Iª Série, de 28/10/1938, P.C.; Portaria [nomeação da Comissão Executiva das Comemorações do Duplo Centenário]. *Diário do Governo* nº 260, IIª Série, de 9/11/1938, P.C..

⁹ Decreto nº 26762, 1936, 777.

¹⁰ Decreto-lei nº 37251. *Diário do Governo* nº 300, Iª Série, de 28/12/1948, M.O.P. Marques, P. d. S. P., 1940. A estrada marginal e a auto-estrada: elementos fundamentais da rede da Costa do Sol, *Boletim da Ordem dos Engenheiros*, 48: 517.

¹¹ Pereira, N. T. & Fernandes, J. M., 1981. A arquitectura do fascismo em Portugal, *Arquitectura*, 142.

¹² *Quinze anos de obras públicas: 1932-1947. Exposição e congressos de Engenharia e Arquitectura*. 1949. Lisboa, Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas, 248.

¹³ Almeida. O país a régua e esquadro, 54.

¹⁴ Acta nº 1095, 30/3/1938, *Actas da Direcção do Automóvel Club de Portugal*, Livro VII: 21v.

¹⁵ Sousa, M. L., 2013. A mobilidade automóvel em Portugal. A construção do sistema socio-técnico, 1920-1950/ La mobilité automobile au Portugal. La construction du système socio-technique, 1920-1950. Tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, Universidade Sorbonne Nouvelle, 45-71.

¹⁶ *Ibid.*, 189-196; Fagundes, J., 1998. Obras Públicas - a grande fachada do «Estado Novo». In Medina, J., (ed.) *História de Portugal - dos tempos pré-históricos aos nossos dias. Estado Novo: o ditador e a ditadura*.

Alfragide, Ediclube, 365.

¹⁷ Sousa. A mobilidade automóvel em Portugal, 194, 195.

¹⁸ Conselho Superior de Obras Públicas, 1934. Parecer nº 381, EP - Estradas de Portugal, S.A., Fundo Documental da JAE, Arquivo da Direcção dos Serviços de Construção, *Construção da EN6, estrada marginal, lanço entre Bom Sucesso e a Praia de Santo Amaro de Oeiras [DSCO././01././1810/]*, 66; 1938. Parecer nº 888, Arquivo Histórico de Obras Públicas, 3, 4; 1944. Parecer nº 1526, Centro de Documentação da EP - Estradas de Portugal, S.A., 26.

¹⁹ Sousa. A mobilidade automóvel em Portugal, 239-244, 286, 287.

²⁰ Sobre o regime de expropriações ver Fagundes. Obras Públicas, 375-377. Sobre os pagamentos de estudos e projectos e as dotações especiais ver Decreto-lei nº 28861. *Diário do Governo* nº 165, 1ª Série, de 19/7/1938, M.O.P.C.; Decreto-lei nº 29227. *Diário do Governo* nº 283, 1ª Série, de 7/12/1938, M.O.P.C..

²¹ Os troços eram entre o começo da avenida da Índia até à ponte sobre o rio Jamor e de Paços de Arcos até à passagem de nível da Parede. As alternativas para os automóveis de carga eram o antigo percurso de Lisboa a Cascais, passando por Santo Amaro, Belém, Algés e Dafundo e depois por Oeiras, Carcavelos e Parede. O trânsito na estrada marginal, 1941. *ACP - Órgão Oficial do Automóvel Club de Portugal*, 11; Portaria nº 12547. *Diário do Governo* nº 209, 1ª Série, de 7/9/1948, Ministério das Comunicações, (sobre a proibição do ensino da condução na estrada marginal).

²² Sousa. A mobilidade automóvel em Portugal, 279-328.

²³ Nye, D. E., 1994. *American Technological Sublime*. Cambridge, Mass./London, The MIT Press.