

CASCAIS

PLANO DIRETOR MUNICIPAL



RELATÓRIO

JUNHO | 2015

DEPARTAMENTO DE PLANEAMENTO E COMPARTICIPAÇÕES | **DPC**
DIVISÃO DE ORDENAMENTO E PLANEAMENTO DO TERRITÓRIO | **DORT**



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

Índice

Siglas e acrónimos	24
1. Enquadramento global.....	29
2. Estratégia municipal.....	39
2.1 Análise SWOT	39
2.1.1 Introdução.....	39
2.1.2 Pontos fortes	39
2.1.3 Pontos fracos.....	40
2.1.4 Oportunidades.....	41
2.1.5 Ameaças.....	41
2.2 Visão e estratégia.....	42
2.3 Modelo	44
2.3.1 Cascais acolhedora e competitiva.....	44
2.3.2 Cascais ordenada territorialmente	45
2.3.3 Cascais com qualidade urbana	46
2.3.4 Cascais revitalizada e regenerada	47
2.3.5 Cascais socialmente coesa.....	48
2.3.6 Cascais equilibrada na composição etária.....	48
2.3.7 Cascais energeticamente competitiva	49
2.3.8 Cascais ambientalmente saudável.....	49
2.3.9 Cascais institucionalmente organizada	50
2.3.10 Grandes linhas de orientação do modelo	50
2.4 Modelo territorial	50
3. Enquadramento urbanístico processual local.....	53
3.1 Enquadramento urbanístico processual e legal.....	53
3.2 Enquadramento processual e legal	54



3.3 Síntese da Avaliação do PDM-Cascais de 1997	56
3.4 Estado da Arte do Processo da Revisão do PDM-Cascais	58
3.4.1 Da Tramitação do Procedimento de Revisão do PDM-Cascais	58
3.4.2 Da Concertação.....	62
3.4.3 Da Discussão Pública.....	63
3.4.4 Do Parecer Final da CCDR-LVT	64
3.5 Conteúdo Documental do PDM-Cascais	65
4. Estratégia de ordenamento territorial	79
4.1 Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)	79
4.1.1 Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	79
4.1.2 Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML)	81
4.1.3 Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais (POPNSC)	83
4.1.4 Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC)	84
4.1.4.1 Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado.....	84
4.1.4.2 Plano de Ordenamento da Orla Costeira para troço Cidadela-São Julião da Barra	85
4.1.5 Plano Regional de Ordenamento Florestal da Área Metropolitana de Lisboa (PROF-AML).....	86
4.1.6 Plano Sectorial Rede Natura 2000 (PSRN 2000).....	87
4.2 Estratégia regional de Lisboa 2020.....	88
4.3 Enquadramento estratégico local	89
4.3.1 Enquadramento regional.....	89
4.3.2 Estratégia de Sustentabilidade de Cascais.....	91
4.3.2.1 Quadro de Referência Estratégico	91
4.3.2.2 Agenda Cascais 21.....	94
4.3.2.3 Sustentabilidade: as bases teóricas do modelo.....	95
4.3.2.4 Diagnóstico de sustentabilidade.....	96
4.3.2.5 Modelo territorial	96



4.3.2.6	A complexidade, um critério básico para o planeamento.....	98
4.3.2.7	Eficiência do metabolismo urbano	98
4.3.2.8	Estabilidade e coesão social	99
4.3.2.9	Estratégia de sustentabilidade – objetivos	99
4.3.3	Estratégia da economia do mar	100
4.3.3.1	Introdução.....	100
4.3.3.2	O mar como domínio com potencial de desenvolvimento	101
4.3.3.3	Microgeopolítica do Concelho de Cascais	102
4.3.3.4	Áreas com forte potencial de desenvolvimento.....	103
4.3.3.5	Modelo conceptual do <i>Centro de Mar</i> e visão de desenvolvimento futuro....	104
4.3.3.6	A concretização	106
4.3.3.7	Algumas propostas preliminares de projetos de desenvolvimento.....	107
4.3.3.8	Considerações finais	109
4.4	Objetivos de política urbanística e ambiental	111
4.4.1	Objetivos de política urbanística	111
4.4.1.1	Eixos-chave da proposta do plano diretor municipal	111
4.4.1.2	Cascais – território com qualidade de vida urbana.....	112
4.4.1.2.1	Áreas urbanas de génese ilegal	112
4.4.1.2.2	Mudança de paradigma	114
4.4.1.2.3	Da legalização à requalificação.....	114
4.4.1.2.4	Áreas degradadas a requalificar	115
4.4.1.3	Criação de novas centralidades	118
4.4.1.3.1	Síntese	118
4.4.1.3.2	Qualificar e reforçar as centralidades existentes no litoral.....	120
4.4.1.3.3	Criar/reforçar novas centralidades no interior.....	121
4.5	Equipamentos âncora	122
4.5.1	Autódromo do Estoril.....	122
4.5.2	Marina de Cascais	122



4.6 Política ambiental	124
4.7 Modelo de ordenamento do território.....	125
4.7.1 Modelo territorial para o Concelho de Cascais.....	127
4.7.1.1 Eixos estratégicos	128
4.7.1.2 Execução	128
5. Classificação e qualificação do solo.....	137
5.1 Classificação do solo.....	137
5.1.1 Reclassificação do solo	141
5.2 Qualificação do solo	142
5.2.1 Qualificação do solo rural.....	142
5.2.1.1 Espaço natural	142
5.2.1.1.1 Espaço natural de nível 1	143
5.2.1.1.2 Espaço natural de nível 2	143
5.2.1.1.3 Espaço natural de nível 3	144
5.2.1.2 Espaço de aglomerado rural.....	144
5.2.1.3 Espaço de recursos geológicos.....	144
5.2.1.4 Espaço de equipamento	144
5.2.1.5 Espaço de ocupação turística.....	145
5.2.2 Qualificação do solo urbano	145
5.2.2.1 Qualificação do solo urbanizado.....	145
5.2.2.1.1 Espaço central	146
5.2.2.1.2 Espaço residencial.....	146
5.2.2.1.3 Espaço de atividades económicas.....	146
5.2.2.1.3.1 Espaço de comércio e serviços	147
5.2.2.1.3.2 Espaço industrial	147
5.2.2.1.4 Espaço de uso especial.....	148
5.2.2.1.4.1 Espaço estratégico.....	148
5.2.2.1.4.2 Espaço de equipamentos.....	148



5.2.2.1.4.3	Espaço de infraestruturas.....	148
5.2.2.1.5	Espaço verde	149
5.2.2.1.5.1	Espaço verde de recreio e produção	149
5.2.2.1.5.2	Espaço verde de proteção e conservação.....	149
5.2.2.1.5.3	Espaço verde de proteção a infraestruturas.....	150
5.2.2.2	Qualificação do solo urbanizável.....	150
5.2.2.2.1	Espaço de atividades económicas proposto.....	150
5.2.2.2.1.1	Espaço de comércio e serviços proposto.....	150
5.2.2.2.1.2	Espaço industrial proposto	151
5.2.2.2.2	Espaço de uso especial proposto.....	151
5.2.2.2.2.1	Espaço estratégico proposto.....	151
5.2.2.2.2.2	Espaço de turismo proposto	151
5.2.2.2.2.3	Espaço de equipamento proposto	152
6.	Sistema de acessibilidades	152
6.1	Espaço canal	152
6.2	Rede rodoviária no Concelho de Cascais	152
6.2.1	Caracterização administrativa da rede rodoviária	155
6.2.2	Sinistralidade rodoviária	158
6.2.3	Reduzir os volumes de tráfego e/ou velocidades de circulação nas vias de atravessamento aos aglomerados.....	159
6.2.4	Aumentar a coerência da rede rodoviária e encaminhar os fluxos de tráfego para as vias adequadas.....	160
6.2.5	Desenvolver uma rede rodoviária hierarquizada	160
6.2.5.1	Rede de nível 1	162
6.2.5.2	Rede de nível 2	163
6.2.5.3	Rede de nível 3	174
6.2.6	Beneficiação de vias.....	188
6.2.7	Garantir que a hierarquia da rede é compreendida	189



6.3 Rede ferroviária	192
6.4 Rede de transportes públicos	193
6.4.1 Caracterização	194
6.4.1.1 Transporte público rodoviário.....	194
6.4.1.2 Interfaces	195
6.4.1.3 Táxis	196
6.4.2 Estratégia de intervenção.....	196
6.4.3 Linhas de intervenção – concretização e propostas.....	198
6.4.3.1 Promover a melhoria da oferta do transporte público rodoviário	198
6.4.3.2 Melhoria das condições de acesso e estadia dos interfaces e paragens de transportes públicos.....	199
6.4.3.3 Promover a acessibilidade para todos em TP.....	200
6.4.3.4 Melhorar a informação disponível sobre a oferta de transporte público	201
6.4.3.4.1 Melhoria da informação nas paragens e interfaces.....	201
6.4.3.4.2 Densificação dos postos de informação da Scotturb	201
6.4.3.4.3 Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real	202
6.4.3.4.4 Divulgação do motor de pesquisa de informação Transporlis.....	202
6.4.3.5 Hierarquizar a rede de transportes públicos	202
6.4.3.5.1 Rede interconcelhia	203
6.4.3.5.2 Rede interna.....	205
6.4.3.6 Hierarquização e consolidação da rede de interfaces de transporte	207
6.4.3.7 Integrar a oferta dos táxis no sistema de transportes públicos.....	209
6.4.3.8 Realizar os esforços necessários para promover a revisão do tarifário	210
6.4.3.9 Apostar na eco condução	210
6.4.3.10 Transporte Público em Sítio Próprio – TPSP	211
6.5 Mobilidade	214
6.5.1 Rede de mobilidade suave	214
6.5.1.1 Promoção do modo pedonal	215



6.5.1.1.1	Promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante	215
6.5.1.1.2	Melhorar as condições de segurança nas deslocações pedonais	219
6.5.1.1.3	Garantir a qualidade das redes pedonais de forma permanente	221
6.5.1.1.4	Divulgar as vantagens associadas às deslocações pedonais	222
6.5.1.1.5	Promover as deslocações pedonais nos percursos casa-escola.....	222
6.5.2	Promover a integração da bicicleta no sistema de deslocações urbanas.....	224
6.5.2.1	Desenvolvimento das propostas	225
6.5.2.2	Desenvolver redes cicláveis.....	225
6.5.2.2.1	Fomentar a existência de equipamentos e de infraestruturas de suporte que facilitem a utilização e estacionamento de bicicletas	230
6.5.2.2.2	Procurar assegurar a possibilidade de embarque da bicicleta em alguns modos e linhas de transportes públicos	232
6.5.2.2.3	Alargar a rede de empréstimo de bicicletas.....	233
6.5.2.2.4	Sensibilizar e formar a população para a utilização e convivência com o modo ciclável	233
6.5.2.3	Fomentar o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Empresarial	234
6.6	Rede de infraestruturas aeronáuticas.....	235
6.7	Estacionamento	235
6.7.1	Introdução	235
6.7.2	Caracterização	236
6.7.3	Políticas de estacionamento.....	236
6.7.4	Propostas	237
6.7.4.1	Alargar e introduzir zonas de estacionamento tarifado nos principais centros urbanos	237
6.7.4.2	Organizar o estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias	241
6.7.4.2.1	Envolvente da estação de cascais.....	246
6.7.4.2.2	Envolvente da estação do Monte Estoril	246
6.7.4.2.3	Envolvente da estação do Estoril.....	246

6.7.4.2.4	Envolvente da estação de S. João do Estoril.....	247
6.7.4.2.5	Envolvente da estação de S. Pedro do Estoril.....	247
6.7.4.2.6	Envolvente da estação da Parede.....	248
6.7.4.2.7	Envolvente da estação de carcavelos.....	248
6.7.4.3	Parques de estacionamento associados aos novos interfaces.....	249
6.7.4.4	Formalizar a oferta de estacionamento na via pública	250
6.7.4.5	Aumentar a oferta de estacionamento público nos principais aglomerados..	252
6.7.4.6	Reduzir os parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento habitacional definido em sede dos PMOT	255
6.7.4.7	Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal no espaço público	256
6.7.4.8	Estabelecer as regras de circulação e de estacionamento para cargas e descargas	257
7.	Sistema de proteção de valores e recursos	259
7.1	Valores e recursos ambientais	259
7.1.1	Estrutura Ecológica Municipal	259
7.1.1.1	Enquadramento.....	259
7.1.1.2	Componentes da estrutura ecológica	261
7.1.1.3	Categorias em termos de ordenamento	262
7.1.1.4	Carta de Estrutura Ecológica Municipal	263
7.1.1.5	Plano de ação da Estrutura Ecológica Municipal	263
7.1.1.5.1	Conclusões do diagnóstico	264
7.1.1.5.2	Recomendações.....	277
7.1.1.5.3	Modelo de intervenção.....	278
7.1.1.6	Implementação da estrutura ecológica urbana.....	299
7.1.1.6.1	Introdução.....	299
7.1.1.6.2	Análise	300
7.1.1.6.2.1	Jardins públicos e parques urbanos	301
7.1.1.6.2.2	Hortas e matas	303



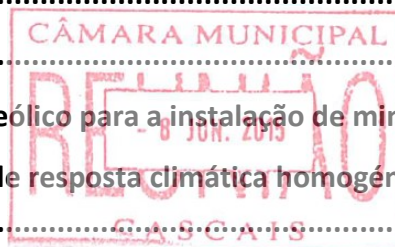
7.1.1.6.3	Proposta.....	303
7.1.1.7	Plano de arborização de vias para o Concelho de Cascais.....	304
7.1.1.7.1	Introdução.....	304
7.1.1.7.2	Metodologia - formalização da proposta.....	305
7.1.1.7.3	Formalização da proposta.....	307
7.1.2	Aptidão agrícola e florestal do solo rural de Cascais	313
7.1.2.1	Introdução.....	313
7.1.2.2	Análise do espaço agrícola	314
7.1.2.3	Análise do espaço florestal	317
7.1.2.4	Análise do espaço natural	326
7.1.2.5	Proposta.....	330
7.1.3	Sistemas hídricos	332
7.1.3.1	Águas subterrâneas	332
7.1.3.1.1	Censos hidrológico – captações de água subterrânea – sistemas particulares	332
7.1.3.1.2	Levantamento dos aquíferos.....	333
7.1.3.2	Águas superficiais	334
7.1.3.2.1	Requalificação das ribeiras e linhas de água	334
7.1.3.3	Águas balneares	335
7.1.3.3.1	Projeto MARETEC – sistema de alerta para a orla costeira	335
7.2	Valores culturais	336
7.2.1	Património classificado e em vias de classificação	336
7.2.2	Bens culturais com interesse patrimonial	337
7.2.3	Património arqueológico.....	338
7.2.3.1	Carta arqueológica.....	338
7.2.3.1.1	Nível 1	339
7.2.3.1.2	Nível 2	340
7.2.3.2	Carta arqueológica subaquática	340



7.2.4	Património arquitetónico	341
7.2.5	Elementos singulares e arte pública	343
7.2.5.1	Elementos singulares	343
7.2.5.2	Arte pública	344
7.2.6	Parques, jardins e quintas históricas.....	344
7.3	Áreas sujeitas a suscetibilidades, a perigos naturais, antrópicos e tecnológicos.....	346
7.3.1	Sismos	347
7.3.2	Tsunami.....	348
7.3.3	Cheias e inundações.....	348
7.3.4	Incêndios florestais	349
7.3.5	Faixas de proteção das arribas	351
7.3.6	Galgamentos Costeiros	353
7.3.7	Risco de incêndio urbano	354
7.3.8	Instabilidade de vertentes.....	355
7.4	Ambiente sonoro	356
7.4.1	Enquadramento legal.....	357
7.4.2	Objetivos da política de ruído.....	358
7.4.3	Elementos da proposta	358
7.4.4	Caracterização do ruído ambiente.....	360
7.4.4.1	Situação de referência	361
7.4.4.2	Zonas de conflito	363
7.4.4.3	População e áreas expostas	365
7.4.4.4	Mapa de ruído previsional elaborado em 2007.....	367
7.4.5	Zonamento acústico.....	369
7.4.6	Plano municipal de redução de ruído	371
7.5	Qualidade do ar	377
7.5.1	Enquadramento	377
7.5.1.1	Geral	377



7.5.1.2	Cascais.....	377
7.5.2	Enquadramento legal.....	378
7.5.3	Zonamento	379
7.5.4	Medidas de melhoria	380
7.6	Avaliação bioclimática e do potencial eólico para a instalação de mini turbinas.....	382
7.6.1	Avaliação bioclimática: unidades de resposta climática homogénea (CLIMATOPOS)	382
7.6.2	Potencial eólico para a instalação de mini turbinas.....	385
7.6.3	Plano de ação	387
7.7	Área extrativa	392
7.7.1	Enquadramento.....	392
7.7.1.1	Geral	392
7.7.1.2	Cascais.....	393
7.7.2	Enquadramento legal.....	393
7.7.3	Diagnóstico.....	394
7.7.4	Propostas	395
7.7.4.1	Proposta 1	395
7.7.4.2	Proposta 2	396
8.	Habitação	397
8.1	Análise SWOT	400
8.2	Estratégia para a habitação	400
8.3	Medidas de atuação.....	401
8.3.1	Criação de um observatório de habitação do Concelho de Cascais	401
8.3.2	Criação de um processo de licenciamento célere “Via Verde licenciamento” ...	401
8.3.3	Gestão de habitação – reabilitar para arrendar (resposta inclusiva).....	402
8.3.4	Gestão e manutenção do parque habitacional público (estatal/municipal)	403
8.3.5	Habitação para públicos diversificados.....	404
8.4	Conclusão	405



9. Equipamento	407
9.1 Equipamentos de ação social.....	407
9.1.1 Equipamentos e serviços sociais.....	409
9.1.2 Programas e projetos de intervenção	417
9.1.2.1 Acesso a bens essenciais	417
9.1.2.2 Igualdade de género	418
9.1.2.3 Envelhecimento e velhice.....	419
9.1.2.4 Sem-abrigo	420
9.1.2.5 Intervenção em territórios intervenção prioritária.....	421
9.1.2.6 Violência doméstica	421
9.1.2.7 Voluntariado.....	422
9.1.2.8 Empreendedorismo social	423
9.1.2.9 Mediação intercultural e integração de imigrantes.....	424
9.2 Equipamentos desportivos	424
9.2.1 Rede de infraestruturas desportivas.....	432
9.2.1.1 Freguesia de Alcabideche	433
9.2.1.2 União de Freguesias de Carcavelos e Parede.....	433
9.2.1.3 União de Freguesias de Cascais e Estoril	434
9.2.1.4 Freguesia de S. Domingos de Rana	434
9.2.2 Associativismo desportivo.....	435
9.2.3 Promoção da atividade física e desportiva.....	435
9.2.4 Eventos desportivos de prestígio.....	436
9.3 Equipamentos educativos	436
9.4 Equipamentos de saúde	441
9.4.1 Cluster de saúde.....	441
9.4.2 Fórum concelhio para a promoção da saúde.....	442
9.5 Equipamentos e infraestruturas de proteção civil, defesa nacional e segurança	443



9.5.1	Sistema municipal de proteção civil, bombeiros e outros agentes de proteção civil	443
9.5.1.1	Bombeiros	443
9.5.1.2	Forças de segurança e polícia municipal	443
9.5.1.2.1	PSP	443
9.5.1.2.2	GNR	444
9.5.1.2.3	Polícia marítima / autoridade marítima	444
9.5.1.2.4	Polícia municipal	444
9.5.1.2.5	SEF	444
9.5.2	Outros equipamentos / infraestruturas de proteção civil	444
9.5.3	Equipamentos de defesa nacional	446
10.	Infraestruturas	447
10.1	Abastecimento de água	447
10.1.1	Rede EPAL	447
10.1.2	Rede Águas de Cascais, S.A.	447
10.2	Captações de águas subterrâneas para abastecimento público	448
10.3	Águas de nascente	450
10.4	Infraestruturas de regulação de caudal	450
10.4.1	Caracterização	451
10.4.1.1	Enquadramento	451
10.4.1.2	Caracterização da bacia hidrográfica da Ribeira das Vinhas	452
10.4.1.3	Carta de zonas inundáveis	452
10.4.1.4	Minimização dos caudais de ponta de cheia	452
10.4.1.5	Integração paisagista com vista à manutenção da biodiversidade	453
10.5	Águas minerais naturais	454
10.6	Saneamento	454
10.7	Eletricidade	455
10.8	Gás / Gasoduto	457



10.9	Telecomunicações.....	457
10.10	Faróis e outros sinais marítimos.....	458
10.11	Marcos geodésicos.....	458
11.	Servidões administrativas e restrições de utilidade pública.....	459
11.1	Introdução.....	459
11.2	Áreas protegidas, recursos e valores naturais.....	460
11.2.1	Áreas classificadas e integradas no sistema nacional de áreas classificadas...	460
11.2.2	Árvores e arvoredos de interesse público.....	460
11.2.3	Domínio hídrico.....	461
11.2.4	Recursos geológicos.....	461
11.2.4.1	Exploração geológica.....	461
11.2.4.2	Águas minerais naturais.....	462
11.2.5	Valores naturais.....	462
11.2.5.1	Reserva Agrícola Nacional (RAN).....	462
11.2.5.2	Regime florestal.....	462
11.2.5.3	Povoamentos florestais percorridos por incêndios.....	462
11.2.5.4	Reserva Ecológica Nacional (REN).....	463
11.3	Equipamentos.....	463
11.3.1	Defesa nacional.....	463
11.3.2	Edifícios públicos e outras construções de interesse público não classificadas como monumento nacional – instalações hospitalares, administrativas, escolares, religiosas...	464
11.3.3	Estabelecimentos prisionais e tutelares de menores.....	464
11.4	Infraestruturas.....	465
11.4.1	Servidões aeronáuticas.....	465
11.4.2	Infraestrutura ferroviária.....	465
11.4.3	Rede rodoviária nacional / regional / estradas e caminhos municipais.....	465
11.4.4	Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP).....	465



11.4.5	Abastecimento de água	466
11.4.6	Drenagem de águas residuais.....	466
11.4.7	Rede elétrica	467
11.4.8	Gasodutos e oleodutos	467
11.4.9	Telecomunicações	468
11.4.10	Marco geodésico.....	468
11.4.11	Postos de vigia da rede nacional	468
11.4.12	Faróis e farolins	469
11.5	Património.....	469
11.5.1	Imóveis classificados e em vias de classificação	469
12.	Avaliação Ambiental Estratégica	471
13.	Alterações à proposta de Revisão do PDM-Cascais	475
13.1	No âmbito da Discussão Pública	475
13.2	No âmbito do Parecer Final da CCRD-LVT	475
14.	Cartografia.....	477
14.1	Cartografia de referência	477
14.2	Normalização gráfica	477
15.	Ficha Técnica.....	479
15.1	Direção do plano.....	479
15.2	Direção executiva do plano	479
15.3	Coordenação	479
15.4	Assessoria CMC.....	480
15.5	Colaboração CMC.....	481
15.6	Apoio Administrativo CMC.....	485
15.7	Colaboração externa	485
15.7.1	Avaliação Ambiental Estratégica	485
15.7.2	Estrutura Ecológica Municipal	486
15.7.3	Alterações climáticas	486



16. Referências bibliográficas.....	487
17. Listagem de Anexos.....	493



A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script.

Índice de figuras

Figura 1: Mapa de Portugal Continental, Área Metropolitana de Lisboa, Grande Lisboa e Península de Setúbal.....	90
Figura 2: Situação das AUGI em Cascais (Nov. 2012).....	112
Figura 3: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI.....	113
Figura 4: Evolução do processo de infraestruturização das AUGI.....	114
Figura 5: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI.....	115
Figura 6: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI.....	115
Figura 7: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI.....	116
Figura 8: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI.....	117
Figura 9: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI.....	117
Figura 10: Hierarquia urbana.....	119
Figura 11: Centralidades concelhias propostas.....	120
Figura 12: Unidades e Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão.....	127
Figura 13: Reclassificação do solo.....	141
Figura 14: Rede Rodoviária Existente.....	154
Figura 15: Hierarquia administrativa da rede rodoviária.....	156
Figura 16: Sinistralidade rodoviária em 2013.....	158
Figura 17: Rede rodoviária proposta.....	161
Figura 18: Variante à EN249-4.....	163
Figura 19: Via Longitudinal Norte (VLN).....	165
Figura 20: Via Longitudinal Sul (VLS).....	166
Figura 21: Circular Nascente a São João do Estoril (CNSJE).....	168
Figura 22: Circular Nascente a São Pedro do Estoril (CNSPE).....	169
Figura 23: Via Oriental de Cascais (VOC).....	170
Figura 24: Nó da Brisa.....	171
Figura 25: Via Circular a Trajouce (VCT).....	172
Figura 26: Via Circular ao Aeródromo.....	173
Figura 27: Segunda Circular a Cascais.....	174
Figura 28: Circular Nascente a São João do Estoril (CNSJE).....	175
Figura 29: Circular Nascente a São Pedro do Estoril (CNSPE).....	176
Figura 30: Via Saloia.....	177
Figura 31: Ligação da Amoreira à VLN.....	178
Figura 32: Variante à Abóboda.....	179
Figura 33: Variante à Adroana e Estrada dos Bernardos.....	180
Figura 34: Variante Sul a Murches (Via de São Gabriel), Variante Norte a Murches e Via das Patinhas.....	181
Figura 35: Variante Municipal à EN 249-4.....	182
Figura 36: Passagem Inferior da Marianas.....	183
Figura 37: Rua do Moinho Vermelho.....	184
Figura 38: Ligação da VLS à A5.....	185
Figura 39: Variante da Charneca.....	186

Figura 40: Ligação da Rua de São Francisco à E.N. 6-8	187
Figura 41: Beneficiação de vias	188
Figura 42: Aglomerados onde deve ser reforçado o carácter urbano/local das vias	190
Figura 43: Rede de TP com 12 ou mais circulações/hora/sentido por troço	199
Figura 44: Alterações propostas para a rede TP interconcelhia estruturante e secundária	204
Figura 45: Alterações propostas para a rede TP Interna estruturante e secundária	206
Figura 46: Proposta de hierarquização da rede de interfaces	208
Figura 47: Linhas de TPSP estruturante e secundária (curto prazo)	212
Figura 48: Linhas de TPSP estruturante e secundária (médio prazo)	213
Figura 49: Traçado Base do TPSP (longo prazo)	214
Figura 50: Rede pedonal estruturante	216
Figura 51: Núcleos urbanos prioritários para o desenvolvimento de Planos Locais de Acessibilidade para Todos	218
Figura 52: N.º de acidentes envolvendo atropelamentos nos últimos 3 anos	219
Figura 53: Atropelamentos na rede pedonal estruturante (últimos 3 anos)	221
Figura 54: Escolas com 1º ciclo do Ensino Básico preferenciais para o desenvolvimento de circuitos PediBus	224
Figura 55: Tipologia de percursos cicláveis consoante o volume de tráfego e velocidade de circulação	228
Figura 56: Rede ciclável estruturante	229
Figura 57: Localização do estacionamento para bicicletas proposto	232
Figura 58: Alargamento da oferta de estacionamento tarifado	239
Figura 59: Novas zonas a tarifar	241
Figura 60: Organização do estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias de Cascais e Monte Estoril	243
Figura 61: Organização do estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias do Estoril e de S. João do Estoril	244
Figura 62: Organização do estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias de Parede e Carcavelos	245
Figura 63: Proposta de criação de estacionamento de P&R nos interfaces de 3.º nível	250
Figura 64: Identificação das zonas prioritárias de formalização da oferta de estacionamento na via pública	251
Figura 65: Zonas em que é necessário aumentar a oferta de estacionamento (procura residencial)	253
Figura 66: Proposta de núcleos urbanos sujeitos a regulamentos de cargas e descargas (por nível de prioridade)	258
Figura 67: Estrutura Ecológica Municipal	263
Figura 68: Acessibilidade aos jardins públicos	270
Figura 69: Acessibilidade aos parques urbanos	272
Figura 70: Disponibilidade de jardins públicos por habitante	274
Figura 71: Disponibilidade de parques urbanos por habitante	275
Figura 72: Necessidade de jardins públicos	302
Figura 73: Proposta de Implementação da Estrutura Ecológica Urbana	304
Figura 74: Plano de Arborização de vias – Proposta final	310

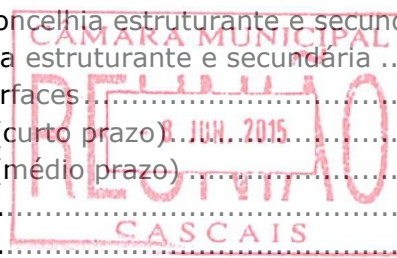


Figura 75: Classes de solo com máxima aptidão para vinha de Carcavelos em região demarcada	317
Figura 76: Vegetação natural potencial.....	321
Figura 77: Aptidão florestal para o sobreiro	325
Figura 78: Aptidão Agrícola e Florestal em Solo Rural.....	331
Figura 79: Carta de suscetibilidades dos terrenos à ação sísmica (4 classes)	347
Figura 80: Carta de Suscetibilidade de Inundação por Tsunami	348
Figura 81: Carta de Suscetibilidade de Cheias e Inundações	349
Figura 82: Mapa de Perigosidade de Incêndio Florestal (PMDFCI 2013-2017)	350
Figura 83: Carta de suscetibilidades do incêndio florestal.....	351
Figura 84: Carta com a definição das Faixas de Proteção das Arribas	353
Figura 85: Carta com a definição dos locais de galgamento costeiro.....	354
Figura 86: Carta de Suscetibilidade de Incêndio Urbano para o Núcleo Urbano Histórico de Cascais.....	355
Figura 87: Carta de Suscetibilidade de Movimentos de Massa em Vertentes	356
Figura 88: Mapa de Ruído Global – Período Diurno-Entardecer-Noturno	362
Figura 89: Mapa de Ruído Global – Período Noturno.....	363
Figura 90: Mapa conflito - Áreas expostas a ruído ambiente exterior inferior a 55 dB(A) para o indicador <i>Lden</i>	364
Figura 91: Mapa de conflito - Áreas expostas a ruído ambiente exterior inferior a 45 dB(A), para o indicador <i>Ln</i>	365
Figura 92: Mapa de Ruído Global – Período Diurno-Entardecer-Noturno	368
Figura 93: Mapa de Ruído Global – Período Noturno Simulação da propagação sonora, para o período entre as 23H00 e as 07H00, representado pelo indicador <i>Ln</i>	368
Figura 94: Quantificação da área exposta (km ²) a valores <i>Lden</i> e <i>Ln</i> superiores aos limites regulamentares, por entidade gestora	372
Figura 95: Mapa do índice global da qualidade do ar	379
Figura 96: Unidades de Resposta Climática Homogénea – URCH (Climatopos).....	383
Figura 97: Classes de ventilação.....	384
Figura 98: Densidade de ocupação e cobertura natural/artificial dos solos.	384
Figura 99: Velocidade média anual do vento (m/s)	385
Figura 100: Densidade de potência (W m ⁻²)	386
Figura 101: Aptidão para a instalação de micro turbina eólicas do tipo <i>Skystream</i>	387
Figura 102: Espacialização das orientações climáticas para o Ordenamento do Território de Cascais.....	391
Figura 103: Fotografia aérea da área em estudo.....	396
Figura 104: Entidades proprietárias dos equipamentos sociais.....	411
Figura 105: Carta com Pontos de Concentração.....	445
Figura 106: Carta da rede viária florestal.....	446
Figura 107: Aquífero O28 – Pisões – Atrozela.....	449
Figura 108: Rede de distribuição	456

Índice de tabelas

Tabela 1: Objetivos e medidas da estrutura ecológica	125
Tabela 2: Quadro comparativo da qualificação do solo rural	139
Tabela 3: Quadro comparativo da qualificação do solo urbano	140
Tabela 4: Hierarquia do sistema rodoviário	153
Tabela 5: Desclassificação das estradas nacionais	157
Tabela 6: Critérios de classificação das carreiras interconcelhias de TP rodoviário	203
Tabela 7: Critérios de classificação das carreiras internas de TP rodoviário	205
Tabela 8: Critérios considerados para classificar os interfaces de transporte	208
Tabela 9: Critérios de Qualidade a respeitar no planeamento de redes de modos suaves	217
Tabela 10: Comprimentos máximos aceitáveis para percursos cicláveis, consoante o declive existente	227
Tabela 11: Tipologia de percursos cicláveis, consoante o tipo de segregação com o tráfego automóvel	227
Tabela 12: Parâmetros de estacionamento (de veículos ligeiros) constantes no PDM-Cascais em vigor	255
Tabela 13: Proposta de parâmetros de dimensionamento do estacionamento habitacional para Cascais SP: Superfície de pavimento	256
Tabela 14: Estruturas tradicionais	264
Tabela 15: Ameaças para a paisagem de Cascais	265
Tabela 16: Oportunidades para a paisagem de Cascais	266
Tabela 17: Propósitos de qualidade paisagística para Cascais	267
Tabela 18: Formações vegetais naturais do concelho	268
Tabela 19: Abundância e grau de conservação das formações vegetais naturais	269
Tabela 20: Acessibilidade a jardins públicos existentes por freguesia	271
Tabela 21: Acessibilidade a parques urbanos existentes por freguesia	273
Tabela 22: Resumo estatístico da disponibilidade de jardins públicos	275
Tabela 23: Resumo estatístico da disponibilidade de parques urbanos	276
Tabela 24: Património construído	276
Tabela 25: Recomendações	277
Tabela 26: Oportunidades LA 9: moinhos de vento	292
Tabela 27: Oportunidades LA 9: azenhas	292
Tabela 28: Oportunidades LA 9: fornos de cal	293
Tabela 29: Tipologias de espaço consideradas na EEU	301
Tabela 30: Tipologias a implementar	306
Tabela 31: Fase 1 – Estudo preliminar	307
Tabela 32: Fase 2 – Proposta final do Plano de Arborização de Vias	308
Tabela 33: Fase 3 – Transposição do Plano de Arborização de Vias para Projeto de Execução	309
Tabela 34: Espécies arbóreas e arbustivas adequadas à plantação em vias e sebes de compartimentação	313
Tabela 35: Dados utilizados na delimitação de espaços agrícolas	314
Tabela 36: Classes de Capacidade de Uso do Solo	315

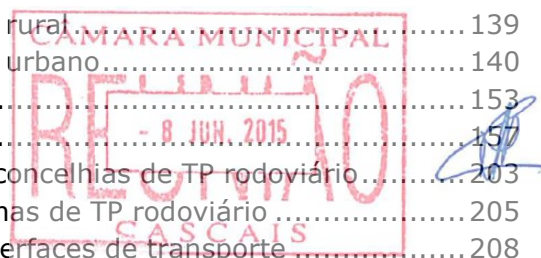
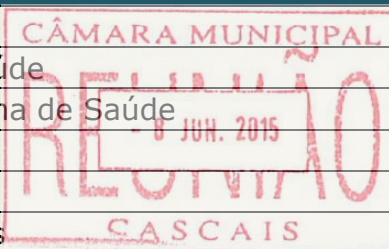


Tabela 37: Subclasses de Capacidade de Uso do Solo.	315
Tabela 38: Unidades de solos incluídas na RAN. Adaptado de DGADR (2008)	316
Tabela 39: Classes de características-diagnóstico.....	319
Tabela 40: Correspondência das unidades de solo às características-diagnóstico.	320
Tabela 41: Séries de vegetação e espécies a utilizar.....	322
Tabela 42: Classificação das condicionantes ao uso florestal por espécie em 3 níveis de aptidão.....	324
Tabela 43: Tipos e sub-tipos de habitats que compõe os espaços naturais.....	328
Tabela 44: Critério hierárquico na escolha da proposta de uso.....	330
Tabela 45: Comparação do uso atual e proposto para Solo Rural.....	331
Tabela 46: Unidades industriais consideradas na elaboração dos mapas de ruído.....	361
Tabela 47: Quantificação da população (n.º de pessoas/resultados preliminares do Censos 2011) exposta ao ruído ambiente, por fonte sonora segundo classes de exposição e por entidade gestora	366
Tabela 48: Identificação e descrição geral das zonas de conflito	376
Tabela 49: Avaliação climática e recomendações para o ordenamento.....	391
Tabela 50: Situação das pedreiras existentes no Concelho de Cascais	394
Tabela 51: Respostas sociais regulamentadas e sedeadas em equipamentos, com pertinência no concelho.....	410
Tabela 52: Taxas de cobertura de taxa de cobertura atual e metas definidas para creche e respostas à população idosa.	412
Tabela 53: Previsão de novas vagas necessárias para atingir as metas da Carta Social....	413
Tabela 54: Localizações prioritárias para a criação das novas vagas necessárias para atingir as metas da Carta Social	414
Tabela 55: Equipamentos desportivos - Distribuição de tipologias por freguesias.....	428
Tabela 56: Equipamentos desportivos - Distribuição por tipologia - existências e necessidades	431
Tabela 57: Área Desportiva Útil por habitante - m ² /hab.....	431

Siglas e acrónimos

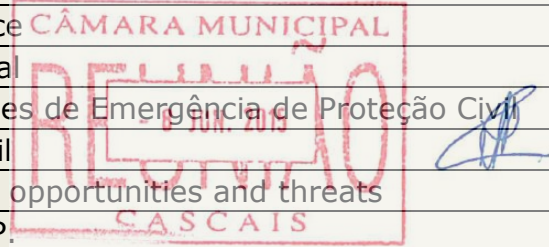
Sigla	Desenvolvimento
AAE	Avaliação Ambiental Estratégica
ACES	Agrupamento de Centros de Saúde
ACSS	Administração Central do Sistema de Saúde
ADU	Área Desportiva Útil
AFN	Autoridade Florestal Nacional
AMC	Assembleia Municipal de Cascais
AML	Área Metropolitana de Lisboa
ANA	Aeroportos de Portugal, S.A.
ANPC	Autoridade Nacional de Proteção Civil
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
ARH Tejo	Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P.
ARU	Área de reabilitação urbana
AT	Alta Tensão
AUGI	Áreas Urbanas de Génese Ilegal
BEI	Banco Europeu de Investimento
BT	Baixa Tensão
CA	Comissão de Acompanhamento
CB	Corpo de Bombeiros
CBD	Convention of Biological Diversity
CCDR-LVT	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
CLAS	Conselho Local de Ação Social
CMC	Câmara Municipal de Cascais
CMO	Câmara Municipal de Oeiras
CMS	Câmara Municipal de Sintra
CTA	Comissão Técnica de Acompanhamento da Revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais
DCEA/FCT/UNL	Departamento de Ciências e Engenharias do Ambiente da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa
DGAIED/MDN	Direção-Geral de Infraestruturas de Defesa Nacional
DGOTDU	Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
DGPC	Direção Geral do Património Cultural
DGT	Direção Geral do Território
DMEI	Direção Municipal de Estratégia e Inovação
DPC	Departamento de Planeamento e Participações
DPGU	Direção Municipal de Planeamento e Gestão Urbanística



Sigla	Desenvolvimento
DRAPLVT	Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo
DRCLVT	Direção Regional de Cultura de Lisboa e Vale do Tejo
DRELVT	Direção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo
DSOT/CCDR-LVT	Direção de Serviços do Ordenamento do Território da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo
EEM	Estrutura Ecológica Municipal
EMGHA	Empresa de Gestão do Parque de Habitação do Município de Cascais
EMIG	Estratégia Municipal para a Igualdade de Género
ENGIZC	Estratégia Nacional para a Gestão Integrada das Zonas Costeiras
ENSR	Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária
EP	Estradas de Portugal, EPE
EPAL	Empresa Portuguesa das Águas Livres, S.A.
ERRALVT	Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo
ETAC	Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio
FCD	Fatores Críticos para a Decisão
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
HEC-RAS	Hydrologic Engineering Centers River Analysis System
ICNB	Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade
ICNF	Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, I.P.
IGESPAR	Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Cultural
IGT	Instrumentos de Gestão Territorial
IHRU	Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana, I.P.
IMI	Imposto Municipal sobre Imóveis
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.
INAG	Instituto Nacional da Água
INIR	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P.
IPSS	Instituição Particular de Solidariedade Social
IPTM	Instituto Português dos Transportes Marítimos, I.P.
IRS	Imposto sobre o Rendimento Singular
IST	Instituto Superior Técnico
LBPSOTU	Lei de Bases da Política Pública de Solos, Ordenamento do Território e Urbanismo
MARETEC	Centro de Ambiente e Tecnologia Marítimos
MISI	Gabinete Coordenador do Sistema de Informação do Ministério da Educação
MOHID	Modelos Hidrodinâmicos de Circulação na Orla Costeira da Costa do Estoril
MT	Média Tensão

Sigla	Desenvolvimento
PBH	Plano da Bacia Hidrográfica
PDM-Cascais	Plano Diretor Municipal de Cascais
PDMFCI	Plano Municipal da Floresta Contra Incêndios
PDREN	Proposta de Delimitação da Reserva Ecológica Nacional
PDSCC	Plano de Desenvolvimento Social do Concelho de Cascais
PECAC	Plano Estratégico de Cascais face às Alterações Climáticas
PMEPC	Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil
PMRR	Plano Municipal de Redução de Ruído
PMSR	Planos Municipais de Segurança Rodoviária
PNB	Produto Nacional Bruto
PNPOT	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
PNSC	Parque Natural Sintra-Cascais
POCAL	Plano Oficial de Contabilidade das Autarquias Locais
POOC	Plano de Ordenamento da Orla Costeira
POOC C-SJB	Plano de Ordenamento da Orla Costeira Cidadela-S. Julião da Barra
POOC S-S	Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado
POPNSC	Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra Cascais
POR-Lisboa	Programa Operacional Regional de Lisboa
PP	Plano de Pormenor
PRN	Plano Rodoviário Nacional
PROF-AML	Plano Regional de Ordenamento Florestal da Área Metropolitana de Lisboa
PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território
PROT-AML	Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa
PSRN2000	Plano Sectorial da Rede Natura
PT	Posto de Transformação
PU	Plano de Urbanização
PUCS	Plano de Urbanização da Costa do Sol
QRE	Quadro de Referência Estratégico
QREN	Quadro de Referência Estratégico Regional
RA	Relatório Ambiental
RAN	Reserva Agrícola Nacional
REFER	Rede Ferroviária Nacional, I.P.
REM	Rede Ecológica Metropolitana
REN	Reserva Ecológica Nacional
RFCD	Relatório de Fatores Críticos para a Decisão
RGR	Regulamento Geral do Ruído
RMHS	Regulamento Municipal de Habitação Social

Sigla	Desenvolvimento
RNT	Rede Nacional de Transporte
SAD	Serviço de Apoio Domiciliário
SANEST	Saneamento da Costa do Estoril, S.A.
SCS	Soil Conservation Service
SEN	Sistema Elétrico Nacional
SICOMECA	Sistema de Comunicações de Emergência de Proteção Civil
SPC	Serviço de Proteção Civil
SWOT	Strengths, weaknesses, opportunities and threats
TP	Turismo de Portugal, I.P.
TPSP	Transporte Público em Sítio Próprio
UOPG	Unidade Operativa de Planeamento e Gestão
VLN	Via Longitudinal Norte
VLS	Via Longitudinal Sul
VOC	Via Oriental de Cascais
ZPE	Zonas de Proteção Especiais



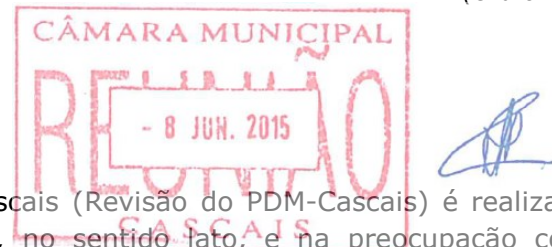


A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

We shape our buildings, and afterwards our buildings shape us.

(Churchill 1943)

1. Enquadramento global



A Revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais (Revisão do PDM-Cascais) é realizada na defesa da qualidade de vida dos cidadãos, no sentido lato, e na preocupação com as gerações futuras, preparando Cascais para encarar novos desafios e aproveitar novas oportunidades, nomeadamente, os que decorrem dos limites do crescimento e do combate às alterações climáticas, considerando a estratégia, os princípios da sustentabilidade, assim como as participações dos serviços e dos técnicos municipais, abrindo-se ao âmbito da democracia participativa.

O urbanismo tem assumido diferentes cambiantes ao longo da história, nomeadamente como: controle do futuro; poder; adaptação; processo; intenção; e relação causal. Nas últimas décadas, e no futuro, pela primeira vez na história, o urbanismo tem de assumir três aspetos mais importantes para a humanidade:

- Os limites do crescimento, equacionados pela primeira vez pelo Clube de Roma, criado em 1968, que publicou em 1972 o relatório - *Limits to Growth* (Meadows, Club of Rome. 1972), consubstanciando a necessidade de um crescimento com limites;
- A sustentabilidade, que teve os seus pontos iniciais no relatório "Our Common Future" (World Commission on Environment and Development. 1987), elaborado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, em 1987, mais conhecido por *Brundtland Report*, e na *Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento*, conhecida por Cimeira da Terra, realizada em 1992, que teve como pontos altos a criação da *Agenda 21* e as convenções sobre: biodiversidade, desertificação e alterações climáticas;
- O controlo das alterações climáticas, que teve um ponto alto no Protocolo de Quioto, aprovado em 1997 e em vigor em 2005.

Os limites do crescimento, a sustentabilidade e as alterações climáticas têm nas cidades os seus principais desenvolvimentos, os seus grandes impactos, os principais desafios e será nas cidades que se aplicarão os novos paradigmas, como veremos mais adiante. Atualmente mais de metade da população mundial vive nas cidades. Em 2050 serão dois terços. Na Europa mais de três quartos da população vivem nas cidades.

Em outubro de 2009, quando foi celebrado o quadragésimo aniversário da publicação do relatório - *Limits to Growth*, foram salientados dois cenários contrastantes:

- O cenário das tendências na ausência de alterações de políticas;

- O cenário de desafios promovendo alterações importantes nos assuntos mais fundamentais, designadamente: a produção; o abastecimento de energia; as alterações climáticas; a agricultura; a perda de biodiversidade; a necessidade de preservação da biodiversidade marinha; o abastecimento sustentável de água; e evitar o ciclo do nitrogénio desequilibrado.

“Os limites do crescimento”, do Clube de Roma (1972, 1992, 2004) continuam presentes na sua mensagem global: uma economia do carbono; e uma biodiversidade reforçada.

A adoção dos limites do crescimento abrange escalas do local ao global. A nível do cidadão são expectáveis alterações: nos padrões de vida diária; no consumo (de energia, de transportes, de proteínas); nas emissões poluentes; no abandono do consumismo; na redução da pressão ambiental e territorial.

Se as emissões dos gases de estufa causarem um aumento médio global de 4°C na temperatura haverá alterações substanciais no clima, perdas nos ecossistemas, impactos na produção de produtos alimentares, que terão impactos sociais graves e provocarão grandes migrações e aumento da pobreza, designadamente em países próximos da Europa. Os limites têm de ser controlados considerando nomeadamente:

- Um limite máximo de 2°C de aumento da temperatura global de forma a controlar os riscos climáticos e alimentares;
- O cumprimento da *Convention of Biological Diversity* (CBD) assinada por Portugal, que advoga: a conservação da biodiversidade; os limites das perdas da biodiversidade; e a valorização dos seus valores intrínsecos (United Nations 1992).

A biodiversidade está ameaçada com as pressões sobre o solo para produção agrícola, para urbanização, e para o bio fuel, que provocam perdas no capital genético e grandes alterações nos ciclos biogeoquímicos globais. Territorialmente a proteção da biodiversidade pode ser conseguida através da:

- Proteção dos ecossistemas naturais dentro e fora das áreas de conservação natural;
- Minimização da pressão na transformação de solo rural em solo urbano.

Para parar a perda de biodiversidade há que reduzir a pressão nos ecossistemas e nas reservas naturais. As áreas prioritárias de proteção são as áreas do Parque Natural Sintra Cascais (PNSC), da Reserva Agrícola Nacional (RAN), da Reserva Ecológica Nacional (REN), assim como as que as enquadrem e protegem, conservando os ecossistemas, reduzindo a desflorestação e promovendo a biodiversidade e os espaços naturais.

O objetivo de reduzir as emissões de gases de estufa em 50%, até 2050, implica que a descarbonização deve crescer 5%, ao ano, em vez da meta de 2%. O que pode ser possível aumentando a eficiência e a eficácia energética, substituindo as tecnologias do petróleo por tecnologias de zero-carbono, mas também com a redução da desflorestação. O aumento da eficácia e da eficiência energética obriga a edificações com menores consumos.

A fase preventiva não foi utilizada. O aumento global de temperatura de 2°C é garantido, quaisquer que venham a ser as medidas adotadas. Há que garantir que não haverá um aumento maior de temperatura global. Os 4°C podem ser condutores de impactos incontrolláveis.

A população mundial tem crescido, nas últimas décadas, um mil milhões em cada doze anos. A atual população mundial é de 7,2 mil milhões de pessoas. Em 2028 ultrapassaremos os 8 mil milhões. É necessário considerar o aumento da população, assim como o aumento do nível de vida em vários países em desenvolvimento, para equacionar o consumo de recursos, as necessidades energéticas, a água consumida, os efluentes e resíduos produzidos, o CO₂ produzido, as áreas urbanas, nas áreas a urbanizar, etc.

Tendo presente o aumento da população mundial e as expectáveis alterações da dieta, a produção agrícola tem de aumentar nas próximas décadas.

As diferentes componentes da sustentabilidade urbana motivam intervenções em diversos campos: energia; edificação; povoamento; desenho urbano; infraestruturas; e equipamentos.

Encontramo-nos numa encruzilhada civilizacional. Um ponto de mudança que alterará os nossos hábitos quotidianos, como será o caso do consumo. A solidariedade com as novas gerações obriga-nos a alterar o ritmo e as características do consumo.

As alterações dos sistemas produtivos, da produção de energia, da agricultura, da pecuária, da água, do consumo, dos oceanos, da vida nas cidades, no imperativo da concretização da sustentabilidade obrigam a uma mudança dos paradigmas do pensamento económico, financeiro e comportamental. Estas alterações são tecnológicas, políticas e comportamentais. Abrangem os vários níveis da sociedade: global, nacional, regional, local, empresarial, da família e do cidadão. A alteração destes paradigmas tem paralelo no início do renascimento ou do iluminismo. Estamos num período de transição histórica. Uns defendem que estamos na transição entre dois períodos da era industrial, como por exemplo a corrente americana consignada pelo semanário *The Economist*. Outros defendem tratar-se da transição da era industrial para a era ecológica.

Historicamente estes períodos de transição mobilizam a sociedade para a resolução de problemas excepcionais, para: compreender a atualidade, diagnosticar os problemas, assumir novos paradigmas e soluções, desenvolver soluções, resistir à inércia dos interesses instalados e aplicar soluções resilientes.

Estamos num ponto de transição:

- Da previsão à incerteza;
- Do determinismo ao probabilismo;
- Do plano do "como dantes" à ação estratégica;
- Dos cenários aos cenários da incerteza;
- Do "mais" ao "melhor";
- Do crescimento ao sustentável;

- Da avaliação sectorial à holística;
- Do curto ao médio/longo prazo;
- Do maximizar ao otimizar;
- Dos recursos aos recursos locais;
- Das soluções tipificadas às apropriadas;
- Das infraestruturas tradicionais às ecológicas, da redução da pegada ecológica, da recuperação de resíduos, da produção de energias renováveis, etc.

A mudança depende de muitos parâmetros. Como se verificará o entrosamento da evolução destes parâmetros? Quais serão os preponderantes? Como se dará a transição, numa sociedade caracterizada pela evolução acelerada, pelo individualismo? Como devemos planear a cidade perante a incerteza?

Alguns contributos de resposta a esta pergunta:

- Coletando e trabalhando a informação;
- Tentando compreender a complexidade;
- Transformando a informação em conhecimento;
- Realizando o balanço correto entre o processo e o resultado final;
- Dando ao processo urbanístico a relevância que merece a troca de experiência e a confrontação de ideias, como instrumentos do conhecimento, facilitador e acelerador de contributos;
- Mobilizando os diferentes atores urbanos e intervenientes;
- Procurando soluções e meios flexíveis;
- Aplicando os princípios de precaução, equidade, consistência, integração, uso apropriado, conservação da diversidade biológica e da integridade ecológica, compactação, usos mistos e acessibilidade;
- Adotando o conhecimento aplicado noutras situações no âmbito das soluções apropriadas;
- Procurando novos caminhos, soluções e tecnologias;
- Organizando as instituições numa aproximação multinível e transetorial;
- Monitorizando os sistemas.

O urbanismo está igualmente numa fase de transição. Nesta transição, a ecologia humana, as cadeias de valor e a economia das cidades têm um papel fundamental.

A era industrial desenvolveu vários modelos, teorias e práticas do urbanismo. A nova era desenvolverá outros modelos, metodologias, teorias e práticas.

Estamos num processo de transição. Uma transição que afeta e é influenciada por vários fatores, tais como: o sistema bancário; o imobiliário; a tecnologia; a governança das cidades e das regiões; o Estado Providência; os transportes; a estrutura e comportamento da família; a habitação; os recursos naturais; a competitividade; a inovação; a coesão; as migrações; o clima; a energia; os bens alimentares; a agricultura; a cultura; que são importantes nas alterações do urbanismo.

O objetivo de longo prazo é atingir um modo de vida sustentável, utilizando recursos renováveis e energia solar. Para os atingir, as cidades e vilas devem ser:

- Mais resilientes, sustentáveis e robustas;
- Mais autossuficientes;
- Com menores custos;
- Ar despoluído;
- Menores riscos de cheias e acidentes geológicos;
- Uso do solo mais eficiente e eficaz;
- Menor pegada ecológica;
- Oferta eficiente e procura reduzida;
- Processos de reduzido consumo energético;
- Rápida transição para energias renováveis;
- Processos eficazes no consumo de água;
- Transportes amigos do ambiente;
- Distâncias compatíveis com o peão e a bicicleta.



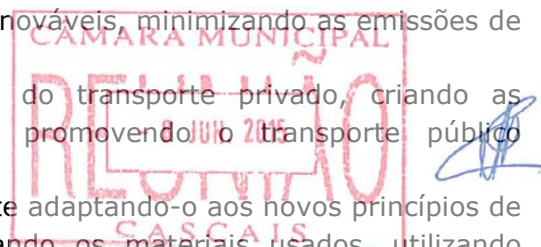
Neste sentido o urbanismo deve considerar como principais valores:

- A defesa do território;
- Concretização da sustentabilidade global e local;
- Respeito da identidade, da individualidade e do ser único;
- Promoção da riqueza e das trocas multiculturais, da integração e da inclusão;
- Integração e solidariedade entre raças, gerações e grupos religiosos;
- Aplicação de perspetivas holísticas, globais e transetoriais;
- A escolha de metodologias estratégicas para atingir a visão e os objetivos;
- A escolha de soluções resilientes (diversidade, flexibilidade e estrutura ótima em rede) e apropriadas;
- Reforço do papel do Urbanismo Europeu, *European Spatial Planning* (European Commission 1999);
- A valorização do carácter cultural, histórico e patrimonial;
- A promoção da atratividade e a competitividade das cidades;
- Redução da distância entre a teoria e a prática profissional;
- O controlo da oferta de consumo em termos sustentáveis (transportes, energia, solo urbano, água e bens alimentares);
- A aplicação da ética profissional;
- Defesa dos princípios de precaução, equidade e coesão;
- A aplicação da governança multinível, integrada, multi-escala e estratégica;
- O desenvolvimento de soluções holísticas, flexíveis, evolutivas e iterativas, baseadas em processos de diálogo e integração dos cidadãos e dos atores.

As decisões estratégicas para a cidade do futuro podem ser consideradas em oito níveis principais:

- Biodiversidade – maximizando a biodiversidade dos ecossistemas, promovendo a agricultura urbana e salvaguardando as paisagens;

- Planeamento e urbanismo – aplicando o desenho urbano sustentável e a sustentabilidade social, criando condições para o uso misto, promovendo a acessibilidade próxima a equipamentos, comércio e serviços, criando a eficiência energética de edifícios, quarteirões e bairros;
- Energia – utilizando sistemas de energia renováveis, minimizando as emissões de carbono, alterando a matriz energética;
- Transportes – reduzindo a dependência do transporte privado, criando as condições para o peão e a bicicleta, promovendo o transporte público energeticamente eficaz;
- Materiais – reabilitando o edificado existente adaptando-o aos novos princípios de energia e às novas funções, reaproveitando os materiais usados, utilizando materiais de baixa energia incorporada, utilizar sistemas de construção sustentáveis, minimizando o consumo de recursos naturais;
- Água – reaproveitando as águas cinzentas e as águas pluviais, tratando e reciclando as águas residuais e minimizando os consumos;
- Inovação – e sua aplicação em vários domínios;
- Governança – aplicando modelos de organização e de gestão holísticos, transeitoriais e integradores.



Temos que encontrar formas de realizar mais com menos dinheiro. De proporcionar maior qualidade de vida com o mesmo dinheiro. De fornecer mais serviços com menos dinheiro. De promover mais desenvolvimento com menos dinheiro. De simplificar os procedimentos. De utilizar novas tecnologias, novas metodologias, de encarar novos desafios e de conceber novas soluções, mais voltadas para o futuro, sem esquecer o presente, mais participadas, mais estratégicas, focadas em prioridades, e em áreas do conhecimento, mais holísticas, mais amigas do cidadão, do ambiente e do ordenamento.

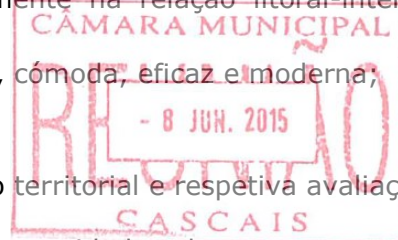
Na Europa 85% do Produto Nacional Bruto (PNB) é produzido nas cidades. As cidades são os laboratórios vivos das novas tecnologias e da democracia participativa dos cidadãos.

A coesão territorial e a energia são dois assuntos novos no Tratado de Lisboa. Geralmente focados como assuntos diferentes, apresentam conexões importantes na dimensão territorial da energia. Esta tem no *Energy Roadmap 2050* (European Commission 2012) uma referência importante, que deve ser transposta para o nível municipal. A transição energética tem no Poder Local uma componente importante. A combinação de diferentes energias renováveis, a nível local: energia eólica, solar, termo solar e a cogeração permitirão alterar a matriz energética.

Cascais deve tornar-se numa zona de reduzida dependência do carbono. O estudo da matriz energética e o planeamento da energia podem contribuir para que se atinjam os objetivos da estratégia *Europa 2020* (European Commission 2010), com eficácia e com soluções de energias renováveis. O contributo do urbanismo, dos edifícios e dos transportes é decisivo. A formação profissional dedicada é um veículo importante principalmente no tocante à eficiência energética. A e-mobilidade e os e-veículos são uma componente adicional, importante nos transportes.

A coesão territorial tem em Cascais um exemplo de aplicação. Entre o litoral e o interior há que promover a coesão. A dimensão territorial da coesão deve contemplar:

- A governança multinível, transetorial e multiparticipada;
- O aumento da coesão, principalmente na relação litoral-interior e na relação urbano-rural;
- Uma rede de transportes acessível, cómoda, eficaz e moderna;
- A cooperação territorial;
- A promoção do emprego;
- A realização de estudos de impacto territorial e respetiva avaliação.



Cascais deve ser capaz de gerar novas oportunidades de emprego, principalmente nos serviços. A estratégia, ao mobilizar potencialidades seleciona prioridades: o mar, a saúde, o turismo e a segurança. As atividades culturais devem ser encorajadas como um meio de tornar o território mais dinâmico e de dinamizar a economia. A economia verde é outro veículo para o desenvolvimento.

A inovação, a transferência tecnológica e a criatividade podem tornar o município mais competitivo e melhorar sectores tradicionais, como o turismo. A inovação pode alterar as cadeias de valor e gerar investimentos nos sectores mais fortes. A estratégia da inovação deve basear-se num pequeno conjunto de atividades de rápida integração e mais-valia. O *housing* entendido como um conjunto de atividades que proporciona bom acolhimento e qualidade de vida (habitação, infraestruturas, equipamentos, emprego, ensino e recreio e lazer) é uma componente fundamental desta estratégia. Outra componente será o incremento na eficácia da administração municipal.

As cidades criativas põem a inovação, a criatividade e a cultura na esfera da sua ação. Ao mobilizarem a economia, a componente social e a cultura promovem a competitividade e a atratividade. Simultaneamente originam novas empresas e criam postos de trabalho. A criatividade e a inovação potenciam o investimento em indústrias culturais e criativas, na senda do documento 2011 *Smart Growth Communication* (Goulet, European Commission, 2011) e seguindo a estratégia *Europe 2020* (European Commission 2010). Está demonstrado que estas indústrias contribuem para a atratividade. A regeneração urbana pode ser outra componente.

Na Europa as indústrias criativas e culturais representam cinco milhões de postos de trabalho e 2.6% do PNB.

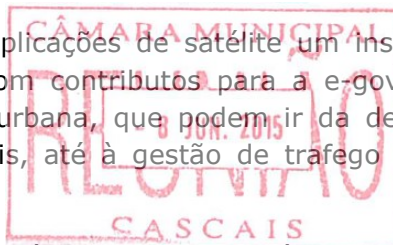
Há que desenvolver formas de inovar na cultura, inventando novas formas de governança, de promoção, de divulgação e de preservação, no sentido de aumentar a atratividade cultural de Cascais.

Como base para a criatividade deve-se:

- Reconhecer as potencialidades para a criatividade e os seus valores culturais;
- Proteger a diversidade, no território municipal, e projetá-la no mercado internacional;

- Melhorar as condições de investimento em microempresas;
- Promover ações de formação para as necessidades existentes;
- Prever localizações preferenciais para a sua implantação;
- Apoiar as condições de investigação e de apoio de especialistas.

A inovação e a transferência tecnológica têm nas aplicações de satélite um instrumento importante de informação e de telecomunicação. Com contributos para a e-governança, para o ordenamento do território e para a análise urbana, que podem ir da deteção de vandalismo, por exemplo de depósitos de lixo ilegais, até à gestão de tráfego ou até à cartografia automática.



O acesso à internet é uma componente essencial à produtividade, à inclusão e ao desenvolvimento. A internet “para todos” com velocidades aceitáveis é um objetivo importante. Ao dar informação e disponibilizar comunicação, em tempo real, permite o desenvolvimento de várias tecnologias municipais.

A adaptação da inovação às novas tecnologias, como as redes de fibra ótica dedicadas, permitirá instrumentos mais eficazes, serviços públicos com maior qualidade, menores custos e a criação de postos de trabalho.

A governança deve contemplar a mobilização de atores, a coordenação e a participação efetiva.

Há necessidade de promover as respostas adequadas à competição global, nomeadamente através de iniciativas locais.

Os municípios são chamados a apresentar um mais vasto conjunto de serviços, para os quais necessitam de troca de informação rápida e eficaz entre as suas unidades orgânicas e com entidades exteriores, possibilitando aos cidadãos respostas mais rápidas e fiáveis, minimizando custos e modernizando a administração.

As aproximações holísticas são especialmente necessárias nas áreas urbanas. Não é possível administrar as cidades sectorialmente. Somente integrando metodologias, tornando-as transeitoriais e mobilizando os atores para as mais-valias geradas pelas intervenções integradas. Em cada caso concreto há que implementar as soluções que se apresentam mais apropriadas.

As iniciativas municipais para os jovens: no empreendedorismo; na formação complementar de jovens de diferentes idades e preparação; na consultoria a empresas recém-criadas; no apoio ao desenvolvimento empresarial; no estabelecimento de redes de *clusters*; na habitação dirigida a jovens; no recreio e lazer, criará condições para o rejuvenescimento da população.

Os seniores devem ter uma maior participação na sociedade, com mais oportunidades, com mais participação nas redes de voluntariado, com programas específicos de formação, de desporto e de inclusão social. O município deve preparar-se para a idade sénior em várias das componentes, designadamente: transportes, comércio, espaço público e habitação.

A cooperação entre: os vários níveis da administração portuguesa, numa perspetiva multinível; entre o município e as faculdades, numa perspetiva da relação entre a teoria e a prática; com outros municípios e cidades, numa perspetiva de divulgação de boas práticas, permitirá alicerçar caminhos. Neste âmbito o *Pacto de Autarcas* (Comissão Europeia 2008), do qual o município de Cascais é signatário desde 20 de dezembro de 2008, é um instrumento de grandes potencialidades.

A questão energética é urbana porque a totalidade dos consumos são urbanos. As cidades devem tender a ser de emissões nulas. Para se atingir este objetivo é necessário transformar os sistemas de energia para sistemas mistos, nos quais pelo menos 50% da energia será de produção local. Os bairros passarão de consumidores a produtores, com tecnologias como: estações locais de energias renováveis, fotovoltaicas integradas nos edifícios, turbinas de vento, biomassa, geotérmicas, mini-hídricas e outras soluções tecnológicas.

A energia e a proteção do clima tornaram-se elementos essenciais do urbanismo e do ordenamento do território.

A eficiência energética e as energias renováveis são duas das componentes mais importantes para os municípios. Há que fomentar a cooperação dos diversos atores, integrar as soluções técnicas e urbanísticas e criar as condições de implementação a diversos níveis: edifício, quarteirão, bairro e aglomerado.

Os três princípios que se devem aplicar à energia são:

- Limitar a procura;
- Utilizar energias renováveis;
- Utilizar eficazmente toda a energia produzida.

A procura pode ser limitada nas cidades, nos bairros, nos quarteirões e nos edifícios, através dos planos sustentáveis de urbanização do desenho urbano e de tecnologias apropriadas à redução dos consumos.

O desenho urbano e as novas tecnologias podem contribuir para:

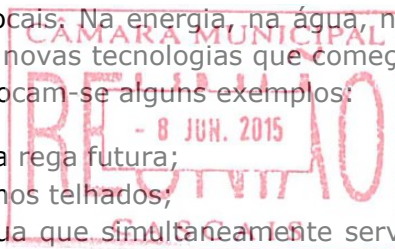
- Amenizar o clima;
- Promover a biodiversidade;
- Promover a produção de alimentos;
- Promover a produção de energia e da biomassa.

A produção da energia também pode ser realizada nas cidades, nos bairros, nos quarteirões e nos edifícios.

A aplicação destas tecnologias à estrutura urbana existente requer cuidados especiais na intervenção urbana e nos edifícios. Será a regeneração urbana, que se pretende integrada nos termos da *Declaração de Toledo* (Conselho Europeu 2010), aprovada em junho de 2010, pelos Ministros do Planeamento da UE.

As infraestruturas e as respetivas redes também se encontram num processo de alteração. As redes centralizadas estão a dar lugar às redes descentralizadas, que se combinam com a natureza, utilizando-a no seu processo regenerador. Estas alterações abrangem as grandes estações, que têm tendência a diminuir, e as grandes distâncias de transporte, que também têm tendência a diminuir, porque os processos são locais. Na energia, na água, nas águas residuais, nas comunicações e nos ecossistemas. São novas tecnologias que começam a ser aplicadas ou que estão na fase avançada de estudo. Focam-se alguns exemplos:

- Sistemas de depósito de águas pluviais para rega futura;
- Sistemas de rega com as águas recolhidas nos telhados;
- Reequilíbrio térmico com superfícies de água que simultaneamente serve para a rega;
- Recolha da água após rega de campos de jogos para futuro reaproveitamento, nomeadamente para nova rega;
- Drenagem superficial de águas pluviais em zonas urbanas;
- Tratamento local das águas pluviais de estradas e arruamentos;
- Pavimentos porosos de nova geração permitindo maior permeabilidade;
- Sistemas de tratamento local de águas cinzentas e reutilização;
- Tratamentos biológicos descentralizados em zonas ajardinadas, como é o caso dos filtros *Helophyte*, que até podem ser utilizados em terraços;
- Novos sistemas de tratamento de resíduos sólidos, como é o caso da plasmificação.



Nos transportes será possível generalizar o *car sharing* havendo automóveis privados em serviço público. Ou seja, um sistema no qual registamos a viagem que queremos realizar. Esta informação é enviada a um computador central que nos comunica que contamos transportar outras pessoas com o mesmo percurso e com a mesma hora. Se esta partilha de transporte for realizada, a mesma será paga por intermédio do computador central. No final do mês realizam-se os acertos de contas.

Nos materiais, as tecnologias do vidro e das tintas permitirão um enorme contributo para a poupança de energia. Novas tecnologias de projeto e de construção permitirão a adaptação das edificações a novos usos sem que seja necessária a demolição, poupando materiais, mão-de-obra e investimento.

Poderíamos reportar imensas inovações que alterarão, em detalhe, a sociedade urbana. Outras alterações de maior impacto tais como o aquecimento global, a localização industrial, a matriz energética, o ciclo da água e o aumento da população mundial, trarão mudanças mais significativas.

2. Estratégia municipal

O paradoxo atual resulta do facto de nos encontrarmos mergulhados numa crise económica e social que pretendemos ultrapassar no mais curto prazo possível e simultaneamente ter que assumir, a curto e médio prazo, os desafios da sustentabilidade e das alterações climáticas, o que necessariamente coloca limites ao crescimento económico, pelo menos nos termos em que se processava até ao momento.

Assim, a estratégia municipal e modelo adotados consideram: um enquadramento global; o levantamento da situação existente, constante nos estudos de caracterização; a adequação aos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) em vigor, descritos mais detalhadamente no capítulo 4.1.

Assenta ainda, de forma mais específica, na *Estratégia de Sustentabilidade de Cascais* (Câmara Municipal de Cascais 2013) decorrente da análise SWOT que se apresenta resumidamente.

2.1 Análise SWOT

2.1.1 Introdução

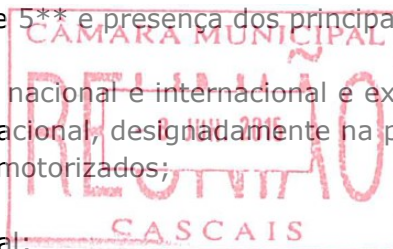
A análise SWOT é um sistema simples que permite verificar a posição endógena e exógena e a partir daí estabelecer uma estratégia para o município de Cascais. A análise endógena efetuada permite realçar os pontos fortes e os pontos fracos e a exógena permite aferir as oportunidades e as ameaças, na ótica de um posicionamento estratégico.

2.1.2 Pontos fortes

Áreas de especial valor ecológico e de elevada qualidade paisagística e ambiental, proporcionando uma oferta rica e diversificada, em património construído e recursos paisagísticos, história e modernidade:

- Zona central da vila de Cascais e centros urbanos históricos;
- Parque habitacional relativamente jovem;
- Bons acessos rodoviários, ferroviários, aéreos e marítimos;
- Elevados níveis de atendimento das populações no que se refere ao abastecimento de água e drenagem e tratamento de águas residuais;
- Existência de estruturas habilitadas para a promoção do empreendedorismo e apoio à dinâmica empresarial;

- Destino turístico consolidado e internacionalmente reconhecido (“marcas” Lisboa e Estoril, eixo Estoril/Cascais e Sintra), cuja riqueza e diversidade de recursos e atributos (património natural, histórico, cultural e arquitetónico) satisfazem os mais diversos segmentos e nichos de procura turística, com capacidade de alojamento em estabelecimentos hoteleiros de categoria de 4 e 5** e presença dos principais grupos hoteleiros internacionais;
- Existência de infraestruturas de nível regional, nacional e internacional e experiência na organização de eventos de dimensão internacional, designadamente na prática de desportos náuticos, hipismo, golf, e desportos motorizados;
- Elevada qualificação da população concelhia;
- Taxas de natalidade superiores à média nacional;
- Crescimento populacional superior à média nacional, proporcionado por um saldo migratório positivo e uma taxa de natalidade superior à média nacional, fatores que contribuem para que o índice de envelhecimento populacional seja inferior à média nacional;
- Rede de equipamentos e serviços com carácter inovador e diverso (culturais, de saúde, educativos, sociais e desportivos).



2.1.3 Pontos fracos

- Desordenamento urbanístico e territorial, existência de zonas desqualificadas, de áreas urbanas de génese ilegal e progressiva desertificação dos centros históricos;
- Grande assimetria espacial na distribuição socioeconómica da população concelhia, com concentração da maioria das infraestruturas no litoral-sul em contraponto com crescimento demográfico do interior;
- Fraca capitação de espaços verdes públicos urbanos para recreio e lazer;
- Obstáculos e barreiras arquitetónicas para peões e ciclistas, acrescido da ocupação indiscriminada do espaço público pelas viaturas, em detrimento de espaço de prioridade para peões;
- Modelo de mobilidade assente sobretudo no modo rodoviário, especialmente em formas de utilização individual;
- Fracos níveis de colaboração empresas/universidades e escassa percentagem de empresas com financiamento para inovação;
- Uma estrutura empresarial com persistência de um modelo dominante de desenvolvimento assente em atividades de baixo valor acrescentado e fraca incorporação de inovação e de conhecimento;
- Percentagem diminuta de formação profissionalizante e de índole tecnológica no ensino secundário, dando origem a dificuldades de empregabilidade para os alunos que não prosseguem estudos no ensino superior;

2.1.4 Oportunidades

- Elevado custo do metro quadrado de solo (em termos relativos em todo o concelho, face à Área Metropolitana de Lisboa - AML), em particular nos centros históricos e zonas nobres (sobretudo de Cascais e Estoril);
- Atratividade residencial para ativos altamente qualificados;
- Índices de compacidade elevados em algumas áreas do concelho;
- Imigração multicultural crescente com relevância demográfica, económica, social e cultural;
- Projeção de imagem positiva do Concelho de Cascais com reconhecimento internacional;
- Dimensão marítima com potencial para o desenvolvimento de atividades económicas portadoras de valor;
- Existência de um quadro de instrumentos de ordenamento e gestão do território (planeamento estratégico) que permite introduzir fatores de racionalidade e competitividade nas decisões de ocupação de espaço;
- Melhoria da rede de transportes públicos, alargando a sua cobertura e promovendo a intermodalidade, particularmente com os modos suaves e com o transporte individual;
- Aumento da oferta do ensino pré-escolar e melhoria dos equipamentos escolares;
- Potencial em energias renováveis elevado: incluindo energia hídrica, energia eólica, energia das marés, das ondas e das correntes, bioenergia e energias solares;
- Áreas industriais em declínio que podem ser requalificadas e direcionadas para novas utilizações.

2.1.5 Ameaças

- Perda de identidade concelhia;
- Prosseguimento de um crescimento urbano extensivo, comprometendo recursos naturais, qualidade de vida das populações e atratividade do território;
- Fragilidade do tecido empresarial local no financiamento e no investimento em projetos estruturantes e em parcerias público-privadas;
- Dificuldades de articulação de políticas sectoriais nacionais com implicações espaciais no concelho e insuficiente flexibilidade de gestão na administração pública;
- Deslocalização de investimentos públicos para outras sub-regiões (península de Setúbal);
- Vulnerabilidade, a longo prazo, da extensa orla costeira, devido à ocupação desordenada e a algumas intervenções humanas, que têm provocado elevados níveis de erosão, de instabilidade das formações costeiras e degradação da paisagem;
- Forte pressão para alteração do uso de áreas ambientalmente preservadas;
- Poluição das águas de superfície e subterrâneas e de aproveitamento ineficiente das reservas de água, nomeadamente quando as perspetivas associadas às alterações

climáticas apontam para maior frequência de situações de seca e escassez de recursos hídricos.

2.2 Visão e estratégia

Na Revisão do PDM-Cascais, os objetivos estratégicos propostos traduzem as grandes linhas de orientação preconizadas nos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) para uma estratégia de desenvolvimento territorial, nomeadamente o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), a *Estratégia Regional Lisboa 2020*, o Programa Operacional Regional de Lisboa (POR-Lisboa). Mais especificamente, decorrem dos estudos de caracterização elaborados, refletidos sumariamente no diagnóstico e análise SWOT enquanto um enquadramento estratégico local e elegem, como principal ambição, o desenvolvimento sustentável do concelho numa ótica de coesão territorial.

Por fim, a estratégia de desenvolvimento do município assenta nos seguintes eixos estratégicos, definidos pelo já referido programa da *Estratégia de Sustentabilidade de Cascais*:

1. CASCAIS, TERRITÓRIO COM QUALIDADE DE VIDA URBANA:

a) Promover a compacidade e policentrismo do território:

- Criação de uma rede urbana densa, qualificada e articulada, contendo a dispersão urbana;
- Estruturação de uma rede urbana polinucleada, ultrapassando a dualidade litoral/interior;
- Reforço qualificado das funções urbanas;

b) Criar espaços públicos de qualidade e de proximidade:

- Nova distribuição do espaço público dando primazia ao peão;
- Aumento do conforto dos espaços de estada;
- Requalificar áreas públicas descaracterizadas;
- Ordenamento da rede de equipamentos de utilização coletiva;

c) Promover a conectividade territorial:

- Melhoria da rede de transportes públicos;
- Criação de rede pedonal e ciclável;
- Promoção da intermodalidade.

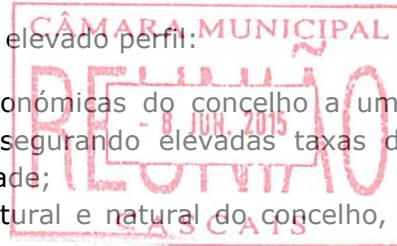
2. CASCAIS, TERRITÓRIO DE CRIATIVIDADE, CONHECIMENTO E INOVAÇÃO:

a) Estimular a competitividade e a cooperação, criando novos nós de valor acrescentado:

- Utilização e potenciação do posicionamento geoestratégico de Cascais;
- Fixação de empresas e profissionais, particularmente de elevado potencial criativo;
- Desenvolvimento do ensino universitário;

b) Estimular a atividade económica de elevado perfil:

- Alavancar as dinâmicas económicas do concelho a uma rede de oferta turística de excelência, assegurando elevadas taxas de ocupação com baixos fatores de sazonalidade;
- Promoção da paisagem cultural e natural do concelho, na perspetiva do valor económico;
- Criação de programação de eventos e roteiros culturais de impacto internacional;
- Criação de novas centralidades ancoradas na área das ciências da saúde e da vida, como fatores de qualificação e atração de talentos em segmentos especializados.



3. CASCAIS, TERRITÓRIO DE VALORES AMBIENTAIS:

a) Reduzir a pressão sobre os recursos:

- Prevenção da produção de resíduos;
- Salvaguarda da estrutura ecológica do território;
- Utilização eficiente dos recursos naturais;
- Promoção da sustentabilidade energética;
- Preservação da diversidade biológica terrestre e marinha;

b) Encorajar e facilitar a consciência ecológica:

- Promoção da educação e sensibilização ambiental;
- Adoção de atitudes exemplares por parte da autarquia.

4. CASCAIS, TERRITÓRIO COESO E INCLUSIVO:

a) Apostar na diversidade social:

- Promoção do território inclusivo, para todas as gerações;
- Combate à segregação urbana;
- Aposta em políticas de regeneração urbana;
- Redução de assimetrias territoriais;
- Desenvolvimento de ambientes seguros;

b) Fomentar a dinamização social inclusiva:

- Fomento da acessibilidade às respostas e serviços de qualidade;
- Promoção do empreendedorismo social;
- Promover a identidade urbana, indutora de referências patrimoniais, culturais e identitárias que reforcem o sentido de pertença e de coesão;

- Aposta no desporto como aglutinador social e potenciador de hábitos saudáveis.

5. CASCAIS, TERRITÓRIO DE CIDADANIA ATIVA:

a) Impulsionar a democracia de proximidade:

- Promoção da democracia de proximidade e da cidadania ativa;
- Fomento do espírito de comunidade;
- Promoção do voluntariado e da responsabilidade social.

b) Fomentar a dinamização social inclusiva.



2.3 Modelo

O modelo de sustentabilidade que se objetiva pode ser resumido conforme seguidamente se expõe.

2.3.1 Cascais acolhedora e competitiva

VIVER COM QUALIDADE:

- Habitação
- Espaço público
- Equipamentos
- Infraestruturas
- Transportes públicos e mobilidade sustentável
- Zonas verdes
- Emprego
- Inovação e qualificação

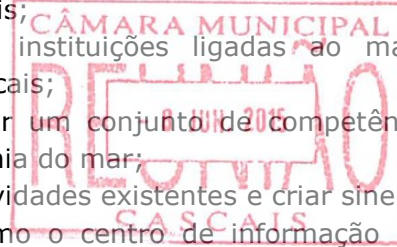
TURISMO:

- Cascais joia de turismo da Europa: um conceito a consignar
- Cascais turismo cultural, desportivo, de natureza, de saúde, sénior e short breaks
- Cascais centro de congressos mundial: 6 congressos mundiais por ano

CONHECIMENTO, MAR, LÍNGUA, CULTURA E INOVAÇÃO:

- Região criativa (projeção mundial):
 - Cascais das artes;
 - Cascais centro de indústria cultural;
 - Fórum da criatividade;

- Multiculturalismo;
- Rede universitária;
- *Sites* e revistas de projeção mundial.
- O Mar de Cascais:
 - Centro do Mar de Cascais;
 - Reconfigurar as instituições ligadas ao mar existentes no Concelho de Cascais;
 - Organizar e gerir um conjunto de competências e atividades ligadas à economia do mar;
 - Dinamizar as atividades existentes e criar sinergias entre elas;
 - Constituir-se como o centro de informação e divulgação das atividades ligadas ao mar;
 - Promover a articulação e integração de atividades, atores e agentes, para estabelecer e reforçar o domínio estratégico 'Economia do Mar';
 - Constituir-se como *Intelligence Center* nas questões dos mercados, negócios e ciência ligados ao mar em Cascais;
 - Contribuir para o avanço na reforma administrativa.
- Região Sustentável:
 - Cascais fórum da Sustentabilidade;
 - Cascais centro de tecnologias de desenvolvimento sustentável.



2.3.2 Cascais ordenada territorialmente

TRANSPORTES:

- Prioridade aos transportes públicos menos poluentes e menos emissores de CO₂;
- Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP);
- Prioridade ao peão, às ciclovias e ao transporte público;
- Adequação da oferta à procura;
- Coordenação dos diferentes modos de transporte;
- Introdução de novas tecnologias beneficiando o utente: horários *online*, sistemas de informação de consulta fácil, amigáveis dos seniores;
- Rede de espaços canal para novas infraestruturas;
- Estacionamento automóvel em parques periféricos aos aglomerados urbanos e em nós de transportes públicos;
- Corredores *Bus* de horários variáveis;
- Paragens acessíveis a menos de 400 metros da origem ou destino;
- Parques de bicicletas nos interfaces e nos nós dos transportes públicos.

CENTRALIDADES CONCELHIAS:

- Sistema Polinucleado;

- Com base nos nós da rede de transportes públicos;
- Em centros existentes e equipados;
- Conjuntamente com operações de revitalização urbana;
- Com parques de estacionamento automóvel na periferia.

CIDADE COMPACTA:

- Combate aos dispersos e às baixas densidades;
- Reabilitação, renovação e revitalização urbanas;
- Construção nas áreas intersticiais;
- Rentabilização do transporte público.

**EQUIPAMENTOS CONCELHIOS:**

- De cultura, desporto, recreio, ensino e saúde.

REGIÃO CRIATIVA:

- Com reconhecimento internacional;
- Incubação de ideias;
- Rede de polos urbanos;
- Mobilização do capital humano, cultural, científico, criativo, ambiental e financeiro;
- Participação da população;
- Aplicação de ideias à prática.

REDE ECOLÓGICA:

- Proteções diferenciadas com uma visão holística: litoral, rede hidrográfica, espaços urbanos, corredores ecológicos, zonas de proteção aos aglomerados, parque natural, reservas naturais, sítios, biótopos, zonas de proteção especial, etc.;
- Promoção da biodiversidade.

2.3.3 Cascais com qualidade urbana

USO MISTO;**EQUIPAMENTOS E COMÉRCIO DE PROXIMIDADE;****EMPREENDIMENTOS COM IMPACTO INTERNACIONAL (Qualidade, sustentabilidade, criatividade);****REVITALIZAÇÃO DOS NUCLEOS HISTÓRICOS;****RECONVERSÃO DOS BAIRROS SOCIAIS;**

DE UMA POLÍTICA DE HABITAÇÃO SOCIAL A UMA POLÍTICA SOCIAL DE HABITAÇÃO;

REGENERAÇÃO DE ZONAS INDUSTRIAIS ABANDONADAS;

REPENSAR OS BAIROS;

APLICAR A ESTRATÉGIA AO PLANEAMENTO;

HABITAÇÃO DIVERSIFICADA E A PREÇOS ACESSÍVEIS;

PROMOÇÃO DO ARRENDAMENTO;

RECONVERSÃO DAS AUGI;

REDUÇÃO DOS RISCOS DE ACIDENTES E PREVENÇÃO DE CATÁSTROFES;

TRANSPORTES URBANOS DE QUALIDADE.



2.3.4 Cascais revitalizada e regenerada

OPERAÇÕES POR QUARTEIRÃO E POR BAIRRO:

- Componente privada: edificado;
- Componente pública de infraestruturas, equipamentos e espaços públicos;
- Acalmia de tráfego;
- Zonas 30 nas áreas residenciais;
- Parqueamentos;
- Revitalização económica;
- Revitalização social.

MOBILIZAÇÃO DOS DEVOLUTOS PARA O MERCADO:

- Interface entre a oferta e a procura;
- Promoção de obras;
- Seguro de renda.

OPERAÇÕES ESTRATÉGICAS:

- Planeamento estratégico;
- Áreas estratégicas de desenvolvimento;
- Dinamização de iniciativas de investimento;
- Concertação, protocolos e contratos.

2.3.5 Cascais socialmente coesa

PROMOVER A COESÃO SOCIAL

PROMOVER A IGUALDADE DE OPORTUNIDADES NO ACESSO A BENS E SERVIÇOS

CONSOLIDAR PROGRAMAS/INICIATIVAS DE APOIO À FAMÍLIA

CONSOLIDAR O TRABALHO EM REDE COM O 3.º SECTOR

DESENVOLVER PARCERIAS COM OS VÁRIOS AGENTES SOCIAIS/ECONÓMICOS COM E SEM FINS LUCRATIVOS

PROMOVER A CAPACITAÇÃO DAS PESSOAS

ESTIMULAR A FORMAÇÃO PESSOAL E PROFISSIONAL

APOIAR A CRIAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO DE EMPRESAS UNIPESOAIS E DE PEQUENOS NEGÓCIOS

POTENCIAR OS NICHOS DE MERCADO

PROMOVER DIRETA E INDIRETAMENTE OPORTUNIDADES DE EMPREGO

FORTALECER AS POLÍTICAS DE PROXIMIDADE AOS MUNICÍPES

2.3.6 Cascais equilibrada na composição etária

EVENTOS INTERNACIONAIS DE ATRAÇÃO DE JOVENS

OFERTA DE HABITAÇÃO PARA JOVENS A PREÇO JUSTO

ARRENDAMENTO PARA JOVENS

CENTROS EMPRESARIAIS PARA JOVENS

INCENTIVO À DINÂMICA EMPRESARIAL JOVEM

CENTROS PARA JOVENS

ALOJAMENTO TURÍSTICO PARA JOVENS

POLÍTICA MUNICIPAL PARA OS SENIORES



2.3.7 Cascais energeticamente competitiva

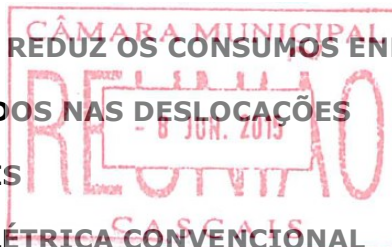
AUMENTAR A EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DOS EDIFÍCIOS

PROMOVER O DESENHO URBANO QUE REDUZ OS CONSUMOS ENERGÉTICOS

REDUZIR O USO DE VEÍCULOS PRIVADOS NAS DESLOCAÇÕES

PROMOVER AS ENERGIAS RENOVÁVEIS

REDUZIR O CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA CONVENCIONAL



2.3.8 Cascais ambientalmente saudável

PROMOVER A EDUCAÇÃO PARA A SAÚDE, NAS ESCOLAS

PROMOVER A REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE CO₂ E O AQUECIMENTO GLOBAL

PROGRAMA MUNICIPAL DE ARBORIZAÇÃO URBANA (árvores de alinhamento e bosques urbanos)

PROMOVER A REDUÇÃO DA PROCURA DE RECURSOS NÃO RENOVÁVEIS

PROMOVER OS RRR (reduzir, reutilizar e reciclar)

MELHORAR A QUALIDADE DO AR

PROMOVER A AGENDA 21 LOCAL

PROMOVER A REDUÇÃO DO RUÍDO (aplicar o Plano Municipal de Redução de Ruído)

PROMOVER A VIDA SAUDÁVEL (desporto, andar a pé e de bicicleta)

GESTÃO SUSTENTÁVEL DA ÁGUA:

- Proteger os aquíferos existentes;
- Construção de infraestruturas de proteção contra as cheias;
- Gestão integrada da rede hidrográfica;
- Proteção das áreas de infiltração;
- Reduzir o consumo da água mantendo a eficiência;
- Utilizar água não tratada de acordo com os fins.

2.3.9 Cascais institucionalmente organizada

- Organizada internamente;
- Promovendo a participação pública;
- Cumprindo os planos de ordem superior, designadamente: o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), o Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), o Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais (POPNSC), o Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado (POOC S-S) e o Plano de Ordenamento da Orla Costeira Cidadela-S. Julião da Barra (POOC C-SJB).

2.3.10 Grandes linhas de orientação do modelo

As grandes linhas de orientação do modelo podem ser resumidas em:

- **CASCAIS ACOLHEDORA E ATRATIVA**, na habitação, nas infraestruturas, nos equipamentos, no emprego, no ensino, no espaço público, na inovação e qualificação;
- **CASCAIS DOS CIDADÃOS E PARA OS CIDADÃOS**, dos jovens aos seniores;
- **CASCAIS PARA AS FUTURAS GERAÇÕES**, preparada para os novos desafios, desenvolvendo os novos paradigmas;
- **CASCAIS COESA**, territorialmente, socialmente e economicamente;
- **CASCAIS COMPETITIVA**, com qualidade de vida para as pessoas e atrativa para o investimento.

2.4 Modelo territorial

Territorialmente, o modelo consigna os seguintes princípios:

- Aplicação dos princípios da sustentabilidade e da coesão territorial;
- Ausência de expansões habitacionais fora dos perímetros urbanos atualmente existentes;
- Cumprimento das orientações e da regulamentação dos planos de ordem superior, conforme definição da legislação nacional, em vigor;
- Definição e regulamentação protecionista de uma zona rural abrangendo as áreas protegidas (do PNSC, a REN, a RAN e a rede ecológica constante do PROT-AML) e outros espaços considerados de transição para estas áreas na formação de corredores ecológicos e de zonas de transição urbano-rurais;
- Ordenamento da orla costeira de acordo com os POOC em vigor, aumentando a segurança;

- Regulamentação da possibilidade de construção nas zonas urbanas de acordo com as características gerais que atualmente apresentam, excluindo os elementos dissonantes;
- Definição programada, e reserva dos respetivos espaços canal, de transporte público em sítio próprio (TPSP);
- Necessidade imperiosa e urgente de composições de segurança, para perdas resultantes de eventuais acidentes e de integração na rede ferroviária nacional;
- Reestruturação da rede de transporte público-ferroviário;
- Definição de áreas estratégicas destinadas à implantação de empresas de prestígio, faculdades, centros de investigação, polos de cultura;
- Definição de áreas destinadas à reconversão de zonas empresariais decrépitas e abandonadas;
- Salvaguarda dos valores históricos e culturais em áreas de espaço central histórico e residencial histórico assim como de valores pontuais classificados e a classificar;
- Regeneração, reabilitação, reestruturação e revitalização de áreas urbanas mais necessitadas;
- Reestruturação dos polos urbanos existentes (principalmente de Alcabideche) e criação do novo polo urbano de Carcavelos;
- Previsão dos equipamentos e das infraestruturas necessárias.

Na sequência do que ficou escrito, tem-se que o PDM-Cascais é constituído pelas seguintes componentes:

- Coesão territorial;
- O suporte territorial da coesão económica e a base física da coesão social;
- Visão estratégica;
- Iteração do local ao global;
- A integração entre a prospetiva, a previsão e a realidade;
- A coerência entre o curto, o médio e o longo prazo;
- A coordenação entre diferentes sistemas, entidades, sectores e escalas;
- A concertação das entidades envolvidas;
- A articulação entre interesses diversos;
- Um conjunto de soluções sustentáveis, robustas, integradas, holísticas, coerentes, possíveis e contratualizadas;
- A aplicação dos princípios da identidade e da precaução;
- A ponderação de interesses, prioridades, níveis de risco e impactos;
- A mobilização de atores;
- A participação dos interessados;
- O diálogo de concertação, acordo e contratualização;
- A governança integrada, multinível, multissetorial e multi-escala;
- A monitorização da sua aplicação para adaptação, correção e revisão.

Citações bibliográficas referentes a esta secção:

(Christopher 1966; Dupuy, Giménez Capdevila, Serratosa 1998; Feiss 1961; Maas 2003; McHarg 2000; Nothnagle, Urbanizers - Büro für Städtische Konzepte 2012; Vuuren, Faber, Righart 2009; Parr, Zaretsky 2011; Pötz. 2012; Vilar 5010; Stein 1995).

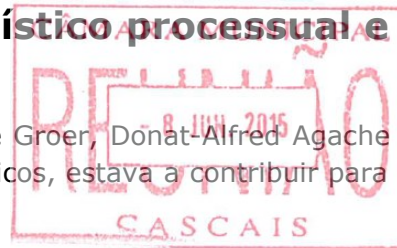


A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script.

3. Enquadramento urbanístico processual local

3.1 Enquadramento urbanístico processual e legal

Quando Duarte Pacheco convidou Étienne de Groer, Donat-Alfred Agache e Luigi Dodi para trazerem para Portugal novos ideais urbanísticos, estava a contribuir para a estruturação de vastos territórios durante algumas décadas.



Duarte Pacheco e Étienne de Groer, durante a realização do PUCS (Plano de Urbanização da Costa do Sol), teriam consciência da sua importância na conformação futura do território e nas características que este assumiria na vida da população?

A Lei n.º 1909, de 22 de maio de 1935 determinou a elaboração do PUCS. Em 28 de dezembro de 1938, pelo Decreto-Lei n.º 3721, é publicado no Diário do Governo o PUCS, com o objetivo de ordenar e controlar o desenvolvimento da região. Durante muitos anos foi o documento orientador do crescimento do território da área litoral. Embora definisse uma zona rural, não especificava os seus limites. Com a ausência de sucedâneo foi sendo alterado pontual e alargadamente, em loteamentos sem regra e sem enquadramento. A regra deu origem à exceção e a qualidade deu lugar ao aparecimento aleatório de novas construções. Durante vários anos o PUCS não foi aplicado, mais tarde perante a ausência de outros planos, foi forçada a sua aplicação. Entretanto a sociedade evoluía. A população crescia e tornava-se mais dependente do trabalho em Lisboa, a ocupação urbana alastrava, os núcleos urbanos evoluíam e definiam-se, os meios de transporte privados generalizavam-se, o turismo crescia, o uso das praias popularizava-se, as autarquias locais assumiam novas atribuições (nomeadamente no domínio do urbanismo), a Mulher emancipava-se, a estrutura da família alterava-se, a relação entre o direito de propriedade e do uso do solo modificava-se. Em boa hora surge a "campanha dos Planos Diretores Municipais (PDM)". Conduzida na mestria do Professor Valente de Oliveira e do Dr. Nunes Liberato, foi uma das mais profícuas políticas do urbanismo contemporâneo em Portugal. Cascais tenta acompanhar a tendência nacional, mas a pressão do loteamento aleatório, sem regra e sem enquadramento, é mais poderosa do que a vontade de estruturação do território. São anunciadas várias realizações do PDM-Cascais, mas só em 1997 é publicado no Diário da República. Entretanto perante a elaboração dos PDM de Cascais e de Oeiras, em 1994, é revogado o decreto-lei que aprova o PUCS, sendo aplicada a partir da entrada em vigor dos PDM respetivos. O PDM-Cascais está em vigor desde 20 de junho de 1997. Pode-se perguntar se o plano traz a qualidade e o ordenamento desejados. É uma condição necessária mas não é suficiente. A implementação do plano é o levar à prática as suas orientações. Nela reside grande parte da sabedoria do urbanismo.

Salvo alguns períodos de não aplicação, e várias alterações, o PUCS vigorou durante 59 anos. Não foi só o longo período de vigência do PUCS que lhe deu a grande importância no desenho urbano do território. Foi a sua coerência, a sua consistência e a sua adaptação à

sociedade, na época em que foi produzido. Hoje, na evidência da história do urbanismo, em Portugal, é um exemplo que deve ser estudado, retirando-se lições para o futuro.

Na evolução dos regimes jurídicos dos PDM verifica-se que o conteúdo vai sucessivamente sendo alterado, com o objetivo de adicionar à regulamentação urbanística destinada ao ordenamento do conjunto urbano e concelho, numa primeira fase aspetos de desenvolvimento, mais tarde componentes de ambiente, posteriormente de estratégia e finalmente de sustentabilidade. Verifica-se uma mais rigorosa definição de componentes importantes, nomeadamente do regime da reserva ecológica nacional e uma mais ampla intervenção da população, nas suas várias formas de participação no procedimento de formação do PDM: na definição da visão, dos objetivos e da estratégia, no acompanhamento, nas exposições, na audição, na ponderação dos interesses, na concertação e em alguns casos, na negociação. Verifica-se igualmente uma maior importância do PDM como instituto fundamental do direito urbanístico aplicado à realidade municipal, nomeadamente na esfera jurídica dos proprietários do solo e na aplicação dos princípios jurídicos dos instrumentos de gestão territorial: da legalidade, da hierarquia, da proporcionalidade e da equidade.

3.2 Enquadramento processual e legal

Em 1994, o município de Cascais não dispunha de PDM, embora a legislação específica tenha sido publicada em 1982 e reajustada em 1990. Por isso, a administração urbanística em toda a extensão do território municipal sustentava-se em apreciações casuísticas, em permanente desrespeito e violação do PUCS, como reconhecia o Governo em sucessivos atos administrativos, como era constatado pelas entidades de fiscalização e como verificava o conjunto da sociedade.

Com a entrada em vigor, em 20 de junho de 1997, do PDM, o município de Cascais passou a dispor, pela primeira vez na sua história, de um instrumento de ordenamento que abrange a totalidade do seu território, no qual se definiam e estabeleciam os princípios gerais de uma disciplina urbanística, isto é, o regime da ocupação, uso e transformação do solo.

Contudo, no decorrer da sua aplicação, evidenciaram-se algumas lacunas e imprecisões na regulamentação, quer quanto à aplicação dos índices de construção, quer em relação às ações permitidas para determinadas classes de espaço.

Com base nos novos desafios que foram surgindo no País, designadamente na Área Metropolitana de Lisboa, e de acordo com a alínea a) do n.º 1 do art.º 98.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, que determina que a Revisão do PDM-Cascais só pode ocorrer decorridos três anos sobre a entrada em vigor do Plano, a Câmara deliberou, em reunião de 14 de junho de 2000, proceder à Revisão do PDM-Cascais, com a intenção de aperfeiçoar o PDM em vigor, de levar mais longe o planeamento como componente prioritária, de mais e melhor qualidade para o desenvolvimento estratégico concelho, nas suas vertentes sociais, ambientais e económicas.

Foram então seguidas as tramitações previstas para dar início ao processo de revisão, publicitado em Diário da República de 25 de julho de 2000 e nos meios de comunicação social nacionais e locais, proporcionando a todos os interessados a apresentação de questões ou sugestões de relevância para o efeito.

Deste processo resultou a apresentação de cerca de 800 sugestões e pretensões, respondidas após a estabilização da proposta ao nível dos pareceres das entidades competentes para o efeito. Na sua maioria as questões apresentadas por particulares traduziam interesses pessoais inerentes à valorização das respetivas propriedades, sendo que as questões relevantes de ordem geral sobre o planeamento do concelho e a correção do plano em vigor, foram quase sempre subscritas por organizações da sociedade civil.

Em dezembro de 2001 entendeu-se definir “medidas preventivas” com a finalidade de reduzir os parâmetros urbanísticos nas áreas urbanas afetas à habitação, por forma a não comprometer áreas do território onde ainda é possível intervir e corrigir situações consideradas excessivas (em vigor desde 15 de fevereiro de 2003, data da respetiva publicação em Diário da República), concomitantemente com o arranque dos estudos conducentes ao relançamento do processo de Revisão do PDM-Cascais.

A análise estatística e sociológica, a caracterização sectorial e a avaliação e ponderação do desenvolvimento do Concelho de Cascais referidas nos capítulos anteriores, permitiram identificar impactos negativos resultantes da aplicação do PDM aprovado em 1997, pelo que surgiu a necessidade e a oportunidade de, numa primeira fase, se proceder à adoção de medidas preventivas fortemente restritivas dos parâmetros previstos para a habitação e, concomitantemente, de lançar a elaboração do presente projeto de revisão.

Assim, pretendeu-se elaborar um IGT que, ao nível municipal, se constituísse num modelo de estrutura espacial assente na qualificação do solo, onde se identifiquem as potencialidades e debilidades do território e que, numa perspetiva de enquadramento na AML, vise a identificação de situações singulares e a preparação de bases para propostas nas diferentes vertentes que enformam o desenvolvimento territorial.

As propostas apresentadas relacionam-se com temáticas vastas, como a qualidade ambiental nas suas diversas componentes e com matérias mais específicas, como a programação de infraestruturas – nas quais se irá apoiar todo o desenvolvimento socioeconómico – o sector do turismo e da indústria, o desenvolvimento e a dinâmica demográfica, baseados em critérios de localização apoiada em princípios e regras de garantia de qualidade ambiental, preservação de património cultural, articulação de políticas sectoriais de incidência local e na definição da Estrutura Ecológica Municipal (EEM).

Nesta proposta, a estruturação do PDM foi elaborada de acordo com a legislação em vigor, aplicando-se a distinção entre solos urbanos e rurais. A vocação dos primeiros relaciona-se com o processo de urbanização e edificação, sendo constituídos pelos terrenos urbanizados ou cuja urbanização esteja programada e constituem, no seu conjunto, os perímetros urbanos. Os solos rurais têm apetência para a atividade agrícola, pecuária, florestal ou a exploração mineira, e incluem também os espaços naturais e agrícolas a preservar, espaços

de intervenção específica, espaços verdes de atividade específica, ou espaços que sejam ocupados por infraestruturas que não lhe conferem estatuto de solo urbano.

Durante a sua elaboração, a presente versão revista do PDM-Cascais,

- Seguiu os princípios gerais previstos na lei;
- Acolheu o princípio da sustentabilidade;
- Assegurou a articulação e compatibilização com o ordenamento de políticas de desenvolvimento económico e social, bem como com as políticas sectoriais com incidência na organização do território, no respeito por uma adequada ponderação dos interesses públicos e privados em causa;
- Proporcionou a participação, reforçando o acesso à informação pelos cidadãos;
- Promoveu a contratualização, incentivando modelos baseados na concertação entre a iniciativa pública e privada na concretização dos instrumentos de gestão territorial;
- E respeitou o princípio da segurança jurídica.



3.3 Síntese da Avaliação do PDM-Cascais de 1997

A aplicação do PDM-Cascais, em vigor desde 1997, pôs em evidência a ausência de planeamento urbano, isto é, isentou a ocupação de solo urbanizado e sobretudo do urbanizável da execução de Planos de Urbanização (PU) ou Planos de Pormenor (PP), instrumentos fundamentais para um desenvolvimento urbano harmonioso.

Recorrendo ao loteamento – muitas vezes de grandes dimensões - enquanto instrumento de planeamento corrente, fomentou-se a generalização de aglomerados dispersos, desarticulados entre si e sem uma estratégia de desenvolvimento territorial, que aliás só foi claramente expressa com a elaboração do PNPT e dos PROT, instrumentos de gestão territorial que só surgiram no séc. XXI, constituindo, só por si, razão suficiente para a revisão dos PDM anteriores a esta data, por serem instrumentos de hierarquia inferior.

Todos estes novos instrumentos de gestão territorial enfatizam a premência de um planeamento e ordenamento que impeçam doravante a expansão urbana, preconizando inequivocamente a compactação das malhas urbanas preexistentes e a sua requalificação, integrando os espaços verdes, os equipamentos e as infraestruturas de forma a cumprir o princípio da sustentabilidade em que essencialmente se fundamentam.

De facto, a dinâmica da construção, que se traduziu numa expansão urbana que cobriu praticamente todo o território de forma simultânea, sobrepôs-se e ultrapassou largamente o ritmo da execução de infraestruturas e acessibilidades, provocando situações insustentáveis que resultaram numa generalizada degradação da qualidade de vida, não poupando os espaços, urbanos ou rurais, que caracterizavam o concelho pela sua harmonia.

Este modelo assentava numa aposta política continuada de investimento público em infraestruturas rodoviárias (em detrimento das ferroviárias) ao mesmo tempo que elegia o automóvel como meio de transporte preferencial (em detrimento dos transportes públicos).

O facto de se terem previsto em PDM parâmetros urbanísticos manifestamente excessivos, em manchas de alta e média densidade onde seria mais razoável uma contenção urbanística acentuou ainda mais esta situação - os cerca de 10.000 fogos previstos pelo PDM-Cascais, foram ultrapassados nos seus primeiros quatro anos de vigência.

Verificando-se hoje que grande parte do solo urbanizado ou urbanizável está, de alguma forma, comprometido, só a existência de uma política urbanística baseada nos objetivos da sustentabilidade e com uma estratégia clara pode evitar a perpetuação deste modelo de desenvolvimento que se revelou igualmente perverso para o Concelho de Cascais.

A autoestrada A5, concluída em 1992, demarcou fisicamente o território do concelho em duas áreas distintas: delimitando um espaço, a sul, já densamente urbanizado, de cariz quase exclusivamente residencial, ao mesmo tempo que possibilitou, a norte, num espaço cujas características rurais eram ainda predominantes (mesmo sem considerar a área do PNSC), a existência de grandes áreas residenciais dispersas, mas também a instalação de outros usos, como consequência da acessibilidade que esta via estruturante proporcionou a esta parte do território do concelho.

Esta constatação é fundamental para a definição de uma estratégia de planeamento e ordenamento que assuma claramente estas diferentes realidades, potenciando as características existentes mas corrigindo simultaneamente as assimetrias: uma acentuada monofuncionalidade a sul da A5 e uma multifuncionalidade, espontânea e desorganizada a norte, com usos incompatíveis entre si.

As duas freguesias da zona norte do concelho, Alcabideche e, sobretudo, S. Domingos de Rana, foram muito marcadas pela proliferação das Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI), o que comprometeu decisivamente a possibilidade de se intervir urbanisticamente de modo planeado.

Neste âmbito, a CMC terá que redobrar esforços para uma requalificação efetiva das AUGI para que não sejam fatalmente espaços desordenados e degradados, sem áreas verdes, sem espaços públicos, excessivamente monofuncionais, o que condena os seus moradores ao isolamento ou a uma dependência absoluta de meios de transporte, públicos ou privados.

Verifica-se ainda que o PDM-Cascais em vigor não previu com suficiente clareza espaços para a construção de parques urbanos ou espaços verdes estruturados, (excluindo a REN e RAN), favorecendo a desarticulação da estrutura ecológica e comprometendo a interligação dos espaços verdes com o edificado.

Como resultado da ocupação dispersa e fragmentada no território, o solo urbano debate-se hoje com o abandono e degradação de vazios intersticiais de múltiplas dimensões que, em função desse estado, não podem ser considerados verdadeiramente espaços verdes, mas que podem todavia desempenhar um papel fundamental no âmbito desta revisão se inseridos na programação prévia a que se obrigam as Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG), que nesta proposta de ordenamento cobrem todo o território.

Também a ausência de previsão, no PDM-Cascais em vigor, de uma categoria de espaço que localizasse adequadamente a instalação de atividades económicas, frustrou o objetivo de captar terciário de qualidade para o concelho, nomeadamente serviços, alargando a oferta de emprego no concelho, porventura justificando o elevado registo de deslocações diárias entre Cascais e outros concelhos da AML. O facto de não ter sido prevista esta funcionalidade, levou a que o Concelho de Cascais não pudesse competir nesta área, e como tal, a grande maioria das licenças de construção emitidas tiveram a habitação como finalidade, acentuando a tendência de Cascais para se transformar em dormitório periférico de Lisboa.

Por outro lado, esta tendência comprova a grande atratividade do Concelho de Cascais enquanto lugar aprazível para habitar: importa, por isso, consolidar o espaço residencial para que não se constitua como um mero dormitório, promovendo outros usos complementares e de proximidade aos lugares de residência que gradualmente invertam a necessidade de deslocação diária dos seus habitantes, um dos fatores que contribui para a insustentável situação socioeconómica em que o país se encontra.

Nesta perspetiva, é por isso preocupante a carência de equipamentos (e infraestruturas), que se verifica nomeadamente no interior do concelho e que decorre da significativa expansão urbana nas últimas duas décadas e conseqüente crescimento demográfico, acentuando a desigualdade social. Urge por isso, repensar o concelho segundo um modelo assente em novas centralidades.

As áreas destinadas, no PDM-Cascais em vigor, ao desenvolvimento turístico tiveram também uma expressão pouco significativa, se considerarmos a vocação natural para esta atividade económica que desde sempre se associou a este concelho.

Com esta proposta de Revisão do PDM-Cascais pretende-se consolidar e reforçar esta vocação através da identificação de espaços apropriados para a construção de novas unidades hoteleiras e outros equipamentos destinados ao turismo, evitando doravante o licenciamento casuístico de empreendimentos para fins ditos turísticos que, em parte significativa, assumem simples vocação habitacional.

3.4 Estado da Arte do Processo da Revisão do PDM-Cascais

3.4.1 Da Tramitação do Procedimento de Revisão do PDM-Cascais

Para efeitos do presente documento importa destacar as seguintes etapas da tramitação do procedimento da Revisão do PDM-Cascais:

- A. A Câmara Municipal de Cascais deliberou proceder à Revisão do PDM-Cascais na reunião de 14 de junho de 2000, nos termos da Proposta n.º 777/2000 (Anexo 1), tendo estabelecido para efeitos de participação preventiva para formalização de sugestões e apresentação de informações, o período entre 1 de julho e 15 de setembro, o qual foi prolongado até 31 de outubro de 2000. Neste contexto, e não obstante o prazo acima mencionado, foram recebidas até à data cerca de 1000 "Sugestões de Alteração ao PDM";
- B. As deliberações a que se refere o ponto anterior foram publicadas através do Aviso n.º 5426/2000, no Diário da República n.º 170 – II Série – Apêndice 104, de 25 de julho, e do Aviso n.º 8149/2000, no Diário da República n.º 247 – II Série – Apêndice 144, de 25 de outubro, (Anexo 2);
- C. A 22 de novembro de 2000 foi constituída a Comissão Técnica de Acompanhamento da revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais (CTA) (Anexo 3);
- D. A 24 de junho de 2002 a Assembleia Municipal de Cascais aprovou, sob proposta da câmara, o estabelecimento de medidas preventivas para a Revisão do PDM-Cascais, pelo período de 2 anos prorrogável por mais um. Estas foram publicadas através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 21/2003, no Diário da República n.º 39 – I Série-B, de 15 de fevereiro. A Assembleia Municipal prorrogou as medidas preventivas pelo período de um ano, em 29 de novembro de 2004, que foi objeto de publicação através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 26/2005, no Diário da República n.º 30 – I Série-B, de 11 de fevereiro;
- E. Em fevereiro de 2005, a CMC submeteu à CTA um processo constituído por "Estudos de Caracterização, Aspectos Formais do Plano – Proposta e Pareceres de entidades já consultadas";
- F. Em abril de 2008, a CTA emitiu o parecer aos "Estudos de Caracterização" apresentados em 2005, passando a CMC a introduzir as correções decorrentes do mesmo, completando e atualizando a informação contida nos referidos "Estudos de Caracterização" (Anexo 4);
- G. Por despacho do Sr. Vice-Presidente da CCDR-LVT, de 12 de abril de 2011, publicado no Diário da República n.º 79 – 2.ª Série, de 21 de abril (Anexo 5), a CTA foi convertida em Comissão de Acompanhamento, da revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais (CA), presidida pelo representante da CCDR-LVT e integrando um representante de cada uma das seguintes entidades e serviços:
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT);
 - Câmara Municipal de Cascais (CMC);
 - Autoridade Nacional de Proteção Civil (ANPC);
 - Instituto de Habitação e Reabilitação Urbana, I.P. (IHRU);
 - Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ICNB);
 - Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P. (ARH Tejo);
 - Direção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo (DRELVT);
 - Turismo de Portugal, I.P. (TP);

- i) Autoridade Florestal Nacional (AFN);
- j) Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAPLVT);
- k) Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, I.P. (INIR);
- l) Rede Ferroviária Nacional, I.P. (REFER);
- m) Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT);
- n) Estradas de Portugal, EPE (EP);
- o) Direção Regional de Cultura de Lisboa e Vale do Tejo (DRCLVT);
- p) Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Cultural (IGESPAR);
- q) Direção-Geral de Infraestruturas de Defesa Nacional (DGAIED/MDN);
- r) ANA - Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA);
- s) Câmara Municipal de Oeiras (CMO);
- t) Câmara Municipal de Sintra (CMS);
- u) Instituto Português dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM);
- v) Assembleia Municipal de Cascais (AMC).
- H. A CMC concluiu a reformulação dos "Estudos de Caracterização" no sentido de os conformar com o parecer da CTA e, a 22 de julho de 2011, remeteu o processo para apreciação da CA (Anexo 6), tendo o mesmo merecido parecer favorável, condicionado por algumas das entidades. Subsequentemente, a CMC desenvolveu todos os esforços necessários para a introdução das alterações solicitadas pelas entidades, bem como para atualizar a informação ajustada ao resultado preliminar do "Censos 2011";
- I. A CMC adjudicou a elaboração da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do processo de Revisão do PDM-Cascais ao Instituto Superior Técnico (IST), com base na Proposta n.º 10081/2011 aprovada na reunião de câmara de 17 de outubro de 2011 (Anexo 7);
- J. Os contactos com a Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo (DRAPLVT) para iniciar a revisão da Carta Nacional da Reserva Agrícola Nacional (RAN) para o Concelho de Cascais remontam a 2011, tendo esta entidade enviado à CMC a 19 de abril de 2013, a delimitação vetorial da RAN, no âmbito da Revisão do PDM-Cascais (Anexo 8);
- K. A 30 de janeiro de 2012, a CMC e o IST assinaram o "Contrato de Aquisição de Serviços de Avaliação Ambiental Estratégica no Âmbito da Revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais" a que se refere o Processo n.º C-2039/11-12000812;
- L. A CMC instruiu a Proposta de Delimitação da Reserva Ecológica Nacional (PDREN) e submeteu-a a parecer da CCDR-LVT, em 9 de março de 2012, com base em orientações fornecidas por aquela entidade. A PDREN, continha a delimitação da REN bruta, bem como a identificação dos pedidos de exclusão ao regime da REN fundamentados nos princípios estabelecidos em estreita articulação com a CCDR-LVT. O parecer da CCDR-LVT àquela proposta data de 29 de maio de 2012 (Anexo 9);
- M. Em julho de 2012 foi publicada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2012 que suspendia, pelo prazo de dois anos, o disposto nos artigos 25.º, 48.º, 50.º e 53.º do Regulamento do PDM-Cascais e nos artigos 81.º e 82.º do



- Regulamento do POOC Cidadela-Forte de São Julião da Barra, na área do projeto da *Nova School of Business and Economics*, estabelecendo medidas preventivas pelo mesmo período e para a mesma área e alterando a delimitação da RAN; a vigência desta suspensão parcial do Regulamento do PDM-Cascais, bem como das respetivas medidas preventivas, foi prorrogada pelo prazo de um ano através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 37/2014, publicada a 23 de junho;
- N. Em janeiro de 2013 é aprovada nova suspensão parcial do PDM-Cascais com adoção de medidas preventivas, no âmbito da requalificação ambiental do Ecoparque de Trajouce, através do Aviso n.º 1369/2013, publicado na II série do Diário da República a 29 de janeiro.
- O. A CCDR-LVT emitiu parecer sobre o "Relatório de Fatores Críticos para a Decisão", consubstanciado no ofício n.º SO3620-201203-00.05-06010-DSOT/DOT de 22-03-2012, registado na CMC como E-5190/2012, em 4 de abril (Anexo 10);
- P. No dia 21 de fevereiro de 2013, em reunião extraordinária a câmara tomou conhecimento da proposta de Revisão do PDM-Cascais, a submeter a parecer da CA, nos termos da proposta n.º 252/2013 (Anexo 11);
- Q. No dia seguinte, a CMC enviou a proposta à Assembleia Municipal, ao abrigo do ofício n.º 6041 (Anexo 12);
- R. Igualmente naquela data, a CMC enviou a mesma proposta à CCDR-LVT para análise e emissão de parecer da CA, capeada pelo ofício n.º 6112 (Anexo 13);
- S. A Entidade Regional da Reserva Agrícola de Lisboa e Vale do Tejo (ERRALVT) aprovou a delimitação da RAN bruta em 17 de abril de 2013, tendo a referida aprovação sido comunicada à CMC através de ofício da DRAPLVT com a referência OF/96/2013/DAOT/DRAPLVT, de 27 de junho, documento reproduzido a páginas 40 e 41 da Proposta n.º 1200/2014 "Revisão do PDM-Cascais - Relatório de Concertação" (Anexo 15);
- T. A 3 de junho de 2013, a CA enviou à CMC, via correio eletrónico, o seu parecer final à proposta de Revisão do PDM-Cascais (documento expedido pela CCDR-LVT com o n.º I07249-201305-DSOT/DOT, de 20 de maio de 2013, e registado na CMC como E-GERAL-2013/7223, de 6 de junho de 2013 (documentação integrada na proposta 1228/2014 - Proposta n.º 1228/2014 "Revisão do PDM-Cascais - Relatório de Análise e Resposta ao Parecer Final da Comissão de Acompanhamento" (Anexo 17);
- U. Desde a emissão do parecer final da CA, a CMC promoveu Reuniões de Concertação e tem trabalhado empenhadamente no desenvolvimento dos ajustes sobre a proposta de Revisão do PDM-Cascais, de fevereiro de 2013, que melhor se adequam às questões levantadas pelas diversas entidades que subscreveram o Parecer, pelas entidades com quem concertou, e ainda, em face da ponderação das sugestões formuladas pelos munícipes ao longo do processo e das opções de natureza estratégica que entendeu reforçar;
- V. No âmbito do processo de revisão, foram submetidas à apreciação da câmara municipal as seguintes propostas que constituem a validação pelo executivo das alterações à proposta de plano apresentada, em fevereiro de 2013, a parecer da CA:

- **Proposta n.º 1150/2014** “Revisão do PDM-Cascais - Alterações de iniciativa municipal ao ordenamento da proposta de fevereiro de 2013” (Anexo 14); a proposta foi aprovada por maioria no dia 1 de dezembro de 2014;
 - **Proposta n.º 1200/2014** “Revisão do PDM-Cascais - Relatório de Concertação”, cuja documentação é composta por três volumes: 1 - Relatório de Concertação; 2 - Reserva Agrícola Nacional e 3 - Reserva Ecológica Nacional (Anexo 15); a proposta foi aprovada por maioria no dia 15 de dezembro;
 - **Proposta n.º 1210/2014** “Revisão do PDM-Cascais - Relatório dos Ajustes à proposta, de fevereiro de 2013, decorrentes da Redelimitação da RAN Bruta” (Anexo 16); a proposta foi aprovada por maioria no dia 15 de dezembro;
 - **Proposta n.º 1228/2014** “Revisão do PDM-Cascais - Relatório de Análise e Resposta ao Parecer Final da Comissão de Acompanhamento” (Anexo 17); a proposta foi aprovada por maioria no dia 22 de dezembro;
 - **Proposta n.º 1229/2014** “Revisão do PDM-Cascais - Relatório da “conferência de serviços” sobre a proposta de alterações ao ordenamento, de iniciativa municipal, aprovada em reunião de Câmara de dia 1 de dezembro” (Anexo 18); a proposta foi aprovada por maioria no dia 22 de dezembro;
 - **Proposta n.º 1230/2014** “Revisão do PDM-Cascais - Relatório sobre retificações à Carta de Ordenamento, Carta de Condicionantes e Regulamento da proposta de revisão da versão de fevereiro de 2013” (Anexo 19); a proposta foi aprovada por maioria no dia 22 de dezembro.
- O presente relatório foi alterado na estrita medida necessária à repercussão das alterações referidas nas propostas citadas no ponto anterior.

3.4.2 Da Concertação

O processo de concertação referido no ponto anterior foi objeto de um relatório detalhado que foi remetido para apreciação do executivo municipal em reunião havida a 15 de dezembro através da Proposta n.º 1200/2014 (Anexo 15). Tendo sido esta proposta aprovada por maioria, deu-se por concluído nessa data o processo de concertação da Revisão do PDM-Cascais.

Em complemento da Proposta n.º 1200/2014, no que diz respeito ao Relatório da Concertação no âmbito do Processo de Revisão do PDM-Cascais, foi elaborado o documento “Atas das Reuniões de Concertação que não se encontravam assinadas no Relatório de Concertação”, com o propósito de se juntar ao processo de Revisão do PDM-Cascais, no referido Relatório, as referidas atas não assinadas.

Essas atas dizem respeito a 15 reuniões de concertação com a presença do ex-Diretor da Direção Municipal de Estratégia e Inovação (D.DMEI) da CMC, Eng. João Teixeira. Foram enviados correios eletrónicos dirigidos à caixa de correio da presidência da CCDR-LVT, por não dispormos de outro endereço do Sr. Eng. João Teixeira, conforme consta do Relatório de Concertação. As atas assinadas foram rececionadas na CMC a 11 de dezembro de 2014,

capeadas pelo documento registado no sistema de gestão documental como E-GERAL-2014/19568, de 11 de dezembro de 2014.

Também a ata da reunião de concertação de 2 de dezembro, que teve lugar nas instalações da CMC, com a ANA - Aeroportos de Portugal (ANA) e a Administração Central do Sistema da Saúde, não se encontrava assinada pelo Sr. Eng. Gualdim de Carvalho (ANA), por se encontrar fora do país em serviço. A ata assinada foi entregue em mão na CMC, pela Sr.ª Arq.ª Margarida Pinto (ANA), no dia 12 de dezembro de 2014.

Aqueles documentos, em virtude das datas em que foram rececionados na CMC, não puderam ser integrados no Relatório da Concertação do Processo de Revisão do PDM-Cascais, uma vez que o mesmo já havia sido integrado na Proposta n.º 1200/2014 e distribuído pelas senhoras e senhores vereadores do órgão executivo do município. A referida proposta foi deliberada em reunião de câmara de 15 de dezembro de 2014 e, como tal, os respetivos elementos foram carregados no Portal do Executivo e distribuídos pelos membros do executivo antes das datas de entrega das atas assinadas.

Em face do exposto, elaborou-se o documento "Atas das Reuniões de Concertação que não se encontravam assinadas no Relatório de Concertação" (Anexo 20), que tem como anexo as referidas atas e integra a proposta de plano, como apenso à Proposta n.º 1200/2014, que aprovou o Relatório de Concertação do Processo de Revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais, na Reunião de Câmara de 15 de dezembro de 2014.

3.4.3 Da Discussão Pública

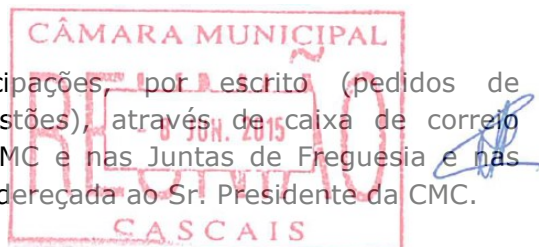
A proposta n.º 64/2015, de 6 de janeiro, deliberou a abertura do período de Discussão Pública da Proposta de Revisão do PDM-Cascais, que decorreu pelo prazo de 30 dias úteis, entre os dias 13 de fevereiro e 26 de março de 2015, nos termos do disposto nos n.ºs 3 e 4 do artigo 77.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro – Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT). Isto, no sentido de patrocinar a decisão do Órgão Executivo do município.

Com a deliberação da Revisão do PDM-Cascais, a 14 de junho de 2000, foi estabelecido o período de Participação Preventiva para formalização de sugestões e apresentação de informações, entre 1 de julho e 15 de setembro, tendo sido prolongado até 31 de outubro de 2000 (Anexo 1 e Anexo 2).

Neste contexto e não obstante os prazos acima mencionados, continuaram a ser recebidas participações de interessados até à abertura do período de Discussão Pública as quais foram entretanto analisadas pelos serviços técnicos. Por essa razão, entre 5 e 6 de fevereiro de 2015, foi enviado a todos os participantes (via postal ou via correio eletrónico), dos quais foi possível recuperar um contacto válido, um ofício em que se dava conta da receção da sua participação preventiva e anunciava a abertura próxima do período de Discussão Pública, convidando-os a participarem.

A esta possibilidade continuada de participação preventiva, acresce o facto de ter decorrido, entre junho de 2013 e agosto de 2014 (aproximadamente 14 meses), uma exposição sobre a proposta de Revisão do PDM-Cascais (versão de fevereiro de 2013) que esteve patente ao público no Centro Cultural de Cascais, e devidamente anunciada na página oficial da CMC na internet.

Os interessados puderam apresentar as participações, por escrito (pedidos de esclarecimentos, reclamações, observações e sugestões), através de caixa de correio eletrónico específica, por formulário, entregue na CMC e nas Juntas de Freguesia e nas União de Freguesias, e ainda por carta (via postal) endereçada ao Sr. Presidente da CMC.



A cada participação recebida (pedido de consulta, pedido de elementos, pedidos de esclarecimentos, sugestões, observações, reclamações e não aplicáveis) corresponde uma "Ficha de Análise e Ponderação" que contém a identificação do expoente, o resumo da participação, a ponderação efetuada pelos serviços (nos casos aplicáveis), a proposta de decisão, bem como, quando for o caso, a indicação do elemento do plano que sofrerá alterações, na sequência da decisão.

Procedeu-se à apreciação das participações escritas, designadamente às que consubstanciam pedidos de esclarecimentos, reclamações, observações e sugestões, que resultaram em alterações à proposta, conforme melhor explicitado no "Relatório de Ponderação da Discussão Pública e Ajustes à Proposta de Plano", peça administrativa do processo.

Este relatório, aprovado por maioria pela câmara municipal em 24 de abril de 2015, nos termos da proposta n.º 419/2015, apresenta as participações em sede de discussão pública, e respetiva tramitação processual que inclui a referência ao período de participação preventiva, bem como os ajustes à proposta de plano que decorreram de alterações tidas por necessárias em cinco grandes áreas:

- RAN;
- REN;
- Dossiê de suscetibilidades;
- Atualização de compromissos e harmonização de conteúdos;
- Programa de execução e plano de financiamento.

A todos os participantes foram enviados ofícios de resposta (Anexo 1 do "Relatório das Alterações a Introduzir no Projeto de Versão Final do PDM-Cascais"), convidando-os a consultar o relatório de ponderação no sítio web da CMC ou presencialmente.

3.4.4 Do Parecer Final da CCDR-LVT

Em Reunião de Câmara de 6 de maio de 2015, nos termos da proposta n.º 444/2015, foi deliberado o envio à CCDR-LVT do "Projeto de Versão Final da 1.ª Revisão do PDM-Cascais", para Parecer Final, nos termos e para os efeitos previstos no artigo 78.º do Decreto-Lei n.º

380/99, de 22 de setembro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro (RJIGT) (Anexo 22).

O mencionado Projeto de Versão Final da 1.ª Revisão do PDM-Cascais foi remetido à CCDR-VLT através do ofício n.º 014571/2015, de 6 de maio (Anexo 23).

Do conteúdo documental remetido à CCDR-LVT, consta o "Relatório das Alterações a Introduzir no Projeto de Versão Final do PDM-Cascais", peça administrativa do processo, no qual foram elencadas as alterações à proposta de Revisão do PDM-Cascais, quer as decorrentes do período de discussão pública, quer as decorrentes de erros de forma.

Ao "Projeto de Versão Final da 1.ª Revisão do PDM-Cascais" a CCDR-LVT emitiu o Parecer Final ao abrigo do artigo 78.º do RJIGT, remetido através do ofício S06058-201505-DSOT/DOT, de 19 de maio de 2015 (Anexo 1 do "Relatório de Análise ao Parecer Final da CCDR-LVT", e que consubstancia um **parecer favorável condicionado**.

Em face do teor do Parecer Final emitido pela CCDR-LVT foi elaborado um relatório de análise - "Relatório de Análise ao Parecer Final da CCDR-LVT" (Anexo 24) -, no qual se apresentou as considerações técnicas relativas ao teor do mesmo.

Deste relatório consta ainda uma síntese das alterações à proposta de Revisão do PDM-Cascais decorrentes do Parecer Final da CCDR-LVT, bem como da adequação de outros lapsos de forma entretanto detetados.

3.5 Conteúdo Documental do PDM-Cascais

1. O PDM-Cascais é constituído pelos seguintes elementos:

a) Regulamento e Anexos I e II, que dele fazem parte integrante:

i) Património-Cultural:

(a) Anexo I - Património Classificado e em Vias de Classificação;

(b) Anexo II - Bens Culturais com Interesse Patrimonial:

i. Património Arqueológico;

ii. Património Arquitetónico;

iii. Elementos Singulares e Arte Pública;

iv. Parques, Jardins e Quintas Históricas;

b) Planta de Ordenamento, desdobrada em:

i) Planta de Ordenamento – Classificação do Solo;

- ii) Planta de Ordenamento – Qualificação do Solo;
 - iii) Planta de Ordenamento – Estrutura Ecológica Municipal;
 - iv) Planta de Ordenamento – Mobilidade e Acessibilidades:
 - (a) Planta de Mobilidade e Acessibilidades I;
 - (b) Planta de Mobilidade e Acessibilidades II;
 - v) Planta de Ordenamento – Planos com Repercussão Territorial;
 - vi) Planta de Ordenamento – Património Cultural;
 - vii) Planta de Ordenamento – Carta de Suscetibilidades:
 - (a) Carta de Suscetibilidades I;
 - (b) Carta de Suscetibilidades II;
 - viii) Planta de Ordenamento – Infraestruturas Aeronáuticas.
- c) Planta de Condicionantes, desdobrada em:
- i) Planta de Condicionantes – Áreas Protegidas, Recursos e Valores Naturais:
 - (a) Áreas Protegidas;
 - (b) Recursos e Valores Naturais;
 - (c) REN.
 - ii) Planta de Condicionantes – Equipamentos;
 - iii) Planta de Condicionantes – Infraestruturas;
 - iv) Planta de Condicionantes – Património Cultural.
2. O PDM-Cascais é acompanhado pelos seguintes elementos:
- a) Estudos de Caracterização;
 - b) Carta das Zonas Inundáveis do Concelho de Cascais;
 - c) Mapa de Ruído;
 - d) Carta Educativa do Concelho de Cascais;
 - e) Carta de Desporto do Concelho de Cascais;
 - f) Carta de Equipamentos e Serviços Sociais do Concelho de Cascais;
 - g) Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio;



- h) Plano de Desenvolvimento Social do Concelho de Cascais;
- i) Plano Municipal de Redução de Ruído;
- j) Plano Estratégico de Cascais face às Alterações Climáticas;
- k) Programa de Execução e Plano de Financiamento;
- l) Carta de Suscetibilidades;
- m) Dossiê de Suscetibilidades;
- n) Relatório;
- o) Relatório Ambiental e Resumo não Técnico;



Apresenta-se em seguida o enquadramento individual e síntese dos elementos que acompanham o PDM-Cascais:

- **Estudos de Caracterização**

No relatório dos estudos de caracterização é feito um enquadramento regional do território do município seguido do enquadramento e gestão estratégica, interrelacionando-o com a *Estratégia Regional de Lisboa 2020* (António Fonseca Ferreira 2007). No enquadramento estratégico local é feita uma análise SWOT ao território, apresentando-se seguidamente a visão prospetiva baseada na estratégia de sustentabilidade de Cascais (Câmara Municipal de Cascais 2013).

Faz-se uma apresentação do PDM-Cascais em vigor para se seguir a caracterização biofísica, paisagística e ambiental do território. Também se caracteriza a evolução demográfica do município de Cascais, bem como se traça sua o seu retrato económico. A habitação e o sistema urbano constituem outras seções deste relatório, seguidos da caracterização de equipamentos e espaços públicos, infraestruturas, acessibilidades e transportes, terminando com uma caracterização do património histórico-cultural concelhio.

O relatório é acompanhado por 52 cartas, agrupadas em 4 grandes temas: enquadramento regional; caracterização biofísica, paisagística e ambiental; caracterização sociodemográfica, socioeconómica e do parque habitacional e caracterização urbana.

- **Carta das Zonas Inundáveis do Concelho de Cascais**

Este documento tem por objetivo a delimitação das áreas inundáveis prováveis por cheias correspondente à frequência de ocorrência de uma vez em 100 anos (período de retorno de 100 anos) e, conseqüentemente, determinação dos respetivos níveis, nas bacias dominadas pelas principais linhas de água do concelho.

Esta delimitação foi feita com base num estudo foi organizado em duas fases: uma primeira que consistiu na delimitação e caracterização das bacias hidrográficas a estudar e na

avaliação dos caudais de ponta de cheia e, uma segunda fase, na qual se estabeleceram os modelos de simulação hidráulica e se elaboraram os mapas de inundação. Deste estudo decorre a caracterização das bacias hidrográficas em estudo e das respetivas sub-bacias, definidas em secções convenientemente localizadas em função dos objetivos da análise a realizar. Apresentam-se os resultados do cálculo dos valores dos tempos de concentração das bacias em estudo e também os resultados do cálculo dos caudais de ponta de cheia, para o período de retorno de 100 anos, recorrendo ao modelo cinemático do *Soil Conservation Service* (SCS). Finalmente, apresenta-se o resultado da simulação das condições de propagação das ondas de cheia, através da aplicação do modelo unidimensional, *Hydrologic Engineering Centers River Analysis System* (HEC-RAS), o que permitiu a elaboração do pré-zonamento das áreas potencialmente sujeitas a inundação no Concelho de Cascais, para um período de retorno de 100 anos.

- **Mapa de Ruído**

Dando cumprimento ao Regulamento Geral do Ruído, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, que estabelece que os PMOT devem assegurar a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada dos usos do território, tendo em consideração as fontes de ruído existentes e previstas, a CMC promoveu a realização de mapas de ruído do concelho. O presente documento resulta dos procedimentos de atualização dos mapas de ruído Cascais às condições verificadas no ano de 2010.

Na memória descritiva dá-se conta a do enquadramento legal e diretrizes para a elaboração de mapas de ruído, bem como a metodologia adotada. É feita a interpretação dos mapas elaborados, integrando-a nos critérios de planeamento territorial que presidem à presente Revisão do PDM-Cascais. O mapa de ruído é constituído por um conjunto de cartas de ruído e de conflito, representado pelos indicadores *Lden* e *Ln*.

- **Carta Educativa do Concelho de Cascais**

A Carta Educativa do Concelho de Cascais compõe-se de dois volumes, o primeiro dos quais tem como objetivo o diagnóstico dos principais indicadores e tendências evolutivas na área da educação. Assim, após uma análise da estrutura espacial do território municipal, faz-se uma caracterização sociodemográfica e socioeconómica do universo em análise, procurando depois traçar a evolução e caracterização do sistema educativo.

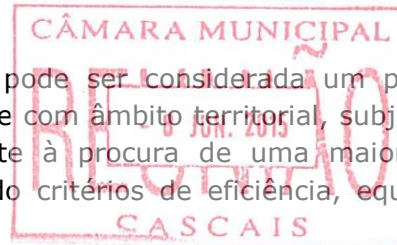
Na segunda parte do estudo, define-se uma lógica de reordenamento escolar em função de quatro temáticas essenciais:

- Princípios orientadores na reconfiguração e reordenamento da rede educativa;
- Principais linhas estratégicas para o reordenamento da rede educativa no Concelho de Cascais;
- Definição dos territórios educativos no Concelho de Cascais;
- Hierarquização dos empreendimentos em proposta.

- **Carta de Desporto do Concelho de Cascais**

A decisão de proceder à elaboração da “Carta de Desporto do Município de Cascais” resulta da necessidade da autarquia dispor de “um instrumento de desenvolvimento desportivo do Município, promovendo os serviços prestados à população, com critérios de equilíbrio e justiça em termos de distribuição espacial, de dimensionamento e programação dos mesmos”

No quadro dos IGT, a Carta de Desporto pode ser considerada um plano sectorial de iniciativa municipal, de natureza estratégica e com âmbito territorial, subjacente a todo um processo de desenvolvimento local, inerente à procura de uma maior articulação das respostas no âmbito desportivo, promovendo critérios de eficiência, equidade e garantia dessas mesmas respostas.



Neste contexto, a Carta Desportiva tem como objetivo principal estabelecer a base de gestão das respostas na área do desporto, funcionando como instrumento de suporte para a investigação, como facilitadora no acesso à informação pelos cidadãos e como ferramenta de sustentação à tomada de decisão.

Este documento é constituído por um conjunto de peças escritas e desenhadas que permitem identificar localizações (dando a conhecer a estrutura da rede), valências (sistematizando a oferta existente) e capacidade de cobertura (mediante a caracterização articulada entre oferta e procura), possibilitando aferir uma visão integrada e articulada do desporto no concelho, potenciando uma maior coerência do planeamento e gestão aplicados. A aplicação deste planeamento e gestão consubstancia-se num programa de execução das ações decorrentes da proposta, apresentando-se também uma matriz de monitorização e um manual de procedimentos para a implementação das mesmas.

- **Carta de Equipamentos e Serviços Sociais do Concelho de Cascais**

O principal objetivo da elaboração da “Carta de Equipamentos e Serviços Sociais do Concelho de Cascais” foi a avaliação das necessidades, a procura da localização e o dimensionamento dos equipamentos da rede social pública, cooperativa e privada. Tendo este enquadramento como referência, a Carta Social do Concelho de Cascais constitui-se como um instrumento de apoio à investigação social e à tomada de decisão de atores públicos, privados e associativos do Concelho de Cascais. Neste sentido, para além de disponibilizar orientações claras e objetivas para a programação de equipamentos públicos, este documento fornece informação sobre a capacidade e qualidade das respostas sociais existentes no concelho. Desta forma, pretende-se que dê indicações sobre as necessidades e carências, presentes e futuras, de âmbito quantitativo e qualitativo, relativamente às respostas sociais, de forma a permitir elevar, simultaneamente, o grau de cobertura, mas também os padrões de qualidade dos serviços prestados pela rede social. Nesta ótica a Carta Social do Concelho de Cascais deve ser entendida como um instrumento de suporte à concretização da estratégia de desenvolvimento social inscrita no Plano de Desenvolvimento Social do Concelho de Cascais (PDSCC).

Respondendo a todos estes desafios, o documento pretende refletir o novo panorama de atuação pública em matéria de planeamento de equipamentos e respostas sociais. Nesse sentido não só fornece indicações claras em matéria de ordenamento do território como

sinaliza os domínios prioritários de investimento de modo a orientar a ação dos atores privados e cooperativos.

Desta forma, a Carta Social está organizada em três volumes:

- No primeiro volume apresenta-se uma leitura de síntese do contexto social do concelho seguida das análises da oferta de equipamentos sociais e da oferta das respostas sociais, na qual, são detalhadamente caracterizadas as condições físicas, operacionais e humanas que dispõe cada uma das respostas sociais;
- No segundo volume definem-se os conceitos, os princípios e os critérios de programação adotados, desenvolve-se o diagnóstico prospetivo que permitiu identificar de forma sistematizada as necessidades de investimento social e desenvolve-se a estratégia de modernização e qualificação dos equipamentos e respostas sociais;
- No terceiro volume apresenta-se uma caracterização detalhada de cada um dos equipamentos e respostas sociais instalados no concelho.

- **Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio (ETAC)**

Com o "ETAC", a CMC pretendeu ir ao encontro das recomendações do PROT-AML e das orientações emanadas pela Comissão Europeia. Este estudo pretende ser, simultaneamente, um documento estratégico e operacional que permitirá não só ajudar a compreender a necessidade de integrar o ordenamento do território, urbanismo, mobilidade e transportes, como também, estabelecer princípios e objetivos que podem ser introduzidos na presente Revisão do PDM-Cascais, permitindo, deste modo, dar um salto qualitativo, nomeadamente no processo de discussão do modelo de ordenamento e usos do solo.

Os principais objetivos do "ETAC" são:

- Alterar a repartição modal nas deslocações, melhorando as condições de mobilidade contratual;
- Aumentar a qualidade da mobilidade e do ambiente urbano, aumentando as sinergias que possam resultar da complementaridade entre os diversos modos de deslocação;
- Melhorar o funcionamento da rede de transporte coletivo urbano com a reestruturação da rede para uma boa cobertura territorial e temporal;
- Aumentar a segurança, o conforto e a qualidade dos espaços prioritários ao peão e limitar as condições de uso do automóvel nos centros urbanos mais sensíveis (zonas históricas e de lazer com tráfego pedonal mais intenso);
- Executar políticas diferenciadas de estacionamento, tendo em conta as necessidades específicas dos residentes, dos empregados e dos visitantes.

O "ETAC" é constituído por um conjunto de 10 dossiês organizados de acordo com as seguintes temáticas:

1. Território
2. Mobilidade

3. Acessibilidade
4. Contas públicas
5. Diagnóstico global
6. Cenários
7. Projetos
8. Normativo
9. Balanço
10. Documento final



O documento final corresponde ao fecho do estudo. Inclui, por essa razão, uma componente de síntese do projeto, por forma a transmitir as principais linhas de orientação em matéria de gestão da mobilidade e das acessibilidades a curto, médio e longo prazo, sistematizando as principais propostas preconizadas no "ETAC" e apresentando orientações para a sua monitorização. Procura ainda refletir sobre os progressos realizados com este estudo, identificando igualmente algumas das suas debilidades e limitações e, mais importante do que isso, refletir sobre os próximos passos a desenvolver. Neste sentido encontra-se estruturado da seguinte forma:

1. Estratégia de Acessibilidade para Cascais: apresenta uma síntese dos principais desafios que se colocam a Cascais no que concerne à gestão da mobilidade (os quais decorreram do diagnóstico realizado na Fase I do "ETAC"), assim como uma sistematização dos principais objetivos defendidos no âmbito deste estudo;
2. Programa de propostas: sistematiza as propostas preconizadas no âmbito do "ETAC" e as vantagens que se esperam alcançar com a sua implementação. Apresenta-se igualmente uma síntese da avaliação das propostas (desenvolvida no dossier 9), a qual contempla, entre outras matérias, o seu contributo para o alcance dos objetivos do plano, o desenvolvimento de uma proposta de faseamento para a sua realização e uma estimativa dos custos de investimento e de manutenção / operação que lhes estão associados. Inclui-se ainda uma síntese relativa à atualização da conta pública tendo em consideração as propostas preconizadas para 2016 e 2021;
3. Monitorização do Sistema: contém as principais linhas de orientação para o estabelecimento de uma estrutura de monitorização, apresentando-se um conjunto de indicadores que, para além de permitir verificar a implementação das ações propostas e dos seus efeitos, oferece uma visão sistémica do estado do sistema de mobilidade e da sua evolução ao longo do tempo, e avalia o modo como as medidas executadas contribuem para atingir os objetivos estabelecidos;
4. Limitação do "ETAC" e desenvolvimentos futuros – Nesta secção reflete-se sobre os principais progressos associados à elaboração do "ETAC" e respetivas limitações. Termina-se com a sistematização dos principais desafios inerentes à implementação do plano.

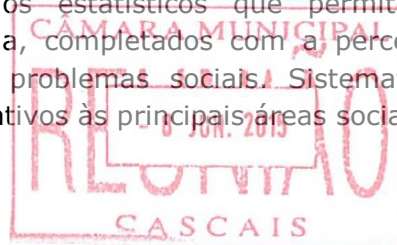
- **Plano de Desenvolvimento Social do Concelho de Cascais**

O "Plano de Desenvolvimento Social do Concelho de Cascais" é constituído por um conjunto de "peças" que articuladamente têm como função apoiar reflexões e decisões do Conselho Local de Ação Social (CLAS), assim como facilitar a articulação com outras políticas locais.

O documento inicia-se com uma introdução do núcleo executivo do CLAS sobre a situação á data da elaboração do documento, seguida da apresentação das metodologias participativas utilizadas para a sua elaboração.

No capítulo seguinte, apresentam-se alguns dados estatísticos que permitem uma caracterização genérica da realidade social concelhia, completados com a perceção que técnicos/as, munícipes e eleitos/as têm sobre os problemas sociais. Sistematiza-se a situação diagnóstica com a síntese dos problemas relativos às principais áreas sociais:

- Pobreza;
- Deficiência;
- Envelhecimento e velhice;
- Crianças e jovens;
- Inserção profissional;
- Promoção da saúde.



Da análise da situação atual, destacam-se algumas tendências e desafios com que a rede social deverá lidar, nomeadamente: o envelhecimento da população, o desemprego, a exigência de qualificações e competências, as dificuldades financeiras do estado, as desigualdades territoriais, as respostas da sociedade civil, os novos grupos-alvo, as redes de vizinha e sobretudo a necessidade de inovação social.

No 3.º capítulo, após um enquadramento nas políticas nacionais, regionais e locais de referência, apresenta-se uma visão para Cascais na sua dimensão social, a missão da rede social neste contexto e um conjunto de 30 objetivos, substanciados em 42 linhas de atuação e as principais ações que as operacionalizam.

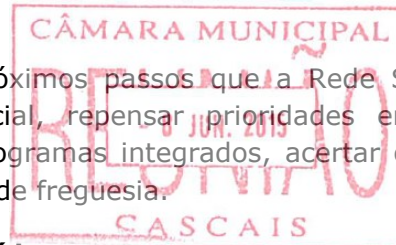
Os objetivos estão definidos com base em 8 áreas de vida relevantes para a intervenção social: emprego/ ocupação; rendimento e acesso a bens e serviços; habitação e habitat; saúde; consumo; educação; informação; cultura e lazer. Respondem também a 4 dimensões de bem-estar das pessoas: igualdade de direitos e não discriminação; dignidade e reconhecimento; autonomia e desenvolvimento pessoal; participação e envolvimento da sociedade civil

No 4.º capítulo apresentam-se os principais instrumentos estratégicos para a ação da rede social, relacionando-os com os objetivos enunciados. Os instrumentos são:

- A rede de equipamentos e respostas sociais, com indicação das necessidades por satisfazer, com base nas projeções da carta social;
- As redes e parcerias locais, nomeadamente:
 - Plataformas/redes de qualificação de respostas sociais;
 - Plataformas/redes para a intervenção direta junto de pessoas/famílias;
 - Plataformas/redes temáticas;
 - Plataformas/redes para a prestação de apoios específicos;
 - Comissões Sociais de Freguesia.
- Os planos concelhios:
 - Plano Concelhio para a Integração de Pessoas Sem Abrigo;

- Plano Municipal Contra a Violência Doméstica;
- Estratégia de Promoção da Saúde;
- Estratégia Municipal para a Igualdade de Género;
- Plano Local de Habitação;
- Plano Gerontológico.

No último capítulo são apresentados os próximos passos que a Rede Social de Cascais deverá dar: aprofundar o diagnóstico social, repensar prioridades em função deste, congregar ações e projetos em planos e programas integrados, acertar os calendários de planeamento e reforçar as comissões sociais de freguesia.



- **Plano Municipal de Redução de Ruído**

O “Plano Municipal de Redução de Ruído” (PMRR), datado de 2011, tem como objetivo essencial o estabelecimento e implementação de uma estratégia integrada de redução de ruído ambiente, seguindo um procedimento que inclui a coordenação interna de diversos departamentos municipais, a cooperação externa, ações de relações públicas e a participação pública das partes interessadas.

A primeira fase na elaboração do PMRR consistiu na seleção e análise das fontes sonoras, identificadas por entidade responsável, essencialmente através da avaliação da influência de cada tipo de fonte no ambiente sonoro global do concelho, e da definição das necessidades de minimização de ruído gerados por cada fonte, com identificação da entidade sobre a qual recai essa responsabilidade.

A caracterização realizada na primeira fase permitiu a identificação de zonas de conflito. A análise efetuada nas zonas de conflito identificadas no território concelhio, centrou-se nas áreas com ocupação de tipo sensível ao ruído, (habitacional, escolar, etc.), e teve por base o cruzamento da informação extraída dos mapas de conflito, nomeadamente a identificação das áreas de intervenção prioritária, com o resultado de cálculo relativo a pontos de avaliação ou controlo, distribuídos de forma homogénea na área de interesse.

Face às condições acústicas existentes no concelho, e uma vez identificadas as zonas de conflito e a população sobre-exposta, foram definidos critérios de prioridade de ação, que permitiram identificar claramente a obrigação de cada entidade responsável, bem como o faseamento da implementação das medidas minimizadoras aplicáveis. Estas conclusões foram analisadas à escala do PMRR e ser consideradas ou integradas nos correspondentes PMOT, e especificamente no PDM-Cascais em revisão.

O PMRR é completado pelas fichas técnicas de caracterização de zona de conflito, pelos mapas de ruído global e mapas de conflito, bem como pela carta de identificação de zonas de conflito.

- **Plano Estratégico de Cascais face às Alterações Climáticas**

O “Plano Estratégico de Cascais face às Alterações Climáticas” (PECAC) é um projeto que analisa para Cascais e para o próximo século os potenciais impactes provocados pelas

alterações climáticas em diversos sectores estratégicos, e as possíveis estratégias de ação para lidar essa questão.

O PECAC é o resultado de um estudo multissetorial que pretendeu caracterizar os impactos e as oportunidades a nível municipal para o planeamento e a decisão em casos concretos, colocando as alterações climáticas nos planos, políticas e medidas da câmara. Neste documento são apresentados os principais resultados do PECAC, incluindo os cenários socioeconómicos e climáticos para o concelho, os principais impactos esperados nos sectores mais vulneráveis e as possíveis estratégias de ação para lidar com as alterações climáticas.

O plano é complementado por um conjunto de estudos setoriais divididos nas seguintes áreas temáticas:

- Turismo;
- Zonas costeiras;
- Agricultura;
- Biodiversidade;
- Recursos hídricos;
- Saúde-humana.

- **Programa de Execução e Plano de Financiamento**

A envolvente política, económica e social em que a CMC atua, nos dias de hoje, requer utilizar cada vez mais a informação como fator decisivo para o sucesso da estratégia de crescimento de Cascais de forma sustentada e contínua, visando apresentar padrões cada vez mais elevados de qualidade e eficácia. Desta abordagem, resulta a integração da vertente financeira, traduzida nos documentos do Programa de Execução e do Plano de Financiamento, no instrumento mais vasto de gestão estratégica a nível de planeamento territorial, o PDM-Cascais com um horizonte de 10 anos.

A utilização dos instrumentos de gestão financeira teve as suas origens, no contexto territorial, no enquadramento jurídico realizado no ano de 1982 que configurou o conceito do Plano de Financiamento, em 1990 a indicação das fontes de financiamento, e em 1998/1999 a forma de execução e dos seus meios de financiamento, nos instrumentos de gestão territorial, assegurando assim a viabilidade económica e financeira dos projetos exigindo assim uma coordenação de informação no âmbito de um PDM.

Deste modo, é possível começar a relacionar os planos operacionais com os eixos estratégicos, visando dar resposta a preocupação que a CMC têm em aprofundar a temática central dos projetos de intervenção no território, bem como a futura monitorização da performance organizacional, de e para as Pessoas que vivem no território.

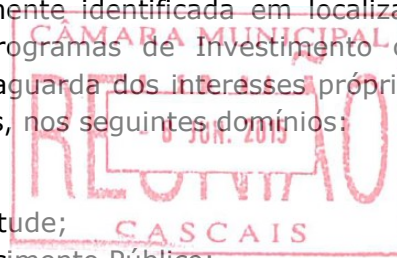
Os cinco eixos designados como estratégicos, para o território, são:

- Eixo 1: Cascais, Território de Qualidade de Vida Urbana;
- Eixo 2: Cascais, Território de Criatividade, Conhecimento e Inovação;
- Eixo 3: Cascais, Território de Valores Ambientais;

- Eixo 4: Cascais, Território Coeso e Inclusivo;
- Eixo 5: Cascais, Território de Cidadania Ativa.

Neste contexto, no Programa de Execução, foram considerados todos os projetos com incidência territorial abrangente mas claramente identificada em localizações geográficas específicas no concelho, agrupadas por Programas de Investimento coincidentes com atribuições do município, a promoção e salvaguarda dos interesses próprios das respetivas populações, em articulação com as freguesias, nos seguintes domínios:

- Ação Social;
- Cultura, Património, Desporto e Juventude;
- Desenvolvimento Económico e Abastecimento Público;
- Educação;
- Habitação e Urbanismo;
- Meio Ambiente, Saneamento Básico e Energia;
- Modernização e estruturas;
- Proteção Civil;
- Saneamento e Salubridade;
- Saúde;
- Transportes e Comunicações.



Visando a promoção do desenvolvimento do ordenamento do território em cooperação com as Entidades participadas financeiramente pela CMC, Administração Central, Fundos Comunitários e entidades Privadas.

A programação dos projetos encontra-se associada a um cronograma de priorização da sua execução, compreendida entre uma escala decrescente de 1 a 4, caracterizando-se por:

- Prioridade 1, as intervenções cuja realização deverá ser iniciada nos primeiros quatro anos de vigência do plano (Curto Prazo);
- Prioridade 2, as intervenções cuja realização deverá iniciar-se nos anos quatro a seis (Curto/ Médio Prazo);
- Prioridade 3, as intervenções cuja realização deverá iniciar-se nos seis e oito anos (Médio Prazo);
- Prioridade 4, as intervenções a iniciar nos anos subsequentes (Longo Prazo).

- **Carta de Suscetibilidades**

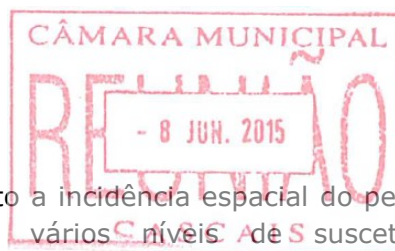
Trata-se da Carta de Suscetibilidades III, também incluída no Dossiê de Suscetibilidades.

- **Dossiê de Suscetibilidades**

Este dossiê é constituído pela cartografia de suscetibilidade a considerar no PDM-Cascais que é representada através de mapas de zonamento, decorrentes dos processos naturais e mistos identificados e passíveis de ocorrer no território de Cascais. Estas cartas são completadas por um documento escrito onde se descreve e fundamenta a metodologia adotada, as conclusões da análise sobre a cartografia de risco produzida e se apontam as medidas de mitigação nas seguintes áreas

- Sismos;
- *Tsunamis*;
- Cheias e inundações;
- Incêndios florestais;
- Faixas de proteção das arribas;
- Galgamentos costeiros;
- Incêndio urbano;
- Instabilidade de vertentes.

É assim definida a suscetibilidade, entendida enquanto a incidência espacial do perigo. Nos perigos e riscos considerados estabeleceram-se vários níveis de suscetibilidade, ressaltando-se contudo que, para efeitos do PDM-Cascais, se consideram como condicionantes os níveis, elevado e moderado de suscetibilidade.



- **Relatório do Plano**

O presente documento, de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 86.º do Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de setembro.

- **Relatório Ambiental**

Este relatório é referente ao processo AAE relativo à Revisão do PDM- Cascais, incidindo sobre a avaliação das opções estratégicas e sua concretização no modelo territorial proposto pelo plano. Teve como objetivo a informar a equipa de planeamento do PDM-Cascais, à luz das questões relevantes expressas no Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD) de fevereiro de 2012, sobre oportunidades e riscos de índole estratégica resultantes da proposta de plano, e também indicar diretrizes com vista à integração de questões ambientais e de sustentabilidade nas fases subsequentes de planeamento, nomeadamente na finalização da proposta e sua implementação.

O "Relatório Ambiental" estrutura-se do seguinte modo: objetivo e metodologia da AAE (capítulo 2), apresentação do objeto de avaliação (capítulo 3) e do quadro de avaliação (capítulo 4), análise e avaliação de opções estratégicas (capítulo 5), tendências críticas, avaliação do modelo territorial e diretrizes por FCD (capítulo 6) e conclusões (capítulo 7). Em anexo encontra-se o desenvolvimento da análise de tendências, organizada por FCD, para melhorar a leitura da avaliação estratégica. O anexo inclui também o Quadro de Referência Estratégico (QRE).

Fruto da sucessiva digitalização dos elementos que integram o plano (Estudos de Caracterização, Mapa de Ruído, Carta Educativa, Carta de Desporto, Carta de Equipamentos e Serviços Sociais, ETAC, Plano de Desenvolvimento Social, Plano Estratégico de Cascais Face às Alterações Climáticas, Carta das Zonas Inundáveis e Plano Municipal de Redução de Ruído), em virtude da sua contínua sujeição às sucessivas reuniões de câmara, e ainda, na medida em que não sofreram qualquer alteração de conteúdo ou forma, o projeto de versão final do PDM-Cascais, será submetido à reunião de câmara de 6 de maio de 2015 com as

versões originais daqueles elementos. Outros existem que são apresentados na sua versão inicial, com o respetivo carimbo de submissão à reunião de câmara que os legitimou (Anexos 14 do Relatório do Plano, Anexo 15-1 do Relatório do Plano, Anexo 15-2 do Relatório do Plano, Anexo 15-3 do Relatório do Plano, Anexo 16 do Relatório do Plano, Anexo 17-1 do Relatório do Plano, Anexo 17-2 do Relatório do Plano, Anexo 18 do Relatório do Plano, Anexo 19 do Relatório do Plano, Anexo 20 do Relatório do Plano e Relatório de Ponderação).



A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script.

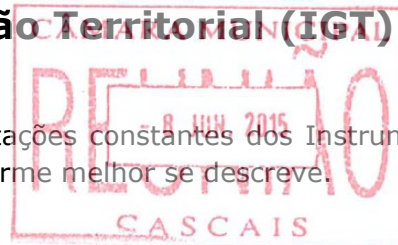


A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

4. Estratégia de ordenamento territorial

4.1 Instrumentos de Gestão Territorial (IGT)

A Revisão do PDM-Cascais observa as orientações constantes dos Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) de hierarquia superior, conforme melhor se descreve.



4.1.1 Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)

Aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro e ratificado pela Declaração n.º 80-A, de 7 de setembro de 2007 e n.º 103-A, de 2 de novembro de 2007, o PNPOT é um IGT de âmbito nacional, de natureza programática/estratégica, que visa o reforço da afirmação de Portugal no mundo, cujas opções de desenvolvimento do território foram levadas em consideração na definição das opções estratégicas de base territorial para o município de Cascais.

Tendo por base a identificação dos grandes problemas do ordenamento do território, a apresentação de orientações estratégicas para as regiões e a definição das perspetivas demográficas e económicas de longo prazo, o PNPOT assume uma ambição que se estrutura em quatro grandes desígnios. Assim, as políticas de ordenamento e de desenvolvimento do território no horizonte 2025 deverão contribuir de forma inovadora e duradoura para que Portugal seja:

- Um espaço sustentável e bem ordenado;
- Uma economia competitiva, integrada e aberta;
- Um território equitativo em termos de desenvolvimento e bem-estar;
- Uma sociedade criativa e com sentido de cidadania.

Para a Área Metropolitana de Lisboa (AML), o PNPOT apresenta, entre outras, as seguintes opções para o desenvolvimento do território que mais se relacionam com as particularidades específicas do Concelho de Cascais e que este PDM assume integralmente:

- O carácter estratégico da AML para a inserção internacional do país, com tradução em políticas ambiciosas de qualificação das infraestruturas, equipamentos, serviços, espaço público e ambiente.
- O desenvolvimento, qualificação e organização em rede dos espaços vocacionados para a instalação de atividades baseadas no conhecimento e intensivas em tecnologia.
- O ordenamento do território concelhio em articulação estreita com um plano de mobilidade e transportes à escala da AML, de modo a potenciar novas

centralidades, combater o crescimento urbano extensivo, reduzir a dependência do transporte individual e promover a mobilidade sustentável.

- A promoção do desenvolvimento urbano mais compacto, contrariando a fragmentação da forma urbana, estruturando e qualificando os eixos de expansão (Lisboa-Cascais, Lisboa-Sintra, Lisboa-Carregado, Lisboa-Palmela-Setúbal e Arco Ribeirinho Sul).
- A qualificação dos subúrbios, contrariando a segregação espacial urbana e promovendo a inserção urbana das áreas críticas.
- A revitalização dos centros históricos, reabilitando o património edificado, recuperando as funções residenciais e as funções urbanas.
- A recuperação das áreas de habitação degradada, com intervenções qualificantes sobre os edifícios, o espaço público e os equipamentos.
- A proteção das frentes ribeirinhas e da zona costeira através de um programa coerente de qualificação que valorize o seu potencial como espaço de recreio e lazer e de suporte a atividades do *cluster* turismo.
- A valorização dos recursos paisagísticos e ambientais, com relevo para o Parque Natural Sintra-Cascais (PNSC) e a estruturação dos espaços de maior aptidão para o desenvolvimento das indústrias de ócio e lazer.
- A implementação da rede ecológica metropolitana, garantindo uma gestão integrada dos corredores ecológicos.
- O desenvolvimento de estruturas de cooperação intermunicipal e de mecanismos de participação das populações em matéria de ordenamento do território.
- A implementação de estruturas de âmbito metropolitano para a gestão de atividades em rede, melhorando a governabilidade da área metropolitana da Lisboa.

Estabelece ainda como objetivos estratégicos de âmbito nacional, que o PDM-Cascais adota:

- Assegurar a equidade territorial no provimento das infraestruturas e de equipamentos coletivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão social.
- Expandir as redes e infraestruturas avançadas de informação e comunicação e incentivar a sua crescente utilização pelos cidadãos, empresas e administração pública.
- Reforçar a qualidade e a eficiência da gestão territorial, promovendo a participação informada, ativa e responsável dos cidadãos e das instituições.

4.1.2 Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML)

O Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, de 8 de abril de 2002, modificada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 92/2008, de 05 de junho e pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2007 de 24 de janeiro, é um instrumento estratégico regional fundamental que traça as linhas mestras do ordenamento do território para a área metropolitana de Lisboa.



De acordo com o esquema de modelo territorial estabelecido pelo PROT-AML, identificam-se quatro tipos de espaços no território concelhio, designadamente:

1. Espaços motor: o eixo Oeiras-Cascais, com impacte positivo na AML integrando a coroa de transição da cidade de Lisboa, assim designado pela capacidade de atrair e fixar novas atividades e funções de nível superior;
2. Espaços problema: áreas fragmentadas e desestruturadas com tendência para a desqualificação urbana e ambiental, a reordenar e revitalizar, onde será difícil inverter tendências a curto prazo;
3. Espaços emergentes: no eixo Cascais-Sintra, um espaço residencial-turístico com importância na estrutura metropolitana ao qual se vêm associando instalações de serviços e comércio de grande dimensão;
4. Espaços naturais protegidos: o PNSC.

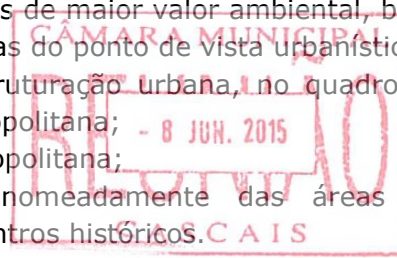
Este PDM-Cascais visa, naturalmente, resolver os espaços problema e simultaneamente reforçar as características dos restantes espaços identificados pela aplicação de um esquema de modelo territorial assente em:

- Ações urbanísticas que resultem do diagnóstico de ordenamento, da identificação dos padrões de ocupação do solo e de propostas de atuação, de acordo com um planeamento e intervenção conjuntos, adequados aos usos e ocupações existentes;
- Identificação de novas centralidades e reforço das suas características multifuncionais ou especializadas;
- Reforço ou fomento das ligações entre polos e eixos ou conjuntos multipolares;
- Demarcação de áreas estruturantes primárias e os corredores/ligações estruturantes primários, em articulação e complemento das áreas agroflorestais estruturantes, como elementos fundamentais para um sistema ecológico metropolitano.

O PDM-Cascais propõe reconfigurar e qualificar, espacial e funcionalmente, o território com base na integração dos eixos consolidados de Cascais e de Sintra com a sua área intersticial, acautelar a densificação e alteração das tipologias de ocupação no eixo Algés-Cascais, bem como estabilizar os limites do edificado, salvaguardando as áreas vitais, fundamentais para o funcionamento dos sistemas ecológico e urbano.

A proposta de Revisão do PDM-Cascais é, ainda, compatível com as principais orientações estratégicas delineadas e visa atingir os seguintes objetivos preconizados no PROTAML:

1. A contenção dos perímetros urbanos, travando desta forma a expansão urbana da AML, sobretudo sobre o litoral e as áreas de maior valor ambiental, bem como nas zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico;
2. A diversificação das centralidades na estruturação urbana, no quadro de uma estratégia de mobilidade para a área metropolitana;
3. A salvaguarda da estrutura ecológica metropolitana;
4. A promoção da qualificação urbana, nomeadamente das áreas urbanas degradadas, das áreas periféricas e dos centros históricos.



Para além destes objetivos, a proposta de Revisão do PDM-Cascais considera, também, na sua estratégia de base territorial, aspetos centrais decorrentes do modelo territorial do PROTAML, nomeadamente:

- a) A sustentabilidade ambiental, assente sobretudo na valorização da água como elemento de sustentabilidade ambiental e de valorização da paisagem e na revitalização do meio rural como elemento do equilíbrio metropolitano;
- b) A qualificação metropolitana, realizada através da contenção da expansão urbana e da implementação de um modelo/estrutura territorial que salvaguarda os recursos naturais e as áreas protegidas; o desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas; o complemento e a consolidação de uma estrutura de acessibilidades em rede;
- c) A erradicação de situações de precariedade residencial pela requalificação dos subúrbios, pela implementação de uma política urbana de equidade territorial, garantindo a igualdade de oportunidades no acesso aos equipamentos, à habitação e aos serviços, e pela valorização dos recursos humanos, da empregabilidade e do emprego;
- d) A reorganização do sistema de transportes, pelo reforço do transporte público e dos modos suaves e da consolidação da estrutura de mobilidade e acessibilidade;
- e) A integração urbana e social, como forma de combate à pobreza e à exclusão social;
- f) O incremento do lazer e do turismo;
- g) A realização e promoção de eventos multiculturais e desportivos;
- h) O desenvolvimento das indústrias de conteúdos.

Enquanto opção estratégica de base económica, o PDM-Cascais visa proporcionar vantagens competitivas duradouras, pelo aprofundamento da especialização complementar em atividades com forte potencial de crescimento através de escolhas seletivas, afirmando um novo modelo de cooperação para a qualificação da AML como centro de consumo relevante e dinâmico no espaço europeu.

O PDM-Cascais coloca especial ênfase no interior do sistema urbano, no sentido de criar e dar origem a espaços urbanos mais qualificados e ambientalmente mais eficazes e sustentáveis, investindo na criação de espaços públicos, espaços verdes urbanos, que permitam melhorar a qualidade de vida das populações, em especial das que habitam as

áreas menos qualificadas. Esta atitude coaduna-se com uma estratégia de coesão sócio territorial que ambiciona diminuir assimetrias, bem como a fragmentação territorial existente, resultantes de políticas de planeamento ineficazes que permitiram uma urbanização desordenada e desqualificada em detrimento da requalificação da habitação, do espaço público, das infraestruturas e dos equipamentos que este PDM-Cascais visa agora aplicar estrategicamente.

A estratégia ambiental/sustentabilidade ambiental, eixo estratégico fundamental assim considerado pelo PROT-AML, constitui-se, também, como um elemento central do modelo de desenvolvimento do PDM-Cascais. É dada especial atenção à preservação da orla costeira e à manutenção das linhas de água superficiais no seu estado natural. As áreas agrícolas e florestais, pela sua importância ecológica e económica, são, também, especialmente consideradas através de mecanismos de proteção e apoio às atividades que nelas se exercem, garantindo-se assim a sua contribuição fundamental para a sustentabilidade ecológica, e, enquanto áreas vitais, para a inversão do processo de degradação do sistema paisagístico do território.

A Rede Ecológica Metropolitana (REM) que concretiza a estrutura metropolitana de proteção e valorização ambiental, objetivo central do PROT-AML, e constitui um sistema de áreas e ligações que integram, envolvem e atravessam o sistema urbano, foi, também, implementada no PDM-Cascais, materializando-se, com os necessários ajustes decorrentes da escala de trabalho e/ou da realidade territorial, na Estrutura Ecológica Municipal (EEM).

Face ao exposto, considera-se que este PDM-Cascais adota a estratégia territorial proposta pelo PROT-AML.

4.1.3 Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais (POPNSC)

Publicado pela Resolução do Conselho Ministros n.º 1-A/2004, de 8 de janeiro, a revisão do POPNSC tem como objetivo central estabelecer regimes de salvaguarda de recursos e valores naturais e fixar os usos e o regime de gestão com vista a garantir a manutenção e a valorização das características das paisagens naturais e seminaturais e a diversidade biológica da respetiva área de intervenção.

O PDM-Cascais visa, em conformidade com o estabelecido, contribuir para o ordenamento sustentável deste território através da definição de regras de ocupação que garantem a salvaguarda, dos valores patrimoniais e culturais existentes.

Os espaços aos quais é atribuída uma qualificação de solo urbanizado, correspondem àqueles que o POPNSC considera como "Áreas não abrangidas por regimes de proteção".

As "Áreas de intervenção específica para a valorização cultural e patrimonial", pelas suas características, designadamente pelo facto de estarem maioritariamente comprometidas por construções, já existentes à data da publicação do POPNSC, são classificadas, pelo PDM-

Cascais como espaço de aglomerado rural. Não obstante, é-lhes atribuída a qualificação de solo rural, conformando-se, assim, com o estabelecido no plano especial.

Pelo exposto, entendemos que o PDM-Cascais se conforma com o disposto no POPNSC e concorre para os objetivos nele estabelecidos.

4.1.4 Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC)



As orientações estratégicas decorrentes do POOC Sintra-Sado e Cidadela-São Julião da Barra foram tidas em consideração na definição das opções estratégicas do PDM-Cascais, designadamente no que respeita à salvaguarda e proteção dos recursos e valores naturais existentes.

4.1.4.1 Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado

Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2003, de 25 de junho, abrange parte dos Concelhos de Sintra, Cascais, Almada, Sesimbra e Setúbal, no troço de costa compreendido entre Sintra e a foz do rio Sado, numa extensão total de 120 km. É uma área de notável diversidade paisagística e ambiental, alternando zonas de falésias rochosas com extensos areais, arribas fósseis com lagoas costeiras, zonas densamente humanizadas com paisagens que mantêm intactas as suas características naturais. A perceção desta diversidade constitui o elemento essencial do adequado ordenamento deste troço da orla costeira, pelo que o regime do Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Sintra-Sado assenta na necessária compatibilização entre a proteção e valorização da diversidade biológica e paisagística, em especial no que concerne aos valores naturais presentes nas áreas protegidas, e à salvaguarda das zonas de risco com o uso público destes recursos e o desenvolvimento socioeconómico da AML.

No Concelho de Cascais, o POOC Sintra-Sado identifica duas Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG), ou seja, dois espaços de intervenção que, dada a coerência interna que as diferencia da restante orla costeira, deverão ser objeto de um projeto diferenciado de requalificação e valorização ambiental, a elaborar pelo ministério responsável pela área do ambiente, em articulação com a Câmara Municipal de Cascais: a UOPG 8 - troço de costa Guincho-Guia e a UOPG 9 - Boca do Inferno. Para a primeira foi já elaborado e publicado, numa separata do Boletim Municipal [de Cascais] de 2 de março de 2009, o projeto de requalificação e valorização ambiental do troço de costa Guincho Guia, sendo que para a segunda está em elaboração um PP com os seguintes objetivos: a eliminação da área de venda ambulante; a reformulação da atual ocupação por estabelecimentos de restauração e de bebidas, com a construção de um novo edifício, com a altura máxima de 1 piso; o reordenamento da área de estacionamento com interdição do parqueamento a poente da estrada; a reformulação e valorização de acessos pedonais e

escadas; a reformulação de pavimentos, iluminação e mobiliário urbano; a articulação com o projeto da ciclovia; a sinalização e a instalação de um posto de informação ao público.

As orientações estratégicas decorrentes do POOC Sintra-Sado foram tidas em consideração na definição das opções estratégicas do PDM-Cascais, designadamente no que respeita à salvaguarda e proteção dos recursos e valores naturais existentes.

4.1.4.2 Plano de Ordenamento da Orla Costeira para troço Cidadela-São Julião da Barra



Aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 123/98, de 24 de setembro, insere-se na totalidade no Concelho de Cascais. Trata-se de uma área de carácter globalmente urbano, onde as excepcionais condições naturais foram ao longo dos séculos objeto de um processo de humanização, mantendo no essencial uma grande qualidade do ponto de vista da inserção da ocupação humana no meio natural, tendo sido considerado, em sede do PDM, como "espaço de desenvolvimento estratégico. No âmbito do POOC definem-se regras e princípios para a salvaguarda e potencialização de recursos naturais, ambientais e paisagísticos, nomeadamente no que se refere ao ordenamento das diversas praias de acordo com a sua capacidade de utilização e à requalificação de áreas urbanas, os quais foram tidos em conta no PDM-Cascais, pelo que se considera que este cumpre com o preconizado no Plano Especial.

Este POOC identifica quatro UOPG, designadamente:

UOPG1 – Zona de S. João e envolvente ao Forte de Santo António

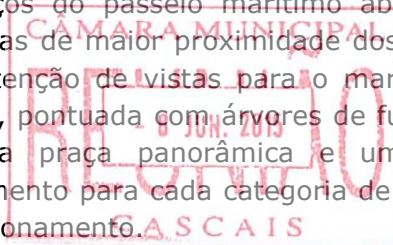
Objeto de Plano de Pormenor, em elaboração e articulação com a APA, contemplando: a remodelação do Forte de Santo António, a remodelação da rede viária, a realização de um estudo paisagístico, um núcleo de mergulho e escalada, um bar com esplanada, a realização de um estudo sobre os troços do passeio marítimo abrangidos, estacionamento, propostas de intervenção para o edificado existente e propostas de ocupação para os espaços edificáveis.

UOPG2 – Centro de Interpretação Ambiental da Ponta do Sal e área envolvente;

Projeto de execução elaborado pelo então Instituto Nacional da Água (INAG) em articulação com a Câmara Municipal de Cascais, que incluiu os troços do passeio marítimo abrangidos e o projeto de paisagismo e arranjos exteriores, incluindo a conservação, recuperação e instalação de vegetação de interesse paisagístico, bem como a instalação de um equipamento (Centro de Interpretação Ambiental da Pedra do Sal), um bar/esplanada e uma área de estacionamento. Este projeto já se encontra concluído e em pleno funcionamento.

UOPG3 – Passeio marítimo e área envolvente entre a Bafureira e Carcavelos;

Projeto de execução já elaborado pelo INAG em articulação com a Câmara Municipal de Cascais, contemplando a interdição da circulação ou estacionamento de automóveis, uma pista de skate e patins em linha, estudo dos troços do passeio marítimo abrangidos, plantação de sebe junto à estrada marginal, nas zonas de maior proximidade dos peões à estrada, com espaçamentos que permitam a manutenção de vistas para o mar a partir daquela estrada, uma praça panorâmica sobre o mar, pontuada com árvores de fuste alto, esplanadas em estrutura ligeira, voltadas para a praça panorâmica e um estudo paisagístico, contemplando as disposições do Regulamento para cada categoria de espaços. Este projeto já se encontra concluído e em pleno funcionamento.

**UOPG4** – Zona Ribeirinha de Cascais

Deverá ser objeto de PP a elaborar em articulação com a APA, contemplando a valorização da relação com o centro histórico de Cascais, visando a constituição de um todo harmónico e qualificado, a reestruturação da praia da Ribeira e zonas envolventes, na perspetiva do enquadramento ao centro histórico e à baía de Cascais, a construção de instalações apropriadas para armazenagem dos aprestos do núcleo de pesca local, a pedonalização da quase totalidade do território abrangido pelo plano e a construção de parques de estacionamento subterrâneos apropriados às solicitações, a remodelação da rede viária envolvente e enquadramento das intenções viárias previstas e a criação de espaços comerciais e zonas de esplanada de grande qualidade e reduzido impacto.

4.1.5 Plano Regional de Ordenamento Florestal da Área Metropolitana de Lisboa (PROF-AML)

Instrumento de gestão de política sectorial, publicado pelo Decreto Regulamentar n.º 15/2006, de 19 de outubro, que incide sobre os espaços florestais e visa enquadrar e estabelecer normas específicas de uso, ocupação, utilização e ordenamento florestal de forma a promover e garantir a produção sustentável de bens e serviços, bem como o desenvolvimento sustentável dos espaços florestais que tem como objetivos gerais:

- A avaliação das potencialidades dos espaços florestais, do ponto de vista dos seus usos dominantes;
- A definição do elenco de espécies a privilegiar nas ações de expansão e reconversão do património florestal;
- A identificação dos modelos gerais de silvicultura e de gestão dos recursos mais adequados; e,
- A definição das áreas críticas do ponto de vista do risco de incêndio, da sensibilidade à erosão e da importância ecológica, social e cultural, bem como das normas específicas de silvicultura e de utilização sustentada dos recursos a aplicar nestes espaços.

Pela sua singularidade natural e paisagística, o PNSC, é considerado no Plano Regional de Ordenamento Florestal da Área Metropolitana de Lisboa (PROF-AML) como uma *Área Estruturante de Carácter Regional*.

Para além desta área estruturante, o PROF-AML considera corredores ecológicos que contribuem para a formação de meta populações de comunidades da fauna e da flora, tendo como objetivo conectar populações, núcleos ou elementos isolados, que correspondem aos principais eixos de conexão com a largura máxima de 3 km.

Estes corredores ecológicos devem ser objeto de tratamento específico no âmbito dos planos de gestão florestal e contribuíram para a definição da estrutura ecológica municipal, cumprindo assim a orientação deste plano setorial no que aos PMOT respeita.

4.1.6 Plano Sectorial Rede Natura 2000 (PSRN 2000)

O Plano Sectorial da Rede Natura (PSRN2000) faz parte de uma rede ecológica de âmbito europeu, que visa contribuir para a biodiversidade, através da conservação dos habitats naturais e da flora e da fauna selvagens, no território da União Europeia. É composta por áreas de conservação de determinados habitats e espécies, onde as atividades humanas devem ser compatíveis com a preservação de valores naturais, orientadas para uma gestão sustentável do ponto de vista ecológico, sem perder de vista as exigências económicas, sociais e culturais, bem como particularidades locais e regionais.

Estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 140/99, de 24 de abril, é um instrumento de gestão territorial que visa salvaguardar e valorizar os sítios e as Zonas de Proteção Especiais (ZPE) do território continental. Este plano setorial vincula as entidades públicas, e as medidas nele previstas devem ser inseridas nos planos municipais de ordenamento do território e nos planos especiais. Os seus principais objetivos são:

- Estabelecer um conjunto de orientações estratégicas para a gestão do território, com vista a garantir a conservação, a médio e a longo prazo, dos valores naturais desse território.
- Estabelecer o regime de salvaguarda dos recursos e valores naturais, e dar diretrizes para o zonamento das áreas em função das respetivas características e prioridades de conservação.
- Definir medidas que garantam a valorização e a manutenção num estado de conservação favorável dos habitats e espécies.
- Definir os projetos que devem ser sujeitos a avaliação de impacte ambiental ou a análise de incidências ambientais.

O Concelho de Cascais inclui parte do sítio n.º PTCO0008 / Sintra Cascais, nas suas freguesias de Cascais e Alcabideche, numa extensão de 2.641,00ha.

Os habitats identificados, tanto no sítio n.º PTC0008 / Sintra Cascais, como no território remanescente foram delimitados e a proposta constante do PDM-Cascais visa garantir a conservação dos valores naturais existentes, compatibilizando-os com usos adequados.

4.2 Estratégia regional de Lisboa 2020

Em 2007 a CCDR-LVT publicou a estratégia regional para a “nova” região de Lisboa, visando o desenvolvimento e a afirmação de Lisboa e da sua área metropolitana – na qual se insere o Concelho de Cascais – na Europa e no mundo (António Fonseca Ferreira 2007). Os principais fatores críticos de sucesso da região de Lisboa são os recursos naturais, ambientais, climatéricos e patrimoniais singulares, que a distinguem das restantes metrópoles europeias, constituindo a sua principal vantagem comparativa; uma localização geoestratégica de charneira periférica na Europa, central em termos euro-atlânticos, que vocaciona Lisboa para o desempenho de um papel relevante na globalização, como plataforma de relacionamentos económicos, logísticos, culturais e diplomáticos; e, finalmente, a elevada concentração nacional de recursos produtivos, de ensino, científicos e tecnológicos e de qualificação, que colocam a região numa posição de partida muito favorável no caminho para a sociedade do conhecimento.

A qualificação é ainda insuficiente em termos gerais, mas apresenta domínios emergentes de ponta: *software*, indústria automóvel, centros de competências, biotecnologia, turismo.

Por outro lado, as principais debilidades consistem no desordenamento do território, nos constrangimentos à mobilidade, na insuficiente qualificação dos recursos humanos, bem como nas precariedades socio urbanísticas de exclusão social.

Conscientes de que a região de Lisboa tem condições para vencer o desafio de passar do ciclo da infraestrutura física – casas, escritórios, estradas, fábricas – ao ciclo do conhecimento – capital humano, comunicações, investigação e desenvolvimento de novos produtos – e que se encontra num momento único e decisivo da sua história, a estratégia regional centra-se naquilo que é essencial e estratégico – pensar global e agir regional – apostando numa articulação entre competitividade e coesão, através de políticas públicas de base regional adequadamente ancoradas no território e assumida pelos diversos atores que, no terreno, serão corresponsáveis pela sua implementação.

Assim, a *Estratégia Regional Lisboa 2020*, tem por ambição transformar a região numa euro-região singular, ou seja, numa região competitiva, cosmopolita, coesa e conectada, marcando a sua presença numa economia globalizada, sendo a Visão formulada da seguinte forma:

“A região de Lisboa transformar-se-á numa metrópole cosmopolita, de dimensão e capitalidade europeias relevantes, plenamente inserida na sociedade do conhecimento e na economia global, muito atrativa pelas suas singularidade e qualidade territoriais, natureza e posicionamento euro-atlânticos. A sustentabilidade social e ambiental, o reforço da coesão



sócio territorial, a valorização da diversidade étnica e cultural e a eficiência da governação são, nesse horizonte, condições e metas do desenvolvimento económico e social da região.”

Pretende-se uma região:

- “Densa” em recursos humanos qualificados, instituições de ensino, designadamente uma rede de escolas de ensino básico que se distinga pela elevada qualidade dos professores, dos equipamentos e da gestão, investigação e desenvolvimento tecnológico;
- Com apreciadas qualidade e facilidades de vida urbanas e rurais para os seus habitantes;
- Fortemente internacionalizada e competitiva no sistema das regiões europeias, com funções económicas e culturais de intermediação entre o norte – atlântico e industrial e o sul -mediterrâneo e turístico; e entre a Europa, a América do Sul e algumas regiões de África;
- De serviços qualificados às famílias e às empresas;
- De atividades de perfil tecnológico avançado, mas também de atividades turísticas e residencial, apostando na 3ª idade ativa e nos *clusters* do lazer/saúde/cultura/desporto;
- De encontros, tolerância e igualdade de oportunidades;
- Com instituições e fórmula de governo eficientes, conjugadas com modalidades de governança ativas.

A visão para Lisboa, mais do que buscar novos investimentos materiais e rotineiros, aposta num outro horizonte cultural e institucional, assente no reforço da interatividade e da conectividade entre atores e instituições (a “*networking society*”) com vista à construção de uma região moderna, competitiva e claramente ancorada nas capacidades das pessoas, do território e das Organizações.

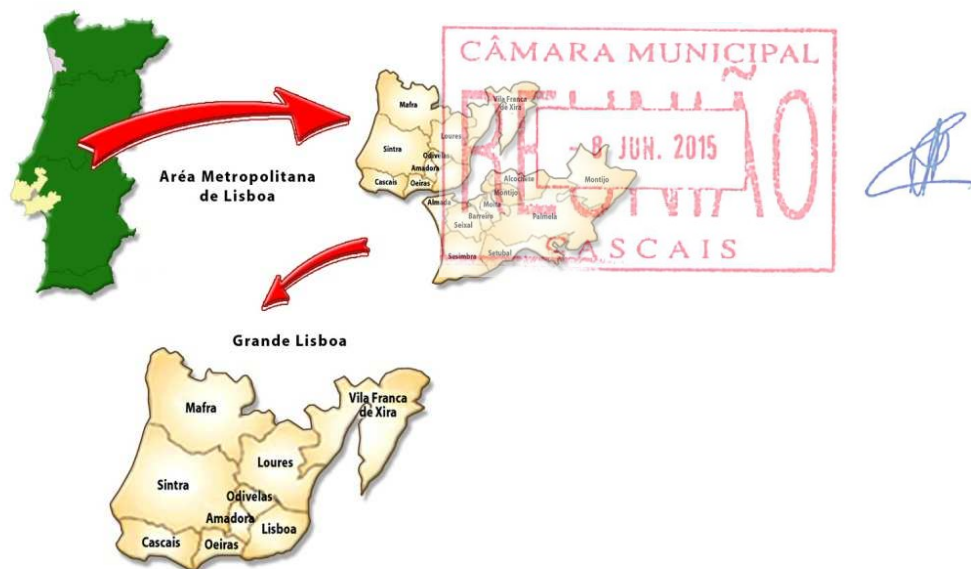
4.3 Enquadramento estratégico local

4.3.1 Enquadramento regional

No âmbito da evolução do sistema urbano português, assistiu-se nas últimas duas décadas a um forte aumento da dinâmica demográfica, com maior ênfase nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. O elevado crescimento populacional que se verificou em especial nestas duas áreas metropolitanas, refletiu uma reorganização da população portuguesa, que se traduziu no processo de expansão urbana dos dois polos centrais destas unidades territoriais.

A AML tem, para o Concelho de Cascais, uma natural relevância, não só porque é um concelho integrado na Grande Lisboa, mas também porque é na AML que se verifica a maior

concentração populacional do país - em 2011 representava cerca de 27% da população portuguesa.



Fonte: Câmara Municipal de Cascais DPGU - Gabinete de Estatística

Figura 1: Mapa de Portugal Continental, Área Metropolitana de Lisboa, Grande Lisboa e Península de Setúbal

A AML é uma unidade territorial que visa a prossecução de interesses próprios das populações da área dos 18 municípios integrantes: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Sesimbra, Setúbal, Seixal, Sintra e Vila Franca de Xira.

Na elaboração da Revisão do PDM-Cascais consideram-se estas referências de escala metropolitana, propondo-se a articulação de projetos e de tomada de opções intermunicipais relativamente a esta realidade. A articulação de toda esta informação disponível permitirá aumentar a capacidade de intervenção e de influência de cada município, podendo constituir por si só um objetivo estratégico ao nível da AML.

Cascais, como parte integrante da Grande Lisboa, quando comparado com os restantes concelhos, destaca-se como aquele em que o sector terciário representa mais de 80% da atividade económica sedeadada. Nos concelhos da Grande Lisboa, podemos distinguir dois grupos. Um primeiro grupo em que este setor tem maior representatividade, com 56% das empresas sediadas, com as atividades de comércio e serviços em destaque, e um segundo grupo que apresenta uma predominância do sector secundário, com valores superiores aos 50%.

A AML acumula características territoriais únicas a nível nacional. A extensa costa Atlântica, bem como os estuários do Tejo e do Sado, e as paisagens protegidas, conferem-lhe um potencial ambiental, paisagístico, económico e de lazer que importa preservar e valorizar.

A esta situação geográfica excepcional, junta-se ainda o facto de aí se localizar também a capital do país, e este conjunto de fatores contribui para que a AML seja, no seu conjunto, um centro de recursos estratégicos para o desenvolvimento económico, social e cultural no país, proporcionando uma melhoria sistemática da qualidade de vida dos seus residentes.

Consequentemente, é também uma área territorial de grande atratividade, verificando-se um número cada vez maior de imigrantes que procuram a AML para se estabelecerem. De facto, assistiu-se a um crescimento populacional de 5,6% entre 1991 e 2001 e de 5,8% de 2001 a 2011.

O aumento da pressão demográfica traduz-se numa constante exigência coletiva e individual. Não basta constatar a atratividade da região e gerir os recursos locais de acordo com a organização espacial existente: mais do que isso, é necessário promover e desenvolver continuamente, de forma prospetiva, as condições que propiciam uma maior qualidade de vida das populações. Assim, é fundamental um reposicionamento do Concelho de Cascais na sua relação de proximidade com a cidade de Lisboa, que reflita as suas próprias características endógenas na definição de novos objetivos estratégicos para a Revisão do PDM-Cascais, tendo em conta necessariamente todos os indicadores exigíveis num contexto metropolitano.

4.3.2 Estratégia de Sustentabilidade de Cascais

A “Estratégia de Sustentabilidade de Cascais” foi desencadeada no âmbito do projeto “IN Loco 21 – Para uma Autarquia Sustentável” (vertente Planear), promovido pela Câmara Municipal de Cascais através da Agenda Cascais 21, com o objetivo de analisar a situação presente e o grau de sustentabilidade do município, definir uma visão para o futuro e prioridades de intervenção e, operacionalizar o desenvolvimento sustentável mobilizando os agentes locais.

Esta estratégia, elaborada em 2010, possui o horizonte de 2020 pelo que a sua revisão deverá ser iniciada em 2019. Contudo, e na sequência das avaliações realizadas, poderá definir-se a necessidade de antecipar a revisão da estratégia ou a integração de novos objetivos e linhas de atuação. Deverá ser mantido o equilíbrio necessário entre estabilidade e flexibilidade destes instrumentos.

4.3.2.1 Quadro de Referência Estratégico

Os programas, planos e instrumentos de gestão territorial, com incidência no território municipal de Cascais, são os seguintes:

DE ÂMBITO NACIONAL:

- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), aprovado pela Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, na redação vigente;
- Plano de Ordenamento do Parque Natural Sintra Cascais (POPNSC), aprovado através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 1-A/2004, publicada no Diário da República, série I-B, n.º 6, de 8 de janeiro, na redação vigente;
- Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Cidadela - São Julião da Barra, aprovado através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 123/98, publicada no Diário da República, n.º 241, série I - B, de 19 de outubro, na redação vigente;
- Plano de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) Sintra - Sado, aprovado através da Resolução de Conselhos de Ministros n.º 86/2003, publicada no Diário da República n.º 144, série I -B, de 25 de junho, na redação vigente;
- Plano da Bacia Hidrográfica (PBH) das Ribeiras do Oeste, aprovado pelo Decreto-Regulamentar n.º 26/2002, publicado no Diário da República, n.º 80, série I -B, de 5 de abril, na redação vigente;
- Plano da Bacia Hidrográfica (PBH) do Tejo, aprovado pelo Decreto-Regulamentar n.º 18/2001, publicado no Diário da República, n.º 283, série I -B, de 7 de dezembro, na redação vigente;
- Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS), aprovada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 109/2007, publicada no Diário da República, n.º 159, série I, de 20 de agosto;
- Plano Nacional de Defesa da Floresta Contra Incêndios (PNDFCI), estabelecido através do Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, publicado no Diário da República, n.º 9, série I, de 14 de janeiro;
- Plano Sectorial Rede Natura 2000 (PSRN2000), aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 115-A/2008, publicada no Diário da República, n.º 139, série I -B, de 21 de junho;
- Plano Estratégico dos Resíduos Sólidos Urbanos II 2006-2016 (PERSU II), estabelecido através do Decreto-Lei n.º 178/2006, publicado no Diário da República, n.º 171, série I, de 5 de setembro;
- Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e Biodiversidade (ENCNB) [aprovada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 152/2001, publicada no Diário da República, n.º 236, série I -B, de 11 de outubro];
- Plano Estratégico Nacional de Turismo (PENT), aprovado através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 53/2007, publicada no Diário da República, n.º 67, série I, de 4 de abril, na redação vigente;
- Plano Estratégico dos Transportes (PET), aprovado através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, publicada no Diário da República, n.º 216, série I, de 10 de novembro;
- Programa Nacional para o Uso Eficiente de Água (PNUEA), aprovada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 113/2005, publicada no Diário da República, n.º 124, série I-B, de 30 de junho;
- Plano Nacional da Água (PNA), estabelecido através do Decreto-Lei n.º 112/2002, publicado no Diário da República, n.º 90, série I -A, de 17 de abril;

- Estratégia Nacional para a Gestão Integrada da Zona Costeira (ENGIZC), aprovada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/2009, publicada no Diário da República, n.º 174, série I, de 8 de setembro;
- Plano Rodoviário Nacional (PRN), publicado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, na redação vigente.

DE ÂMBITO REGIONAL:

- Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML), aprovado através da resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2002, publicada no Diário da República n.º 82, série I-B, de 8 de abril;
- Plano Regional de Ordenamento Florestal para a Área Metropolitana de Lisboa (PROFAML), publicado através do Decreto Regulamentar n.º 15/2006, no Diário da República, n.º 202, série I, de 19 de outubro.



DE ÂMBITO MUNICIPAL:

- Planos de Pormenor, melhor identificados e representados graficamente nas Plantas de Ordenamento e de Condicionantes:
 - a) Plano de Pormenor do terreno compreendido entre a Rua de Espinho e a Av. S. Pedro, no Monte do Estoril, 1.º publicado pela Declaração n.º 26-1-90, de 15 de fevereiro de 1990, no Diário da República, n.º 39, Série II;
 - b) Plano de Pormenor da Residência de 3ª Idade - Apartamento Rei Carol, 1.ª publicado pela da Portaria n.º 681/93, no Diário da República, n.º 169, Série I - B, de 21 de julho;
 - c) Plano de Pormenor da Guia - EN 247, Cascais, publicado pela Portaria n.º 665/93, de 14 de julho, alterado por retificação pela Portaria n.º 446/97, de 7 de julho;
 - d) Plano de Pormenor de Alvide - Gaveto da Rua de Alvide com a Rua de Catarina Eufémia, 1.ª publicado pela Portaria n.º 242/94, no Diário da República n.º 90, Série I -B, de 18 de abril;
 - e) Plano de Pormenor no Monte Estoril - Avenida do Faial/Rua dos Açores, 1.ª publicado pela Portaria n.º 1055/94, no Diário da República, n.º 278, Série I -B, de 2 de dezembro;
 - f) Plano de Pormenor da Quinta da Alagoa de Cima, em Carcavelos, 1.ª publicado pela Portaria n.º 211/96, no Diário da República, n.º 135, Série I -B, de 12 de junho;
 - g) Plano de Pormenor da Galiza, 1.ª publicação através da Portaria n.º 89/97, no Diário da República, n.º 30, Série I -B, de 5 de fevereiro;
 - h) Plano Pormenor da Avenida da Venezuela, Cascais, 1.ª publicado pela Portaria n.º 406/97, no Diário da República, n.º 142, Série I -B, de 23 de junho;
 - i) Plano de Pormenor da área envolvente a *St. Dominic's*, publicado através da Declaração n.º 172/2000 (2.ª série), no Diário da República n.º 131, Série II, de 6 de junho, alterada pela declaração n.º 18/2001 (2.ª série), no Diário da República n.º 10, Série II, de 12 de janeiro;

- j) Plano de Pormenor para Reestruturação Urbanística dos Terrenos do Hotel Estoril-Sol e Área Envolvente, 1.ª publicação pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 144/2006, no Diário da República n.º 210, Série I, de 31 de outubro;
- k) Plano de Pormenor para a Instalação da Sede Nacional da Brisa - Autoestradas de Portugal, S.A., publicado através do Aviso n.º 30070/2008, no Diário da República, n.º 245, Série II, de 19 de dezembro;
- l) Plano de Pormenor do Espaço de Reestruturação Urbanística da Quinta do Barão, publicado através do Aviso n.º 9043/2009, no Diário da República, n.º 86, Série II, de 5 de maio;
- m) Plano de Pormenor de Reestruturação Urbanística e Valorização Patrimonial da Área Envolvente à *Villa Romana de Freiria*, publicado através do Aviso n.º 16-203/2010, no Diário da República, n.º 157, Série II, de 13 de agosto;
- n) Plano de Pormenor do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro, publicado através de Aviso n.º 8688 / 2011, no Diário da República, n.º 70, Série II, de 8 de abril;
- o) Plano de Pormenor do Espaço Terciário de Sassoeiros Norte, publicado através do Aviso n.º 9057/2011, no Diário da República, n.º 74, Série II, de 14 de abril;
- p) Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndio (PMDFCI) 2014-2017, aprovado pela Comissão Municipal de Defesa da Floresta a 19 de fevereiro de 2013;
- q) Plano de Pormenor do Espaço de Reestruturação Urbanística de Carcavelos Sul (PPERUCS), publicado através do Aviso n.º 7633/2014, no Diário da República, n.º 124, Série II, de 1 de julho.

4.3.2.2 Agenda Cascais 21

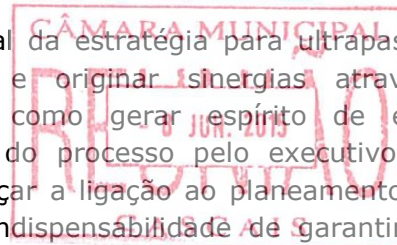
Ao longo do processo de elaboração da estratégia foram dinamizados diversos mecanismos de participação, internos e externos, nomeadamente: sessões de participação pública e inquéritos telefónicos realizadas em 2007, 2008 e 2009; reuniões interdepartamentais na autarquia e mesas redondas temáticas com líderes locais e regionais.

Deste modo, foram considerados como aspetos mais relevantes, para o diagnóstico de sustentabilidade: a existência de um modelo de desenvolvimento territorial gerador de assimetrias, problemas sociais e insustentabilidade; a insuficiência do sistema de mobilidade e a dependência dos combustíveis fósseis; a identificação de múltiplos estudos e projetos que contribuem (ou poderão vir a contribuir) positivamente para o desenvolvimento do concelho (exemplo da Estrutura Ecológica, projetos na área da energia, a Rede Social, etc.).

Para a visão estratégica: a importância de promover a contenção urbanística e a aposta na reabilitação e regeneração urbana, criando núcleos urbanos regenerados e coesos; a necessidade de promover a coesão social através do desenvolvimento económico, cultural e desportivo, diminuindo os desequilíbrios no território e democratizando o acesso aos seus

recursos; o incentivo imprescindível ao empreendedorismo e à participação cívica, apostando-se na transparência e na partilha de responsabilidades, nomeadamente na apropriação do espaço público pelos cidadãos; o potencial do património natural enquanto base sólida para a economia local.

Para a política de sustentabilidade: potencial da estratégia para ultrapassar as fronteiras entre unidades orgânicas da autarquia e originar sinergias através de projetos interdepartamentais e transversais, bem como gerar espírito de equipa; o papel fundamental do envolvimento e validação do processo pelo executivo, estabilizando a estratégia até 2020; a necessidade de reforçar a ligação ao planeamento, nomeadamente aos instrumentos de gestão territorial; a indispensabilidade de garantir boa visibilidade externa e interna da estratégia.



4.3.2.3 Sustentabilidade: as bases teóricas do modelo

As bases que deverão regular a transição para um modelo urbano mais estável, sustentável e renovável podem resumir-se nos seguintes princípios ou vetores fundamentais:

O primeiro princípio é a compacidade do território, que define uma cidade controlada e alicerçada na ocupação de espaços intersticiais, onde o espaço público tem um papel primordial. O princípio da compacidade, com consequente inversão da tendência da difusão suburbana, só é viável se a alternativa for um meio urbano de qualidade, vital, complexo e diverso.

O segundo princípio é o da complexidade. Uma cidade mais complexa é aquela que possui um meio urbano caracterizado pela vitalidade, pela diversidade de atividades, serviços e lazer repartidos equilibradamente na trama urbana.

O terceiro princípio gira em torno da eficiência do metabolismo urbano. As entradas em forma de energia e materiais necessários para o funcionamento do sistema urbano originam resíduos, a que se deverá dar destino final. A aproximação à autossuficiência aparece como um critério básico no planeamento. Para a eficiência do metabolismo é importante a aplicação da regra dos "3R": reduzir, reutilizar e reciclar.

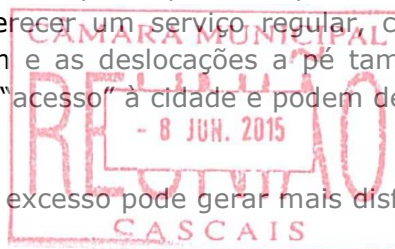
O quarto princípio baseia-se na estabilidade e coesão social. Este princípio atende a complexidade como fator social e cultural, essenciais para a manutenção do equilíbrio e a paz social. A degradação do espaço urbano, em grande medida devida à crescente ocupação do espaço pelo automóvel, entre outros fatores, está na origem dos processos de suburbanização, que expulsam a população do centro urbano, num vão intento de evasão diária dum espaço crescentemente hostil.

Em síntese, este modelo resume um cenário para a sustentabilidade, criando um território mais compacto, diverso, acessível, participativo, limpo e mais eficiente na gestão de recursos e energia.

4.3.2.4 Diagnóstico de sustentabilidade

A proximidade de usos e funções urbanas na cidade compacta permite que o transporte público tenha a massa crítica para manter-se e oferecer um serviço regular, cómodo e próximo, e que os movimentos em bicicleta cresçam e as deslocações a pé também. Na cidade compacta, a grande maioria dos cidadãos tem “acesso” à cidade e podem desfrutá-la sem depender de ninguém.

A ideia da compacidade tem que ser graduada, o seu excesso pode gerar mais disfunções e a ausência de espaços verdes e de equipamentos.



A compactação dos diferentes tecidos urbanos pode influir no défice de áreas verdes, sobretudo do verde de uso quotidiano que é o que se encontra a menos de 200 metros do lugar de residência. Por outro lado, os veículos privados, quer seja para se movimentarem, quer seja para estacionar ou para realizar as funções de carga e descarga, ocupam uma parte importante do espaço público. Novos usos do espaço público, o desenho da secção da rua e do mobiliário, o uso de materiais nobres e de água, a disposição de dois níveis de verde a diferente altura (ao nível da rua e por cima da edificação), assim como a definição dos usos e funções do tecido urbano, podem permitir o controlo das variáveis do meio: o cenário sonoro, a paisagem urbana, o clima e a segurança. O controlo das variáveis de ambiente tem incidência, por sua vez, em diferentes aspetos ligados ao metabolismo urbano: a energia, a água e a qualidade do ar.

4.3.2.5 Modelo territorial

O modelo territorial apresenta as seguintes componentes:

- Prever o uso misto;
- Reduzir a dependência do automóvel e da necessidade de transportes, através do desenho urbano e do comércio local;
- Para grandes distâncias promover o transporte público generalizado;
- Para pequenas e médias distâncias prever as vias cicláveis e pedonais;
- Prever o comércio local com acessibilidade a pé ou de bicicleta;
- Prever áreas de acalmia de tráfego;
- Implementar soluções de desenho urbano minimizadoras de consumos de energia e água;
- Prever a preservação da RAN e da REN;
- Promover o uso dos espaços rurais;
- Realizar o desenho urbano que promova a qualidade do espaço público;
- Prever espécies vegetais autóctones.
- Ambientais:
 - Gerir sustentavelmente os recursos hídricos e as ribeiras;
 - Aumentar a eficácia energética dos edifícios;

- Prever a implantação de fontes de energia renovável;
- Garantir a biodiversidade;
- Controlar o ruído;
- Garantir a qualidade do ar;
- Prever áreas de permeabilização;
- Reduzir a procura de recursos não renováveis;
- Económicos:
 - Promover o emprego local;
 - Prever a implantação de novas iniciativas de ensino;
 - Incentivar iniciativas locais de investimento;
 - Promover mais investimento e a sua diversificação;
 - Prever a localização de iniciativas empresariais diversificadas;
 - Promover a regeneração e a revitalização urbana;
 - Incentivar a formação necessária ao desenvolvimento;
 - Apoiar o comércio local;
- Culturais:
 - Garantir a identidade local;
 - Incentivar a vida cultural;
 - Promover o património;
 - Promover o espírito do lugar;
 - Garantir o espaço público e edifícios de qualidade;
 - Garantir espaços públicos com vida.
- Sociais:
 - Promover a inclusão social;
 - Prever a habitação socialmente diversificada e acessível;
 - Encorajar um estilo de vida saudável;
 - Prever hortas urbanas e rurais;
 - Promover as infraestruturas e os equipamentos sociais necessários;
 - Incentivar a participação ativa dos cidadãos;
 - Reduzir a violência.



O modelo territorial está acompanhado dos seguintes modelos de mobilidade, de energia, de água, de materiais, etc. que o caracterizam e o mantêm organizado e em funcionamento:

- **MODELO DE OCUPAÇÃO URBANA DO TERRITÓRIO.** Cascais apresenta uma estrutura formada pelo centro urbano e um conjunto de freguesias compactas, com algumas áreas sobre compactadas, com o território a necessitar de respirar e, simultaneamente, com fenómenos de dispersão a avançar para as áreas naturais e agrícolas: Propõe-se potenciar o modelo polinuclear concelhio.
- **REDE DE SISTEMAS LIVRES.** Propõe-se criar uma matriz verde interconectada de elevada biodiversidade com uma componente agrícola e pastorícia a potenciar.
- **MODELO DE MOBILIDADE.** É necessário tratar o município de Cascais e a sua área de influência, como um modelo de mobilidade e usos do espaço público mais sustentável, que integre as diferentes redes (veículo privado, transporte público, a pé ou em bicicleta), que considere a carga e descarga de mercadorias, o

estacionamento, os diferentes elementos que se encontram no espaço público (mobiliário, vegetação...) e proponha soluções às disfunções atuais: ruído, emissões contaminantes e insegurança. Uma das peças chave de qualquer plano, a que determina, sem lugar a dúvidas, a configuração final do território, é o modelo de mobilidade escolhido.

4.3.2.6 A complexidade, um critério básico para o planeamento



Propõe-se aumentar a complexidade em geral e em determinadas áreas em particular, e que seja este aumento um objetivo do planeamento futuro da nossa cidade. As razões que justificam este objetivo são, entre outras, as seguintes:

O aumento da complexidade na cidade supõe aumentar o carácter misto de usos e funções urbanas, o qual permite um acesso à cidade sem restrições;

A proximidade entre complementares (empresas, centros de investigação, centros de formação, administração, organizações não governamentais, etc.) permite que os recursos humanos, tecnológicos e financeiros tenham maior probabilidade de encontro bilateral e de encontro integral e múltiplo.

4.3.2.7 Eficiência do metabolismo urbano

O atual regime metabólico é sustentado pelo consumo de combustíveis fósseis, num momento em que a incerteza de produção deste recurso não renovável e a redução da capacidade de carga dos ecossistemas, estão a aumentar paralelamente.

Face a estas incertezas atuais, diminuir o nível de perturbação que causamos com as nossas ações é a solução necessária, dando o primeiro lugar à entropia gerada e, em segundo, ao consumo de recursos, entre outros os energéticos. Isto vem de encontro à crescente necessidade de sustentar as organizações de forma limpa e com recurso a energias renováveis, estando o aumento da eficiência no consumo de recursos vinculados na sucessão dos ecossistemas. Uma estratégia contrária, afetando os sistemas, é insustentável.

A nossa estratégia, que deve ser estabelecida de forma intencional, deve estar mais baseada na informação e no conhecimento e menos, no consumo de recursos seguindo políticas de planeamento, em geral, e do metabolismo, em particular. Conseguindo no final uma máxima eficiência no uso dos recursos aliada a mínima perturbação dos ecossistemas.

4.3.2.8 Estabilidade e coesão social

A homogeneidade social nas zonas monofuncionais da cidade é a primeira causa da maior parte das disfunções dos nossos sistemas urbanos. O zonamento funcional reúne os iguais nos mesmos espaços. Este é o modelo de ordenamento da cidade que o movimento moderno considerou como o melhor para racionalizar o espaço urbano e dar resposta à incompatibilidade de funções num mesmo espaço. A execução do modelo funcionalista revela profundas disfunções não resolvidas; e assim, os espaços com uma função predominante ficam desertos e sem vida em períodos temporais determinados (certas horas por dia, férias, etc.); ao mesmo tempo que a separação de funções provoca uma segregação social, dado que reúne em espaços diferentes coletivos com atributos similares. A segregação dá-se sobretudo pelo nível de rendimentos e juntam-se-lhe depois outras características étnicas, religiosas, etc. O modelo funcionalista é gerador de instabilidade. Em contrapartida, nas partes da cidade compacta onde os valores das diversidades são elevados, estes problemas reduzem-se. De facto, aumentar a diversidade é impregnar de cidade proporcionadora de oportunidades, intercambiadora de informação, controladora do futuro porque gera estabilidade ao território de que se trate. Como já se disse anteriormente, os sistemas compostos de partes heterogéneas compreendem mais circuitos recorrentes reguladores. A estabilidade sustenta-se, justamente, na existência de circuitos recorrentes reguladores. A mistura de gente diversa é a garantia de persistência destes sistemas porque proporciona estabilidade e maturidade.

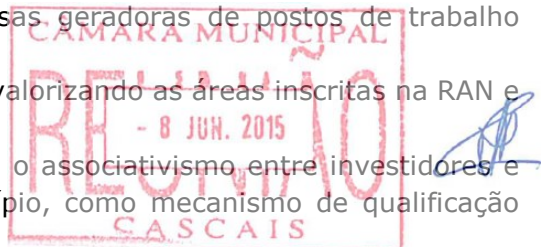
No contexto da avaliação desenvolvida nos capítulos anteriores, da sua respetiva ponderação, e atendendo às premissas legais previstas para a elaboração dos instrumentos de planeamento, o PDM-Cascais pretende contribuir para a concretização das grandes linhas estratégicas que a seguir se elencam e desenvolvem, e que se traduzirão nos usos e atividades favorecidas em cada uma das diversas classes e categorias de espaços definidas.

4.3.2.9 Estratégia de sustentabilidade – objetivos

São estabelecidos os seguintes objetivos estratégicos para o Concelho de Cascais:

- Instituir um sistema municipal de planeamento baseado no primado do desenvolvimento multidimensional sustentado, visando o equilíbrio e a harmonia entre as vertentes que o integram;
- Programar, consolidar e monitorizar a rede geral de equipamentos e infraestruturas, adequando-as às necessidades;
- Implementar a Estrutura Ecológica Municipal;
- Aplicar o Plano Estratégico Nacional de Turismo
- Implementar políticas de desenvolvimento económico e social que garantam o enquadramento do Concelho de Cascais no quadro de indicadores exigíveis pela sociedade urbana em contexto metropolitano;

- Gerar investimentos direcionados à salvaguarda, valorização e reabilitação do património cultural e natural;
- Dar prioridade à reabilitação de imóveis antigos ou degradados e à revitalização urbanística de zonas desqualificadas, descaracterizadas ou de génese ilegal;
- Criar condições para a fixação de empresas geradoras de postos de trabalho estáveis e qualificados;
- Investir no sistema natural, respeitando e valorizando as áreas inscritas na RAN e na REN;
- Incentivar o emparcelamento do território, o associativismo entre investidores e a participação em parcerias com o município, como mecanismo de qualificação urbana;
- Promover soluções que conduzam a um desenho urbano qualificado, valorizando a criação de tecido e evitando intervenções celulares que configurem ou promovam assimetrias no território, assumindo um papel didático que contribua para a requalificação do espaço urbano;
- Inverter a tendência gerada pelo anterior PDM-Cascais - que favoreceu o crescimento excessivo e desordenado da construção para habitação, com resultados comprometedores para a capacidade física do território e das infraestruturas existentes - em favor de novas intervenções urbanas que favoreçam a melhoria da qualidade de vida dos munícipes e o desenvolvimento sustentado do concelho;
- Incentivar a participação pública, com base numa melhor informação e no debate sobre o desenvolvimento integrado do concelho.



A aplicação de parâmetros de construção incorretos e exagerados e a incorreta localização de muitas áreas previstas para o efeito, degradaram a qualidade do espaço urbano, provocaram uma distribuição desregrada e exagerada da construção de habitação, desrespeitando o enquadramento urbanístico desejável. Assim, tais localizações e os inerentes parâmetros de construção foram revistos em forte baixa no processo de Revisão do PDM-Cascais.

4.3.3 Estratégia da economia do mar

4.3.3.1 Introdução

Na dotação de recursos naturais do espaço económico português, o mar é o mais importante, o menos explorado e aquele que previsivelmente irá ter um desenvolvimento mais relevante em termos de criação de valor na economia mundial.

(Lopes 2009, 90)

Portugal encontra-se hoje numa encruzilhada do seu percurso histórico e necessita urgentemente de recriar um novo modelo de desenvolvimento económico diferenciado,

assente num maior grau de autossuficiência e numa maior capacidade da sua economia em gerar riqueza e alcançar novos patamares de desenvolvimento económico, social e tecnológico, no quadro de uma economia cada vez mais globalizada.

O mar, como o demonstrou o estudo *O Hypercluster da Economia do Mar* (Lopes 2009) é uma das poucas áreas em que Portugal pode ter, de uma forma sustentada, vantagens competitivas importantes.

É todavia necessário que este processo de desenvolvimento seja articulado com as diversas atividades ligadas ao mar e em especial com a Estratégia Nacional para a Gestão Integrada das Zonas Costeiras (ENGIZC), numa perspetiva de desenvolvimento sustentável, nas suas vertentes económica, social e ambiental.

O mar é um elemento de ligação com os países de língua oficial portuguesa sendo, aliás, a razão histórica desta comunidade existir. Num quadro macroeconómico cada vez mais globalizado, o mar assume um papel determinante nas relações externas portuguesas, nomeadamente com países como Angola e Brasil, previsivelmente os países com maior crescimento económico no Atlântico Sul.

Esta vertente do desenvolvimento é tanto mais de acentuar porquanto Portugal está em vias de se tornar — após a conclusão das negociações que presentemente decorrem no âmbito das Nações Unidas — num dos países com uma das maiores plataformas continentais submersas do mundo, cerca de 40 vezes o tamanho do seu território continental. Esta questão é determinante na forma como nos posicionamos em relação ao mar e acarretará, certamente, alterações profundas no nosso país em termos económicos, geoestratégicos, políticos e socioculturais.

4.3.3.2 O mar como domínio com potencial de desenvolvimento

A alteração do papel e das funções do mar, não só no que respeita ao interesse ambiental, mas também, e especialmente, ao seu potencial económico, está a abrir um vasto campo de perspetivas no âmbito da ciência e tecnologia. A dinamização da economia marítima como componente importante da economia nacional está, de resto, na linha do que outros parceiros europeus da frente marítima já estão a desenvolver.

Pela sua posição geográfica, o território do município de Cascais pode desempenhar um papel fundamental na afirmação desta estratégia. Haverá que empreender linhas de ação convergentes entre todas as entidades com atividades ligadas ao mar, sejam elas de natureza pública ou privada. Trata-se de juntar, sinergicamente, a comunidade de negócios, as empresas e as universidades – em cooperação com a autarquia – numa simbiose que promova crescimento económico e inovação, afirmando, assim, um verdadeiro hypercluster da economia do mar em Portugal.

O hypercluster da economia do mar no município de Cascais tem, assim, uma dupla abordagem de conjunto:

- Na estruturação lógica das atividades ligadas ao mar – e respetivas ilações para a ação/política da autarquia, empresas e demais entidades sediadas ou a sediar no concelho;
- Na explicitação do papel do hypercluster local no modelo estratégico de desenvolvimento económico e social do país, em geral, e da AML, em particular.

A criação de um *Centro de Mar* em Cascais enquadra-se e constitui uma concretização prática desta lógica de hypercluster da economia do mar, devendo funcionar como elemento configurador e impulsionador do desenvolvimento de toda uma rede de atividades multifacetadas que contribuam para lhe dar conteúdo, consistência e sustentabilidade, criando novas ofertas e, sobretudo, servindo como núcleo de afirmação estratégica da AML.

O *Centro de Mar* deverá assim, partindo de toda uma realidade pré-existente de atividades ligadas à temática do mar em Cascais, atuar como verdadeiro centro dinamizador de atividades económicas, proporcionando não só a respetiva divulgação e promoção, como a também necessária qualificação dos serviços prestados, de forma a reposicionar estrategicamente toda a região como uma área com uma forte e estruturante componente marítima, a que se juntam outros pontos de interesse complementares.

4.3.3.3 Microgeopolítica do Concelho de Cascais

Integrado na AML, o Concelho de Cascais tem como grande plano de expansão a sua frente marítima a sul e oeste. Para norte e este, Cascais encontra-se limitado por dois concelhos relevantes e com um dinamismo próprio – Sintra e Oeiras. Estes dois polos constituem eixos pesados de atração de capacidades e de recursos cuja pressão sobre Cascais se faz sentir na disputa de fatores materiais e humanos de desenvolvimento, estendendo-se ainda a este até Lisboa, ponto de acumulação centrípeta de capacidades e recursos.

Lisboa, Oeiras e também Sintra, representam no entanto uma dupla realidade, constituindo não apenas polos de concorrência, mas também, ao mesmo tempo, polos de complementaridade relevantes para Cascais.

A complementaridade com Lisboa acentua-se na oferta de canais de ligação ao exterior relevantes, por via marítima (através das infraestruturas portuárias diversificadas que detém), aérea (via aeroporto internacional com tráfego relevante não só nas ligações continentais mas igualmente para rotas de ligação a espaços estratégicos do Atlântico Médio) e terrestre, por rodo e ferrovia, com ligação rápida a todo o país e a Espanha. Cascais é ainda um polo de dispersão de Lisboa, para quem procura as vantagens da cidade (nomeadamente em termos de disponibilidade de serviços e de lazer) sem os inconvenientes que as grandes metrópoles apresentam, funcionando assim como território de descompressão da capital.

Também para este, o estuário do Tejo, cujo plano de ordenamento está em elaboração, apresenta-se como um espaço relevante de complementaridade potencial, constituindo um enquadramento alargado de todo um espaço mais vasto que contém em si mesmo um grande potencial de desenvolvimento do qual Cascais pode, simultaneamente, beneficiar e contribuir.

Cascais situa-se ainda na proximidade de dois portos que constituem grandes *hubs* de logística marítima (Lisboa e Sines), dois estuários de elevado potencial económico e ambiental (Tejo e Sado), dois importantes parques naturais (Sintra/Cascais e Arrábida), ligados entre si por infraestruturas rodo e ferroviárias, mas igualmente acessíveis a partir do plano de água que permite ligar todos estes pontos de valorização do território.

A exploração de atividades específicas ligadas ao mar, existentes ou a desenvolver, constitui assim para Cascais um vetor de articulação com a sua área envolvente e, ao mesmo tempo, uma possibilidade de afirmação e desenvolvimento que lhe permita ultrapassar as pressões provenientes de territórios vizinhos. Estes elementos de afirmação passam pelo aproveitamento das capacidades existentes e em desenvolvimento de infraestruturas e vias de comunicação, tirando partido da relação distância-tempo como potencial de desenvolvimento e de projeção global do território.

O Centro de Mar de Cascais deverá constituir-se, assim, como um novo polo agregador e potenciador de realidades distintas, já existentes e/ou com potencial de desenvolvimento futuro, incentivando ainda a criação de outras competências que completem um quadro de ação coerente e sustentável com o objetivo de reorientação efetiva e ativa do posicionamento global da economia do município como um concelho 'premium' onde o glamour, a distinção e a singularidade na sua ligação ao mar estão ligados a atividades classificadas como de elevada qualidade e diferenciação, que possibilitarão a criação de uma marca distintiva ligada ao mar e ao Atlântico, claramente identificadora do concelho, que lhe permita, além da afirmação da sua identidade própria no seio da AML, a plena inserção nas redes europeias e globais de fluxos turísticos.

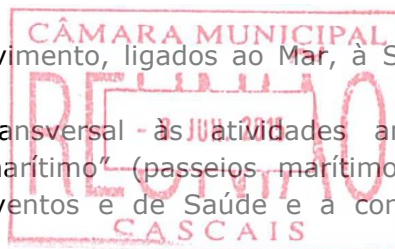
4.3.3.4 Áreas com forte potencial de desenvolvimento

Pretende-se desenvolver a análise de um conjunto de áreas que revelam forte potencial estratégico para o desenvolvimento económico e social do Concelho de Cascais, partindo das atividades ligadas ao mar identificadas e que revelam potencial de desenvolvimento.

A ideia base a desenvolver é a de que o *Centro de Mar* de Cascais constitua um centro multifuncional, abrangendo quatro áreas com forte potencial de desenvolvimento:

- Náutica, em particular o desenvolvimento dos desportos náuticos, nas vertentes de aprendizagem, lúdica e de competição (sendo estratégicos a vela, o surf e o

- windsurf), mas também a realização de eventos náuticos e a criação, desenvolvimento e comercialização de produtos de apoio às atividades náuticas;
- Saúde e Bem-Estar, especificamente talassoterapia, nas vertentes curativa e lúdica, e nas vertentes investigação e encontros científicos associados à temática;
 - Conhecimento e Investigação & Desenvolvimento, ligados ao Mar, à Saúde, às Alterações Climáticas e à História;
 - Turismo, que assume um carácter transversal - às atividades anteriores, especificamente o Turismo de Lazer "marítimo" (passeios marítimos, pesca lúdica, gastronomia), as vertentes de Eventos e de Saúde e a componente Histórico-Marítima.



Para além destas áreas estratégicas, o *Centro de Mar* deverá identificar e acolher iniciativas de investimento, que o empreendedorismo queira desenvolver, em outras valências potenciais, já em desenvolvimento ou que venham a surgir como oportunidades no futuro.

Caberá ao *Centro de Mar* avaliar, em cada momento, a respetiva relevância para o conceito e para o desenvolvimento económico ligado ao mar dessas novas oportunidades, e dessa avaliação dependerá o seu empenho nesses novos projetos e desenvolvimentos. Impõe-se sobretudo que o *Centro de Mar* se constitua espaço de acolhimento da inovação e do empreendedorismo que surja e cresça no concelho.

Complementarmente, existem várias outras atividades económicas que deverão ser incentivadas como atividades de apoio e suporte, embora não constituam áreas-motor para o desenvolvimento do *Centro de Mar* de Cascais. Sem o potencial de geração de massa crítica e riqueza das áreas-motor, estas atividades complementares revelam-se indispensáveis para a criação de todo um conceito marítimo no concelho, e como suporte ao desenvolvimento das áreas-motor.

São exemplo destas áreas complementares a pesca, aquicultura e piscicultura em ligação estreita com a gastronomia local, os eventos temáticos nas diferentes áreas artísticas, a promoção de circuitos turísticos ligados ao mar, as indústrias específicas de apoio às áreas-motor abrangendo atividades tão diversas como o design, as indústrias criativas, o desenvolvimento de produtos de qualidade ligados às atividades das áreas-motor, serviços e fornecimento de materiais de apoio etc.

4.3.3.5 Modelo conceptual do *Centro de Mar* e visão de desenvolvimento futuro

O *Centro de Mar* de Cascais concretiza-se na instituição dinamizadora das atividades económicas ligadas ao mar centrada em Cascais, com uma lógica de geometria variável, que integra um cluster de atividades económicas impulsionado por três áreas com elevado potencial de desenvolvimento – náutica, saúde e bem-estar e conhecimento e I&D –, com o

objetivo de promover o desenvolvimento e a criação de riqueza da área de referência estratégica do município, valorizando as pessoas, o território e a economia.

Articulando uma complexa rede de atores com diferentes dimensões, localizações e tipos de atividade, exigirá um sistema e uma rede de cooperação que impõem um modelo de gestão flexível e adaptável, centrado em projetos de desenvolvimento ligados ao mar, que lhe permita cumprir a sua missão, assumindo-se como verdadeiro promotor da identidade marítima do município e da qualificação dos atores e das atividades que compõem o seu núcleo de atividade.

O *Centro de Mar* de Cascais tem como missão afirmar a economia do mar como vetor estratégico de afirmação e construção do desenvolvimento económico de Cascais nos próximos 15 anos. Constitui ainda o quadro institucional de referência para as atividades económicas ligadas ao mar, impondo o cumprimento cumulativo dos atributos seguintes:

1. Reconfigurar as instituições ligadas ao mar existentes no Concelho de Cascais, aglutinando e reorganizando as iniciativas diversas já em curso ou a criar, constituindo-se elemento de inovação institucional na organização territorial da costa portuguesa;
2. Organizar e gerir um conjunto de competências e atividades ligadas à economia do mar em Cascais, promovendo a criação e o desenvolvimento de redes de valor;
3. Dinamizar as atividades existentes e criar sinergias entre elas, identificar novas oportunidades a gerar no quadro da economia do mar, solucionando ou estimulando a solução das debilidades verificadas;
4. Constituir-se como o centro de informação e divulgação das atividades ligadas ao mar a ocorrer em Cascais;
5. Promover a articulação e integração de atividades, atores e agentes que, para além do Concelho de Cascais, queiram reforçar a massa crítica necessária à consolidação de sucesso e competitividade, para estabelecer e reforçar o domínio estratégico 'Economia do Mar';
6. Constituir-se como *Intelligence Center* nas questões dos mercados, negócios e ciência ligados ao mar em Cascais.
7. Contribuir, através do sucesso da sua ação, para o avanço na reforma administrativa, buscando maior produtividade administrativa, maior agilidade e resposta às solicitações dos agentes e atores sociais e económicos.

A missão do *Centro de Mar* de Cascais pode sintetizar-se da seguinte forma:

Construir Mar em Cascais [ou]

Construir o futuro, cumprindo a história: ousar o mar [ou]

Cumprir a história, construir o mar, realizar o futuro

Com vista a concretizar esta missão, o *Centro de Mar* de Cascais deverá criar condições objetivas para que seja possível ao município, e à sua área de referência estratégica, afirmar-se enquanto centralidade marítima assumindo três mecanismos vitais destas realidades: ponto de encontro e passagem, ponto de circulação e ponto de abertura da terra ao mar.

A visão proposta para o *Centro de Mar* incorpora uma série de elementos traduzíveis em valores com potencial económico de criação de valor e geração de riqueza. Em síntese, encontramos em Cascais valores de identidade que se traduzem em sete ideias-chave:

- Mar/Oceano: elemento potenciador de desenvolvimento económico, encontro e vivência;
- Pessoas: elemento central que reúne a hospitalidade de quem está e acolhe quem chega;
- Ousadia: de quem não teme o desafio e assume o risco de tentar o que é novo;
- Dinamismo e ação: atitudes indispensáveis para agarrar oportunidades e transformá-las em concretizações;
- Capacidade: de pensar e realizar com excelência;
- Conhecimento: base em que assenta o futuro, é pilar fundamental para potenciar o desenvolvimento;
- Encontro: acontecimento permanente num território que acolhe e reúne eventos, pessoas, culturas e saberes, de tal forma que assume carácter identitário e forma de ser e estar no mundo.

Uma possível "assinatura" do *Centro de Mar* de Cascais poderá, assim, sintetizar-se da seguinte forma:

CMC – Um Mar de Encontros em Cascais

4.3.3.6 A concretização

O cumprimento da missão e a realização da visão do *Centro de Mar* de Cascais exigem a concretização de três elementos chave:

1. Assunção do papel central e de liderança do processo de criação do *Centro de Mar* pelo município em estreita articulação com as entidades relevantes;
2. Concessão ao *Centro de Mar* dos instrumentos e capacidades necessárias ao cumprimento integral da sua missão;
3. Criação de uma marca distintiva ligada ao mar e às atividades marítimas, claramente identificadora, diferenciadora e motivadora dos atores económicos e decisores políticos.

O *Centro de Mar* de Cascais deverá, assim, assumir-se como um centro de:

- Concertação institucional (pública/privada);

- Articulação e promoção de parcerias que potenciem a criação e o desenvolvimento de sinergias entre as três áreas estratégicas de desenvolvimento;
- Conceção, programação e coordenação de eventos náuticos, mas também científicos ligados à náutica, à investigação em biologia marinha, energias do mar, alterações climáticas e à investigação em ciência política, nomeadamente nas áreas da estratégia e da geopolítica;
- Promoção de oportunidades de formação/certificação em colaboração e articulação com escolas técnicas da região;
- Articulação com espaços de promoção do empreendedorismo, nomeadamente a DNA Cascais, em ações de incentivo ao desenvolvimento de negócios nas três áreas estratégicas de desenvolvimento identificadas ou outras relacionadas com o mar;
- Promoção e coordenação e produção de informação à navegação de recreio.

4.3.3.7 Algumas propostas preliminares de projetos de desenvolvimento

- **Centro Internacional de Aprendizagem e Estágios de Desportos Náuticos**

Centro de aprendizagem e estágio de desportos náuticos: para complementar a falta de espaço da faixa litoral e como forma de dinamizar o interior do concelho e atrair as suas populações para a náutica, promover a aprendizagem e a prática de natação nas freguesias do interior.

- **Centro Internacional do Surf de Carcavelos**

Programação e execução de um edificado com arquitetura de referência, de forma a acolher e obter articulação das escolas de formação, pontos de venda de instrumentos e materiais para a prática náutica, conferências e eventos dedicados, centro de coordenação dos espaços dedicados em Carcavelos à prática náutica.

- **Plano de dinamização da marina de Cascais**

Atualmente a marina de Cascais, na sua componente terrestre, apresenta-se como um local de estadia pouco apetecível e não tem sabido cativar os seus potenciais utilizadores, exceção feita para os grandes eventos que tem acolhido. O pleno aproveitamento das potencialidades da marina de Cascais exige a concretização de um plano de dinamização que pondere a sua viabilidade a médio e longo prazo. Este plano deverá ter em conta a visão de desenvolvimento das atividades económicas ligadas ao mar que o *Centro de Mar* concretizará, isto é, a sua adequação para ser efetivamente uma marina de classe mundial, verdadeiro polo integrado de valências

múltiplas, destinadas não só aos seus utilizadores diretos mas a toda a componente associada à “vivência do mar” do território de Cascais.

- **Rede Integrada de Pontos de Acesso ao Mar**

Inclui todas as atividades destinadas a garantir uma densidade de pontos de acessibilidade ao plano de água do mar para a prática de desportos náuticos, designadamente rampas de entrada e saída, e concordante com a necessidade de organizar os espaços canal nas areias e toalha líquida.

- **Plano de Promoção e Coordenação de Eventos Ligados ao Mar**

Inclui a promoção/captação para Cascais de festivais e eventos culturais ligados ao mar e à náutica e a estruturação e coordenação de um calendário dos eventos da área de referência do *Centro de Mar*.

- **Instituto Internacional de Talassoterapia de Cascais**

Criação de um centro internacional constituído por uma rede de prestadores qualificados (hotéis e infraestruturas destinados à talassoterapia) em articulação com a rede de I&D proposta. Este projeto abrangerá um público-alvo de classe média/alta e alta, bem como um estrato etário acima dos 30 anos. Fruto das qualidades endógenas aquíferas da Parede e da zona em seu redor, poderá ter localização em simultâneo no edifício do Hospital Dr. José de Almeida (junto às praias de Carcavelos e Parede) e na Fortaleza de S. António da Barra (imóvel classificado como de Interesse Público). Ao *Centro de Talassoterapia* caberá, em articulação estreita com as instituições de investigação a reunir em Cascais, desenvolver técnicas e produtos para tratamentos de talassoterapia e aplicá-las na rede de prestadores, de acordo com a sua preferência e necessidade; também ficará a seu cargo a criação e comercialização de produtos de marca própria (com o selo de qualidade do *Centro de Mar* de Cascais). As suas instalações permitirão, ainda, a realização de eventos dedicados a esta área da saúde de lazer e bem-estar.

- **Plano de dinamização de uma rede integrada de viveiros marítimos**

No Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 86/2003, de 25 de junho, foram identificados os inúmeros viveiros e depósitos fixos de lagostas e lavagantes localizados em Domínio Público, preconizando-se a requalificação e ordenamento das atividades a eles associados, considerando-se que alguns destes viveiros poderiam assumir funções de cariz cultural e turístico. Tendo presente que a gastronomia, em particular a associada ao mar, assume grande importância para a atratividade do Concelho de Cascais, propõe-se que um dos projetos estruturantes do *Centro de Mar* seja a (re)avaliação da viabilidade do aproveitamento e/ou reabilitação destas estruturas, não só na valorização da oferta gastronómica como enquanto fator de atração cultural.

- **Rede de Conhecimento e Investigação do Mar**

Inclui todas as atividades com vista à identificação de unidades de investigação ligadas ao mar e criação de parcerias nas áreas-chave identificadas com vista à instalação de polos/centros/laboratórios de investigação deslocalizados em Cascais, e instituição consistente no tempo de espaços de encontro e debate científico em temas-chave ligados à estratégia do *Centro de Mar*.

- **Identidade e Marca de Excelência do Centro de Mar de Cascais**

Inclui todas as atividades de definição, identificação e controlo da marca e dos valores da marca *Centro de Mar* de Cascais (imagem, valores, etc.).

- **Rede de "Prestadores de Excelência" da Marca Centro de Mar de Cascais**

A rede de prestadores de excelência da marca *Centro de Mar* de Cascais estender-se-á a todos os parceiros públicos e privados que ofereçam serviços ou produtos nas áreas económicas abrangidas pelas atividades do *Centro de Mar* estruturando-os, dinamizando-os e empresaria lizando-os, quando necessário, e preparando-os para a prestação in loco de qualidade com a marca de excelência do *Centro de Mar*. Inclui todas as atividades de definição (incluindo guia de), identificação, promoção, criação de parcerias e controlo da rede de prestadores de serviços com a marca de excelência do *Centro de Mar*.

- **Plataforma de Serviços de Valor Acrescentado do Centro de Mar de Cascais**

Inclui todas as atividades de conceção, design e criação do conteúdo da plataforma tecnológica prestadora de serviços de valor acrescentado às comunidades de nautas, turistas e outros interessados, todas as atividades de estabelecimento de parcerias com instituições públicas e entidades privadas, desde logo o Turismo do Estoril, a associar à Plataforma de Serviços de Valor Acrescentado e captação/comercialização de clientes/associados.

4.3.3.8 Considerações finais

O município de Cascais tem, inegavelmente, uma vocação marítima. Esta vocação firma-se na posição geográfica e foi consolidada ao longo da história através de inúmeras e contínuas ações, realizadas no território concelhio, associadas ao mar e à exploração e usufruto da linha de costa. Neste início de milénio, importa capitalizar essa vocação numa dinâmica económica sustentável e transformar a experiência de ações passadas numa verdadeira estratégia de desenvolvimento para o território de Cascais e para a região em que ele se insere.

Também na esfera ambiental estamos na vanguarda do que se faz a nível nacional. A título de exemplo, citamos a aprovação recente, pelo executivo municipal, da proposta de constituir a primeira Reserva Natural Marinha Local na Zona de Interesse Biofísico das Avenças. Esta zona de reserva contribuirá de forma muito expressiva para o enriquecimento da biodiversidade, muito para além dos seus limites e das áreas adjacentes.

Cascais tem 15 praias balneares, 12 das quais com bandeira azul, sendo o primeiro concelho do país em número de praias balneares urbanas e compreendendo uma em cada 4 praias com bandeira azul de toda a zona Tejo. Deste património costeiro e balnear, 80% possui certificado de excelência. Adicionalmente, 1 dos 10 Centros Azuis nacionais é em Cascais - Pedra do Sal - em S. Pedro do Estoril, e 4 das nossas praias estão classificadas como tendo "Acessibilidades para Todos".

Estas praias desempenham ainda um importante papel social no concelho, sendo um importante ponto de encontro da população, em época balnear e fora dela, bem como palco para a formação cívica e curricular dos nossos jovens que prestam apoio aos banhistas durante os meses de junho a setembro no âmbito do programa de voluntariado jovem *Maré Viva*.

O território de Cascais tem-se afirmado no âmbito da economia do mar e da sua associação ao turismo diferenciado e de qualidade, nomeadamente através da náutica de recreio.

Neste âmbito, através da realização de eventos náuticos de classe mundial – como o evento inaugural da *America's Cup World Series 2011-2012*, a *Volvo Ocean Race* e a *Regata Tall Ships Race* – a náutica de recreio tem vindo a contribuir para a afirmação de uma nova imagem de Portugal no mundo, ajudando a criar uma imagem de mercado diferenciada e reforçando imagem da marca «Portugal». Embora intangível, e por isso não quantificável, este aspeto representa um evidente benefício para as exportações e para o reforço da competitividade da economia nacional nos mercados internacionais.

A aposta no patrocínio destes eventos não deve, contudo, deixar de ser sempre analisada numa relação custo/benefício, devendo ser medido o seu impacto económico e as mais-valias que a organização destes eventos deixa em Portugal. O fomento da náutica de recreio no nosso país corresponde a uma necessidade de desenvolvimento da economia nacional e do fomento da economia do mar, nossa principal reserva estratégica, permitindo-lhe emparceirar com outros países que fazem desta atividade um dos pilares do seu desenvolvimento económico.

Apostar no mar como potencial de desenvolvimento pode afirmar Cascais como uma centralidade e referência em domínios específicos como as áreas da náutica, do conhecimento e I&D e da saúde e bem-estar, através da marca de excelência *Centro de Mar* de Cascais. A criação de um hypercluster da economia do mar, associada à valorização cultural, lúdica e desportiva dos ativos do município nesta temática, pode funcionar como um verdadeiro catalisador de desenvolvimento de um território de qualidade e excelência como pretendemos que seja o de Cascais.

O mar, como muito bem sintetizou o Prof. Dr. Ernâni Lopes “é uma das poucas áreas em que Portugal pode ter, de uma forma sustentada, vantagens competitivas importantes”.

4.4 Objetivos de política urbanística e ambiental

4.4.1 Objetivos de política urbanística

4.4.1.1 Eixos-chave da proposta do plano diretor municipal

O contexto nacional e internacional muito particular em que se elabora este Plano e os cenários prospetivos com um horizonte de 10 anos, caracterizados por variáveis de incerteza, apontam essencialmente para uma proposta indutora de desenvolvimento num contexto progressivamente mais sustentável, assente em pressupostos de equilíbrio ambiental, sociocultural e económico, traduzidos numa estrutura territorial qualificada.

O desafio na elaboração do presente projeto de plano diretor traduz-se na introdução de medidas de correção ao modelo de desenvolvimento urbano estabelecido.

Neste sentido, a *Estratégia de Desenvolvimento Sustentável de Cascais* identificou um conjunto de desafios que constituem uma base metodológica de estruturação de objetivos com base nos seguintes eixos chave:

Qualidade de vida urbana

Criatividade, conhecimento e inovação

Valorização ambiental

Coesão social, cultural e económica

Cidadania ativa

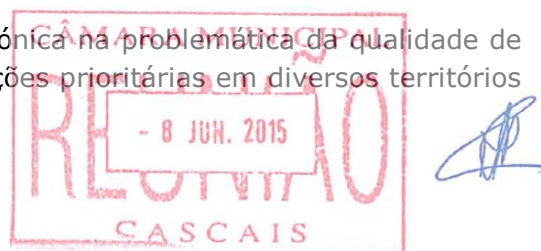
Com base nestes eixos estratégicos o município definiu uma proposta de atuação urbanística prioritária a três níveis:

1. Reabilitação do edificado e requalificação urbana com especial enfoque nos núcleos urbanos históricos e áreas degradadas a requalificar;
2. Construção de infraestruturas rodoviárias que estruturem e interliguem a vários níveis a rede viária municipal;
3. Criação de novas centralidades que promovam o equilíbrio da rede urbana concelhia e invertam a dualidade litoral/interior.

4.4.1.2 Cascais – território com qualidade de vida urbana

Os objetivos de política urbanística, ao colocarem a tónica na problemática da qualidade de vida urbana, remetem para um conjunto de intervenções prioritárias em diversos territórios e a diferentes escalas, nomeadamente:

- Núcleos urbanos históricos;
- Áreas urbanas de génese ilegal;
- Áreas degradadas a requalificar;
- Novas centralidades.



4.4.1.2.1 Áreas urbanas de génese ilegal

Síntese do diagnóstico

O desenvolvimento urbanístico do Concelho de Cascais, sobretudo a partir de 1974, não foi alheio ao fenómeno do aparecimento de “ilhas” dispersas de construção clandestina, sem quaisquer infraestruturas de apoio, que deu resposta ao aumento progressivo das necessidades de habitação de uma camada muito significativa da população, muitas vezes deslocada das suas raízes.

A ausência de capacidade de réplica a nível das estruturas autárquicas, permitiu que se atingissem patamares irreversíveis, contrários a qualquer ordenamento do território assente num planeamento e crescimento sustentáveis.

A publicação da Lei n.º 91/95, de 2 de setembro e a entrada em vigor, em 1997, do PDM-Cascais, confirmaram uma nova dinâmica que conduziu a uma alteração substancial dos procedimentos até aí admitidos, permitindo a delimitação das áreas urbanas de génese ilegal - AUGI.

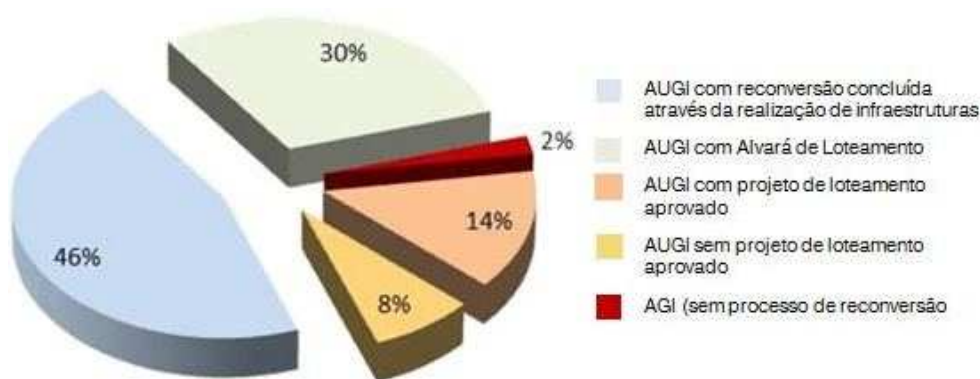


Figura 2: Situação das AUGI em Cascais (Nov. 2012)

Apesar do longo caminho percorrido desde a reconversão das primeiras áreas urbanas de génese ilegal, atualmente cerca de 24% do território do Concelho de Cascais ainda permanece sem que tenha sido possível chegar à fase final do processo de reconversão, que culminará naturalmente com a emissão dos respetivos alvarás e posterior legalização das construções nelas inseridas.

A complementar este processo, e de forma a clarificar todos os procedimentos, conjugando-os simultaneamente com a legislação em vigor, o município aprova um Regulamento dirigido às AUGI, intitulado *Normas Procedimentais para Loteamentos e Edificações Inseridos em Áreas Urbanas de Génese Ilegal no Concelho de Cascais* (AUGI).



Figura 3: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI

Sendo a evolução do território desde a primeira redelimitação de AUGI associada a um melhor conhecimento do território, conduziu à constatação de outras realidades consolidadas, não consideradas anteriormente, nomeadamente as áreas que na realidade constituem bairros consolidados e parcialmente infraestruturados, ocupados com habitações ilegais, mas, que não foram delimitadas como AUGI, e que face ao PDM anterior possuem classificações distintas das previstas no art.º 5º da Lei n.º 91/95, de 2 de setembro, correspondendo a cerca de 2% do total do território a reconverter. Urge, pois, inclui-las no processo de reconversão, licenciando as construções aí existentes uma vez que só assim se poderão satisfazer as legítimas expectativas dos seus proprietários e simultaneamente caminhar para uma defesa efetiva do território e o seu correto ordenamento, impedindo a proliferação de mais construções clandestinas.

Mas se estamos a caminhar para o fim do processo de reconversão das AUGI e a dar sequência e enquadramento legal e regulamentar à sua reconversão, este é um território por excelência onde está quase tudo por fazer, quer na parte do território ainda por edificar, quer no âmbito da requalificação urbana do espaço público, sendo esse o caminho a seguir, com o necessário envolvimento da autarquia e das populações no sentido de dar resposta às suas expectativas e necessidades.

4.4.1.2.2 Mudança de paradigma

Estamos em presença de um território com um enorme potencial, onde está quase tudo por fazer. Existem espaços intersticiais que podem significar a mudança, podem propiciar a construção de equipamentos em falta, áreas verdes de lazer e recreio, espaços destinados à estadia e ao peão, etc. Tratar e manter o espaço público é urgente.

Evolução do processo de infra-estruturação das AUGI em Cascais (iniciativa particular)

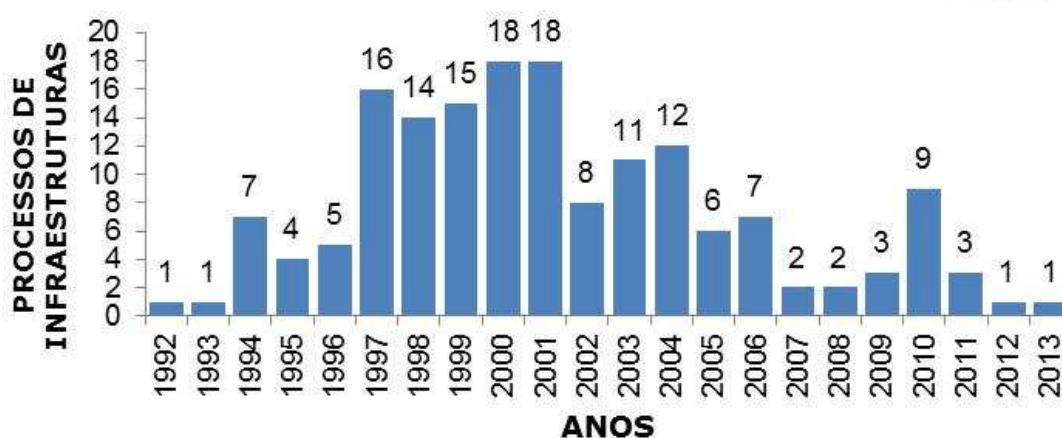


Figura 4: Evolução do processo de infra-estruturação das AUGI

Em grego, “público” significa exposto ao olhar da população, ao seu juízo e aprovação.

Deixando definitivamente para trás o estigma da génese ilegal, consideram-se reunidos os três componentes essenciais que permitem lançar mãos a novos desafios:

Um território expectante; uma autarquia consciente; uma população mobilizada.

4.4.1.2.3 Da legalização à requalificação

Numa perspetiva de contratualização de compromissos, a autarquia e os cidadãos estabelecem novas metas para os territórios, com o objetivo mais alargado de requalificação para além da legalização. É uma nova etapa de planear e preservar o património edificado e qualificar o espaço público.

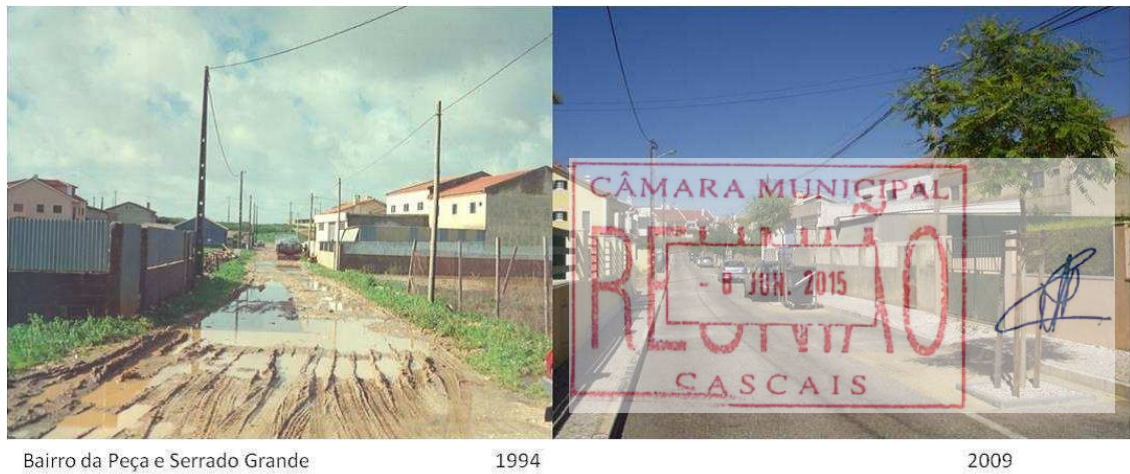


Figura 5: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI



4.4.1.2.4 Áreas degradadas a requalificar

Síntese do diagnóstico

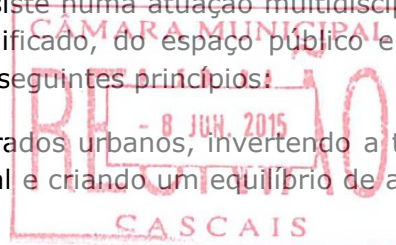
A delimitação de 23 áreas urbanas degradadas a requalificar assentou na definição de um conjunto de critérios de avaliação que permitem determinar a qualidade de vida nos aglomerados urbanos.

Foi elaborado um levantamento exaustivo do território em que foram tidos, como principais critérios de avaliação, o edificado (com especial enfoque para o seu estado de conservação), o espaço público, a acessibilidade, as infraestruturas básicas, os espaços verdes, os transportes públicos, a existência de equipamentos, de comércio e de serviços de proximidade.

Da análise SWOT subsequente, sobrevieram as diferentes propostas de atuação para cada área identificada.

O modelo assumido para atingir a visão delineada para o território de Cascais quanto à requalificação das áreas degradadas delimitadas consiste numa atuação multidisciplinar e a diversas escalas, que privilegie a reabilitação do edificado, do espaço público e venha a colmatar necessidades diagnosticadas, com base nos seguintes princípios:

- Compacidade e complexidade dos aglomerados urbanos, invertendo a tendência de difusão no crescimento urbano territorial e criando um equilíbrio de atividades diversas concentradas;
- Estabilidade e coesão social.



A compacidade e complexidade dos aglomerados urbanos assentam essencialmente na reabilitação do espaço construído, na qualificação do espaço público como espaço, por excelência, de sociabilização - relação, intercâmbio e comunicação - nas zonas de lazer e estadia, nos espaços verdes e na opção por uma mobilidade sustentável que contrarie o modelo atual baseado sobretudo no modo rodoviário com predominância na utilização individual, causador de impactos negativos no ambiente e na qualidade de vida.



Figura 7: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI

A atratividade de um lugar – manutenção do edificado, praças, largos, passeios, espaços de recreio e lazer, espaços verdes, equipamento urbano potenciador de amenidades, bem-estar e segurança - provoca o encontro, a partilha, o sentimento de pertença a uma comunidade com um património coletivo.

Por outro lado, ao promover aglomerados urbanos compactos, estes tornam-se mais eficientes, diminuindo os impactos associados à pressão sobre a impermeabilização do solo e destruição dos espaços naturais e agrícolas envolventes que decorrem da expansão urbana.

Simultaneamente, a promoção da complexidade social e cultural no espaço urbano, contraria fenómenos de segregação e contribui para a coesão e estabilidade social.



Figura 8: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI

Acresce que qualquer uma das intervenções desenvolver-se-á promovendo a mobilização e participação pública sempre desejável e necessária ao êxito de projetos deste tipo.



Figura 9: Evolução da situação de um bairro inserido em AUGI

A visão a médio prazo definida para o Concelho de Cascais, a estratégia de desenvolvimento sustentável do território, a especificidade de cada uma das áreas diagnosticadas, e o cruzamento com as necessidades identificadas para o mesmo território, levou à proposta das prioridades de intervenção no programa de exceção para os 10 anos de vigência do PDM-Cascais, nomeadamente:

- Complementaridades de outras prioridades sectoriais tais como habitação, equipamentos educativos, desportivos, de solidariedade social, cultural ou outros:

Prioridade 2 - Bº da Cruz Vermelha/Adroana, Fontainhas/Alvide, Outeiro de Polima e Penedo norte;

Prioridade 3 Penedo;

- Reforço da rede polinuclear concelhia e/ou criação de novas centralidades: Alcabideche/Cabreiro, Abóboda, Trajouce, Talaíde e

Prioridade 1 - Abóboda, Trajouce e Talaíde;

Prioridade 3 - Alcabideche/Cabreiro;

- Ganhos de urbanidade com investimentos pouco expressivos: Penha Longa, Atrozela, Zambujeiro e Mato das Cadaveiras, Pedras Alvas, Encosta da Carreira, Faceiras

Prioridade 1 - Faceiras;

Prioridade 2 - Encosta da Carreira;

Prioridade 3 - Penha Longa, Atrozela, Zambujeiro e Mato das Cadaveiras e Pedras Alvas;

- Alargamento a toda a área delimitada das redes de infraestruturas em falta:

Prioridade 1 - Caparide/Tires;

Prioridade 2 - Manique de Baixo.



4.4.1.3 Criação de novas centralidades

4.4.1.3.1 Síntese

A hierarquização da rede urbana existente, efetuada a partir da recolha de indicadores e determinação de ponderações sucessivas com base em critérios distintos - administrativos, demográficos, funcionais e de acessibilidade, determinou 5 níveis hierárquicos de núcleos urbanos concelhios:

- No 1.º nível a vila de Cascais destaca-se isoladamente no topo da hierarquia.
- Seguem-se num 2.º nível três sedes de freguesia: Alcabideche, Parede e Carcavelos.
- Só num 3.º nível, vêm as sedes das freguesias do Estoril e S. Domingos de Rana. Destacam-se ainda S. João do Estoril e Cabeço de Mouro.
- O 4.º nível engloba 12 perímetros urbanos, em que pelo menos um dos critérios é predominante, havendo ainda um défice de complexidade. É nestes aglomerados que se centrarão as opções de criação de novas centralidades.
- O 5.º e último nível abrangem 7 pequenos núcleos urbanos, localizados a norte e poente do território.

Esta hierarquização urbana e o modelo desejável de contenção de crescimento dos perímetros urbanos por correção da compacidade e complexidade existentes, conduzem a uma proposta de rede polinuclear, com a criação de novas centralidades urbanas.

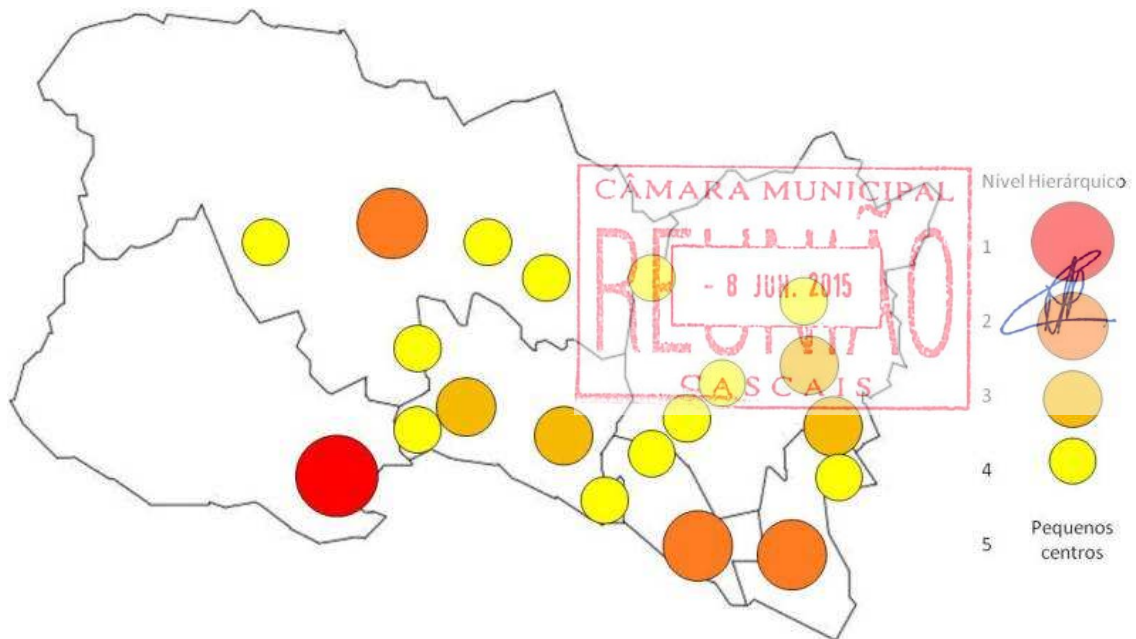


Figura 10: Hierarquia urbana

O modelo de ocupação urbana do território de Cascais apresenta uma estrutura formada pelo centro urbano e um conjunto de freguesias compactas, com algumas áreas sobre compactadas a necessitar de respirar e simultaneamente com fenómenos de dispersão a avançar para as áreas naturais e agrícolas” (*in Estratégia de Sustentabilidade de Cascais*).

Este diagnóstico levou à proposta de criação de um modelo polinuclear e hierarquizado de aglomerados urbanos que apresentassem como denominador comum características compactas, complexas e coesas.

A opção por uma rede urbana polinucleada, que ultrapasse a dualidade litoral/interior e a invasão/degradação dos solos e dos sistemas naturais é o modelo de desenvolvimento escolhido para a inversão da dispersão e da fragmentação urbana, articulando a morfologia urbana, a complexidade, compacidade e coesão social de forma a garantir uma continuidade espacial contida e funcional da composição urbana, a par da preservação dos ecossistemas e biodiversidade determinados pela estrutura ecológica municipal.

Este modelo assenta em três pressupostos:

1. Urbanizar em áreas adjacentes aos núcleos urbanos consolidados, dentro da delimitação dos perímetros urbanos, procurando a conectividade entre os tecidos antigos e os novos;
2. Favorecer a consolidação ou criação de novas centralidades urbanas, dentro de uma rede concelhia polinucleada e hierarquizada, tirando partido das vantagens de localização de determinadas atividades aglutinadoras de uma dinâmica económica e social, no pressuposto da possibilidade de desenvolvimento dentro do perímetro urbano em que se inserem e na compatibilidade de diferentes usos.

3. Reforçar a opção por determinadas centralidades, utilizando igualmente a programação dos equipamentos coletivos e a hierarquização da rede viária de forma a potenciar a atratividade desses territórios.

Preconiza-se então o reforço e qualificação de 6 centralidades concelhias, com base nas suas especificidades.

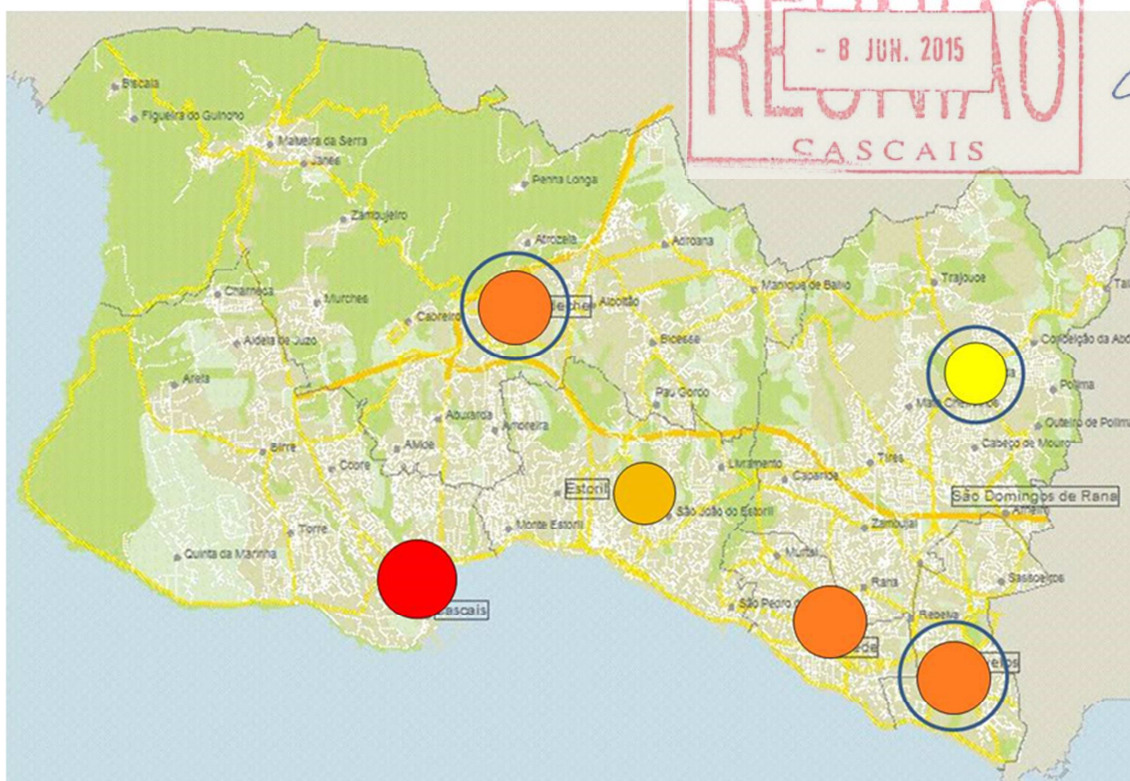


Figura 11: Centralidades concelhias propostas

4.4.1.3.2 Qualificar e reforçar as centralidades existentes no litoral

Ao analisarmos a hierarquia dos núcleos urbanos do litoral que se localizam a sul da A5, verificamos a necessidade de qualificação e reforço das suas qualidades, propondo:

- Cascais, Estoril, Parede e Carcavelos, com base nas vantagens de uma localização privilegiada, da consolidação do tecido urbano, da oferta de equipamentos, serviços, transportes e desenvolvimento turístico, apostando na requalificação urbana como estratégia de requalificação do edificado e do espaço público, contrariando a crescente desertificação dos núcleos urbanos históricos.

- A criação em Carcavelos de um campus universitário para o novo polo da Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa, de relevante interesse local, regional, nacional e internacional.
- A consolidação, na faixa litoral entre Carcavelos e Parede, do “cluster” da saúde já hoje existente.

4.4.1.3.3 Criar/reforçar novas centralidades no interior



Da mesma forma, ao analisarmos a hierarquia dos núcleos urbanos do interior, a norte da A5, verificamos que se encontram em clara desvantagem, com a exceção de Alcabideche, quer pelo recente aumento populacional, quer pelo nível de equipamentos que agrega, nomeadamente a Escola Superior de Saúde do Alcoitão e mais recentemente o novo Hospital José de Almeida, o *CascaisShopping* e ainda pelas novas acessibilidades rodoviárias executadas nos últimos anos.

No entanto, os espaços intersticiais entre estes núcleos e os equipamentos carecem de um tratamento qualificado em continuidade com os espaços urbanos.

Neste sentido, propõe-se:

- O reforço da centralidade Alcabideche/Cabreiro, compondo os espaços intersticiais que os ligam, potenciando as sinergias que o novo hospital pode criar e tirando partido das acessibilidades existentes. A proximidade ao PNSC enquanto um espaço natural, é outra das potencialidades a promover.

A freguesia de S. Domingos de Rana apresenta um quase contínuo urbano, predominantemente residencial mas dotada de equipamentos à escala da freguesia. Trata-se da freguesia que registou maior aumento populacional na última década distinguindo-se, no nível 3 da hierarquia, os núcleos urbanos de S. Domingos de Rana e Cabeço de Mouro e no nível 4, os núcleos urbanos de Tires, Manique e Abóboda. Este último e Cabeço de Mouro tiveram um crescimento populacional superior a 40% nos últimos 10 anos.

Analisando as tendências de crescimento e o nível de equipamentos que existem ou estão projetados, a par da atratividade efetiva sobre os núcleos satélites, propõe-se:

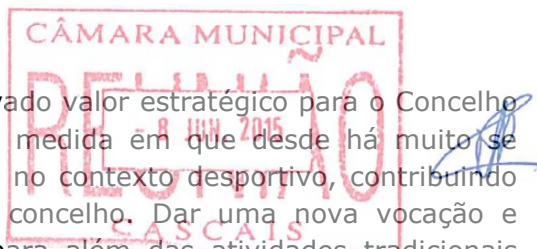
- A criação de uma nova centralidade na Abóboda. A localização e concentração preferencial de iniciativas do setor empresarial – indústria, armazéns e serviços, potenciará a criação de emprego concelhio.

A sustentar o reforço ou a criação das centralidades referidas está o objetivo estratégico de promover a conectividade territorial, colmatando as necessidades diagnosticadas na hierarquização da rede viária no interior do concelho, revendo contudo o peso de uma mobilidade assente sobretudo no modo rodoviário individual, causador de impactos negativos no ambiente e na qualidade de vida.

4.5 Equipamentos âncora

4.5.1 Autódromo do Estoril

O *Autódromo do Estoril* representa um ativo com elevado valor estratégico para o Concelho de Cascais constituindo um equipamento âncora na medida em que desde há muito se afirmou com sucesso e reconhecimento internacional no contexto desportivo, contribuindo assim para a projeção nacional e internacional do concelho. Dar uma nova vocação e amplitude ao complexo do Autódromo do Estoril, para além das atividades tradicionais ligadas ao desporto automóvel, revela-se como um vetor estratégico a explorar e a consolidar de forma crescentemente sustentável.



Importa revitalizar o *Autódromo do Estoril* promovendo o acolhimento e a dinamização de atividades complementares ligadas ao desporto automóvel, nomeadamente nas áreas da investigação, tecnologia e formação.

Esse processo poderá traduzir-se designadamente na instalação de um polo orientado preferencialmente para acolher atividades ligadas à mobilidade e ao sector dos transportes coletivos, complementado com iniciativas de ensino e formação em estreita articulação com as áreas do conhecimento e inovação tecnológica a par do reforço como centro de recreio e lazer. Assim, propõe-se como objetivo a criação de condições para a fixação no *Autódromo do Estoril* de uma comunidade do sector empresarial, dedicada à formação, investigação e inovação tecnológica, preferencialmente vocacionada para o desenvolvimento e aplicação de soluções baseadas em energias alternativas.

Dever-se-á ainda fomentar o acolhimento de empresas da área da Sustentabilidade (ambiental, social e económica), da inovação tecnológica e da formação pedagógica na área das ciências da natureza, assegurando a competitividade nos mercados respetivos e contribuindo para a formulação duma consciência ecológica em prol da melhoria da qualidade de vida da população do concelho.

No âmbito de um centro de recreio e lazer e de formação pedagógica na área das ciências da natureza, o *Autódromo do Estoril*, por estar localizado no PNSC, reúne também excelentes condições como plataforma de comunicação com a natureza, através da promoção de atividades de carácter lúdico ou desportivo ao ar livre em ambiente natural.

4.5.2 Marina de Cascais

Para o Concelho de Cascais, com uma orla costeira atlântica que abrange mais de 40% dos seus limites geográficos, o Mar representa o ativo com maior potencial estratégico, motivo pelo qual a marina de Cascais desde há muito se afirmou como uma das principais âncoras turísticas e de projeção nacional e internacional do concelho.

Pela sua posição geoestratégica privilegiada, pelas boas condições de navegabilidade que oferece, mas também pelo elevado grau de facilidades técnicas de que dispõe, nomeadamente a capacidade para albergar 650 embarcações, incluindo 120 postos de amarração destinados a embarcações em trânsito, e para receber mega-iates, a marina de Cascais tem vindo a contribuir para a afirmação e consolidação da náutica enquanto atividade económica relevante para Cascais. Tem-se afirmado como palco de grandes eventos internacionais com grande cobertura mediática e pela qualidade do acolhimento, lazer e conforto que proporciona a todos os que por lá passam. No passado recente fica o acolhimento dado a grandes provas como a *America's Cup World Series Cascais 2011*, o *Campeonato do Mundo de Vela ISAF 2007*, o *Campeonato da Europa de 49^{ers}*, *Regata QuebraMar*, *Cowes-Cascais*, *Volta a Portugal à Vela*, *Portugal Match Cup*, *Troféu Sua Majestade o Rei D. Juan Carlos I*, entre muitas outras competições que têm prestigiado o nome da marina e o município de Cascais, a nível nacional e internacional.

Importa, no entanto, transformar a marina num polo dinamizador e gerador de novas fileiras de negócios, suscetíveis, não só de alargarem o leque e a atratividade da oferta existente, mas também de gerar e fixar novos postos de trabalho qualificado, atraindo investimento capaz de promover um desenvolvimento económico integrado, assente em produtos e serviços cada vez mais qualificados, especializados e diferenciados.

Um novo modelo integrado para a marina de Cascais deverá ser capaz de alavancar o desenvolvimento local e a economia do mar de forma sustentável, fomentando a instalação de atividades complementares, desde o apoio de terra às múltiplas atividades marítimo-turísticas, passando por serviços de retaguarda à investigação e desenvolvimento científico e pela prestação de serviços especializados e de elevado valor acrescentado, tais como o alojamento de qualidade e as atividades em terra (golfe, passeios pedestres, etc.)

Deverá manter-se a aposta na promoção e realização de grandes eventos ligados ao mar e, atendendo às excecionais condições, quer climatéricas, quer hoteleiras, fomentar a expansão de novos negócios ligados à invernagem de embarcações estrangeiras ou à atração de equipas profissionais internacionais para estagiar em Cascais.

Com o intuito de promover o alargamento da base de praticantes através da massificação e facilitação do acesso às atividades náuticas, deverá haver uma aposta na dinamização do desporto escolar náutico, levando desta feita a atividade a todos os segmentos da população do concelho.

Como forma de potenciar e estimular o conhecimento acumulado e simultaneamente apostar em serviços diferenciados, deverá fomentar-se a criação de um cluster de tecnologia marinha do *Centro de Mar* de Cascais, que aposte na promoção de formas inovadoras de aproveitamento sustentável dos recursos marítimos, contribuindo para o desenvolvimento da economia do Mar e das indústrias marítimas, apostando nas ciências e tecnologias do mar, criando emprego, fomentando a investigação, o ensino, a educação, resolvendo conflitos de uso e potenciando sinergias.

4.6 Política ambiental

Ao longo dos últimos 40 anos, o Concelho de Cascais sofreu um elevado crescimento demográfico e urbanístico em comparação com o da AML. O aumento da construção deu-se de forma desordenada, verificando-se a desagregação dos núcleos urbanos e a ocupação indevida e excessiva de áreas essenciais em termos ecológicos. A criação e melhoramento das vias de comunicação e de equipamentos, de forma a responder ao ritmo de construção de habitação e às necessidades atuais da população, mostram-se também desajustados no que respeita à sustentabilidade do território.

Desta forma, tem vindo a relegar-se para segundo plano a estrutura ecológica, sistema que comporta as áreas de proteção dos recursos hídricos, dos solos e da biodiversidade, componente fundamental no suporte de vida e bem-estar humano.

Um dos produtos estratégicos do turismo a nível nacional é o turismo de natureza e o turismo cultural e paisagístico. No Concelho de Cascais uma das principais atividades económicas é o turismo de luxo, segmento que está intimamente ligado à qualidade da paisagem.

No entanto, verificam-se atualmente desequilíbrios territoriais significativos que poderão comprometer esta atividade, quer na faixa litoral, quer no interior do município.

Urge assim um ordenamento adequado tendo em vista a qualidade da paisagem como objeto turístico e a homogeneização urbana para a melhoria de qualidade de vida das populações. Esta consonância só é atingida se considerada a salvaguarda dos recursos naturais (e.g. solo, água, energia) e do património cultural.

A implementação da Estrutura Ecológica executa um conjunto de ações que, a médio e longo prazo, permitem a integração das áreas humanizadas nos sistemas naturais de forma sustentada, promovendo a conectividade entre a malha urbana e o espaço rural e simultaneamente a consciencialização para a preservação do património local.

Visão da Estrutura Ecológica

1. O território mantém a funcionalidade dos ecossistemas, através do fornecimento de ar puro e controlo de inundações;
2. Os principais vales e a linha de costa cumprem a função de corredor ecológico para a biodiversidade e de amenização climática nos centros urbanos;
3. Os bosques alternam com matos e prados, promovendo a fauna e flora silvestre, a proteção do solo e o reabastecimento dos aquíferos;
4. O sistema de paisagem está salvaguardado pelo seu valor holístico e pelo que representa na memória coletiva das gentes locais;
5. Existem espaços naturais acessíveis através de uma rede de percursos que promovem a circulação pedonal e ciclável;
6. Os núcleos habitacionais apresentam parques e jardins acessíveis que colmatam as necessidades de recreio e lazer da população;

7. O património histórico e cultural está preservado através da revitalização das quintas históricas, da regeneração dos centros históricos, das praças e dos largos.

Objetivos	Medidas
Assegurar um ambiente saudável	Desenvolver ações que visam a recuperação e manutenção dos ecossistemas e dos serviços ambientais, da fauna e da flora
Valorizar o meio natural	Promover ações de sensibilização para o valor dos espaços naturais e para a importância dos serviços ecológicos e da biodiversidade
Preservar a paisagem cultural	Definir ações para a manutenção do mosaico de paisagem tradicional e valorização do legado histórico
Promover a conectividade	Criar uma rede de percursos que permita a acessibilidade e a mobilidade suave entre o espaço natural e o espaço urbano
Regenerar a malha urbana	Colmatar as necessidades de espaços públicos em meio urbano, pela construção de parques e jardins, reabilitação dos centros históricos

Fonte: Agência Cascais Natura, CMC 2012

Tabela 1: Objetivos e medidas da estrutura ecológica

4.7 Modelo de ordenamento do território

Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG)

O planeamento de longo prazo não lida com decisões futuras, lida com o futuro das decisões presentes.

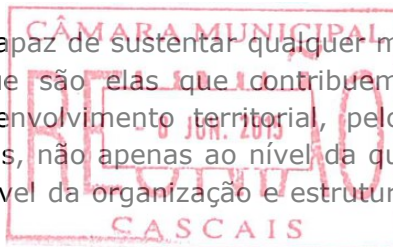
(Drucker 1975)

Num contexto de competitividade territorial marcado por rápidas transformações sociais e económicas decorrentes de fatores como a globalização e o desenvolvimento dos transportes e das tecnologias, as atuais figuras de planeamento, com carácter normativo e reguladoras do uso do solo poderão revelar-se insuficientes, na medida em que tendem a não comportar objetivos explícitos de promoção económica e de coesão social.

Não basta ter capacidade de atração e gerir os recursos locais de acordo com a organização espacial existente. É necessário promover e desenvolver de forma prospetiva as condições que permitam elevar a qualidade de vida das populações. Para o efeito, torna-se pertinente

analisar a morfologia urbana, quer através do sentido da revitalização do seu território, quer através das suas características físicas. A estrutura territorial é o resultado da adaptação feita pela sociedade ao meio físico natural para permitir o desenvolvimento das atividades produzidas pela interação social e pelas relações de produção.

Nesta medida, serão as pessoas o principal alicerce capaz de sustentar qualquer modelo de desenvolvimento a perspetivar, na medida em que são elas que contribuem para a sustentabilidade das diversas componentes do desenvolvimento territorial, pelo que se torna fundamental analisar as dinâmicas demográficas, não apenas ao nível da quantidade de recursos humanos disponíveis, mas também ao nível da organização e estruturação dos mesmos.



Paralelamente, importa não esquecer que, se é da situação demográfica e da sua sustentabilidade que depende o desenvolvimento do município, não menos verdade é que será do modelo de desenvolvimento adotado que dependerá a evolução do regime demográfico, por via da maior ou menor atratividade, que resultará necessariamente da capacidade que um determinado território tem para responder às dinâmicas e exigências da sua população.

Neste sentido, a proposta de delimitação de Unidades e Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG e SUB-UOPG) procura identificar e definir a vocação estratégica e respetivos usos dominantes em unidades territoriais de média dimensão e em função das características do território. O município de Cascais chegou ao séc. XXI, por razões geográficas e histórico-sociais, como um território pouco homogéneo e fragmentado nos usos e ocupação do solo.

Não esquecendo as especificidades territoriais que se foram consolidando ao longo dos tempos nas áreas delimitadas, procura-se assim corrigir esta tendência e contribuir para a coesão como fator de qualificação e valorização da vida urbana no município.

Os critérios que presidiram à delimitação das UOPG baseiam-se na realidade existente, na estratégia e no ordenamento correspondentes e num quadro de flexibilidade que permita o acompanhamento das dinâmicas perspetivadas para absorverem a evolução previsível. Foi tida em linha de conta, designadamente, a morfotipologia e os usos do solo dominantes, valorizando a compacidade e o policentrismo do território. A rede viária – existente e proposta – assume-se como estruturante, sendo utilizada como critério delimitador ou axial das UOPG e SUB-UOPG na medida em que pode promover a conectividade territorial e estimular a vivência urbana de qualidade e proximidade. Todo o processo de definição das UOPG e SUB-UOPG é alicerçado na orografia e hidrografia do território, dando-se especial atenção à coerência das bacias hidrográficas e às de linhas de fecho e talvegues como fatores estruturantes da paisagem. Além destes critérios, a delimitação das UOPG e SUB-UOPG considerou os instrumentos de gestão de território de hierarquia superior vigentes no território do município, não só no sentido do cumprimento normativo de disposições e condicionantes mas, sobretudo, na observância do espírito e filosofia dos respetivos processos de planeamento que tem como fim último fomentar uma organização social capaz de satisfazer as necessidades e aspirações das populações envolvidas. A vocação

estratégica de cada território afeto a uma UOPG e SUB_UOPG reforça a demarcação realizada.

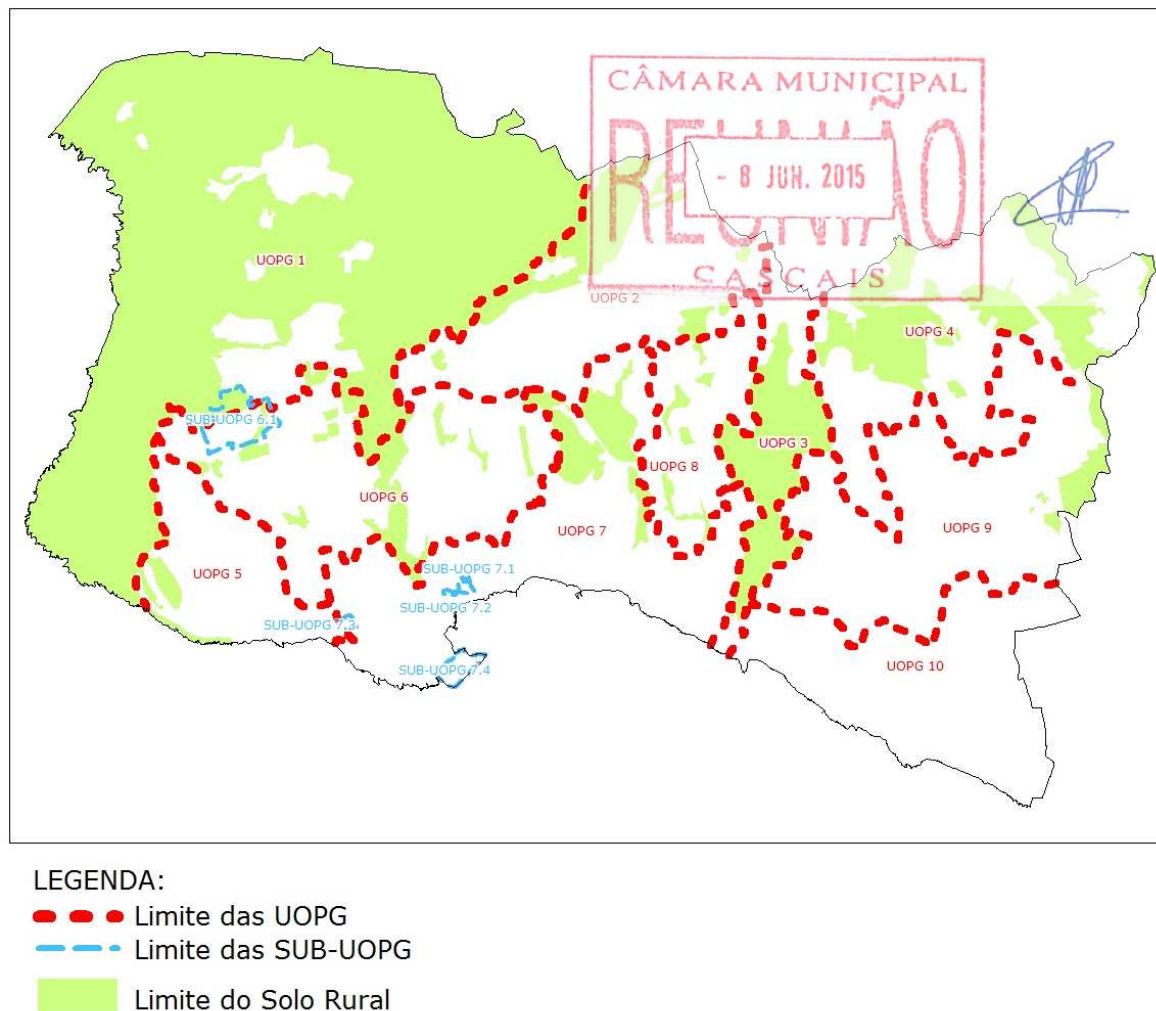


Figura 12: Unidades e Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão

4.7.1 Modelo territorial para o Concelho de Cascais

O modelo territorial que se propõe reflete os eixos estratégicos de desenvolvimento para o Concelho de Cascais, estabelecidos em consonância com as diferentes características e vocações existentes ou que se foram construindo e consolidando no decorrer da aplicação do PDM-Cascais em vigor, sejam de natureza geográfica, patrimonial, como também de natureza funcional ou de natureza social e económica.

Considerando que todo este território é passível de transformação, será o mesmo abrangido na sua totalidade e diferenciado em 10 Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

(UOPG) e 5 Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão, enquanto unidades espaciais de referência para efeitos de gestão estratégica municipal mais eficaz.

Delimitadas em Planta de Ordenamento, correspondem a áreas territoriais com traços diferenciados, geográfica e funcionalmente, distintas das freguesias, para onde se definem os termos de referência para a sua concretização, estabelecendo, nomeadamente, o programa da intervenção e respetivos objetivos específicos, os parâmetros urbanísticos e disposições sobre o desenho urbano, bem como as formas de execução.

Os termos de referência das UOPG e das SUB-UOPG enquadram-se nos 5 eixos estratégicos explanados na estratégia de sustentabilidade do município que visam atingir objetivos gerais.

4.7.1.1 Eixos estratégicos

Na Revisão do PDM-Cascais, os eixos estratégicos propostos traduzem as grandes linhas de orientação preconizadas nos IGT para uma estratégia de desenvolvimento territorial, nomeadamente no PNPOT, no PROTAML, na *Estratégia Regional Lisboa 2020* e no Programa Operacional Regional de Lisboa (POR-Lisboa).

A estratégia de desenvolvimento do município assenta nos seguintes eixos estratégicos:

1. Cascais, território com qualidade de vida urbana;
2. Cascais, território de criatividade, conhecimento e inovação;
3. Cascais, território de valores ambientais;
4. Cascais, território coeso e inclusivo;
5. Cascais, território de cidadania ativa;

4.7.1.2 Execução

A execução das Unidades e das Subunidades Operativas de Planeamento e Gestão realiza-se através de operações urbanísticas que, refletindo os eixos estratégicos e os objetivos gerais, se enquadram nas formas de execução respetivamente indicadas;

A delimitação das UOPG e das SUB-UOPG pode ser ajustada quando tal resulte da necessidade de conformar a área das intervenções ao cadastro de propriedade e desde que fundamentadamente justificado.

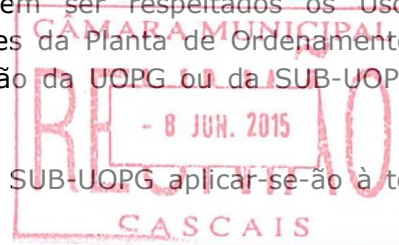
As formas de execução previstas para as UOPG e SUB-UOPG são o Plano de urbanização (PU), o Plano de Pormenor (PP), a Unidade de Execução (EU) ou o Projeto de Intervenção Operativa (PIO), aplicando os mecanismos de perequação previstos.

A Câmara Municipal pode autorizar operações urbanísticas não enquadradas nas formas de execução indicadas para cada UOPG e SUB-UOPG, desde que a intervenção pretendida

respeite os objetivos gerais e específicos e assegure uma correta articulação com a área envolvente.

Nas operações urbanísticas a ocorrer em área inserida numa Unidade ou Subunidade Operativa de Planeamento e Gestão devem ser respeitados os Usos e Parâmetros estabelecidos em Regulamento e decorrentes da Planta de Ordenamento, à exceção das situações em que o programa de intervenção da UOPG ou da SUB-UOPG estipule outras condições específicas.

Os parâmetros definidos para cada UOPG e SUB-UOPG aplicar-se-ão à totalidade da área abrangida.



As 10 UOPG e as 5 SUB-UOPG definidas são as seguintes:

UOPG 1 – Parque Natural de Sintra-Cascais

A UOPG 1 coincide, em geral, com a área do PNSC, prolongando-se no Vale da Ribeira das Vinhas até à 3ª Circular de Cascais. Trata-se de um território de características eminentemente rurais, com uma expressão significativa da faixa litoral, de especial valor ecológico, de elevada biodiversidade, qualidade paisagística e ambiental.

Sendo o município de Cascais um território marcado pela urbanidade e cosmopolitismo, esta UOPG representa uma área de singularidade que se afirma pela preservação dos valores culturais, naturais e de biodiversidade. Entre o mar e a serra, esta singularidade constitui uma importante oportunidade de desenvolvimento territorial baseado na sustentabilidade, pela redução da pressão sobre os recursos e uma maior consciência ecológica.

A UOPG 1 caracteriza-se por ser a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no ponto 4.7.1.1, designadamente de forma mais expressiva, o eixo "Cascais território de valores ambientais", que concretiza a valorização e conservação da natureza numa perspetiva de desenvolvimento. Neste sentido, deverão ser privilegiados os usos compatíveis com a qualificação do solo como espaço natural, apostando na promoção da qualidade de vida da população residente e no desenvolvimento de atividades que possam atrair visitantes no âmbito do turismo ambiental, cultural e desportivo, consubstanciados em programas tais como parques urbanos, nomeadamente a quinta do Pisão e a quinta de Vale de Cavalos.

Assim, é importante valorizar a identidade dos núcleos urbanos existentes com base no património histórico e etnográfico, ajustando os respetivos perímetros em função da realidade existente. A consolidação e valorização da rede viária existente deverão ser asseguradas, através da promoção da mobilidade em modos suaves e na revisão e otimização da oferta de transporte público.

A promoção de atividades económicas associadas aos saberes tradicionais constitui-se duplamente como oportunidade de criação de emprego qualificado e de atração no âmbito do turismo cultural e ambiental. O mesmo se poderá dizer de atividades de desporto natureza nas vertentes de aprendizagem, lúdica e de competição, nomeadamente surf, windsurf, trekking, escalada, BTT, etc.

UOPG 2 – Alcabideche / Adroana

A UOPG 2 delimitada na zona norte do concelho, apresenta forte influência da paisagem natural e cultural da Serra de Sintra, uma vez que faz fronteira e estabelece a principal ligação rodoviária com o município de Sintra.

Integra equipamentos e unidades de comércio e serviços de grande relevância estratégica e de interesse supramunicipal, designadamente o Hospital de Cascais, o Hospital Escola de Alcoitão e o *Autódromo do Estoril*, entre outros.

Encontra-se particularmente bem servida em termos de acessibilidades, nomeadamente através da A5 e A16, estando ainda prevista a concretização da Via Longitudinal Norte e a implementação de um transporte público em sítio próprio (TPSP) estruturador da coroa norte do Concelho de Cascais e que possibilitará ainda uma ligação ao Concelho de Sintra.

Assim, pela sua localização a UOPG 2 compreende a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no ponto 4.7.1.1, designadamente e de forma mais expressiva “Cascais território de criatividade, conhecimento e inovação” e “Cascais qualidade de vida urbana”, estimulando a atividade económica de elevado valor acrescentado.

A promoção e o desenvolvimento de clusters no sector terciário, associados a medidas indutoras de processos de reestruturação e regeneração urbanística assumem-se como elementos fulcrais na atração de capital humano com elevados níveis de qualificação, ligados aos equipamentos existentes e previstos.

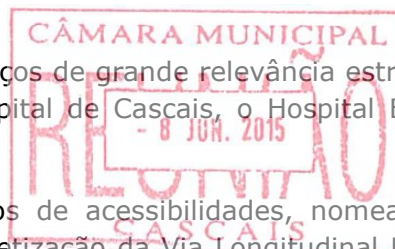
O incremento da escala de influência destes equipamentos, através de unidades complementares, permitirá ainda uma maior atratividade e reforço da oferta turística do concelho nos segmentos do turismo de lazer e desportivo, bem como do emergente turismo de saúde.

UOPG 3 – Vale de Caparide

A UOPG 3 corresponde, na generalidade, ao vale da Ribeira de Caparide e afirma-se como espaço de singularidade paisagística e de elevada biodiversidade, num território municipal marcadamente urbano e cosmopolita.

Por razões geográficas e históricas, esta área do Município conservou os traços e a memória de Cascais como espaço de produção agrícola, intimamente ligado à produção da vinha e do Vinho de Carcavelos. Por esta razão, a UOPG 3 apresenta uma concentração significativa de imóveis classificados e de reconhecido valor no âmbito do património arquitetónico, os quais, aliados à preservação da estrutura fundiária secular e correspondente paisagem, contribuem para a caracterização desta unidade como valor cultural e paisagístico.

As características geográficas, a escala territorial e a posição relativa desta área no concelho, fazem com que o Vale de Caparide seja assinalado no PROTAML como uma Área Vital no conjunto da área metropolitana e, como tal, constituindo-se necessariamente como estrutura Ecológica Municipal, com áreas diferenciadas de estrutura ecológica fundamental e de estrutura ecológica complementar.



A principal vocação da UOPG 3 é a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no 4.7.1.1, designadamente e de forma mais expressiva, “Cascais território de valores ambientais” e, de forma indireta, “Cascais qualidade de vida urbana”, uma vez que, em coerência com a promoção da compacidade e policentrismo do território, se preservam áreas territoriais com características agrícolas, retirando-as da pressão urbanística a que estavam sujeitas. No caso particular do Vale de Caparide, que representa uma grande área no território do concelho, a sua vocação agrícola contribui simultaneamente para a constituição de uma grande bolsa verde de localização central no território densamente urbanizado do Concelho de Cascais.

A atividade agrícola deste território é a sua principal mais-valia e deverá ser valorizada numa perspetiva produtiva e competitiva no mercado dos artigos de excelência, assumindo-se o Vinho de Carcavelos como a “marca” desta UOPG e a sua produção e promoção como fatores determinantes na articulação com outras atividades económicas, nomeadamente o turismo cultural e ambiental e a investigação e desenvolvimento.

As quintas históricas aqui localizadas representam o fator mais óbvio desta valorização estratégica, mas importa também considerar o património arqueológico e paisagístico existentes, tanto mais quanto testemunham a mesma vocação agrícola e rural desta área em épocas passadas.

Nessa perspetiva, estão previstos incentivos vários para as operações de regeneração, reabilitação e ampliação das edificações ou elementos paisagísticos existentes, sejam para terciário ou equipamentos complementares à atividade agrícola, sejam para eventual conversão ao uso turístico.

Nesta UOPG admite-se a construção de novas edificações que se revelem essenciais e complementares à produção agrícola do Vinho de Carcavelos.

Pretende-se ainda promover e incentivar a mobilidade em modos suaves enquanto uso preferencial em todo o Vale de Caparide, interligada a uma mais vasta rede estruturante de mobilidade com estas características, abrindo ao público o usufruto destas áreas para fins de recreio e lazer, enquanto outra vertente de atratividade desta UOPG.

UOPG 4 – Aeródromo / Trajouce / Talaíde

A UOPG 4, localizada no topo nordeste do concelho, apesar de uma ocupação dispersa e casuística do território, integra vários núcleos urbanos outrora ligados a atividades do sector primário, articulados por uma rede rodoviária deficiente, face ao enorme fluxo de tráfego pesado de atravessamento no eixo norte/sul. Esta UOPG incorpora ainda importantes infraestruturas e equipamentos com influência supraconcelhia, de que o Aeródromo Municipal de Cascais, em Tires e o Ecoparque de Trajouce são exemplos.

A principal vocação da UOPG 4 é a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no presente Regulamento, designadamente e de forma mais expressiva, Cascais território coeso e inclusivo. Tendo em conta as características orográficas e as atividades económicas localizadas na envolvente próxima, que inclui os concelhos limítrofes de Sintra e Oeiras,

deverá ser a regeneração urbana - ancorada na implantação ordenada de atividades económicas relacionadas com o sector secundário, nomeadamente indústrias de base tecnológica e de conhecimento -, o principal motor de desenvolvimento desta UOPG.

Nesta unidade territorial pretende-se garantir a sustentabilidade do futuro desenvolvimento do Aeródromo Municipal de Cascais para uma certificação de código 3, equacionando no respetivo processo, a possibilidade de realocação das áreas residenciais adjacentes, com recurso a eventuais processos de permuta de solos, concretizados através de planos municipais de ordenamento do território ou de operações urbanísticas enquadradas em unidade(s) de execução.

Reveste-se ainda de particular importância a reabilitação e regeneração das áreas industriais degradadas, visando a instalação de funções qualificadoras e estruturadoras do território.

A implantação de infraestruturas territoriais e urbanas programadas - designadamente a Via Longitudinal Norte, a Via Circular de Trajouce e a Via Circular ao Aeródromo, em articulação com um novo nó viário com a Autoestrada A5, e associada à referida potenciação do Aeródromo Municipal de Cascais e a concretização do Ecoparque de Trajouce, associadas a ações de criação de cinturas verdes de enquadramento e lazer, constituem o cenário privilegiado para a fixação de núcleos industriais e logísticos.

UOPG 5 – Cascais Poente

A UOPG 5 localiza-se na zona sudoeste do concelho, entre a singular paisagem do PNSC junto ao Cabo Raso, a poente, e o centro da Vila de Cascais, a nascente, e limitada a sul pela faixa costeira atlântica.

De características marcadamente turísticas, apresenta uma elevada concentração e diversificação de estabelecimentos hoteleiros e de restauração de excelente qualidade, complementadas por equipamentos ligados ao golfe, ao desporto e lazer equestre, às atividades náuticas, conectadas por uma rede estruturada de mobilidade em modos suaves, integradas numa paisagem e ambiente único.

A UOPG 5 é consolidação nos eixos estratégicos consagrados no ponto 4.7.1.1, nos quais se destaca, "Cascais território com qualidade de vida urbana", "Cascais território de valores ambientais" e "Cascais território de criatividade, conhecimento e inovação", pretendendo-se intensificar o turismo de qualidade, em especial a dimensão hoteleira e serviços de apoio, bem como do turismo residencial.

UOPG 6 – Cascais Interior

A UOPG 6, balizada a nascente pela área residencial do Estoril e pelo campo de golfe, a poente por espaços de cariz eminentemente natural, a sul, por áreas com forte vocação turística e funções urbanas de centralidade a nível concelhio e a norte, por uma área caracterizada por um emergente desenvolvimento do sector terciário, assume uma posição geoestratégica favorável à concentração de capital humano.

Caracterizada por padrões de estruturação urbana, acessibilidade, um desenho urbano indutor de conforto, de qualidade de vida e de segurança, de nível superior este território garante à população residente e presente acesso privilegiado às principais áreas de suporte à vida social.

A principal vocação da UOPG 6 é a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no ponto 4.7.1.1, designadamente e de forma mais expressiva, "Cascais território com qualidade de vida urbana", "Cascais território de valores ambientais", "Cascais território coeso e inclusivo" e "Cascais cidadania ativa".

Com uma vocação ancorada na componente residencial, importa promover a estruturação da ocupação fragmentada e dispersa, que ainda subsiste em determinadas áreas, através de projetos com impacto na qualificação do território, assegurando a conectividade territorial, promovendo a compacidade, criando espaços públicos de qualidade e proximidade, promovendo um território coeso e inclusivo que aposte na diversidade social, capaz de acolher atividades económicas de proximidade.

Na UOPG 6, reveste-se de particular importância a criação do parque urbano da ribeira das vinhas, encarado como elemento catalisador e agregador do território, bem como plataforma de conectividade entre a UOPG 1, a UOPG 7 e a envolvente construída, consagrando uma oportunidade de promoção integrada de boas práticas, designadamente ao nível da mobilidade em modos suaves, do recreio e lazer e da conservação e valorização do ambiente.

No âmbito desta UOPG foi delimitada a SUB-UOPG 6.1 cujos objetivos e parâmetros se encontram estabelecidos no Regulamento.

UOPG 7 – Litoral Poente

A UOPG 7, sobranceira ao mar, delimitada a norte por uma área residencial de qualidade e a poente por um território de vocação assumidamente turística, caracteriza-se por exercer funções de centralidade de nível municipal. Simultaneamente oferece espaços residenciais que respeitam os mais elevados padrões de qualidade urbanística, onde a estrutura urbana é mais consolidada e antiga, desempenhando um importante papel ao nível do turismo nas suas diversas vertentes.

A principal vocação da UOPG 7 é a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no ponto 4.7.1.1, designadamente e de forma mais expressiva, "Cascais território com qualidade de vida urbana", "Cascais território coeso e inclusivo" e "Cascais território de cidadania ativa", como destino turístico consolidado e internacionalmente reconhecido – "marca Estoril / Cascais" - cuja riqueza e diversidade satisfazem os mais diversos segmentos e nichos de procura, onde é possível desfrutar, em segurança e ao longo de todo o ano, de um conjunto único de património e serviços de apoio à atividade turística.

Dotado de diversos equipamentos de cariz turístico, de onde se pode destacar a marina e a Cidadela, na freguesia de Cascais, e o Casino, o Centro de Congressos e as Termas, na freguesia do Estoril, equipamentos que proporcionam a atração de um segmento de turismo

específico. A par dos equipamentos este território beneficia ainda de um legado histórico importante, bem como de um conjunto de equipamentos museológicos diversificados e permanente oferta cultural.

Pela sua vocação central, ancorada num turismo de qualidade, esta UOPG desempenha um papel fundamental para o desenvolvimento socioeconómico e para a competitividade do concelho, reforçando a sua posição no contexto da AML e do país, destacando-se ainda pelo dinamismo das atividades económicas e da criação de emprego, podendo orientar as suas estratégias para o aprofundamento da fixação de serviços associados ao turismo capazes de atrair capital humano com elevados níveis de qualificação, salientando-se a concretização do *Centro de Mar* de Cascais com a dinamização do turismo científico.

Constituindo a marina de Cascais um equipamento âncora, de apoio ao turismo de náutica de recreio, fundamental para o concelho, dever-se-ão incrementar as atividades ligadas aos desportos náuticos e à realização de eventos de projeção internacional, bem como o desenvolvimento e comercialização de produtos de apoio a estas atividades. Num quadro de renovação deste equipamento, deverá ponderar-se o interesse do aumento da oferta hoteleira e a valorização do legado cultural, envolvente, em especial na integração com o conjunto da Cidadela.

No âmbito desta UOPG foram delimitadas 4 SUB-UOPG, nomeadamente a SUB-UOPG 7.1, SUB-UOPG 7.2, SUB-UOPG 7.3 E SUB-UOPG 7.4, cujos objetivos e parâmetros se encontram estabelecidos no Regulamento

UOPG 8 – Livramento / Manique de Baixo

A UOPG 8 é balizada a nascente por espaços de cariz eminentemente rural – o Vale de Caparide, a ponte pela área residencial do Estoril, que se estende a norte pelo campo de golfe, a sul por áreas com forte vocação turística e funções urbanas de centralidade a nível concelhio, e a norte por um emergente setor terciário.

Conheceu dinâmicas de crescimento e de transformação descontrolada até fins do século passado. Constituída maioritariamente por áreas urbanas de génese ilegal e antigas quintas de produção agrícola, apresenta uma estrutura viária caracterizada por um traçado orgânico, sinuoso e de perfil insuficiente para o volume de tráfego e tipo de fluxos elevados que regista diariamente (ligeiros e pesados).

Caracteriza-se como uma área predominantemente habitacional com carências ao nível de infraestruturas e equipamentos.

A principal vocação da UOPG 8 é a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no ponto 4.7.1.1, designadamente e de forma mais expressiva, “Cascais território coeso e inclusivo” e “Cascais território de criatividade, conhecimento e inovação”, apostando na diversidade social, na requalificação urbana, na reprogramação funcional do território, na qualificação do espaço público, e promovendo a regeneração dos núcleos existentes com vista a um maior equilíbrio entre os diversos usos e funções de suporte ao crescimento urbano qualificado.

Salvaguarda-se a necessidade de intervenções de cariz ambiental, promovendo a revitalização e recuperação da estrutura hidrológica, inclusive como fator de descompressão urbana.

UOPG 9 – Caparide / Conceição da Abóboda

A UOPG 9, é balizada a nascente pelo Concelho de Oeiras, a poente pelo Vale de Caparide, a norte pela coroa Tires-Abóboda-Trajouce e a sul pela coroa Arneiro-Zambujal-Murta, conheceu intensas dinâmicas de crescimento e de transformação descontrolada em larga escala até fins do século passado. Constituída maioritariamente por áreas urbanas de génese ilegal, apresenta uma estrutura viária caracterizado por um traçado orgânico, sinuoso e de perfil insuficiente para o volume de tráfego e tipo de fluxos elevados que regista diariamente (ligeiros e pesados). A A5 constitui-se como traço marcante e identificador desta área do município, permitindo o acesso direto ao restante território municipal, bem como ao centro de Lisboa e, conseqüentemente a toda a AML.

Como característica de tipo de crescimento esta unidade, caracteriza-se como uma área predominantemente habitacional com carências ao nível de infraestruturas e equipamentos, onde se destaca a existência de indústrias de pequena escala (a norte), de centros de logística e, recentemente, de superfícies comerciais de dimensão relevante.

A principal vocação da UOPG 9 é a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no ponto 4.7.1.1, designadamente e de forma mais expressiva, “Cascais território coeso e inclusivo” e “Cascais território de criatividade, conhecimento e inovação”, apostando na diversidade social, na requalificação urbana, na reprogramação funcional do território, na qualificação do espaço público, e promovendo a regeneração dos núcleos existentes com vista a um maior equilíbrio entre os diversos usos e funções de suporte ao crescimento urbano qualificado.

A concretização de infraestruturas territoriais e urbanas programadas, designadamente a Via Variante à E.N. 249-4 em articulação com um novo nó viário com a A5, bem como a melhoria do serviço de transportes públicos (interface de transportes – Abóboda – ligação aos concelhos limítrofes), deverá impulsionar e promover a revitalização demográfica e a valorização funcional e económica alavancada nas últimas décadas pelo forte crescimento do sector comercial (grandes superfícies comerciais e serviços).

Salvaguarda-se a necessidade de intervenções de cariz ambiental, promovendo a revitalização e recuperação da estrutura hidrológica, inclusive como fator de descompressão urbana.

UOPG 10 – Litoral Nascente

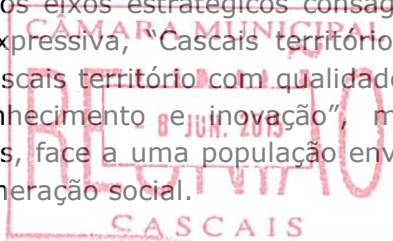
A UOPG 10 localizada no sudeste do concelho e confinante com o município de Oeiras integra dois núcleos urbanos históricos com valor patrimonial, a vila de Parede e o lugar de Carcavelos. Consequência da sua localização geográfica, esta unidade de gestão goza de amplos e notáveis panoramas paisagísticos, e uma privilegiada relação com o mar.

Esta UOPG integra ainda importantes equipamentos para a atratividade do concelho, designadamente de relevância histórica como o Hospital de Sant'Ana ou a oferta de residências assistidas sénior.

A principal vocação da UOPG 10 é a consolidação dos eixos estratégicos consagrados no ponto 4.7.1.1, designadamente e de forma mais expressiva, "Cascais território coeso e inclusivo", "Cascais território de cidadania ativa", "Cascais território com qualidade de vida urbana" e "Cascais território de criatividade, conhecimento e inovação", mantendo preferencialmente o uso residencial e de serviços mas, face a uma população envelhecida, dever-se-á impulsionar a reabilitação urbana e a regeneração social.

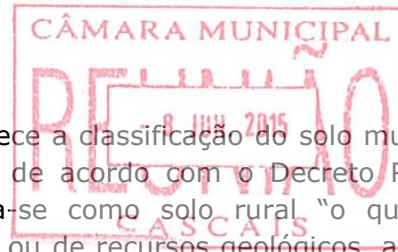
A existência de valores patrimoniais como o Vinho de Carcavelos ou legado cultural da "Companhia do Cabo Submarino", associados a amplas valências de disfrute do mar, e em presença da maior praia do concelho, a Praia de Carcavelos, que, nomeadamente ao nível dos desportos náuticos, evidencia uma clara vocação para o desenvolvimento de turismo de nicho, do qual sairá reforçado o turismo de saúde.

Concorre ainda para o reforço da centralidade desta UOPG, a previsibilidade da instalação da Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa que constitui um importante passo no sentido da geração de oportunidades na ótica da investigação e desenvolvimento.



5. Classificação e qualificação do solo

5.1 Classificação do solo



O Plano Diretor Municipal de Cascais estabelece a classificação do solo municipal, definindo as classes de solo rural e de solo urbano, de acordo com o Decreto Regulamentar n.º 11/2009 de 29 de maio. Assim, classifica-se como solo rural "o que se destina ao aproveitamento agrícola, pecuário e florestal ou de recursos geológicos, a espaços naturais de proteção ou de lazer ou a outros tipos de ocupação humana que não lhe confirmam o estatuto de solo urbano", e como solo urbano "o que se destina a urbanização e a edificação urbana".

A classificação do solo como rural foi estabelecida de acordo com um dos seguintes critérios, sendo ainda ponderada a atual ocupação do solo:

- Reconhecida aptidão para aproveitamento agrícola, pecuário e florestal ou de recursos geológicos;
- Ocorrência de recursos e valores naturais, ambientais, culturais ou paisagísticos, designadamente os identificados e salvaguardados ao abrigo dos planos regionais ou dos planos especiais de ordenamento do território, bem como os que se encontram protegidos ao abrigo dos regimes territoriais definidos nos termos de lei especial, que justificam ou beneficiam de um estatuto de proteção, conservação ou valorização incompatível com o processo de urbanização e a edificação

A classificação do solo como urbano cumpre, cumulativamente, os seguintes critérios:

- Inserção no modelo de organização do sistema urbano municipal;
- Existência ou previsão de aglomeração de edifícios, população e atividades geradora de fluxos significativos de população, bens e informação;
- Existência ou garantia de provisão, no horizonte do plano municipal de ordenamento do território, de infraestruturas urbanas e de prestação dos serviços associados, compreendendo, no mínimo, os sistemas de transportes públicos, de abastecimento de água e saneamento, de distribuição de energia e de telecomunicações;
- Garantia de acesso da população residente aos equipamentos que satisfaçam as suas necessidades coletivas fundamentais.
- Foram ainda considerados para a classificação do solo:
- A análise dos planos de âmbito superior com incidência no Concelho de Cascais, nomeadamente os designados no capítulo 4 deste relatório;
- A estratégia de desenvolvimento territorial preconizada para o concelho;
- Os Instrumentos de Gestão Territorial aplicáveis; A proposta da Estrutura Ecológica Municipal elaborada em 2010;

- A interpretação dos dados constantes nos estudos de caracterização;
- As propostas temáticas elaboradas pelos serviços municipais;
- As participações institucionais e sugestões de carácter particular rececionadas no âmbito da Revisão do PDM-Cascais;

Em linhas gerais, o Solo Rural proposto coincide com as seguintes áreas, totalizando 3.715,99ha:

- Parque Natural Sintra-Cascais, à exceção dos perímetros urbanos existentes, classificados como solo urbano;
- Vales das Ribeiras das Vinhas, de Caparide e da Laje, e áreas envolventes, definidas na Proposta de revisão do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROTAML) de maio de 2010 respetivamente como "Corredores Secundários" ou "Áreas vitais";
- O espaço a Nascente de Trajouce;
- O espaço a Poente de Trajouce;
- O espaço a norte de Talaíde;
- O Campo de Golf do Estoril e o Vale da Cadaveira (ou Vale de Sta. Rita);



Uma análise comparativa (ver quadro) entre a classificação do solo na presente proposta e no PDM de 1997 permite concluir o seguinte:

- Relativamente ao PDM de 1997, passamos de uma área total de 4.214,70ha (43,39 % da área total do concelho) para uma área de 3.715,99ha de solo rural (38,16% da área total do concelho).
- É de notar, no entanto, que no PDM de 1997 as áreas verdes em contexto urbano são classificadas como rurais, não existindo Espaços Verdes Urbanos, que correspondem a 581,08ha, 5,97% da área total do concelho e, que fazem parte da estrutura ecológica urbana, com características de solo natural e, consequentemente, não edificável.

A restante área do concelho – 5.683,56ha (58,36% da sua área total) – é classificada como solo urbano, verificando-se um decréscimo relativamente à área definida no PDM em vigor.

SOLO RURAL					
PDM 1997			PDM 2015		
CATEGORIAS E SUB-CATEGORIAS DE ESPAÇO CONSIDERADAS	ÁREA (ha)	%	CATEGORIAS E SUB-CATEGORIAS DE ESPAÇO CONSIDERADAS	ÁREA (ha)	%
Espaços de Industrias Extrativas					
Espaços Agrícolas de Nível 1					
Espaços Agrícolas de Nível 2					
Espaços Agrícolas de Nível 3					
Espaços Agrícolas de Nível 4					
Espaços Florestais					
Espaços de Proteção e Enquadramento					
Espaços Cultural e Natural de Nível 1					
Espaços Cultural e Natural de Nível 2					
Espaço de Áreas Preferenciais de Turismo e Recreio					
	4.214,70	43,39%			
			Espaço Natural Nível 1		
			Espaço Natural Nível 2		
			Espaço Natural Nível 3		
			Espaços de Aglomerados Rurais	3.715,99	38,16%
			Espaços de Recursos Geológicos		
			Espaço de Equipamento		
			Espaço de Ocupação Turística		

Tabela 2: Quadro comparativo da qualificação do solo rural

SOLO URBANO					
PDM 1997			PDM 2015		
CATEGORIAS E SUB-CATEGORIAS DE ESPAÇO CONSIDERADAS	ÁREA (ha)	%	CATEGORIAS E SUBCATEGORIAS DE ESPAÇO CONSIDERADAS	ÁREA (ha)	%
Urbano de Baixa Densidade Urbano de Média Densidade Urbano de Alta Densidade Urbano Histórico Urbanizável de Baixa Densidade Urbanizável de Média Densidade Urbanizável de Alta Densidade Desenvolvimento Singular Desenvolvimento Turístico Desenvolvimento Estratégico Áreas Preferenciais para Turismo e Recreio Proteção e Enquadramento Equipamento Industrial Existente Industrial Proposto	4.910,01	50,55%	Espaço Central	5.683,56 (dos quais, Espaços Verdes Urbanos 581,08 5,97%)	58,36%
			Espaço Central Histórico		
			Espaço Residencial		
			Espaço Residencial Histórico		
			Espaço Residencial Singular e Turístico		
			Espaço de Comércio e Serviços		
			Espaço de Atividades Industriais		
			Espaço Estratégico		
			Espaço de Equipamento		
			Espaço de Infraestruturas Territoriais		
			Espaço Verde de Recreio e Produção		
			Espaço Verde de Proteção e Conservação		
			Espaço Verde de Proteção a Infraestruturas		
			Espaço de Comércio e Serviços Proposto		
			Espaço de Atividades Industriais Proposto		
			Espaço Estratégico Proposto		
			Espaço de Turismo Proposto		
			Espaço de Equipamento Proposto		
Áreas com PMOT em vigor					

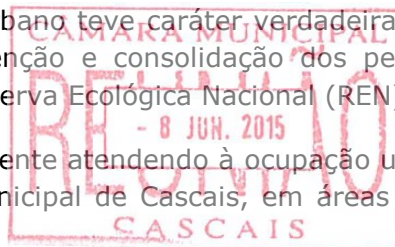
*As áreas de Espaço Canal em solo rural e solo urbano não foram contabilizadas para efeitos de totais de áreas apuradas

Tabela 3: Quadro comparativo da qualificação do solo urbano

5.1.1 Reclassificação do solo

Tendo em conta os critérios constantes no Decreto-Regulamentar n.º 11/2009 de 29 de maio, a reclassificação do solo rural como urbano teve caráter verdadeiramente excepcional atendendo ao objetivo estratégico de contenção e consolidação dos perímetros urbanos existentes e de preservação das áreas da Reserva Ecológica Nacional (REN).

Todas as alterações são justificadas tecnicamente atendendo à ocupação urbana existente e a compromissos assumidos pela Câmara Municipal de Cascais, em áreas que previamente não pertenciam à REN.



Assim, as áreas que passaram de Rural a Urbano dividem-se essencialmente em 3 grupos:

- As que passaram para Espaço Verde, sobretudo as áreas de Proteção e Enquadramento que se encontravam dentro ou entre áreas urbanas consolidadas.
- As que passaram a Solo Urbanizado, especificamente as construções ou compromissos urbanísticos anteriores a 1997 e que não foram enquadrados pelos perímetros urbanos, e áreas delimitadas como AUGI.
- As que passaram a Solo Urbanizável, constituindo agora Espaço de Equipamento Proposto ou Espaço Estratégico Proposto, destinados a acolher equipamentos ou outros projetos de especial interesse e dimensão que possam vir a localizar-se no concelho.

As áreas que passaram de Solo Urbano para Solo Rural foram:

- Os Espaços canal cuja manutenção deixou de se justificar por diversas razões.
- As áreas anteriormente urbanizáveis que no contexto atual foram consideradas excessivas.

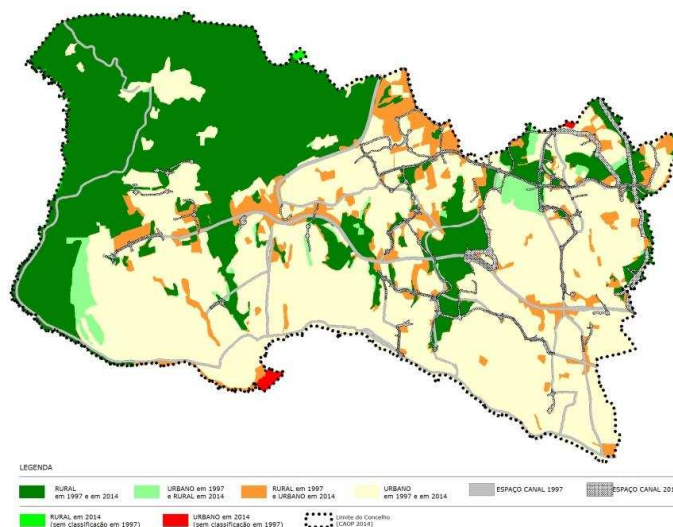


Figura 13: Reclassificação do solo

5.2 Qualificação do solo

A qualificação do solo estabelece a utilização dominante do solo, os princípios fundamentais da compatibilidade de usos, definindo as respetivas categorias funcionais e operativas.

As categorias funcionais assentam num critério de uso dominante e de coexistência de usos, aplicando-se quer ao solo rural quer ao solo urbano as categorias operativas estruturam-se de acordo com o grau de urbanização do solo, o grau de consolidação morfológica e a programação da urbanização e da edificação.

No solo rural e no solo urbano, as categorias funcionais encontram-se desagregadas em subcategorias de espaço em cumprimento do regime legal aplicável

5.2.1 Qualificação do solo rural

As áreas de solo rural devem ser preservadas enquanto áreas estruturantes do território, tendo em vista o seu aproveitamento, quer enquanto solo vivo, quer dos demais recursos e valores naturais, ambientais, culturais ou paisagísticos, não podendo ser objeto de quaisquer ações que diminuam ou destruam as suas potencialidades.

O solo rural não tem por natureza vocação edificatória, pelo que as operações urbanísticas só são admitidas nos termos definidos no regulamento da proposta de Revisão do PDM-Cascais ou nos termos permitidos no âmbito dos regimes legais específicos.

O solo rural é dividido nas seguintes categorias e subcategorias:

5.2.1.1 Espaço natural

A categoria de Espaço Natural corresponde a áreas com elevado valor paisagístico e ambiental, nas quais se privilegia a salvaguarda das suas características essenciais, sendo fundamental para a conservação da natureza e para a manutenção da diversidade biológica e paisagística do concelho.

Estas áreas possuem ainda características adequadas para a atividade agrícola e pastoril ou passíveis de as poderem vir a adquirir, bem como para o fomento, exploração e conservação das espécies florestais e outros recursos a elas associados, no respeito pelos condicionalismos e legislação que os regula, e pelas áreas que, com cobertura florestal ou progressivamente a implementar, se destinam a fazer parte da composição paisagística concelhia.

O espaço natural está integrado na Estrutura Ecológica Municipal, quer ao nível da estrutura ecológica fundamental quer da estrutura ecológica complementar, abrangendo áreas

classificadas no Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais, áreas delimitadas como Reserva Ecológica Nacional e Reserva Agrícola Nacional e ainda as demais áreas assim classificadas na Planta de Ordenamento, que pela sua disponibilidade contribuem para a biodiversidade e conectividade entre habitats, potenciando a estabilidade dos ecossistemas, a redução da fragmentação dos espaços e a reconstrução de uma paisagem multifuncional.

A categoria de espaço natural subdivide-se nas subcategorias de espaço natural de nível 1, de nível 2 e de nível 3:



5.2.1.1.1 Espaço natural de nível 1

A subcategoria de Espaço Natural de Nível 1 corresponde a áreas destinadas à preservação e proteção dos valores naturais de maior valor e interesse ecológico e paisagístico, fundamentais ao suporte da biodiversidade do território.

Esta subcategoria compreende as áreas classificadas pelo regime da Reserva Ecológica Nacional (REN) e da Reserva Agrícola Nacional (RAN), as áreas integradas no Parque Natural de Sintra-Cascais e as demais áreas identificadas na Planta de Ordenamento, com aptidão agrícola ou passíveis de a virem a adquirir, bem como outros solos de valor ecológico elevado, em face do seu nível de produção de biomassa ou particular interesse paisagístico.

Compreende ainda áreas em solo rural, com grande valor natural, mas não abrangidas pelas RAN, REN e Parque Natural de Sintra-Cascais.

5.2.1.1.2 Espaço natural de nível 2

A subcategoria de Espaço Natural de Nível 2 corresponde a áreas com moderada sensibilidade ecológica e a valores naturais e paisagísticos com importância relevante na conservação da natureza, da biodiversidade e da estabilidade dos ecossistemas.

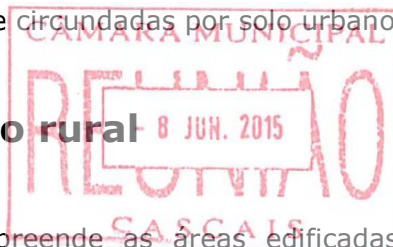
Estas áreas caracterizam-se igualmente por constituírem solos particularmente importantes na composição e estruturação da paisagem, nos quais se admite a prestação de serviços ecológicos e atividades de recreio e lazer.

Nesta subcategoria integram-se igualmente as áreas existentes em contextos territoriais predominantemente afetos a funções residenciais e agrícolas e a áreas naturais com particular interesse paisagístico, designadamente no Vale de Caparide e no Vale da Ribeira da Cadaveira, incorporando ainda os núcleos edificados de quintas históricas passíveis de se poderem valorizar e adaptar a tipologias de empreendimentos turísticos compatíveis com o solo rural, associados nomeadamente ao ecoturismo e enoturismo.

5.2.1.1.3 Espaço natural de nível 3

A subcategoria de Espaço Natural de Nível 3 corresponde às áreas delimitadas como Reserva Agrícola Nacional, ainda que maioritariamente circundadas por solo urbano.

5.2.1.2 Espaço de aglomerado rural



A categoria de Espaço de Aglomerado Rural compreende as áreas edificadas de uso predominantemente habitacional ou de apoio a atividades localizadas no solo rural, as quais se pretendem manter ou requalificar ao nível das suas infraestruturas, equipamentos ou serviços de apoio, preferencialmente através da execução de planos de pormenor em cumprimento do Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais.

5.2.1.3 Espaço de recursos geológicos

A categoria de Espaço de Recursos Geológicos compreende as áreas afetas à exploração de recursos minerais do subsolo e integram áreas de concessão licenciada consolidadas, bem como áreas já exploradas para as quais se prevê a sua recuperação paisagística, de acordo com as normas previstas nos respetivos Planos Ambientais e de Recuperação Paisagística (PARP) inseridos nos Planos de Pedreira, aprovados pelas entidades competentes e elaborados no âmbito do cumprimento da legislação específica em vigor.

Em Cascais, não existem terrenos de reserva para esta atividade, pelo que interessa promover a reabilitação e recuperação paisagística das pedreiras desativadas.

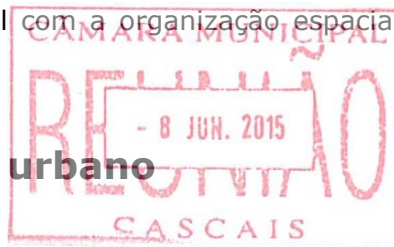
5.2.1.4 Espaço de equipamento

A categoria de espaço de equipamento em solo rural corresponde à área ocupada pelo Autódromo e zonas envolventes para a qual importa desenvolver ações de recuperação, reabilitação e valorização do património edificado, bem como medidas de salvaguarda que promovam a valorização dos valores naturais e da paisagem circundante e que possam conduzir à mitigação dos impactes negativos provenientes duma estrutura com aquelas características, designadamente ao nível visual ou de ruído.

5.2.1.5 Espaço de ocupação turística

A categoria de espaço de ocupação turística compreende as áreas cuja utilização dominante é a atividade turística e de lazer, compatível com a organização espacial do território em solo rural.

5.2.2 Qualificação do solo urbano



A qualificação do solo urbano, atende ao nível de urbanização e edificação existentes no concelho, distribuindo categorias e respetivas desagregações em função da opção de gestão definida para o território, promovendo a coexistência de usos, a compatibilização das funções e utilizações e a dignificação do espaço público.

Dando cumprimento ao estipulado no Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de maio, estabelecem-se as seguintes categorias operativas em solo urbano:

- Categoria operativa de SOLO URBANIZADO – corresponde ao solo que se encontra dotado de infraestruturas e é servido por equipamentos de utilização coletiva;
- Categoria operativa de SOLO URBANIZÁVEL – corresponde ao solo que se destina à expansão urbana e no qual a urbanização é sempre precedida de programação.

Em solo urbano, os espaços destinam-se predominantemente à urbanização e edificação, designadamente de habitação, comércio e serviços, indústria, turismo, equipamentos, infraestruturas e espaços verdes públicos, privilegiando-se o equilíbrio entre os diferentes usos, a conservação e reabilitação do edificado existente, a colmatação e compactação da malha urbana e a qualificação do espaço público, com vista a promover a regeneração funcional e social destes espaços.

Os diversos usos urbanos devem coexistir entre si de forma harmoniosa e compatibilizar-se com a envolvente, designadamente ao nível da segurança de pessoas e bens, ruído, vibrações, gases, efluentes ou tráfego.

Os instrumentos de planeamento e as operações urbanísticas a concretizar devem promover a requalificação e valorização das áreas inseridas em solo urbano.

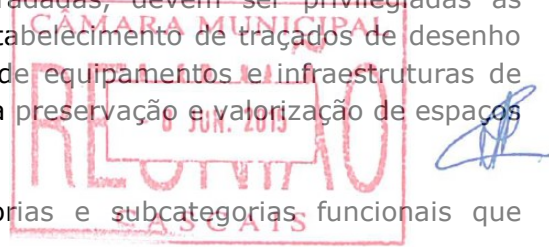
5.2.2.1 Qualificação do solo urbanizado

A categoria operativa de Solo Urbanizado corresponde a áreas de solo urbano caracterizadas por um elevado nível de infraestruturização, de concentração de edifícios e de espaços públicos, abrangendo usos diversificados e de suporte à atividade humana.

Nas áreas de solo urbanizado, os instrumentos de gestão territorial e as operações urbanísticas a concretizar devem promover a requalificação, compactação e valorização do território

Nas áreas desqualificadas ou particularmente degradadas, devem ser privilegiadas as operações de requalificação urbana, com vista ao estabelecimento de traçados de desenho urbano qualificado, à promoção e desenvolvimento de equipamentos e infraestruturas de interesse coletivo, públicos ou privados, assim como a preservação e valorização de espaços verdes inscritos na estrutura ecológica.

Estabelecem-se para o solo urbanizado as categorias e subcategorias funcionais que seguidamente de descrevem:



5.2.2.1.1 Espaço central

A categoria de Espaço Central compreende as áreas consolidadas que se destinam a desempenhar funções de centralidade para o conjunto do aglomerado urbano, com concentração de atividades terciárias, com especial incidência ao nível do comércio tradicional e serviços, integrando zonas residenciais que se pretendem densificar.

As áreas de espaço central, quando coincidentes com áreas de Núcleos Urbanos Históricos, tal como definidos e delimitados nos Estudos de Caracterização, constituirão uma subcategoria, com a designação de "ESPAÇO CENTRAL HISTÓRICO".

5.2.2.1.2 Espaço residencial

A categoria de Espaço Residencial corresponde a áreas urbanas, consolidadas ou a consolidar, caracterizadas por um elevado nível de infraestruturização a preservar e valorizar, com reforço da sua componente habitacional, quer por compactação ou por colmatção.

Pela mesma razão referida no 2º parágrafo do ponto anterior, as áreas de espaço residencial coincidentes com áreas de Núcleos Urbanos Históricos, tal como definidos e delimitados nos Estudos de Caracterização, constituirão uma subcategoria, com a designação de "ESPAÇO RESIDENCIAL HISTÓRICO".

5.2.2.1.3 Espaço de atividades económicas

A categoria de Espaço de Atividades Económicas corresponde a áreas que se destinam preferencialmente à instalação de usos de comércio, serviços e indústria, carecendo de especiais necessidades de afetação e organização do espaço urbano.

Nestas áreas privilegia-se o reforço do uso de terciário, de forma a permitir o estabelecimento de pequenas e médias unidades para novas iniciativas privadas, que permitam consolidar e intensificar o tecido empresarial existente, preferencialmente através da fixação de atividades económicas qualificadoras ou de indústrias não poluentes.

A instalação de novas unidades comerciais, industriais ou de serviços deve induzir a melhoria ambiental da envolvente, designadamente ao nível do reforço da qualidade do ar, da diminuição e eliminação do ruído, da reorganização do tráfego automóvel e do estacionamento, assegurando no interior do lote todas as atividades de cargas e descargas.

Esta categoria de espaço subdivide-se nas seguintes subcategorias:

5.2.2.1.3.1 Espaço de comércio e serviços

A subcategoria de Espaço de Comércio e Serviços corresponde a áreas com ocupação predominantemente terciária, com tipologias de ocupação geralmente diferenciadas da restante malha urbana residencial.

Nestas áreas privilegia-se o reforço dos usos de comércio e serviços existentes, admitindo-se como usos complementares a micrologística, o turismo, a habitação, os equipamentos de natureza coletiva ou indústria de tipo 3. Neste último caso, a instalação de estabelecimentos deve conciliar-se, funcional e urbanisticamente, com as atividades terciárias existentes e com a envolvente próxima.

5.2.2.1.3.2 Espaço industrial

A subcategoria de Espaço Industrial corresponde a áreas ocupadas predominantemente por unidades industriais, de logística e de armazenagem, nas quais se pretende requalificar, reforçar ou consolidar os usos industriais existentes ou potenciar a instalação de novas unidades empresariais de tipo industrial.

As áreas industriais degradadas inseridas nesta subcategoria de espaço deverão ser objeto de operações de reconversão urbanística, de iniciativa municipal, no sentido de as tornar apelativas à fixação de novas unidades empresariais.

Nestas áreas, deve privilegiar-se a ligação de efluentes industriais a um sistema público de saneamento e tratamento de efluentes residuais. Deve também ser assegurada a minimização dos impactos ao nível hidrológico, através da salvaguarda da drenagem e escoamento das águas.

5.2.2.1.4 Espaço de uso especial

A categoria de Espaço de Uso Especial corresponde a áreas destinadas a usos estratégicos, de equipamento ou de infraestruturas estruturantes.

Esta categoria subdivide-se nas seguintes subcategorias:



5.2.2.1.4.1 Espaço estratégico

A subcategoria de Espaço Estratégico corresponde a áreas de reserva ou suporte ao desenvolvimento estratégico e sustentável do concelho, nas quais se pretendem implementar empreendimentos urbanísticos, de natureza pública ou privada, de manifesto interesse para o município, designadamente polos universitários ou tecnológicos, centros de investigação e inovação ou sedes de empresas de dimensão e referência no mercado.

5.2.2.1.4.2 Espaço de equipamentos

A subcategoria de Espaço de Equipamentos corresponde a áreas de domínio público ou privado afetas ou a afetar predominantemente a estabelecimentos, de carácter público ou privado, de utilização coletiva ou destinados à prestação de serviços aos cidadãos, designadamente no âmbito da saúde, segurança social, desporto, cultura, educação, religião, segurança pública e proteção civil, e ainda os de recreio e lazer ou de carácter económico, nomeadamente mercados e feiras.

5.2.2.1.4.3 Espaço de infraestruturas

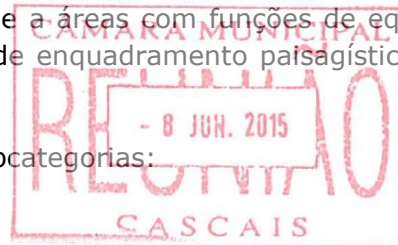
A subcategoria de Espaço de Infraestruturas corresponde a grandes áreas ocupadas por instalações e serviços relativos à gestão de resíduos sólidos urbanos, a infraestruturas ferroviárias e rodoviárias e às redes de água e saneamento básico, de abastecimento e fornecimento de gás, de eletricidade e de telecomunicações.

As infraestruturas que integram esta subcategoria de espaço são, designadamente as seguintes: As autoestradas existentes no concelho, a A5 e a A16, a Linha Ferroviária de Cascais, a Estação de Alta Tensão de Trajouce, o Ecoparque de Trajouce, a ETAR da Guia e a Estação de Tratamento da Fase Sólida localizada em Murches.

5.2.2.1.5 Espaço verde

A categoria de Espaço Verde subdivide-se em subcategorias funcionais que constituem a estrutura ecológica urbana e que corresponde a áreas com funções de equilíbrio ecológico, de produção agrícola, de recreio e lazer ou de enquadramento paisagístico a edifícios e de proteção a infraestruturas.

Esta categoria subdivide-se nas seguintes subcategorias:



5.2.2.1.5.1 Espaço verde de recreio e produção

A subcategoria de Espaço Verde de Recreio e Produção corresponde a áreas cujas características naturais, culturais, paisagísticas e urbanísticas devem ser preservadas, desenvolvidas e valorizadas a fim de assegurar um conjunto de funções ecológicas no meio urbano e de apoio ao recreio e lazer da população, integrando parques urbanos, jardins e outros espaços verdes infraestruturados, existentes ou a prever.

Este espaço compreende determinadas áreas com potencial de exploração agrícola a preservar, nas quais se podem desenvolver iniciativas de agricultura urbana com vista ao aumento da produção alimentar à escala local, reforçando os níveis de autossuficiência do concelho e contribuindo para a coesão das comunidades urbanas.

Nestas áreas deve incentivar-se a criação de rotas temáticas associadas à valorização do património histórico e cultural (moinhos e azenhas, fornos de cal, vilas romanas) em antigos caminhos ou de redes de percursos de mobilidade suave, que permitam a acessibilidade a áreas de valor paisagístico e cultural.

5.2.2.1.5.2 Espaço verde de proteção e conservação

A subcategoria de Espaço Verde de Proteção e Conservação corresponde a áreas de elevado grau de naturalidade, onde se pretende preservar e reforçar os valores naturais e paisagísticos fundamentais ao suporte do equilíbrio da estrutura ecológica urbana.

Integram a subcategoria de Espaço Verde de Proteção e Conservação as áreas essenciais à promoção da qualidade ambiental urbana, designadamente as inseridas na Reserva Ecológica Nacional e zonas adjacentes às mesmas, bem como as delimitadas nos planos de ordenamento da orla costeira.

5.2.2.1.5.3 Espaço verde de proteção a infraestruturas

A subcategoria de Espaço Verde de Proteção a Infraestruturas corresponde essencialmente a áreas verdes de enquadramento à rede rodoviária estruturante.

Estas áreas têm por objetivo assegurar a existência de uma faixa *non edificando*, a revestir por uma cortina de vegetação adequada, de modo a enquadrar e reforçar a proteção da via de interferências marginais, atenuando o impacto da infraestrutura no território e no tecido urbano mais próximo.

As soluções técnicas a adotar no revestimento vegetal destas áreas devem prever a utilização de vegetação autóctone, resiliente, de reduzidas necessidades hídricas e de baixo custo de manutenção.

5.2.2.2 Qualificação do solo urbanizável

O Solo Urbanizável é aquele onde se pretende que seja implementado o crescimento urbano previsto para o período de vigência do PDM-Cascais, privilegiando-se, no caso do Concelho de Cascais, os usos não residenciais.

No solo urbanizável devem privilegiar-se as operações urbanísticas de conjunto, de forma a potenciar o desenvolvimento integrado dos espaços, sem prejuízo da possibilidade de poderem ser admitidas operações de edificabilidade avulsas, quando confinantes com espaços urbanizados, ao nível da frente de rua ou do quarteirão de inserção.

Estabelecem-se as seguintes categorias e subcategorias funcionais em solo urbanizável:

5.2.2.2.1 Espaço de atividades económicas proposto

A categoria de Espaço de Atividades Económicas Proposto destina-se preferencialmente à instalação de empreendimentos afetos aos usos de comércio, serviços ou indústria.

Esta categoria subdivide-se nas seguintes subcategorias:

5.2.2.2.1.1 Espaço de comércio e serviços proposto

A subcategoria de Espaço de Comércio e Serviços Proposto corresponde a áreas a afetar predominantemente aos usos de comércio e serviços, bem como a outros usos compatíveis, designadamente de turismo, de equipamentos ou de habitação.

As intervenções nesta subcategoria de espaço devem reforçar ou intensificar os usos de comércio e serviços mediante a requalificação dos estabelecimentos existentes e através da captação de novos polos empresariais.

5.2.2.2.1.2 Espaço industrial proposto

A subcategoria de Espaço Industrial Proposto corresponde a áreas de expansão de espaços industriais existentes no concelho, destinando-se predominantemente à instalação de estabelecimentos industriais ou de armazenagem e logística, bem como de estabelecimentos complementares das atividades e usos industriais.



5.2.2.2.2 Espaço de uso especial proposto

A categoria de Espaço de Uso Especial Proposto corresponde a áreas de reserva destinadas a usos estratégicos ou de equipamentos.

Esta categoria subdivide-se nas seguintes subcategorias:

5.2.2.2.2.1 Espaço estratégico proposto

A subcategoria de Espaço Estratégico Proposto corresponde a reservas territoriais, potencialmente localizadas para acolherem a instalação de empreendimentos de reconhecido interesse estratégico, quer pelo seu impacto no desenvolvimento económico e social do concelho, na valorização do território ou enquanto referência ou mais-valia para a imagem de Cascais como território de excelência.

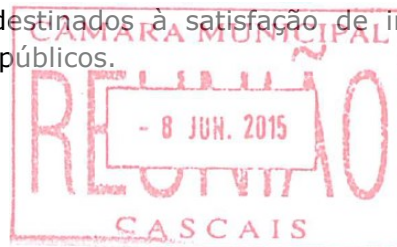
A urbanização e edificação nestas áreas devem resultar em intervenções de elevada qualidade conceptual recorrendo a tecnologias de sistemas construtivos que privilegiem a sustentabilidade nas suas diversas vertentes.

5.2.2.2.2.2 Espaço de turismo proposto

A subcategoria de Espaço de Turismo Proposto corresponde a áreas que, considerando as suas particularidades paisagísticas, reúnem de forma sustentável as condições de ocupação para fins turísticos.

5.2.2.2.3 Espaço de equipamento proposto

A subcategoria de Espaço de Equipamento Proposto corresponde a áreas a afetar a estabelecimentos de carácter público ou privado, destinados à satisfação de interesses coletivos das populações ou de prestação de serviços públicos.



6. Sistema de acessibilidades

6.1 Espaço canal

O Espaço Canal assume-se como área territorial essencial do ponto de vista estratégico, tendo em consideração a infraestruturização futura do território.

O espaço canal corresponde às áreas de solo afetadas às infraestruturas territoriais ou urbanas de desenvolvimento linear, incluindo as áreas técnicas complementares que lhes são adjacentes, podendo ser qualificadas como categoria de solo rural ou de solo urbano.

As faixas e áreas sujeitas a servidão *non aedificandi* decorrentes da existência ou da previsão de um espaço canal devem ser classificadas e qualificadas através da integração na classe e categoria onde se inserem.

A cessação ou caducidade da servidão *non aedificandi* determina a aplicação das regras referentes à categoria onde se insere ou, na ausência destas, a obrigatoriedade de redefinição do uso do solo.

6.2 Rede rodoviária no Concelho de Cascais

As questões ligadas à acessibilidade e mobilidade constituem-se como um aspeto decisivo para a caracterização e definição dos processos de ordenamento do território e das tendências de planeamento da acessibilidade e mobilidade de um determinado aglomerado, destacando-se desde logo diferentes lógicas que podem passar por:

- reduzir efetivamente o espaço consumido pela circulação automóvel assim como limitar a sua apropriação do espaço público;
- promover uma repartição modal mais favorável ao Transporte Público;
- promover a segurança e conforto da circulação em modos suaves (modo pedonal, bicicletas, etc.).

De forma a caracterizar o sistema rodoviário de Cascais (e respetivos acessos) definiu-se uma hierarquia da rede rodoviária do concelho, que foi avaliada em função:

- das características físicas: capacidade, geometria, características da respetiva envolvente;
- das características funcionais: qual o papel das vias no modelo de deslocações do concelho e,
- a evolução urbana mais recente do concelho.

Deste modo a organização do sistema rodoviário assenta em cinco níveis hierárquicos:

NÍVEIS	DESCRIÇÃO
1º NÍVEL - Rede Supraconcelhia	Este nível deve assegurar os principais acessos ao concelho, bem como as deslocações intraconcelhias de maior distância.
2º NÍVEL - Rede Estruturante e de Distribuição Principal	Deve assegurar a distribuição dos principais fluxos de tráfego do concelho, bem como os percursos médios e o acesso à rede de 1º nível.
3º NÍVEL - Rede de Distribuição Secundária	Composta por vias internas aos aglomerados urbanos, deve assegurar a distribuição próxima, bem como o encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior.
4º NÍVEL - Rede de Distribuição Local ou de proximidade	Deve ser composta por vias estruturantes ao nível do bairro, com alguma capacidade de escoamento, mas onde o peão é já um dos principais atores.
5º NÍVEL - Rede de Acesso Local	Deve garantir o acesso rodoviário ao edificado, reunindo condições privilegiadas para a circulação pedonal.

Tabela 4: Hierarquia do sistema rodoviário

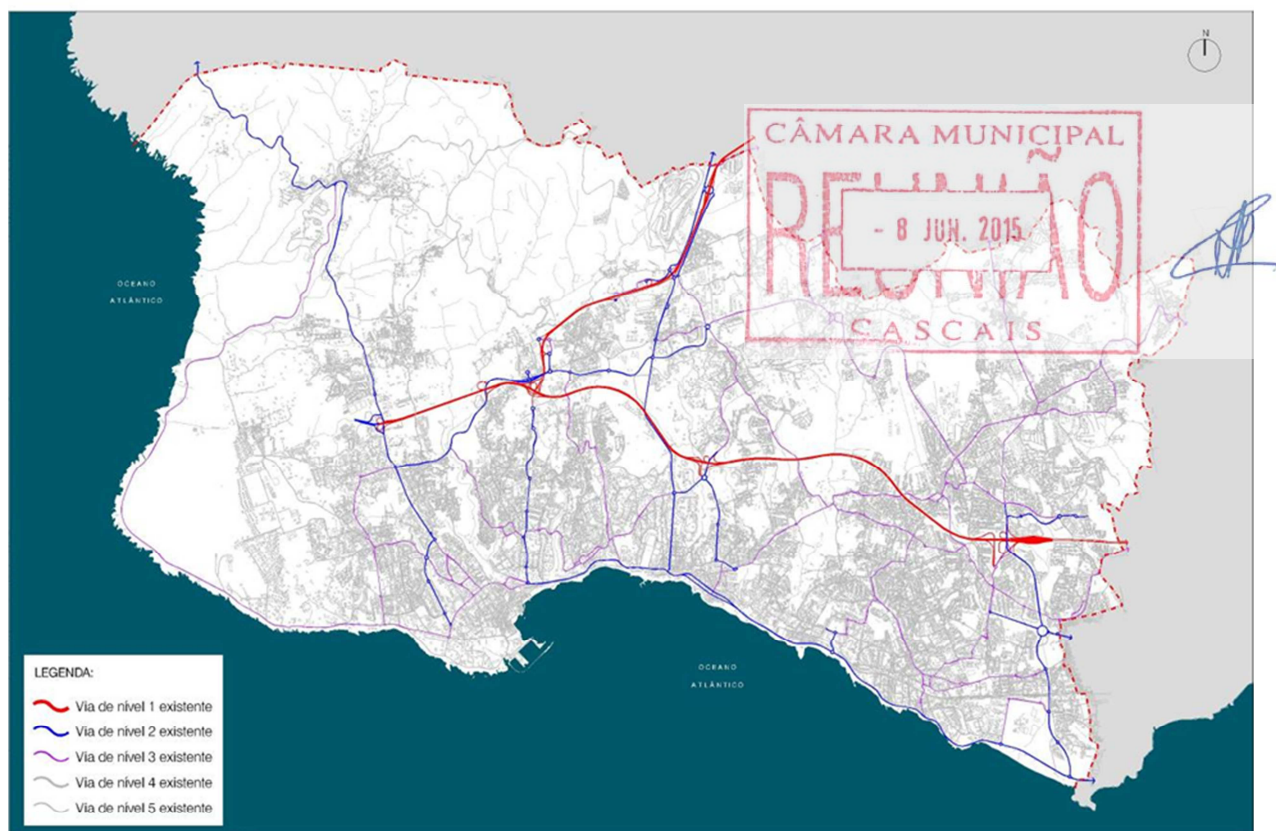


Figura 14: Rede Rodoviária Existente

Analisada a rede rodoviária existente, verifica-se que as redes estruturantes de 2.º e 3.º nível estão incompletas ou não apresentam as características físicas adequadas para garantir boas prestações, levando a que nalguns casos seja utilizada a rede rodoviária fundamental para realizar deslocações de proximidade, e noutros à utilização de vias que mais se adequam ao tráfego local ou de distribuição secundária do que propriamente à distribuição principal interna ao concelho.

Deste modo, a acessibilidade em transporte rodoviário, atualmente, assenta sobretudo na utilização dos corredores de oferta estruturante, o que se traduz numa forte pressão sobre a A5 e EN6, mas também nos eixos transversais definidos pela N6-7 no corredor de Carcavelos e da A16 na ligação Cascais – Alcabideche – Linhó.

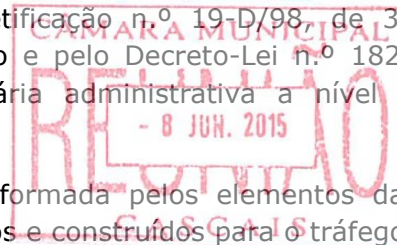
Por outro lado, e devido à deficitária rede estruturante, as acessibilidades rodoviárias dos polos industriais do concelho à rede rodoviária superior são asseguradas sobretudo pela EN249-4 e Estrada de Manique, vias estas que não apresentam as características adequadas para os fluxos de pesados que sobre elas impendem, sobretudo porque atravessam os aglomerados de Abóboda, Manique, Trajouce e Alcoitão.

6.2.1 Caracterização administrativa da rede rodoviária

O PRN 2000 (Plano Rodoviário Nacional 2000) publicado pelo Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de outubro, e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de agosto, estabelece uma hierarquia rodoviária administrativa a nível nacional com a seguinte classificação:

- Rede Nacional de Autoestradas, formada pelos elementos da rede rodoviária nacional especificamente projetados e construídos para o tráfego motorizado, que não servem as propriedades limítrofes;
- Rede Nacional Complementar, formada pelos itinerários complementares (IC) e pelas estradas nacionais (EN);
- Rede Nacional Fundamental, que integra os itinerários principais (IP);
- Estradas Regionais, que asseguram as comunicações públicas rodoviárias do continente com interesse supramunicipal e complementar à rede rodoviária nacional;
- Redes Municipais, estradas desclassificadas mediante protocolos celebrados com a Estradas de Portugal (EP) as câmaras municipais não incluídas no plano rodoviário nacional.

O Concelho de Cascais, conforme imagem seguinte apresenta a seguinte hierarquização administrativa:



A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized set of initials.

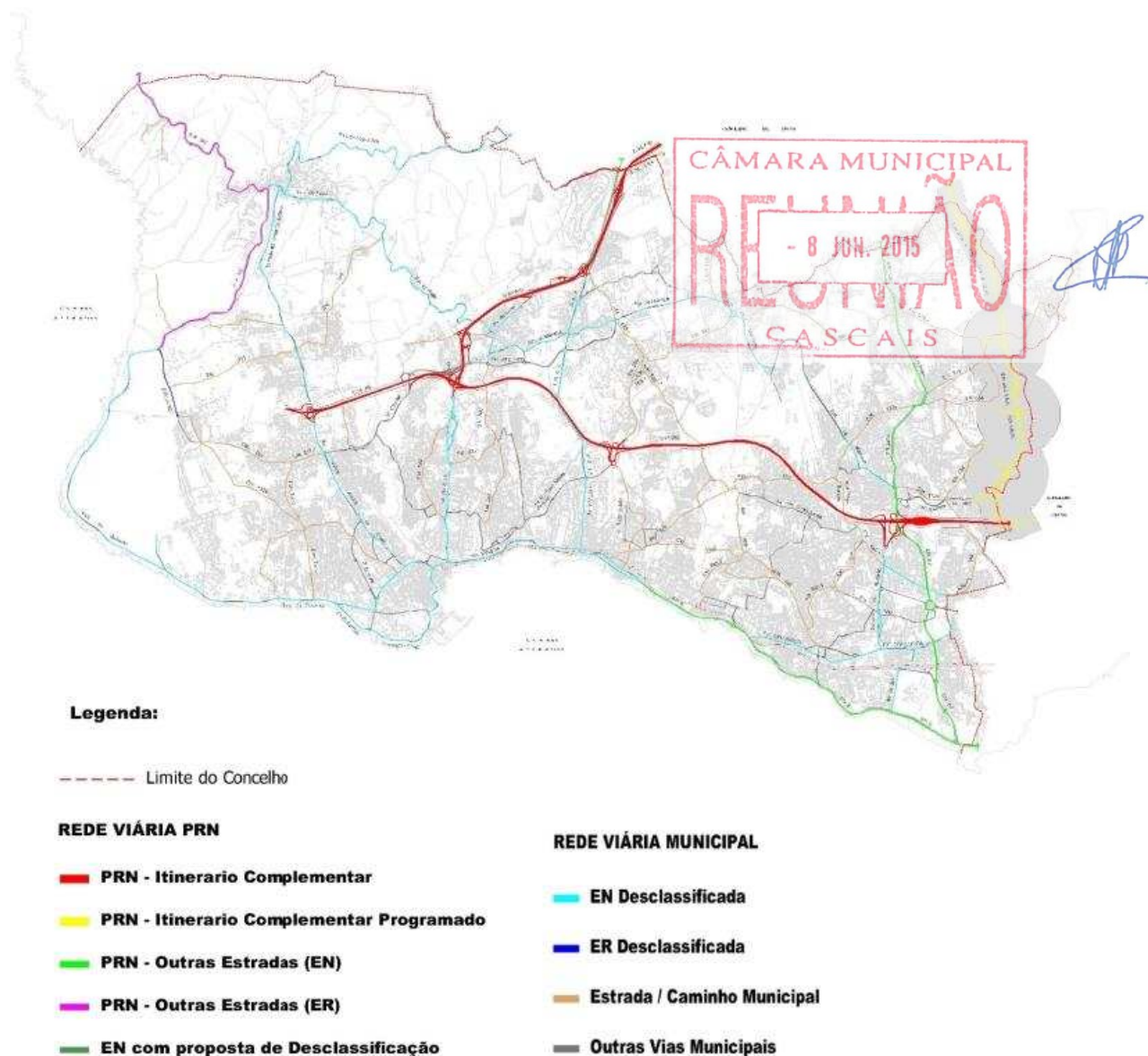


Figura 15: Hierarquia administrativa da rede rodoviária

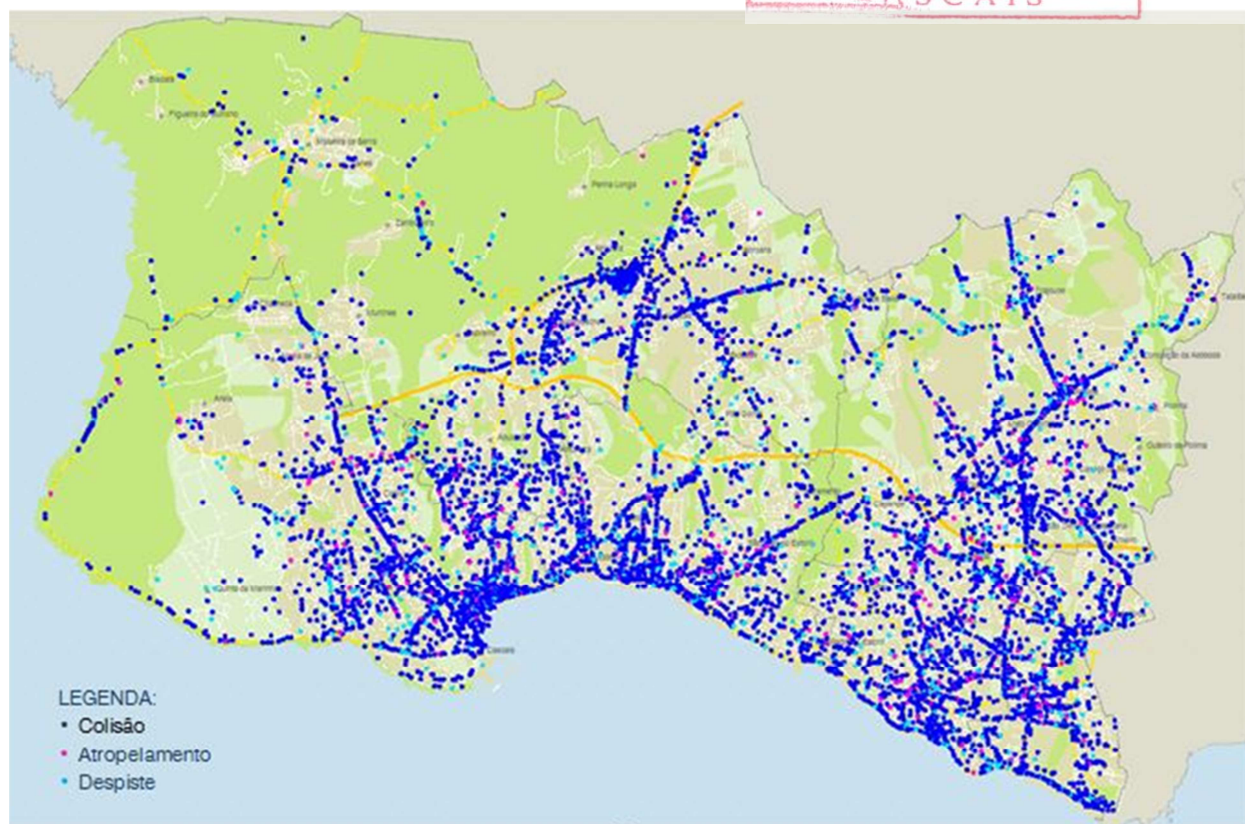
Estrada	KM		Extensão	Documento	Data	Observações
	Inicial	Final				
EN6	15+700	19+970	4+270	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
EN6-5	3+610	7+016	3+406	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
EN6-7	0+000	2+400	2+400	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
EN6-8	0+000	1+200	1+200	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
	1+200	4+750	3+550	Auto transferência	de 2006.07.18	Homologado 2006.08.17 em
EN9	0+000	4+808	4+808	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
	0+000	0+925	0+955	Efetivação transferência	da -	Homologado 2013.05.27 em
EN9-1	3+360	15+100	11+740	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
EN247	95+900	105+626	9+726	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
EN247-5	0+000	13+498	13+498	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
EN247-6	0+000	1+212	1+212	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
EN247-7	0+000	0+536	0+536	Auto transferência	de 2006.07.18	Homologado 2006.08.17 em
EN247-8	0+000	1+1992	1+1992	Auto transferência	de 1998.05.19	Homologado 1998.07.01 em
EN247-9	9+519	9+812	0+293	Auto transferência	de 2008.04.21	Homologado 2008.09.05 em
	9+812	11+072	1+260	Auto de Entrega	1990.04.46	DL 380/58, 1985.09.26

Tabela 5: Desclassificação das estradas nacionais

6.2.2 Sinistralidade rodoviária

Sendo o Concelho de Cascais, um dos concelhos mais motorizados do país a sinistralidade rodoviária é uma realidade.

Na Figura 16 localizam-se as vias com maior concentração de acidentes rodoviários em 2013, sendo possível constatar que esta ocorre nas vias que definem a rede estruturante atual; nesta análise destaca-se o corredor da EN6, mas também o da EN249-4 e o da ligação entre Cascais e Alcabideche.



Fonte: CMC / Sigweb

Figura 16: Sinistralidade rodoviária em 2013

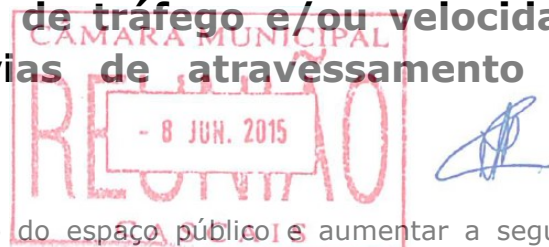
Parte destes acidentes são da responsabilidade dos condutores, mas outros decorrem de problemas de geometria e/ou gestão rodoviária e que, como tal, devem ser analisados e intervencionados.

Com efeito, um número elevado de acidentes num determinado ponto ou via tende a resultar de dois tipos de problemas:

- Adoção de tipologias ou de soluções geométricas e de gestão inadequadas face ao tipo de procura e/ou função da via sobre a qual recai o problema;

- Existência de conflitos importantes com outros modos de transportes (transporte público, pedonal, ciclável, etc.).

6.2.3 Reduzir os volumes de tráfego e/ou velocidades de circulação nas vias de atravessamento aos aglomerados



De modo a contribuir para a requalificação do espaço público e aumentar a segurança rodoviária, é fundamental investir na redução dos volumes de tráfego e/ou das velocidades de circulação nas vias de atravessamento aos aglomerados ou por estes bordejadas devendo para esse efeito:

- Limitar a circulação de automóveis nas vias de acesso local de forma a permitir o convívio entre o transporte individual, os peões e as bicicletas no mesmo espaço;
- Tornar as vias mais "amigáveis" para os peões e ciclistas com a disciplina da circulação automóvel e do estacionamento;
- A criação de vias alternativas às que atualmente atravessam os centros urbanos.

De acordo com o último ponto, e de modo a "proteger" os principais aglomerados do concelho do tráfego rodoviário de atravessamento, são propostas as seguintes vias:

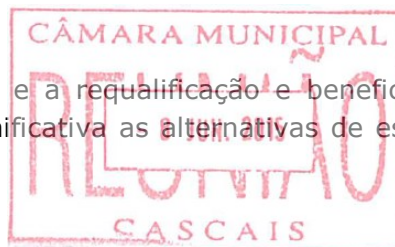
- A Via Longitudinal Sul (VLS), que permitirá, entre outros, "canalizar" os fluxos que atualmente circulam transversalmente no interior da malha urbana a sul da A5/IC15 num corredor rodoviário com características geométricas e funcionais apropriadas;
- A Variante da Abóboda, que evita o atravessamento do aglomerado urbano, permitindo uma alternativa à circulação rodoviária em vias com características funcionais e geométricas desadequadas aos fluxos existentes (de veículos ligeiros e pesados), aumentando-se deste modo a segurança de pessoas e bens.

Com a concretização da Variante à EN 249-4, que é uma alternativa de elevada capacidade à estrada existente, evita-se o tráfego de atravessamento nos aglomerados que cruza (que possui um peso considerável de veículos pesados), protegendo-se também o tráfego pedonal, não só pela diminuição do volume de tráfego rodoviário, mas também pela possível libertação de espaço para a melhoria das infraestruturas pedonais.

Também com a "entrada em funcionamento" da Via Longitudinal Norte (VLN), da Variante à EN249-4, da Circular Nascente a São João do Estoril e da Via Circular a Trajouce será possível evitar o atravessamento de Manique, Alcoitão, Bicesse e de Trajouce e, como tal, garantir que estes aglomerados, juntamente com a Abóboda, verão reduzidos os fluxos de atravessamento, devendo ser intervencionados por forma a promover uma redução das velocidades de circulação e um aumento no nível de prioridade atribuído aos modos suaves.

6.2.4 Aumentar a coerência da rede rodoviária e encaminhar os fluxos de tráfego para as vias adequadas

Os projetos propostos de construção de novas vias e a requalificação e beneficiação de algumas vias existentes, vão melhorar de forma significativa as alternativas de escolha de caminhos, sobretudo na zona nascente do concelho.



6.2.5 Desenvolver uma rede rodoviária hierarquizada

A proposta da rede rodoviária futura de Cascais foi desenvolvida com base na necessidade de se apostar na consolidação da hierarquia da rede rodoviária, por forma a permitir o correto encaminhamento dos fluxos para as vias adequadas, e reduzir os volumes de tráfego e/ou as velocidades de circulação nas vias de atravessamento dos aglomerados (de modo a contribuir para a requalificação do seu espaço público e aumentar a segurança rodoviária).

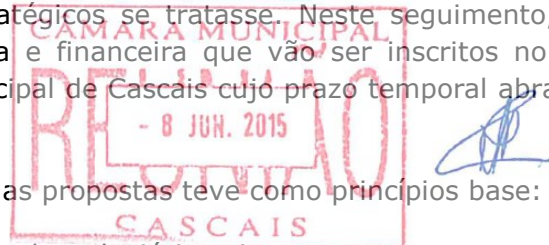
Note-se que esta necessidade de ampliar e consolidar a rede rodoviária não deve ser encarada como um estímulo à promoção do uso do transporte individual dado que analisados os impactes ambientais, de acordo com o Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio (ETAC) para Cascais, e após a abertura das novas vias e considerando o aumento natural de tráfego automóvel, o ambiente sonoro irá permanecer em 2021 semelhante ao que atualmente existe, diminuindo o tempo perdido em congestionamento, o que não aconteceria caso se mantivesse a rede rodoviária.

Numa análise de avaliação económico-financeira o investimento a ser realizado nos 32 projetos inferem todo o princípio da perspetiva custo/benefício, na ótica do interesse público e da qualidade de vida urbana da população de Cascais e em prol da sustentabilidade ambiental.

O investimento nos projetos da consolidação da rede viária estruturante, que implicam inicialmente uma maior disponibilidade financeira para investir por parte do município, são indispensáveis para a concretização e consolidação económica e estratégica de a médio e longo prazo viabilizar-se a implementação do transporte coletivo. Assim, o eixo estratégico da promoção da mobilidade no concelho desenvolver-se-á em curto prazo em modos suaves e em médio e longo prazo na revisão e otimização da oferta de transporte público, estando identificadas nas fichas dos projetos as fontes de financiamento e a repartição de encargos.

Na análise financeira do investimento, é de referir que para além dos critérios de "rentabilidade" outros existem, nomeadamente a dimensão estratégica dos projetos. É nesta perspetiva que estes projetos, ao assumirem esta dimensão (estratégica), têm de ter um enquadramento, análise e avaliação, cuja ótica tem de ir para lá dos critérios de rentabilidade a aplicar numa análise financeira de projetos isolados e sem macro

enquadramento estratégico. Assim, é neste âmbito, que ao considerarmos os projetos da Rede Viária elencados como estratégicos e estruturantes, identificados no Programa de Execução como tal, que entendemos que a sua análise ultrapassa a análise de rentabilidade do projeto per si, tendo excluído a adoção de critérios e modelos para apurar taxas de rentabilidade, se caso de projetos não estratégicos se tratasse. Neste seguimento, é na aproximação da sua fase de execução física e financeira que vão ser inscritos no Plano Plurianual de Investimentos da Câmara Municipal de Cascais cujo prazo temporal abrange 4 anos.



O conceito subjacente à hierarquização das vias propostas teve como princípios base:

- Procurar melhorar a hierarquia da rede rodoviária existente;
- Evitar o atravessamento dos centros urbanos por vias estruturantes ou de distribuição principal ou secundária;
- Promover o fecho da rede viária, considerando as ligações em falta;
- Definir dois grandes eixos de circulação Nascente – Poente de carácter municipal, mas com funções estruturantes: um a norte da A5 (Via Longitudinal Norte) e outro a sul da mesma (Via Longitudinal Sul);
- Definir dois grandes eixos de circulação norte – sul com funções estruturantes no seio do município: um a Nascente do concelho (constituído pela Variante à 6-7 (existente), pela Variante à Abóboda e pela Variante à EN249-4 (proposta)) e outro a Poente (constituído pela Circular Nascente a São João do Estoril).

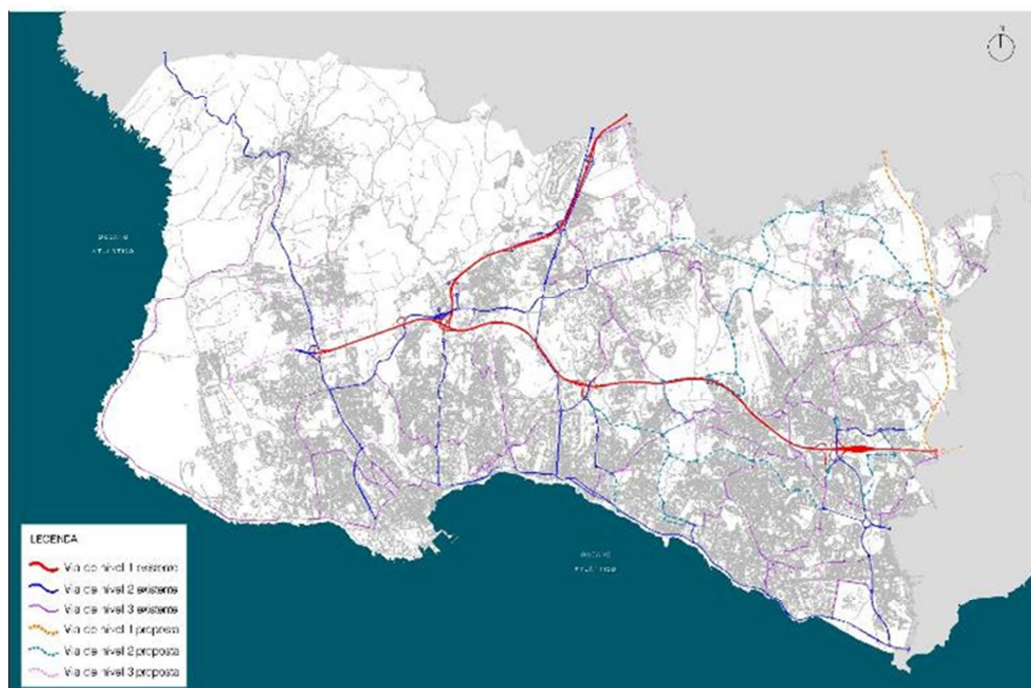
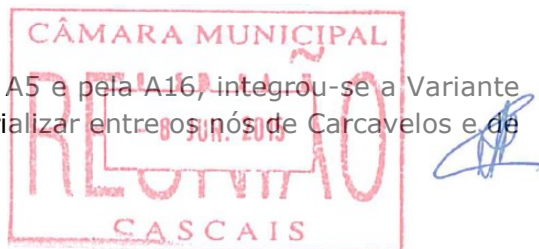


Figura 17: Rede rodoviária proposta

Deste modo, a rede futura contempla:

6.2.5.1 Rede de nível 1

No caso da rede de Nível 1, atualmente definida pela A5 e pela A16, integrou-se a Variante à EN249-4 que ligará a A5 (através de um nó a materializar entre os nós de Carcavelos e de Oeiras) ao IC19 (nó de Mem Martins).



VARIANTE À EN249-4

O projeto da Variante à EN249-4 desenvolve-se nos Concelhos de Cascais, Oeiras e Sintra. Tem como objetivo melhorar a ligação transversal entre a A5/IC15 e o IC19 num território com elevada densidade de ocupação urbana e ao longo de um corredor em que os volumes de tráfego rodoviário são muito intensos, sendo esperado que estes fluxos se venham a distribuir entre esta nova via e a EN249-4.

Subjacentes à construção da variante à EN249-4 estão os seguintes objetivos:

- Melhoria da acessibilidade às (e entre as) áreas industriais, localizadas a sul do Concelho de Sintra (Abrunheira, Albarraque, Tabaqueira e Varge Mondar) e a norte do Concelho de Cascais (Abóbada e Trajouce);
- Aliviar o congestionamento da atual rede viária, constituindo uma nova ligação transversal entre a A5 e o IC19, de forma a evitar o atravessamento de aglomerados populacionais e contribuindo assim para proporcionar melhorias significativas na qualidade de vida da população que neles reside;
- Articulação com a rede viária existente e prevista, sendo de destacar as ligações às seguintes vias programadas:
 - Via Oriental de Cascais (VOC);
 - Via Longitudinal Norte (VLN);
 - EN249-4 - Variante Abrunheira Albarraque.

Decorrente das restrições financeiras no curto prazo, este projeto foi apenas desenvolvido até à fase de Estudo Prévio, tendo o Projeto Base sido suspenso e não estando previsto que o mesmo seja retomado.

Contudo dada a sua importância estratégica para as acessibilidades ao concelho, a CMC manterá no PDM-Cascais a opção de implementação da Variante à EN249-4 no concelho, no médio ou longo prazo, procurando o envolvimento e sensibilização de todas as autoridades para a construção da mesma, durante a vigência do "novo" PDM-Cascais agora em revisão.

A futura variante à EN249-4 apresentará um perfil 2 × 2 vias, proporcionando uma velocidade base na ordem dos 60 km/h, sendo que neste momento está já em funcionamento parte desta variante no Concelho de Sintra.

Pese embora a solução aprovada em sede de AIA (Avaliação de Impacte Ambiental) do traçado ter sido desenvolvida em fase de Estudo Prévio, o projeto base foi suspenso, não estando previsto que o mesmo seja retomado, uma vez que esta via é da responsabilidade da EP, e face ao contexto de restrições orçamentais, não integra no momento o Plano de Investimentos daquela empresa.

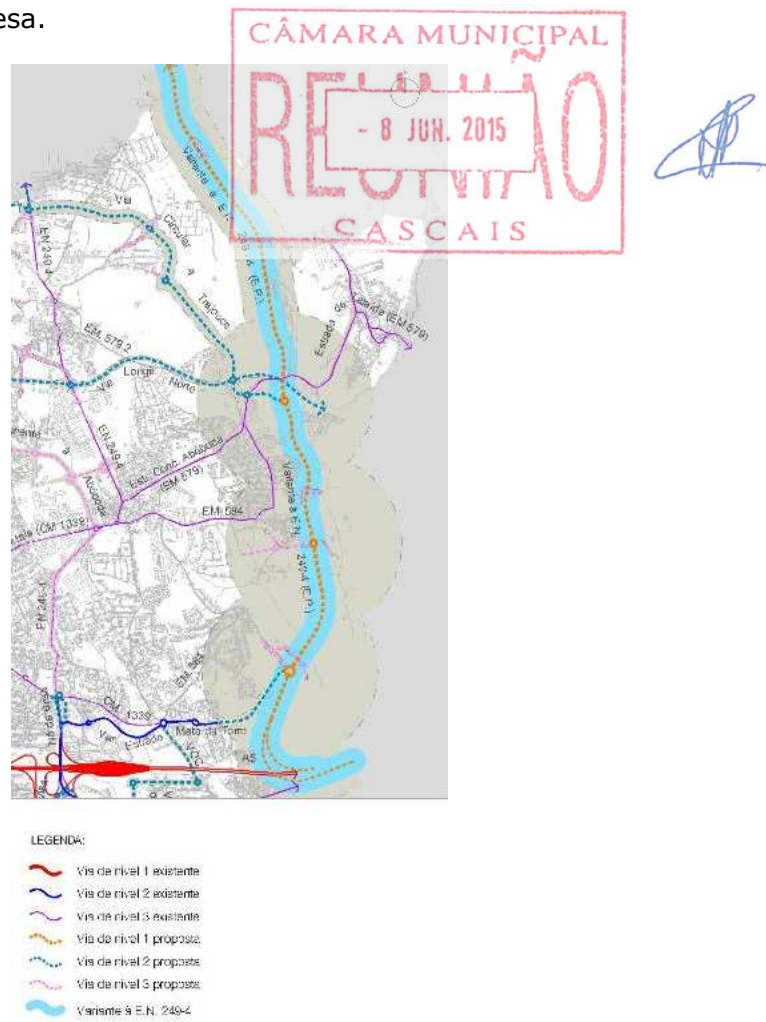


Figura 18: Variante à EN249-4

6.2.5.2 Rede de nível 2

A rede de Nível 2 (potencialmente a mais deficitária atualmente) é significativamente reforçada com a proposta de construção das seguintes vias:

VIA LONGITUDINAL NORTE (VLN)

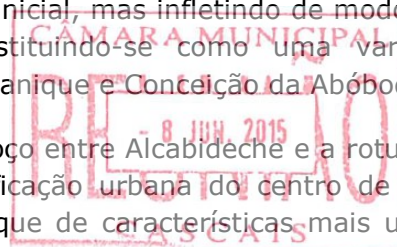
Via Longitudinal Norte (VLN) está incluída no pacote de vias estruturantes com o objetivo de construir uma rede estruturante de malha reticulada. Esta via estabelece a ligação a

Oeiras, concelho no qual está também prevista a construção deste novo corredor de estruturação da oferta rodoviária (e onde estão também já construídos alguns troços).

Esta via desenvolve-se a norte da A5/IC15, tendo início junto ao nó de Alcabideche, desenvolvendo-se paralelamente a esta via na parte inicial, mas infletindo de modo a servir alguns dos principais aglomerados a norte, constituindo-se como uma variante ao atravessamento de Alcabideche, Alcoitão, Trajouce, Manique e Conceição da Abóboda.

Parte da VLN está já construída, nomeadamente o troço entre Alcabideche e a rotunda João Armindo Aires, o que permite considerar a requalificação urbana do centro de Alcoitão, nomeadamente permitindo dotar a Estrada de Manique de características mais urbanas e eventualmente melhorar a oferta de transporte público neste corredor.

Entre a rotunda João Armindo Aires e o aglomerado de Manique, a implementação da VLN passará pelo reperfilamento da Estrada de Manique, num corredor com uma forte ocupação marginal de atividades industriais e de armazenagem, sendo de esperar o reforço deste tipo de ocupação nos próximos anos, já que existem ainda diversos lotes industriais por ocupar. Neste corredor da VLN o perfil transversal está a ser pensado com um perfil em que existem vias de serviço, as quais permitirão garantir que o acesso/regresso às unidades industriais e de armazenagem se processa sem colocar em causa o bom funcionamento no corredor central da VLN.



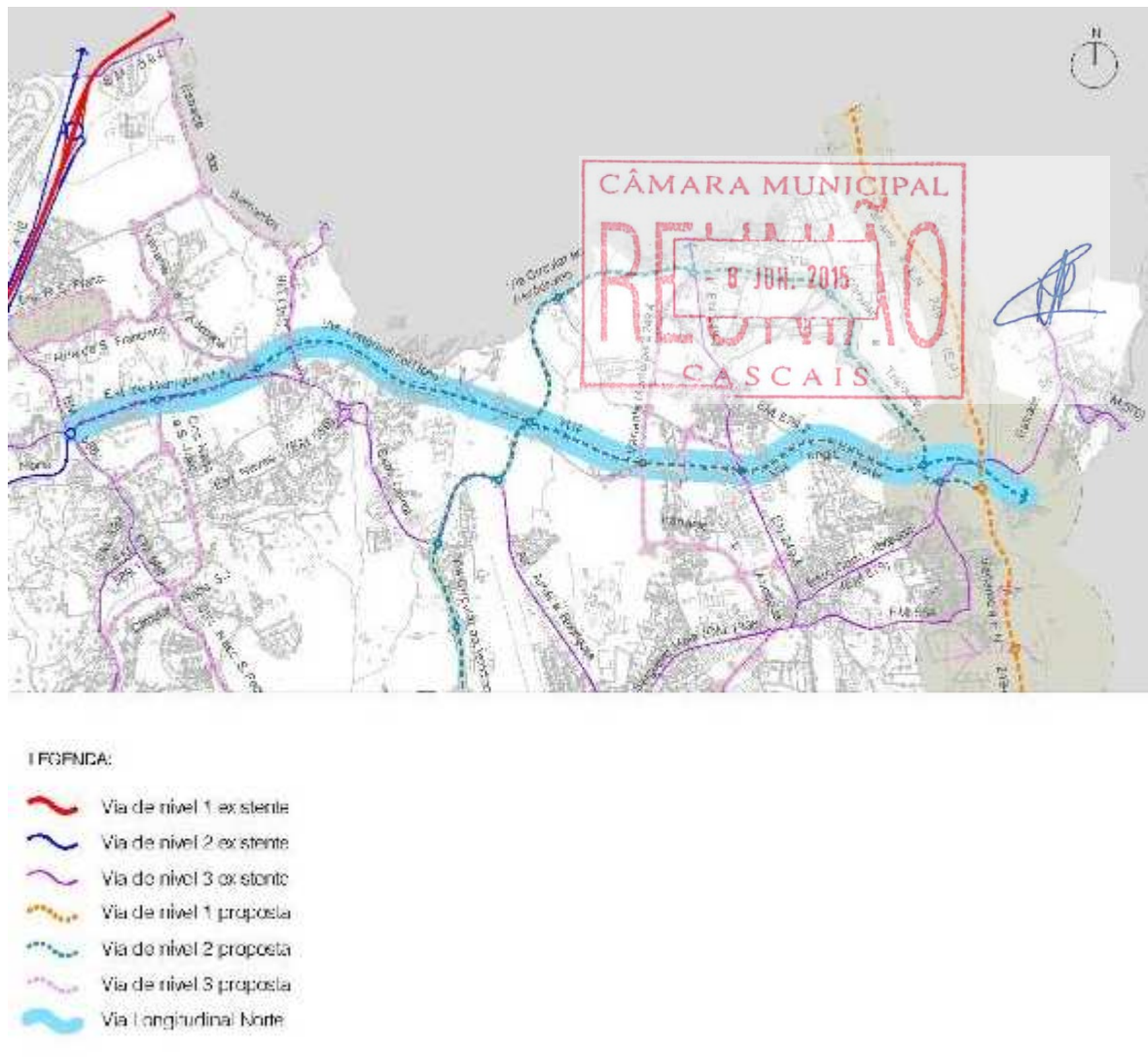


Figura 19: Via Longitudinal Norte (VLN)

O troço da VLN que falta concretizar é ainda bastante extenso e apenas a concretização de todo o projeto permitirá tirar pleno partido da melhoria de acessibilidade proporcionada, destacando-se mais uma vez o seu papel no processo de qualificação dos aglomerados de Alcoitão, Manique, Trajouce e Conceição de Abóboda.

VIA LONGITUDINAL SUL (VLS)

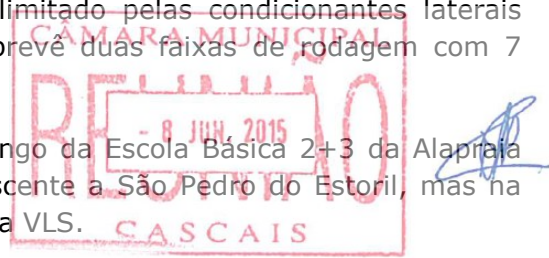
Também a Via Longitudinal Sul (VLS) está incluída no pacote de vias estruturantes para consolidar a organização reticulada do sistema de acessibilidade rodoviário.

Esta via desenvolve-se paralelamente à A5/IC15 estabelecendo a ligação entre o nó do Estoril (Sul) e a Av. da República no Concelho de Oeiras e tem como missão promover a distribuição principal entre a zona do Estoril e os aglomerados do Alto dos Gaios,

Livramento, Alto de Caparide, Bairro da Bela Vista, Moinhos do Zambujal, Bairro do Zambujeiro Quadrado e São Domingos de Rana, confluindo na rotunda da EN6-7 que define o limite da Quinta das Encostas.

O perfil transversal desta via é variável já que é limitado pelas condicionantes laterais existentes, mas o perfil tipo principal considerado prevê duas faixas de rodagem com 7 metros (2 × 2 vias com 3,5 metros).

Refira-se ainda que o troço que se desenvolve ao longo da Escola Básica 2+3 da Alapraia está classificado como fazendo parte da Circular Nascente a São Pedro do Estoril, mas na prática corresponde também a um importante troço da VLS.



Esta via traduz-se numa alternativa à utilização da Estrada Marginal (EN6) e da A5/IC15 para todos os aglomerados localizados entre estas vias, contribuindo para descongestionar as vias locais, permitindo considerar que no futuro, será possível assegurar melhores prestações para o transporte público rodoviário nas vias locais existentes.



- LEGENDA:
- Via de nível 1 existente
 - Via de nível 2 existente
 - Via de nível 3 existente
 - Via de nível 1 proposta
 - Via de nível 2 proposta
 - Via de nível 3 proposta
 - Via Longitudinal Sul

Figura 20: Via Longitudinal Sul (VLS)

CIRCULAR NASCENTE A S. JOÃO DO ESTORIL (CNSJE)

A Circular Nascente a S. João do Estoril promove a ligação entre a Estrada Marginal (EN6) e a zona de São João do Estoril até ao eixo da A16 a norte de Alcabideche.

No seu troço inicial está prevista a construção de uma nova transposição rodoviária da Linha de Cascais, a qual promoverá a ligação da Estrada Marginal à zona de S. João do Estoril, Galiza e Bairro da Liberdade, amarrando na N579 junto à Escola Secundária de S. João do Estoril. Esta nova ligação irá permitir eliminar a passagem de nível rodoviária na estação de S. João do Estoril, contribuindo assim para a melhoria da segurança rodo e ferroviária, mas também para garantir uma melhor conexão à EN6 para os bairros a norte da Linha de Cascais. A transposição rodoviária da linha férrea será concretizada no curto prazo uma vez que está enquadrada no projeto de requalificação da estação de S. João do Estoril, atualmente em curso.

O troço seguinte da CNSJE está já construído e é definido pela Av. do Lidador e Avenida Gago Coutinho, constituindo-se como uma circular exterior ao bairro da Galiza.

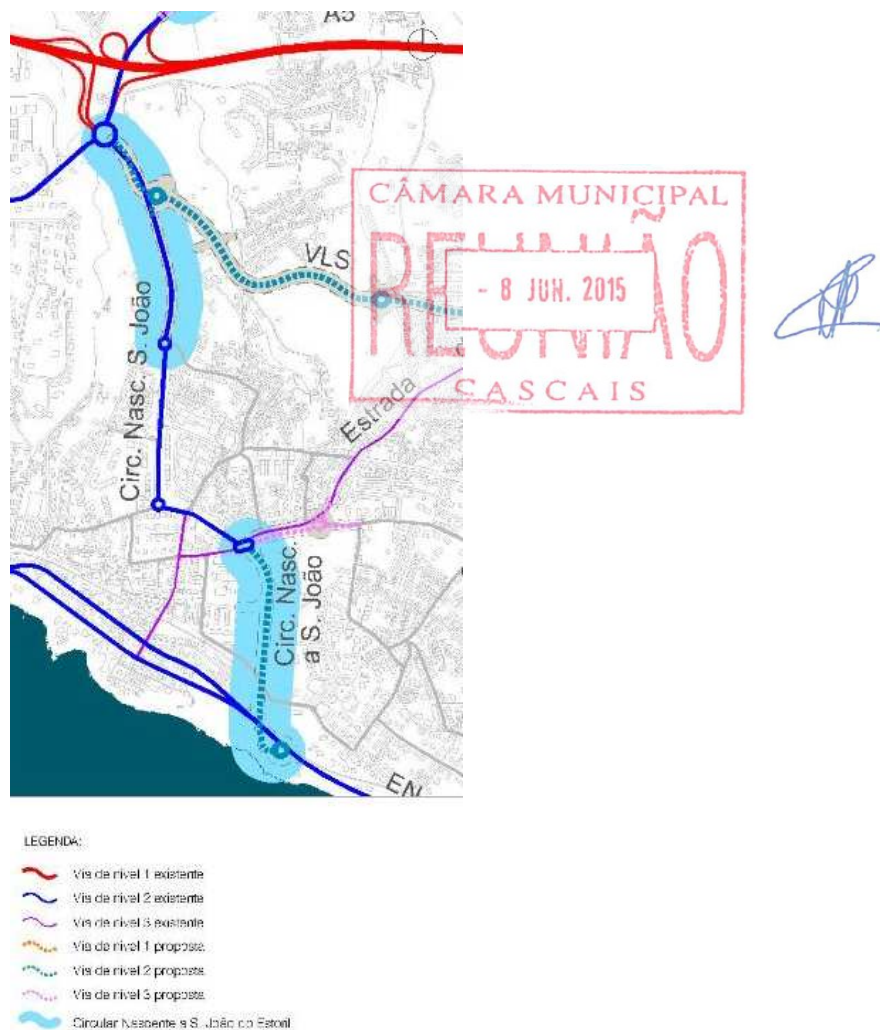


Figura 21: Circular Nascente a São João do Estoril (CNSJE)

Está por beneficiar o troço seguinte, o qual estabelece a ligação entre Galiza e a rotunda de ligação à VLS, sendo que atualmente esta ligação é garantida pela Rua do Corpo do Santo, a qual apresenta um perfil transversal que não se adequa às funções de via de distribuição principal.

CIRCULAR NASCENTE A S. PEDRO DO ESTORIL (CNSPE)

A Circular Nascente a S. Pedro do Estoril inicia o seu traçado na Rua do Murtal numa orientação sul – norte, progredindo depois ao longo do território não consolidado a Ponte dos aglomerados da Alapraia e Livramento até transpor a A5/IC15, infletindo depois junto ao bairro de Atibá na direção de Tires, num percurso que se desenvolve numa zona pouco estruturada do ponto de vista urbanístico.

Este primeiro troço da Circular Nascente de São Pedro do Estoril constitui-se como um importante reforço na estrutura rodoviária da zona de São Pedro, Alapraia e Livramento, sobretudo porque permite a conexão à Via Longitudinal Sul.

O restante percurso desenvolve-se em terrenos expectantes, levando a considerar que o interesse de construir esta via em toda a extensão será sobretudo de longo prazo.



Figura 22: Circular Nascente a São Pedro do Estoril (CNSPE)

VIA ORIENTAL DE CASCAIS (VOC)

Na Figura 23 apresenta-se o traçado da Via Oriental de Cascais (VOC). Esta via desenvolve-se entre o Bairro de São Miguel das Encostas, a sul da A5 e o Bairro do Pinhal (a norte), fazendo a transposição da Autoestrada de Cascais imediatamente a Nascente do Nó de Carcavelos e tem como objetivo promover a ligação entre a EN6-7 e a futura variante da EN249-4.

Uma parte do corredor a norte da VOC está já construído, constituindo-se como a “coluna vertebral” do novo Bairro do Pinhal do Arneiro a partir da Rotunda de Polima, terminando atualmente num impasse, que apenas terá ligação ao troço final quando estiver construída a variante à EN249-4.

A componente sul da VOC, isto é, o troço que liga o Bairro de São Miguel das Encostas ao Bairro do Pinhal está enquadrado no âmbito do Plano de Pormenor do Espaço de Estabelecimento Terciário do Arneiro, e como tal, é de admitir que venha a ser construído no médio prazo, já que é uma via estruturante para este empreendimento.



LEGENDA:

-  Via de nível 1 existente
-  Via de nível 2 existente
-  Via de nível 3 existente
-  Via de nível 1 proposta
-  Via de nível 2 proposta
-  Via de nível 3 proposta
-  Via Oriental de Cascais

Figura 23: Via Oriental de Cascais (VOC)

NÓ DA BRISA

O nó da Brisa é constituído a norte pelo nó de ligação entre a EN249-4, a VOC e a A5 e a sul pelo nó de ligação da Estrada da Rebelva (EN249-4) à A5. Este nó desempenha funções de distribuidora principal, assegurando o acesso à rede de nível 1.

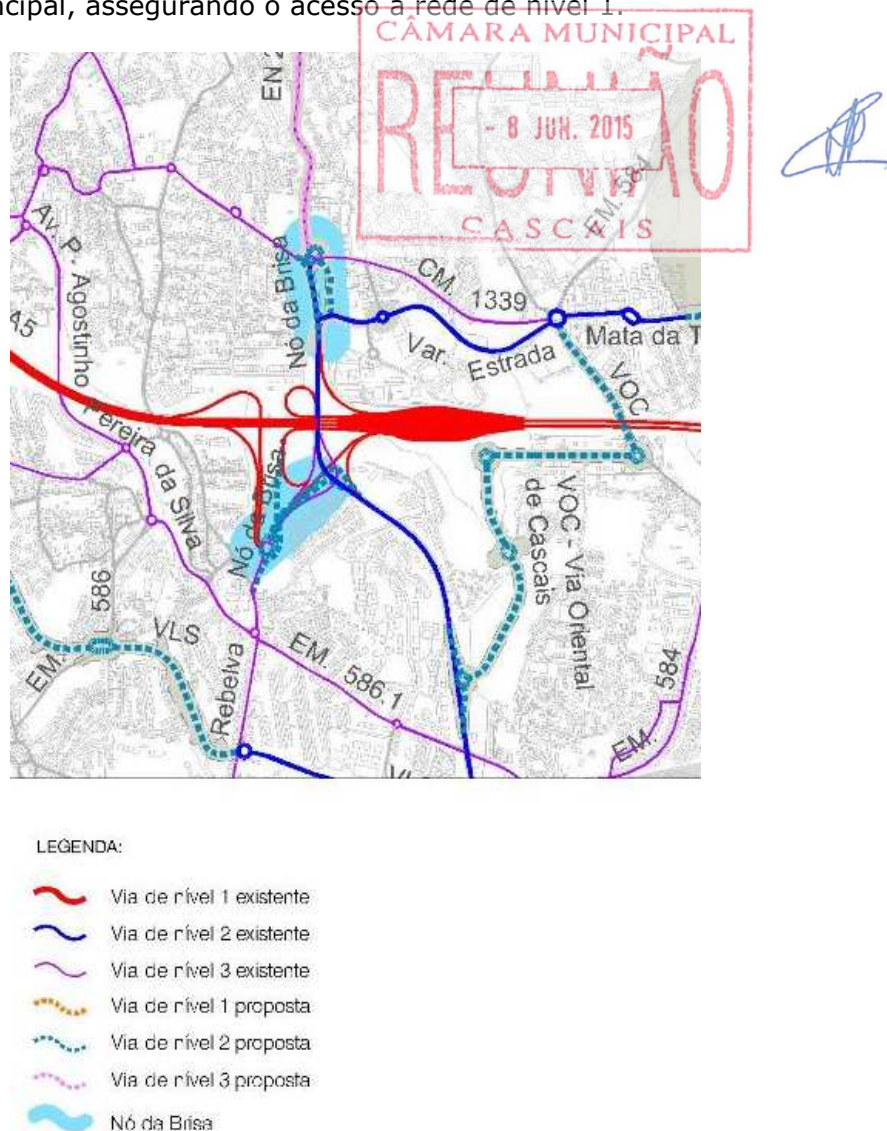


Figura 24: Nó da Brisa

VIA CIRCULAR A TRAJOUCE (VCT)

A Câmara Municipal de Cascais prevê a construção desta via, localizada a norte-noroeste de Trajouce, a qual fecha a malha rodoviária envolvente, estabelecendo uma ligação entre a VLN, a Variante à EN249-4 e um futuro nó de ligação com a EN 249-4 e a futura Via Circular Poente ao Aeródromo.

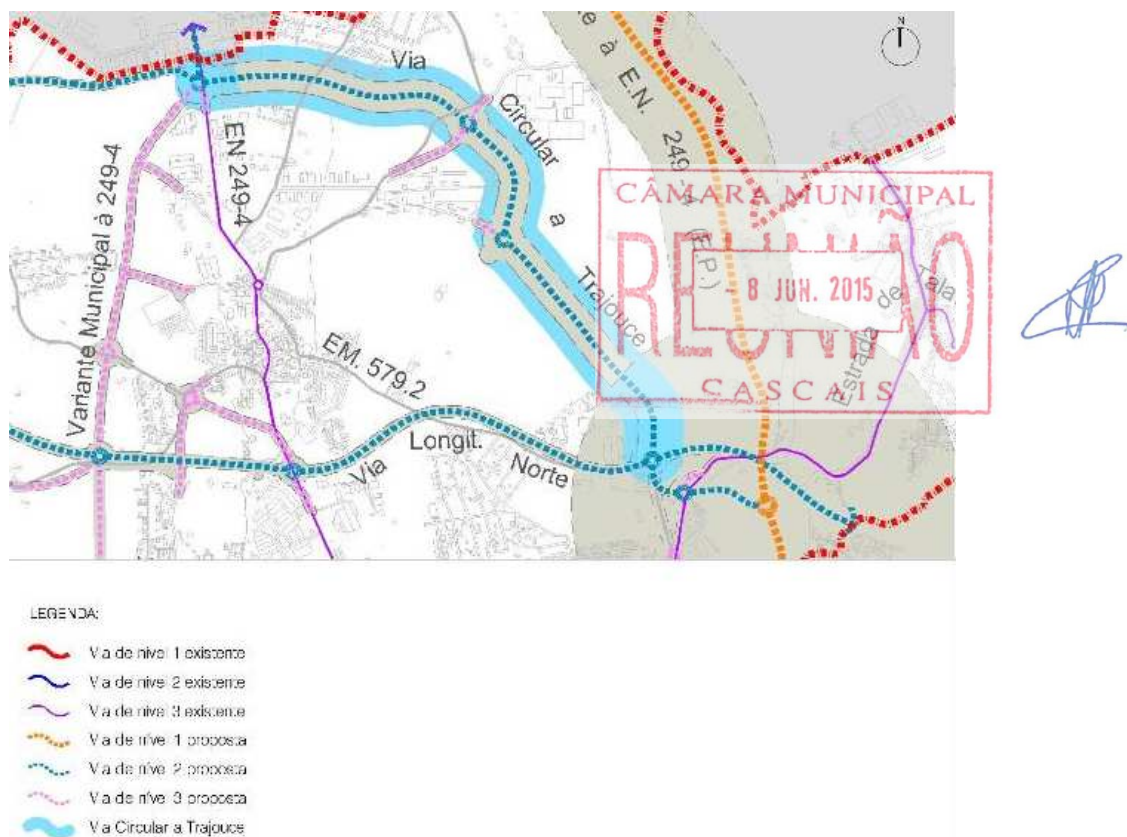


Figura 25: Via Circular a Trajouce (VCT)

Esta via configura uma circular externa permitindo acomodar fluxos adicionais relacionados com a consolidação da ocupação industrial / armazenagem nesta zona do concelho, permitindo ainda melhorar consideravelmente a acessibilidade de meios de transporte pesado às instalações do Ecoparque de Trajouce, sem o incómodo e perturbador atravessamento pelo interior de Trajouce.

VIA CIRCULAR AO AERÓDROMO

A Figura 26 apresenta a Via Circular ao Aeródromo (Municipal de Cascais). Esta via tem uma orientação norte-sul e estabelece a amarração à A5/IC15 em Caparide (num novo nó), contornando o limite do Aeródromo de Tires (a nascente do Carrascal) até ao novo nó de ligação com a EN249-4 e a futura VCT, perto de Cabra Figa.

A importância desta ligação à A5 ultrapassa em muito o conceito rodoviário concelhio, revelando-se na necessidade de valorizar/rentabilizar uma infraestrutura existente, o "Aeródromo de Tires", num âmbito estratégico supra municipal, garantido no futuro a interligação da mobilidade Aérea com a Terrestre (rodoviária), ligando de uma forma rápida, complementar e coerente Cascais – Cascais e Cascais a Lisboa via A5, para além de, por articulação com o modo aéreo (Aeródromo de Tires e Aeroporto de Lisboa), garantir a ligação rápida Cascais-Europa.

A dimensão da proposta é estratégica para a Área Metropolitana de Lisboa e como tal de nível supraconcelhio e terá que envolver todas as entidades públicas e privadas interessadas, quer do governo central quer dos concessionários, para a sua implementação, com base no respeito e salvaguardando os interesses envolvidos.

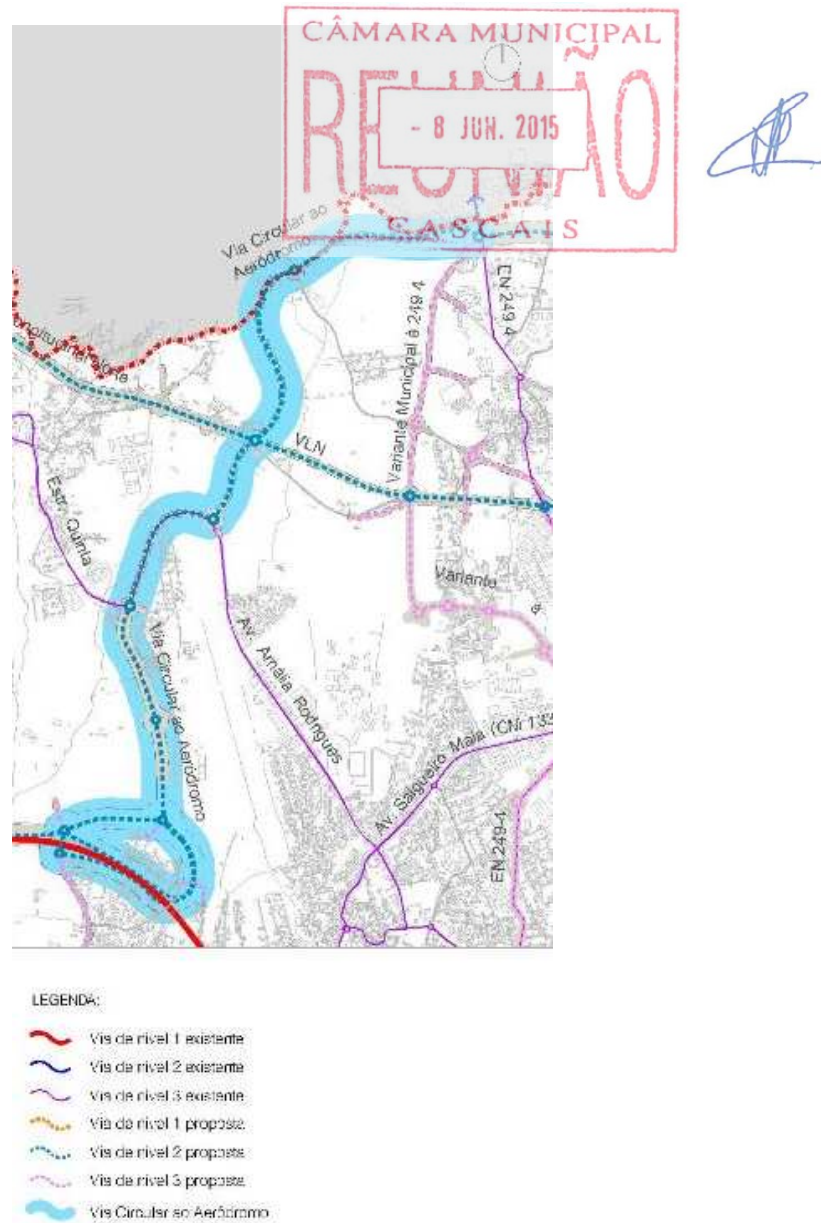


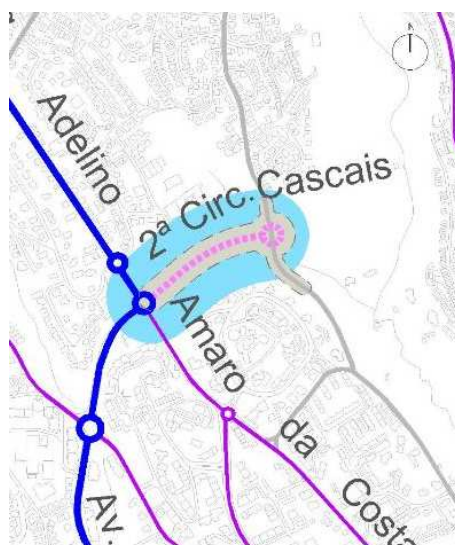
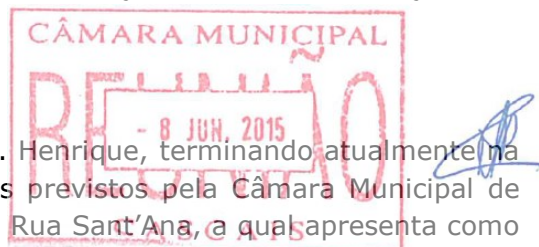
Figura 26: Via Circular ao Aeródromo

6.2.5.3 Rede de nível 3

No que respeita à rede de Nível 3, propõe-se o seu reforço com a concretização das seguintes vias:

SEGUNDA CIRCULAR A CASCAIS

A Segunda Circular é definida pela Avenida Infante D. Henrique, terminando atualmente na Av. Eng.º Adelino Amaro da Costa. Entre os projetos previstos pela Câmara Municipal de Cascais inclui-se o prolongamento desta circular até à Rua Sant'Ana, a qual apresenta como principal vantagem a melhoria da acessibilidade ao bairro com o mesmo nome. Está ainda prevista a construção de um segundo troço da Segunda Circular a Cascais, mas este está localizado a norte do Bairro Marechal Carmona, permitindo apenas a melhoria da acessibilidade local entre a N9 e Rua de Alvide.



LEGENDA:

-  Via de nível 1 existente
-  Via de nível 2 existente
-  Via de nível 3 existente
-  Via de nível 1 proposta
-  Via de nível 2 proposta
-  Via de nível 3 proposta
-  2ª Circular de Cascais

Figura 27: Segunda Circular a Cascais

CIRCULAR NASCENTE A S. JOÃO DO ESTORIL (CNSJE)

A Circular Nascente a S. João do Estoril promove a ligação entre a Estrada Marginal (EN6) e a zona de S. João do Estoril até ao eixo da A16/IC30 a norte de Alcabideche.

O troço da CNSJE, após transpor a A5, progride de modo a estabelecer uma circular exterior a Nascente ao bairro da Matinha, infletindo depois até ao Alto de Bicesse, definindo uma circular exterior a Bicesse, o que permite considerar a requalificação urbana deste centro urbano, nomeadamente com a proibição da circulação de pesados no centro e a melhoria dos percursos pedonais.

A partir daí, a CNSJE está já construída, desenvolvendo-se ao longo do eixo da M588 até chegar à rotunda na Estrada de Manique e depois amarrar na A16/IC30 através do corredor industrial da Rua das Fiskas/M588.

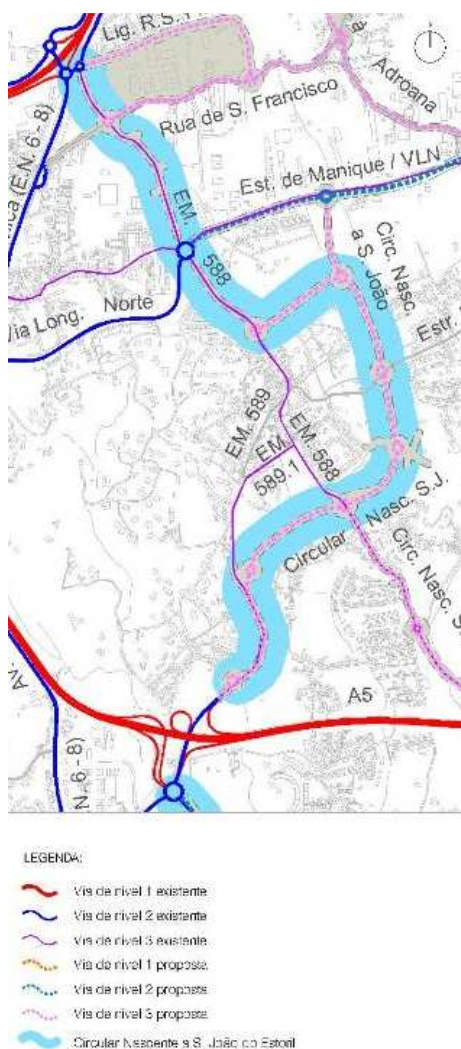
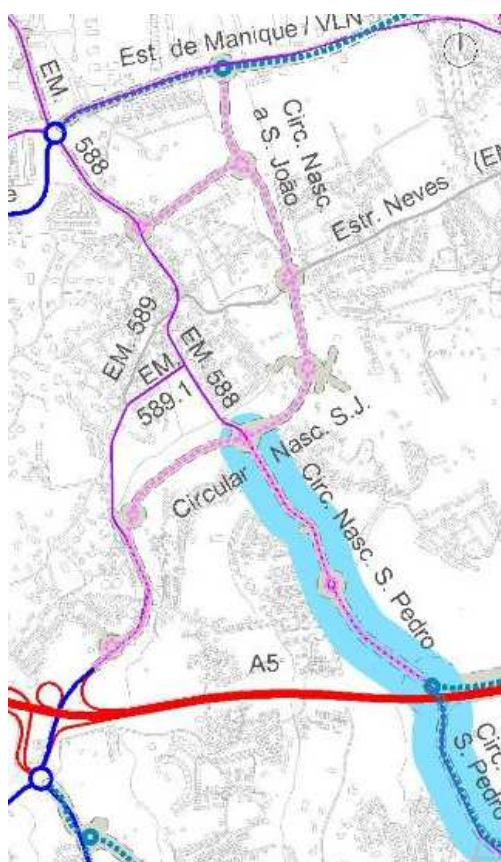
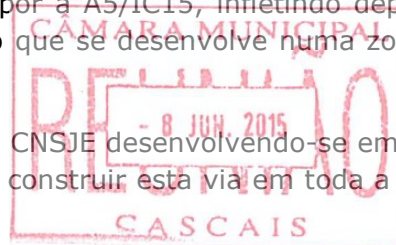


Figura 28: Circular Nascente a São João do Estoril (CNSJE)

CIRCULAR NASCENTE A S. PEDRO DO ESTORIL (CNSPE)

A Circular Nascente a S. Pedro do Estoril inicia o seu traçado na Rua do Murtal numa orientação sul – norte, progredindo depois ao longo do território não consolidado a Poente dos aglomerados da Alapraia e Livramento até transpor a A5/IC15, infletindo depois junto ao bairro de Atibá na direção de Tires, num percurso que se desenvolve numa zona pouco estruturada do ponto de vista urbanístico.

O troço da CNSPE, após transpor a A5, progride até a CNSJE desenvolvendo-se em terrenos expectantes, levando a considerar que o interesse de construir esta via em toda a extensão será sobretudo de longo prazo










- LEGENDA:
-  Via de nível 1 existente
 -  Via de nível 2 existente
 -  Via de nível 3 existente
 -  Via de nível 1 proposta
 -  Via de nível 2 proposta
 -  Via de nível 3 proposta
 -  Circular Nascente a S. Pedro do Estoril

Figura 29: Circular Nascente a São Pedro do Estoril (CNSPE)

VIA SALOIA

A Via Saloia tem como objetivo estabelecer a ligação entre o final da A5/IC15 à rotunda da Areia, podendo vir a constituir-se como uma circular a norte a Birre, sobretudo para as ligações à Quinta da Bicuda.

Esta via corresponde ao prolongamento natural da A5/IC15, ao mesmo tempo que permite aliviar a EN9-1 nos acessos ao centro de Cascais.

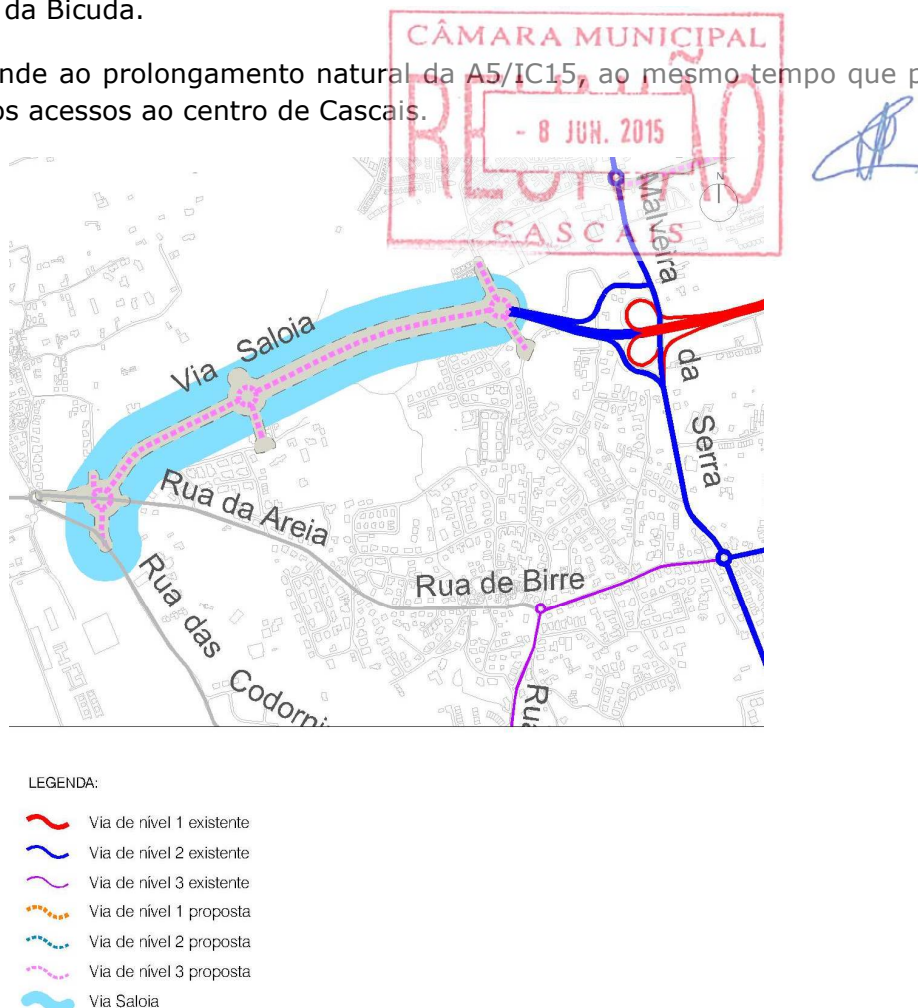


Figura 30: Via Saloia

LIGAÇÃO DA AMOREIRA À VLN

A ligação rodoviária da Amoreira à VLN tem como objetivo ligar a zona de Alcabideche à Rua de São Vicente na Amoreira, podendo vir a constituir-se como uma via de distribuição secundária entre os aglomerados a norte e a sul da A5/IC15, estabelecendo uma ligação alternativa entre Alcabideche e o Estoril.

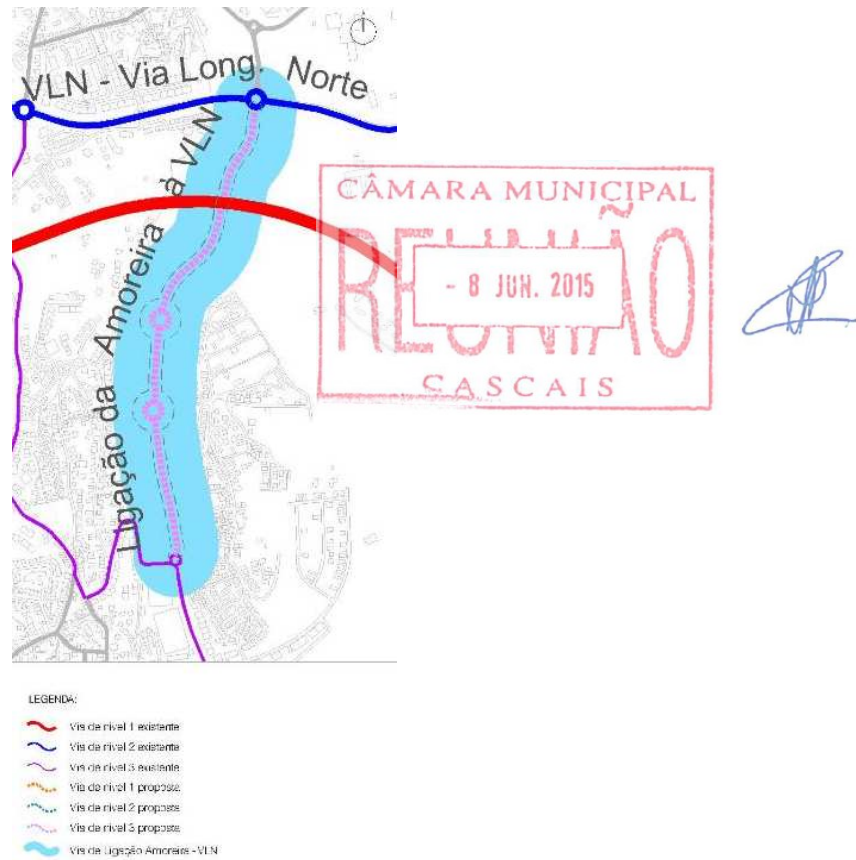
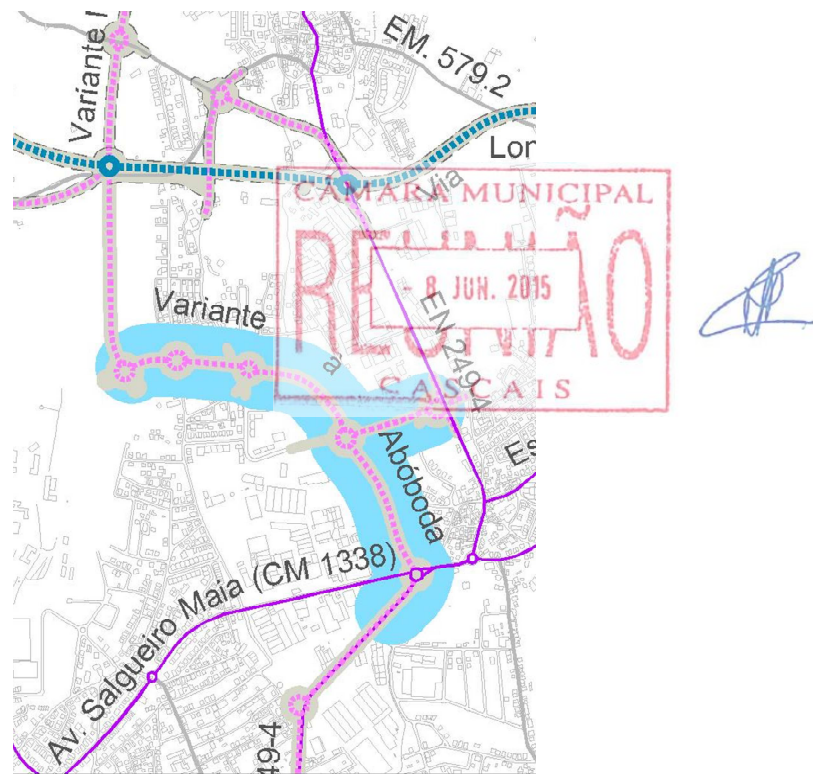


Figura 31: Ligação da Amoreira à VLN

VARIANTE À ABÓBODA

A Abóboda é outro dos aglomerados que, ao ser servido pela EN249-4, vê a sua acessibilidade rodoviária comprometida devido à forte dependência deste corredor estruturante e à necessidade de acomodar importantes fluxos (nomeadamente de veículos pesados).

Num contexto em que se pretende apostar na estruturação e hierarquização das redes rodoviárias, a construção da Variante à Abóboda apresenta-se como um projeto bastante interessante, sobretudo se enquadrado na construção da variante municipal à EN294-4.



LEGENDA:

-  Via de nível 1 existente
-  Via de nível 2 existente
-  Via de nível 3 existente
-  Via de nível 1 proposta
-  Via de nível 2 proposta
-  Via de nível 3 proposta
-  Variante à Abóboda

Figura 32: Variante à Abóboda

VARIANTE À ADROANA E ESTRADA DOS BERNARDOS

A Variante à Adroana e a Estrada dos Bernardos possibilita uma nova ligação ao Bairro da Cruz Vermelha junto às traseiras do terminal da *Scotturb*.

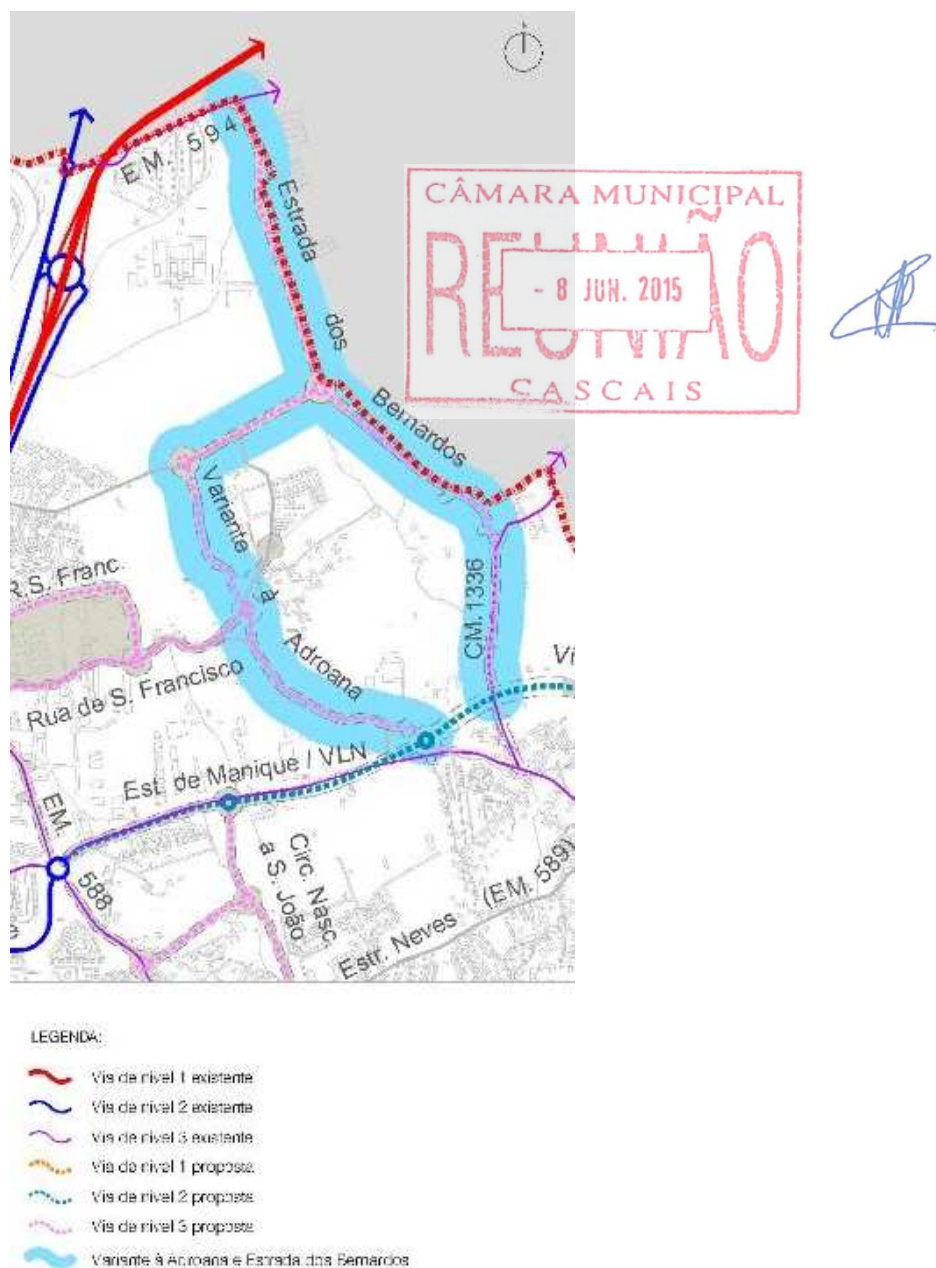


Figura 33: Variante à Adroana e Estrada dos Bernardos

VARIANTE SUL A MURCHES (VIA DE S. GABRIEL), VARIANTE NORTE A MURCHES e VIA DAS PATINHAS

A Via de S. Gabriel e a Variante norte a Murches resulta do projeto de uma circular a Murches que teve como principal objetivo acomodar os fluxos rodoviários de orientação norte-sul que atualmente atravessam este aglomerado, utilizando o eixo Rua Humberto Delgado – Rua Júlio Dinis, constituindo ao mesmo tempo uma Circular Exterior que definiria o perímetro urbano de Murches. Após discussão sobre o tema, abandonou-se o troço que

constituía a circular a Murches, pelo impacte que iria produzir no vale da Ribeira das Vinhas e pelo valor considerável que iria custar ao erário público, sem que trouxesse um benefício acrescido, comparável.

Assim, do projeto inicial consideram-se apenas o troço que liga a rotunda existente na Estrada da Malveira da Serra, junto à bomba de gasolina da "Repsol", à via das Patinhas, e o troço final, a norte de Murches, que liga a Rua Júlio Dinis à estrada da Malveira da Serra, passando por um nó com a Rua Bartolomeu Dias.

A Via das Patinhas liga o centro de Murches (Rua Humberto Delgado) à Rua dos Depósitos de Água e a Alvide, numa ligação que se constitui como uma alternativa à utilização da Estrada da Malveira.



Figura 34: Variante Sul a Murches (Via de São Gabriel), Variante Norte a Murches e Via das Patinhas

VARIANTE MUNICIPAL À EN 249-4

Esta via faz a ligação da Via Longitudinal Norte à Via Circular a Trajouce, tendo por objetivo criar uma alternativa à atual EN 249-4, e promover uma melhoria significativa no tráfego de veículos pesados.

Esta via, já existente, irá sofrer um beneficiamento e reperfilamento, ficando com perfil de dois por um.

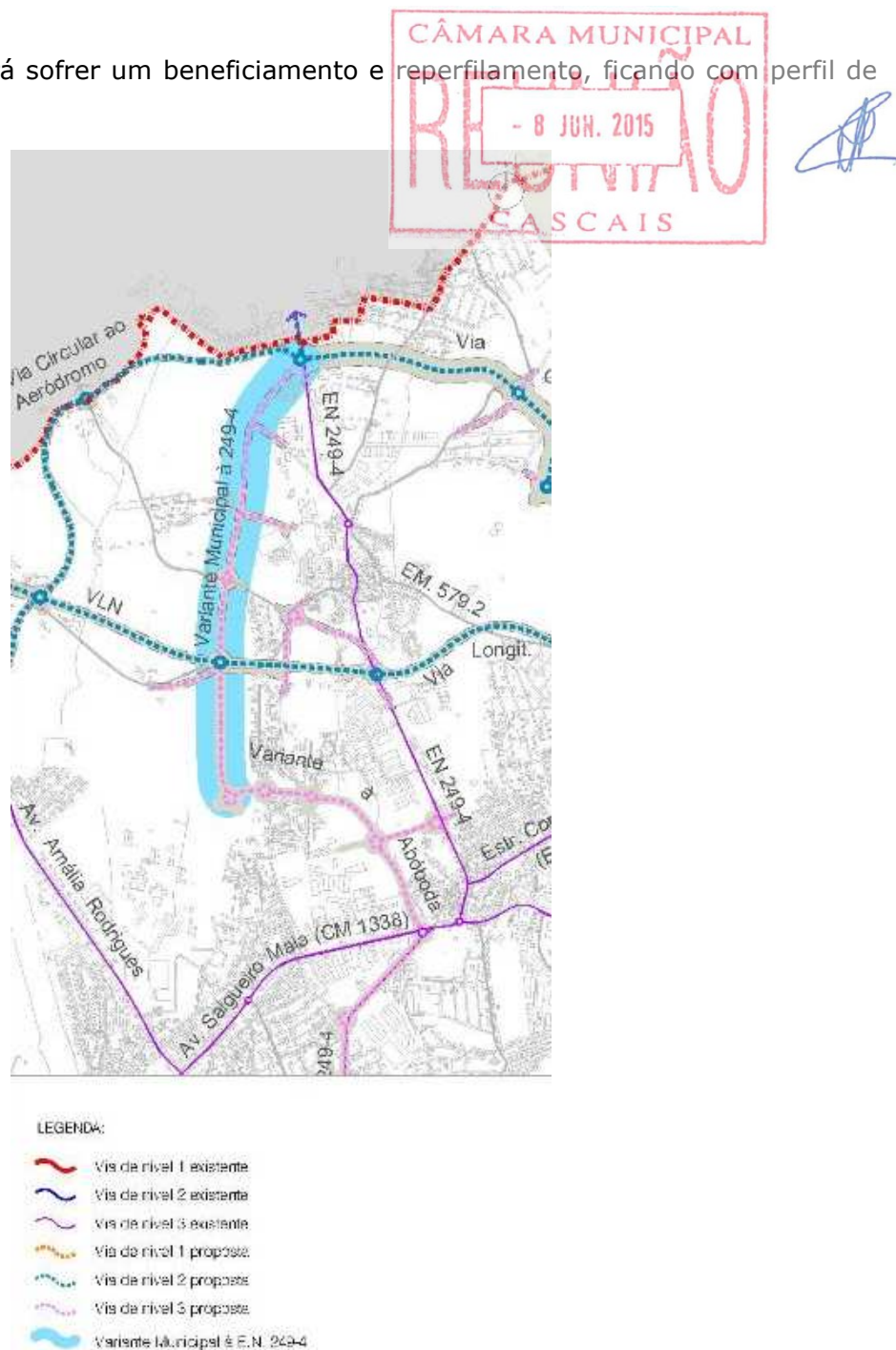


Figura 35: Variante Municipal à EN 249-4

PASSAGEM INFERIOR DA MARIANAS

Esta passagem desnivelada sob a linha férrea tem por objetivo ligar a Rebelva (desde o antigo Bairro das Marianas) até Carcavelos (junto ao Hotel Riviera e Clube de Ténis de Carcavelos). Esta passagem terá um perfil dois por dois, com uma faixa reservada aos transportes públicos.

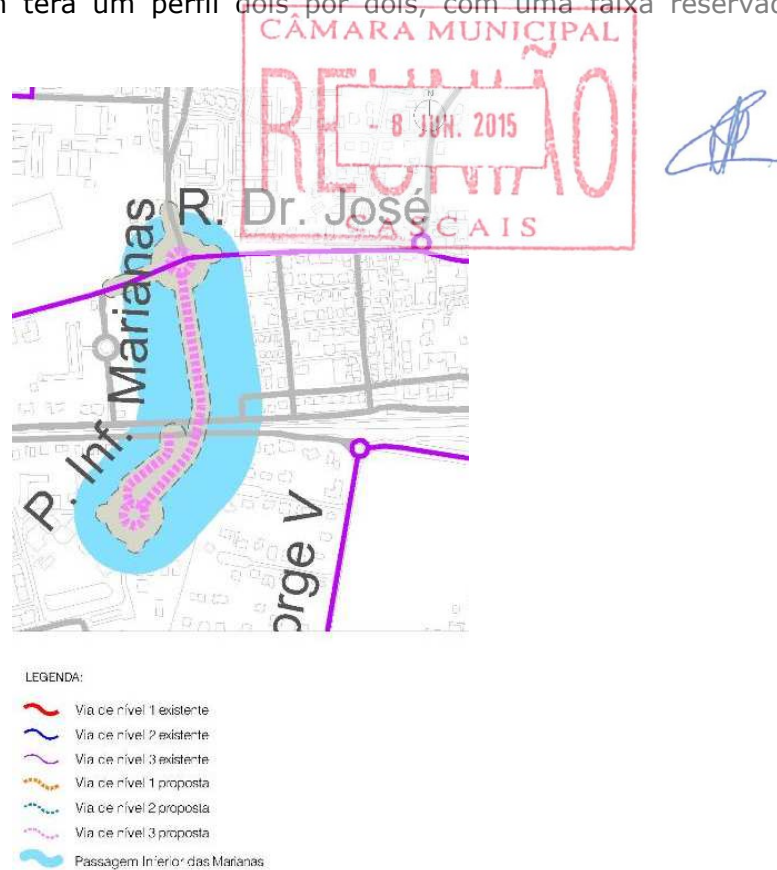
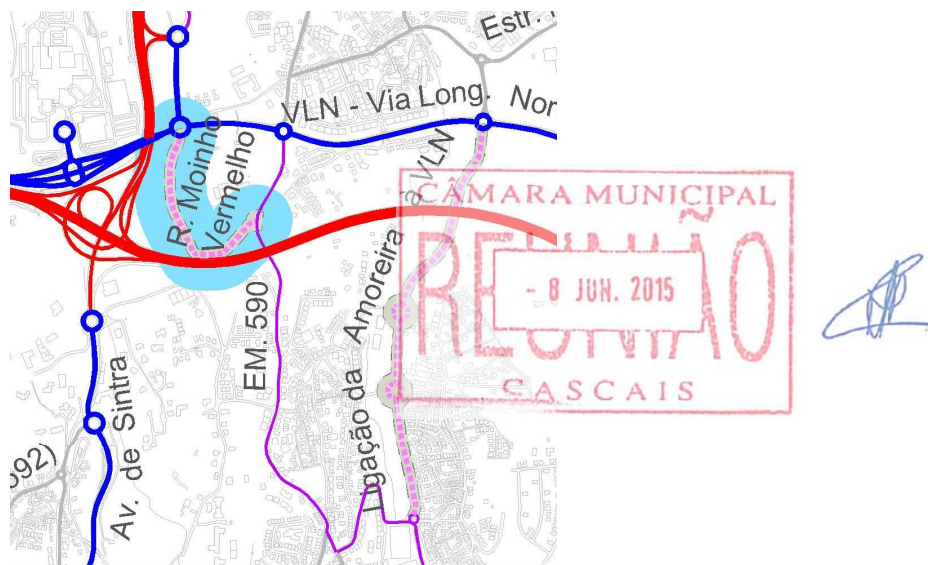


Figura 36: Passagem Inferior da Marianas

RUA DO MOINHO VERMELHO

Esta via faz a ligação entre a Rotunda das Palmeiras e a Estrada Municipal EM 590 e tem por objetivo melhorar a circulação externa e o acesso ao interior desta zona industrial.

O perfil transversal a adotar nesta via será de uma faixa de rodagem para cada lado com estacionamento.



LEGENDA:

- Via de nível 1 existente
- Via de nível 2 existente
- Via de nível 3 existente
- - - Via de nível 1 proposta
- - - Via de nível 2 proposta
- - - Via de nível 3 proposta
- Rua do Moinho Vermelho

Figura 37: Rua do Moinho Vermelho

LIGAÇÃO DA VLS À A5

Esta via tem por objetivo fazer a ligação da Via Longitudinal Sul (VLS) ao futuro acesso à A5 junto à Via Circular ao Aeródromo. A sua construção pretende reduzir os volumes de tráfego nas vias de acesso e de atravessamento na zona de Caparide.

O perfil transversal a adotar nesta via será de dois por dois, com uma faixa reservada aos transportes públicos.

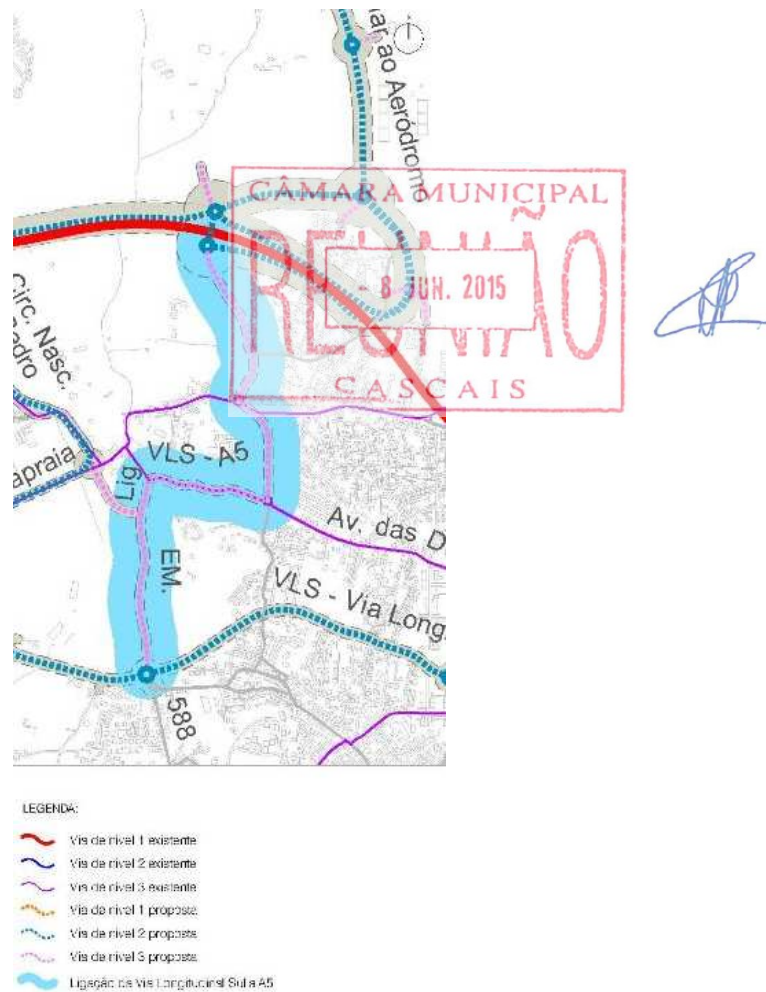


Figura 38: Ligação da VLS à A5

VARIANTE DA CHARNECA

Esta via tem por objetivo promover uma alternativa na circulação e promover o remate da malha urbana a norte da Charneca.

O perfil transversal a adotar é de uma faixa de rodagem para cada lado com possibilidade de estacionamento lateral.

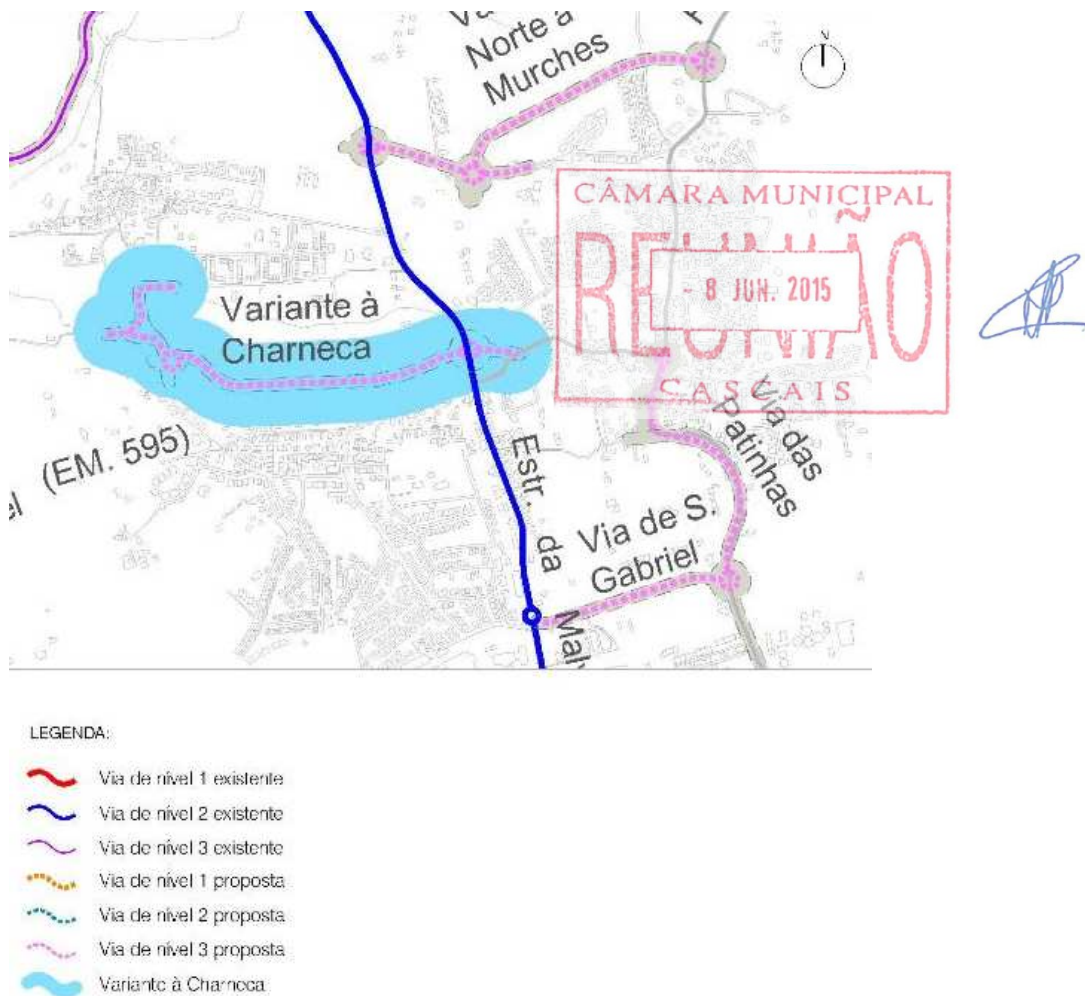
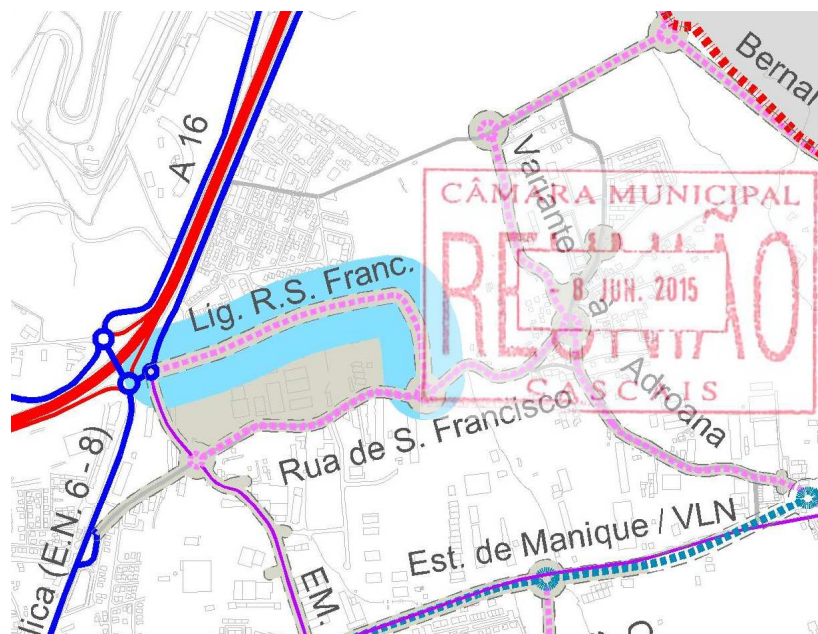


Figura 39: Variante da Charneca

LIGAÇÃO DA RUA DE S. FRANCISCO À EN6-8

Esta via tem por objetivo melhorar a circulação na zona da Adroana.

O perfil transversal a adotar está dividido em dois troços distintos, sendo que um será de dois por dois, com uma faixa reservada aos transportes públicos e o outro de uma faixa de rodagem para cada lado com possibilidade de estacionamento lateral.



LEGENDA:








-  Via de nível 1 existente
-  Via de nível 2 existente
-  Via de nível 3 existente
-  Via de nível 1 proposta
-  Via de nível 2 proposta
-  Via de nível 3 proposta
-  Ligação da Rua de S. Francisco à EN 6-8

Figura 40: Ligação da Rua de São Francisco à E.N. 6-8

6.2.6 Beneficiação de vias

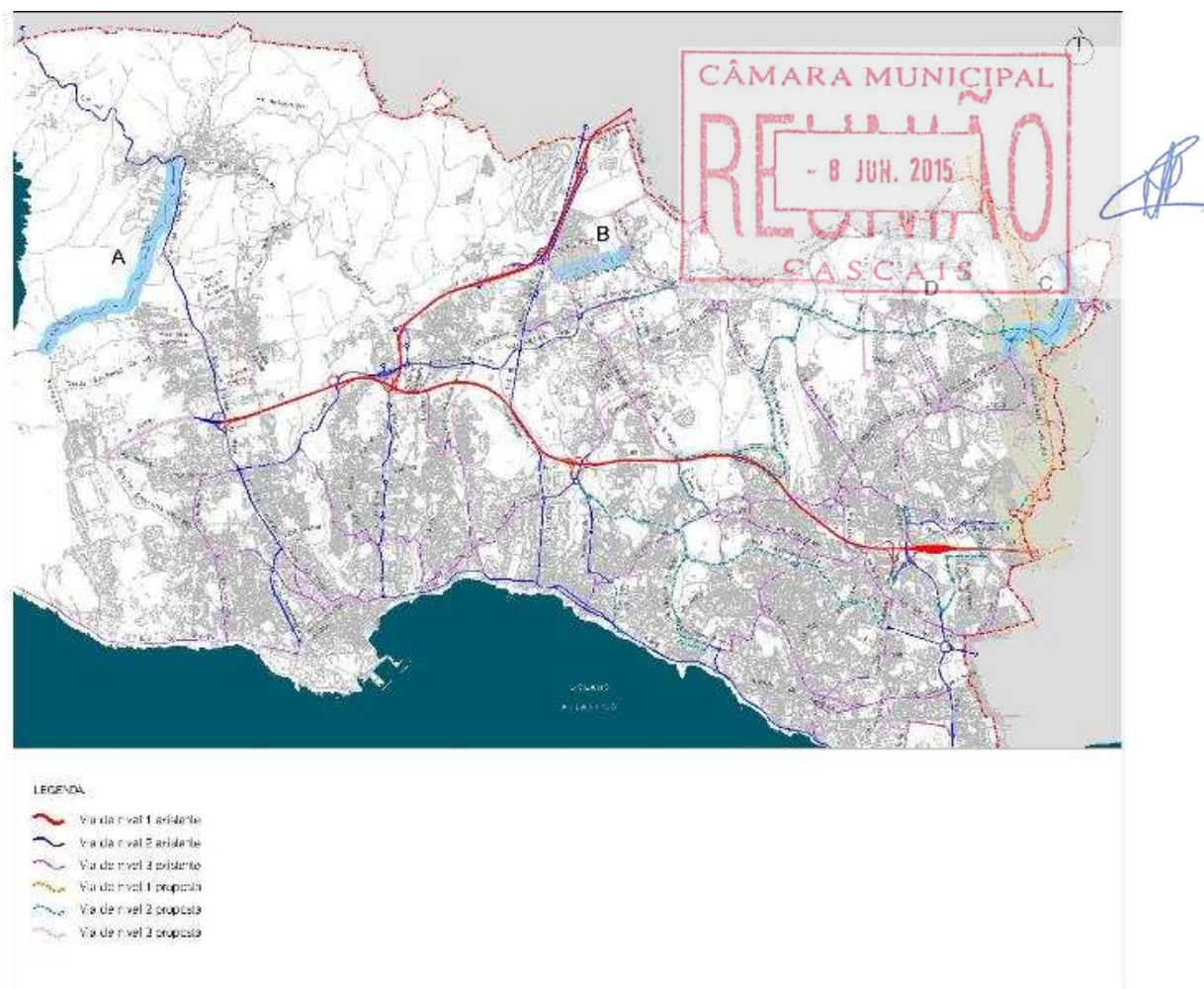


Figura 41: Beneficiação de vias

São vários os projetos de beneficiação de vias que estão a ser pensados pela CMC sendo de destacar a beneficiação da:

- Estrada do Guincho entre o Guincho e a Malveira da Serra (A);
- Rua de S. Francisco na zona industrial da Adroana (B);
- Melhoria das ligações rodoviárias a Talaíde (C).
- EN 249-4 (D)

Com esta rede será possível “canalizar” os principais fluxos de tráfego para a rede rodoviária “adequada” em termos de objetivos da viagem, o que significa que podem ser utilizadas as vias de Nível 1 para as viagens interconcelhias ou de maior distância e as redes de Nível 2 e 3 para as viagens de média distância. Este encaminhamento do tráfego

rodoviário permite também qualificar a rede local para uma maior utilização por parte dos Transportes Coletivos e dos modos suaves.

6.2.7 Garantir que a hierarquia da rede é compreendida

Para que a escolha de caminhos tenha em consideração a hierarquia da rede rodoviária proposta, é fundamental garantir que esta é compreendida pelos seus utilizadores (mesmo os não habituais). Para tal será necessário garantir:

- A adequação das características físicas das vias à sua importância funcional, nomeadamente nas novas vias que venham a ser construídas, mas também na rede existente que deixa de assegurar as funções que atualmente desempenha;
- Um sistema de sinalização e sinalética eficaz que permita compreender as relações de hierarquia das vias, mas também organizar os percursos para os principais aglomerados e pontos notáveis do concelho.

A adequação das características físicas das novas vias é assegurada pela proposta de perfil transversal considerado para essas vias, mas deve também ser confirmada ao nível dos perfis transversais das vias existentes, nomeadamente daquelas que devido à existência de vias alternativas podem passar a ter características mais urbanas e, por conseguinte, menos rodoviárias.

Entre estas destacam-se as vias internas ao centro de Alcabideche, Trajouce, Abóboda, Manique, Alcoitão e Bicesse, nas quais se deve proceder ao reperfilamento, de modo a garantir que são entendidas efetivamente como vias de distribuição e acesso local.

Com a proposta desenvolvida procura-se suprimir estas situações de incoerência de rede e otimizar o sistema rodoviário.

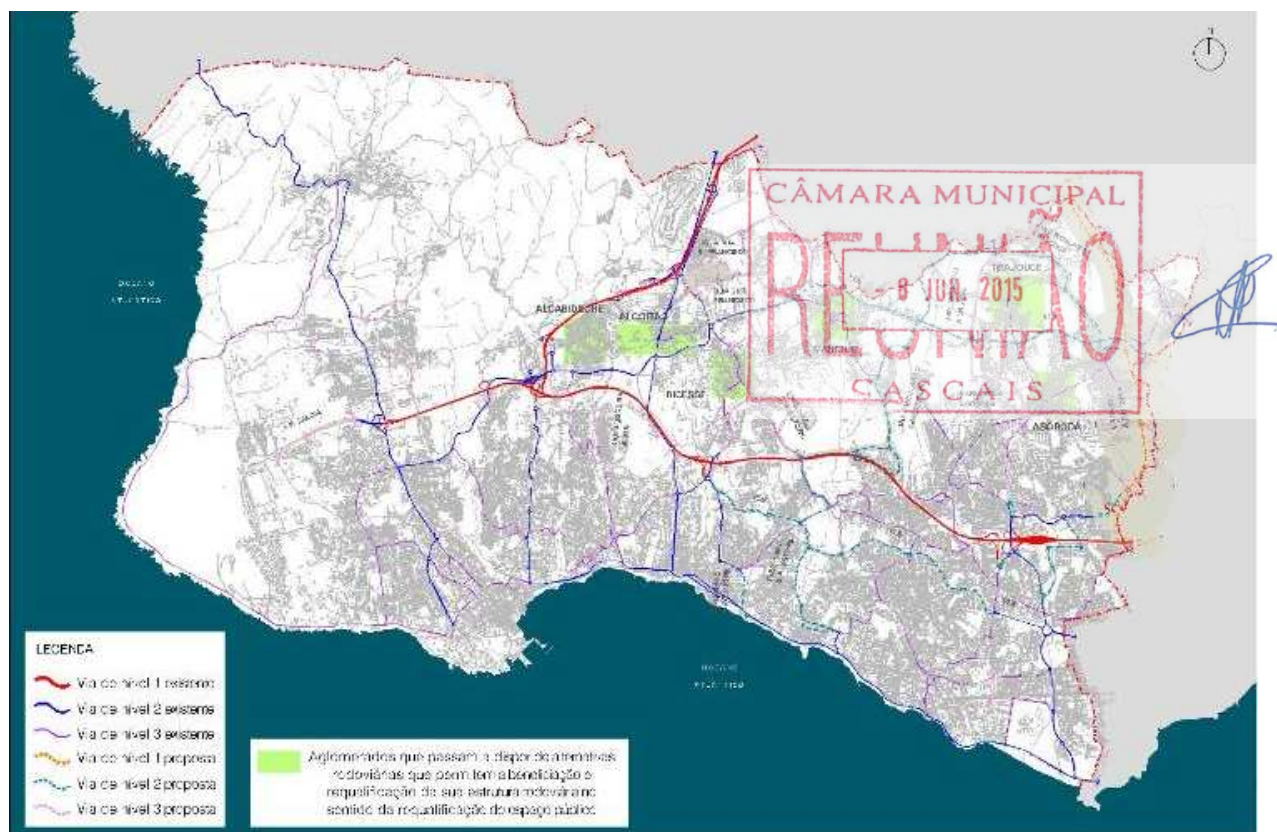


Figura 42: Aglomerados onde deve ser reforçado o carácter urbano/local das vias

Também o sistema de sinalização e sinalética do concelho deverá ser progressivamente consolidado de modo a tornar clara a hierarquização das vias, devendo ser tidas em consideração as seguintes dimensões:

- O sistema orientador (de orientação espacial e posicionamento no concelho), reforçando:
 - sinalização direcional – principais acessos rodoviários do concelho, principais infraestruturas rodoviárias (redes de Nível 1 e 2), de transporte público e identificação dos principais aglomerados do concelho;
 - ligação direcional entre os principais aglomerados e as áreas de cariz mais local, sinalizando-se progressivamente a ligação entre zonas/parques de estacionamento, equipamentos e atrativos turísticos;
- Do sistema informativo (sinalização de maior proximidade):
 - sinalização turística;
 - sinalização de atividades económicas e empresariais, tendo-se sempre em conta a hierarquia da rede rodoviária preconizada;
 - sinalização da oferta de estacionamento.

PROMOVER A MINIMIZAÇÃO DOS IMPACTES ASSOCIADOS AO TRÁFEGO DE PESADOS

As acessibilidades rodoviárias dos polos industriais do concelho à rede rodoviária superior são asseguradas sobretudo pela EN249-4 e Estrada de Manique, vias estas que não apresentam as características adequadas para os fluxos de veículos pesados que sobre elas impendem, sobretudo porque atravessam os aglomerados de Abóboda, Manique, Trajouce e Alcoitão.

Neste domínio será fundamental a construção da Variante à Abóboda, da Via Circular a Trajouce, da Variante à EN249-4 e da VLN, as quais permitirão a qualificação urbana e ambiental dos aglomerados urbanos existentes, assim como aumentar a eficiência económica das unidades empresariais que motivam as deslocações dos veículos pesados.

A par da construção destas vias, sugere-se a introdução de sinalização nos principais aglomerados urbanos com proibição à circulação de pesados de mercadorias, em algumas zonas e períodos do dia, nomeadamente na Abóboda, Alcabideche e Alcoitão e em Manique e Trajouce.

Nesse sentido é necessário estruturar a rede de modo a:

- consolidar a hierarquia da rede rodoviária, de modo a garantir que a distribuição de mercadorias ocorre de modo eficiente e sem perdas de tempo e utilizando as vias adequadas para tal;
- evitar o atravessamento dos aglomerados urbanos por parte dos veículos pesados, o que passa pela aposta na construção de variantes e vias circulares.

DESENVOLVIMENTO PREVISTO E O SEU RESPETIVO FASEAMENTO

Este reforço significativo da rede rodoviária não deve ser entendido como uma aposta na promoção do transporte individual, mas sim como a resposta à necessidade de promover uma maior estruturação urbana e dos fluxos de mobilidade.

Com cerca de mil quilómetros, a extensão da rede rodoviária do Concelho de Cascais tem associados desafios significativos (e consumos significativos de recursos) no que respeita à sua manutenção nos próximos anos.

Com efeito, a ocupação de vastas áreas do concelho com "bairros" de reduzida densidade construtiva, e muito dispersos no território, aumenta substancialmente os custos de manutenção da rede rodoviária face a uma solução em que tivesse sido assegurada uma maior densificação da ocupação urbana.

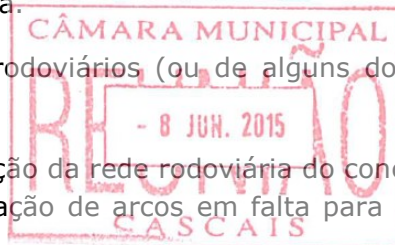
Nesse sentido recomenda-se que os futuros projetos de ocupação urbana tenham em consideração esta questão, e nos casos em que tal for possível, fomentem o reparcelamento dos tecidos urbanos das AUGI (Áreas Urbanas de Génese Ilegal) no sentido de reduzir a superfície pavimentada, em favor de uma estrutura urbana mais compacta, com maior densidade construtiva e diversidade de usos do solo.

Nesse sentido os projetos privilegiados são aqueles que:

- aumentam a conectividade da rede atual;
- criam alternativas de passagem nos centros urbanos;
- servem as zonas de maior densidade urbana.

Pelo que a consideração de cada um dos projetos rodoviários (ou de alguns dos troços) prendeu-se com os seguintes critérios de seleção:

- A importância da nova via para a estruturação da rede rodoviária do concelho;
- O fecho de *missing links*, isto é, a colmatagem de arcos em falta para a correta estruturação da rede;
- A relevância da nova via na captação de tráfego de atravessamento que atualmente utiliza a rede de distribuição e de acesso local;
- A seleção das vias mais importantes para o desenvolvimento do concelho de modo a respeitar a política de contenção da expansão da rede rodoviária local do município de Cascais;
- A importância da nova via para o conceito hierárquico definido.



Relativamente à sinistralidade rodoviária, e mais especificamente a adoção de tipologias ou de soluções geométricas e de gestão face ao tipo de procura e/ou função das vias, a estratégia de intervenção deverá passar pela:

- Análise da sinalização horizontal e vertical existente e consequente reforço, substituição ou alteração da mesma;
- Beneficiação e/ou requalificação da geometria da via ou intersecção em causa;
- Análise de alternativas de gestão da via ou intersecção em estudo. Por exemplo a segregação física de dois sentidos de circulação ou, no caso das intersecções, a alteração da sua gestão (eliminação de movimentos conflituantes, segregação temporal dos movimentos conflituantes – semaforização –, etc.).

Finalmente nas zonas em que existem maiores conflitos com o modo pedonal recomenda-se a adoção ou reforço de medidas de acalmia de tráfego.

Por outro lado, e neste contexto recomenda-se a realização de um “Plano Municipal de Segurança Rodoviária”, o qual deve ser desenvolvido tendo em consideração o especificado na Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR), e as orientações expressas no Guia para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária (PMSR).

6.3 Rede ferroviária

A rede ferroviária, no Concelho de Cascais, é constituída pela linha de caminho-de-ferro Cascais- Lisboa, com sete estações no concelho - Carcavelos, Parede, S. Pedro do Estoril, S. João do Estoril, Estoril, Monte Estoril e Cascais.

Trata-se de uma peça chave da estrutura de funcionamento dos transportes públicos do concelho e de ligação aos concelhos limítrofes, servindo alguns dos aglomerados mais consolidados da faixa ribeirinha do concelho e concentrando os principais interfaces de transportes públicos existentes no concelho.

No que diz respeito às características físicas e tecnológicas da infraestrutura, estas são incompatíveis com a Rede Nacional de Transporte Ferroviário, pelo que o seu funcionamento é segregado. Assim, esta infraestrutura deverá ser alvo de uma profunda reestruturação, para poder ser ligada à Rede Ferroviária Nacional.

Tendo em conta que esta situação exigirá alterações do material circulante e redimensionamento dos cais de entrada e saída de passageiros em toda a via, será essencial ponderar a oportunidade de execução desta obra no período de vigência do PDM-Cascais considerando a realidade económica do país e que não será possível nem admissível haver supressão, mesmo que parcial, da frequência de circulação desse equipamento, tendo em conta a importância que ele tem para o concelho.

Pelas suas características de transporte público de hierarquia superior sobre o qual toda a rede concelhia é rebatida, e não obstante a futura profunda transformação a realizar na linha de caminho-de-ferro Cascais-Lisboa, dever-se-ão adotar medidas de compatibilização com as necessidades concelhias, a um nível de “acupuntura urbana”.

Assim, deverão ser realizados os necessários ajustamentos nas áreas confinantes à linha ferroviária, nomeadamente na envolvente às estações, promovendo melhorias dos interfaces, para uma correta e eficaz interligação com a rede de transporte público concelhia, nomeadamente com o previsto Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP). As intervenções deverão ter em consideração a justa dotação de estacionamento, seja automóvel, seja para duas rodas, e a conjugação em modo lato com a rede estruturante concelhia de mobilidade em modos suaves.

Fruto da conjuntura económica atual, a solução acordada de ligação da linha de caminho-de-ferro Cascais-Lisboa à Rede Ferroviária Nacional poderá ser uma opção adiada para além da vigência do PDM-Cascais. Face a esta situação e não havendo alteração do quadro económico nacional, não será de descurar a manutenção das características físicas da linha e do seu modelo de funcionamento atual (sem ligação à Rede Ferroviária Nacional) como a melhor opção a curto e médio prazo. Assim, será necessário promover, à medida das necessidades, a substituição integrada e progressiva do material circulante, bem como as necessárias melhorias nas estações e respetivas áreas envolventes.

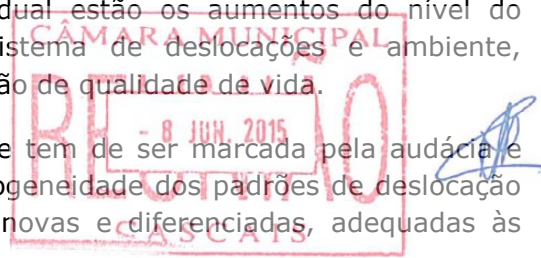
6.4 Rede de transportes públicos

O Concelho de Cascais apresenta uma grande diversidade de ocupação urbana, seja na dicotomia litoral/interior, seja por conjugar moradias unifamiliares com bairros de edifícios plurifamiliares que se organizam e distribuem nas diferentes freguesias de forma mais ou menos intensa. De um modo geral, o território concelhio (e as freguesias de S. Domingos

de Rana e de Alcabideche, em particular) padece do efeito de crescimento em “mancha de óleo”, ocupação que é propícia a que a mobilidade se organize em função de uma maior utilização do transporte individual.

Associada a esta dependência do transporte individual estão os aumentos do nível do consumo de tempo e energia, dos custos do sistema de deslocações e ambiente, observando-se, de um modo generalizado, a diminuição de qualidade de vida.

Neste contexto, a procura de soluções de mobilidade tem de ser marcada pela audácia e inovação, assumindo-se que a diversidade e a heterogeneidade dos padrões de deslocação da sociedade atual obrigam à adoção de soluções novas e diferenciadas, adequadas às novas realidades.



6.4.1 Caracterização

Em Cascais, o serviço de transportes públicos é promovido pelos seguintes operadores:

- CP Lisboa - Promove a ligação ferroviária dos Concelhos de Cascais e Oeiras a Lisboa, e particularmente ao corredor urbano entre Algés-Cais do Sodré. No Concelho de Cascais, esta linha ferroviária serve alguns dos aglomerados mais consolidados na faixa ribeirinha do concelho.
- Scotturb - Este operador assegura as ligações em transporte público rodoviário em todo o Concelho de Cascais e nas ligações deste aos Concelhos de Sintra e de Oeiras.
- Vimeca (que detém a concessão sobre a marca LT Transportes) - Serve marginalmente o Concelho de Cascais, promovendo a ligação de Carcavelos e Talaíde, ao Concelho de Oeiras, e marginalmente, ao Concelho da Amadora.

6.4.1.1 Transporte público rodoviário

A rede de transporte público (TP) rodoviário é substancialmente mais densa na zona litoral do concelho, verificando-se que, nas zonas mais interiores, se desenvolve sobretudo ao longo dos principais eixos rodoviários, nomeadamente no corredor de ligação à Malveira, ao longo da EN9 e no corredor da EN249-4.

As carreiras interurbanas caracterizam-se por frequências de serviço de uma a duas circulações/ hora nos períodos de maior procura, sofrendo uma redução significativa nos restantes, enquanto a oferta interna ao concelho está organizada de modo a que, pelo menos um dos extremos de cada carreira, seja feita num interface com o transporte ferroviário (S. Pedro do Estoril é a estação ferroviária com menor intensidade de oferta de TP rodoviário quando do lado da oferta ferroviária é a estação que proporciona uma maior intensidade de ligações).

As zonas em que se localizam as estações ferroviárias e as zonas envolventes imediatas, melhor servidas pela rede de TP, apresentam quotas mais favoráveis a este modo (15% a 20%) e maiores quantitativos de viagens captadas.

Existem ainda algumas zonas no interior do concelho que apresentam percentagens de viagens em TP mais elevadas do que seria expectável; são estas as zonas de Alcoitão, Caparide, Manique / Bairro da Esperança / Atibá e Murches / Zambujeiro. Esta maior utilização do TP está relacionada com a existência de mais cativos do modo TP e/ou da existência de pessoas com menores rendimentos disponíveis, já que se trata de zonas nas quais a oferta de transporte público apresenta uma frequência reduzida.

Por outro lado, algumas das carreiras internas a Cascais apresentam percursos muito sinuosos, pois procuram atender à procura de diversos aglomerados urbanos, o que contribui para uma menor atratividade da oferta de TP.

No que se refere à cobertura territorial das paragens do concelho, esta é bastante abrangente. No entanto esta cobertura, quando comparada com o nível de serviço de cada paragem, tem pouco significado.

O sistema tarifário do concelho é de difícil compreensão pelos utilizadores, uma vez que está indexada a classes de distância e admite a possibilidade de adquirir passes de linha ou de rede (no caso da aquisição de assinaturas).

6.4.1.2 Interfaces

Cascais é o principal interface do concelho, seja porque é a estação com a maior área de influência, mas principalmente porque oferece os serviços de 18 carreiras rodoviárias e 520 circulações diárias/sentido e se encontra associada a uma oferta de estacionamento muito significativa e as condições de espera do TP rodoviário e ferroviário na estação de Cascais são adequadas, ainda que a componente ferroviária devesse ser modernizada. As estações de Carcavelos e Parede poder-se-ão considerar interfaces de 2.º nível, tendo em consideração as características dos interfaces (tipo de instalações, intensidade e diversidade da oferta de TP rodoviário). As estações do Estoril, S. João do Estoril e S. Pedro do Estoril são, no contexto atual, interfaces de 3.º nível.

As estações de Cascais e do Estoril são aquelas que apresentam uma quota de acesso em TP rodoviário mais significativa (40% em Cascais, 36% no Estoril), o que reflete a resposta positiva dos passageiros face à existência de uma maior oferta de TP rodoviário.

A quantidade de residentes no concelho que procuram as estações é mais acentuada nas estações de S. João do Estoril, S. Pedro do Estoril, Parede e Carcavelos, representando mais de 85% dos passageiros.

As estações de Cascais e Estoril destacam-se pelo peso que os turistas têm na sua estrutura de procura, verificando-se que estes representam cerca de 23% dos passageiros.

6.4.1.3 Táxis

O contingente de táxis licenciados no Concelho de Cascais é de cerca de 218 táxis, sendo o serviço prestado essencialmente por três empresas: Rádio Táxis Costa do Sol, Cooperativa de Táxis D. Pedro I e Auto Táxis Vasquinho (ETAC 2011).

O contingente de táxis distribui-se por 55 praças de táxis, mas a maior concentração de praças de táxi (e de contingente), está localizada nos centros urbanos de Cascais, Estoril e Parede, assim como na área do Monte do Estoril, o que está em parte relacionado com a forte presença do turismo em Cascais e Estoril e, no caso da Parede, com o elevado dinamismo comercial do seu centro.

A oferta média per capita no concelho é de 1 táxi por cada 860 residentes, valor este que se revela adequado, já que a bibliografia internacional de referência aponta para 1 táxi por cada 900 habitantes.

Nas freguesias de Alcabideche e São Domingos de Rana, o rácio de táxis per capita não cumpre as recomendações internacionais; se no caso de São Domingos de Rana esta situação pode ser menos gravosa já que a componente residencial desta freguesia é muito forte, no caso de Alcabideche, há a considerar a atratividade do *CascaisShopping* e do Hospital de Cascais.

6.4.2 Estratégia de intervenção

A organização do sistema de transportes públicos é uma das peças fundamentais da estratégia de mobilidade em Cascais sendo “assegurar um serviço de transporte público de qualidade” uma das bases fundamentais da estratégia de intervenção, que será, em termos de horizontes temporais, a seguinte:

- 4-5 anos – aposta na ligação dos transportes públicos aos modos suaves – tanto os autocarros como as paragens devem tornar-se acessíveis a todos, sendo o TP uma ferramenta da mobilidade centrada no peão.
- Reestruturação das carreiras de transporte público utilizando as vias existentes, com prioridade em relação ao transporte individual e em sítio próprio sempre que possível.
- 10 anos – desenvolvimento do modelo de transportes com base na evolução da hierarquia viária, sendo que tanto a rede viária de nível 2 como a rede de nível 3 irão já contemplar esta opção estratégica dotando quando possível estas vias com perfil 2x2, em que uma via em cada sentido virá a ser reservada aos transportes públicos, aos modos suaves e de duas rodas.
- 20 anos – Implementação do Transporte Público em Sítio Próprio – TPSP

A estratégia de desenvolvimento para os transportes públicos apresentada deverá ser consubstanciada através das seguintes linhas de intervenção, que serão desenvolvidas e concretizadas no ponto 6.5.3:

- Promover a melhoria das condições de oferta do transporte público rodoviário (ou outro que se venha a criar), o que passa por garantir padrões de velocidade comercial, frequência e fiabilidade cada vez mais elevados.
- Melhorar as condições de acesso e estadia dos interfaces e paragens de transporte público.
- Promover a acessibilidade para todos em TP, o que passa pela substituição gradual do material circulante, de modo a garantir o acesso às pessoas com mobilidade condicionada, bem como a requalificação de interfaces de transportes, no sentido de permitir o livre acesso a estas.
- Melhorar a informação disponível sobre a oferta de transporte público (carreiras que servem cada um dos aglomerados, percursos, tempo de viagem, horários, tarifário, etc.), de modo a tornar mais fácil a leitura da organização da oferta da parte dos potenciais utilizadores.
- Concentrar em grandes eixos as linhas de transportes públicos.
- Hierarquizar a rede de transportes públicos que serve o Concelho de Cascais.
- Hierarquizar e consolidar a rede de interfaces de transporte, promovendo a densificação dos interfaces de 3.º nível.
- Integrar a oferta dos táxis no sistema de transportes públicos, o que passa por garantir um correto dimensionamento da frota, pela introdução de veículos adaptados e pela valorização das paragens e pontos de estadia.
- Promover a revisão do tarifário no Concelho de Cascais (incluindo os títulos regulares e ocasionais), uma vez que o atual sistema tarifário é fortemente dissuasor da utilização dos transportes públicos. O sistema tarifário deve ser o mais simples possível, de modo a que a perceção do conjunto da rede, pelos utentes, seja clara e imediata.
- Apostar na adoção de medidas de condução "mais amigas" do ambiente e mais defensivas (eco condução).
- Controlar a dispersão e consolidar a ocupação urbana existente, sobretudo na área norte do concelho, tendo em consideração os usos residenciais, mas também a implantação das atividades económicas e equipamentos públicos.
- Promover a diversidade de usos do solo nos núcleos urbanos existentes e nos futuros planos urbanísticos, de modo a potenciar um maior equilíbrio na procura dos sistemas de transporte (individual e público) e do estacionamento ao longo do dia. Estas ações deverão focar-se sobretudo nos aglomerados existentes em Alcabideche e São Domingos de Rana (a norte da A5), freguesias caracterizadas por uma incipiente estruturação urbana e com áreas por urbanizar e consolidar ainda significativas. Se considerarmos que quase metade dos habitantes no concelho residem nestas freguesias, sendo ainda expectável que estas registem, nos próximos anos, os maiores crescimentos em população e emprego, esta recomendação revela-se ainda mais pertinente.

- Garantir que os principais equipamentos e polos geradores se localizam em zonas bem servidas pelos transportes públicos, ou nos casos em que tal não for possível, melhorar o serviço de transporte público proporcionado.
- Impor a obrigatoriedade de realização de Estudos de Impacte de Tráfego e Transportes (EITT) sempre que estiverem a ser desenvolvidos PU (Planos de Urbanização), PP (Planos de Pormenor) ou projetos de grandes empreendimentos, de modo a que desde uma fase muito inicial dos projetos sejam pensadas as acessibilidades em transporte individual (e o estacionamento), mas também a acessibilidade em transporte público e em modos suaves.
- Promover projetos de requalificação urbana de modo a fomentar a utilização dos modos suaves e do TP.

6.4.3 Linhas de intervenção – concretização e propostas

6.4.3.1 Promover a melhoria da oferta do transporte público rodoviário

Velocidade comercial

A velocidade comercial é um dos fatores que contribui de forma significativa para a captação de um maior potencial de procura e, por isso, é fundamental desenvolver os mecanismos que permitam estimar e melhorar este indicador, pelo menos, para as principais carreiras estruturantes e secundárias.

Frequência de serviço

A proposta de reestruturação da rede de autocarros deve apostar no reforço significativo da frequência de serviço, estabelecendo frequências de serviço diferenciadas em função da hierarquia das carreiras.

O acréscimo da frequência proposta para as carreiras que definem a oferta estruturante e secundária permite reforçar significativamente a oferta de transporte público, o que se traduz numa maior cobertura relativamente à população e emprego servidos pelos corredores de maior concentração de oferta.

Tratamento preferencial nos corredores de maior concentração da oferta

Associada à proposta de reestruturação da oferta de TP existem alguns troços para os quais a concentração da oferta é muito significativa, justificando a avaliação da introdução de soluções de priorização para uma mais rápida progressão do transporte público nestes corredores.

Estes encontram-se distribuídos um pouco por todo o concelho, nomeadamente, nos eixos Cascais-Alcabideche e Carcavelos-Trajouce, mas também nas ligações S. João do Estoril-Alapraia.

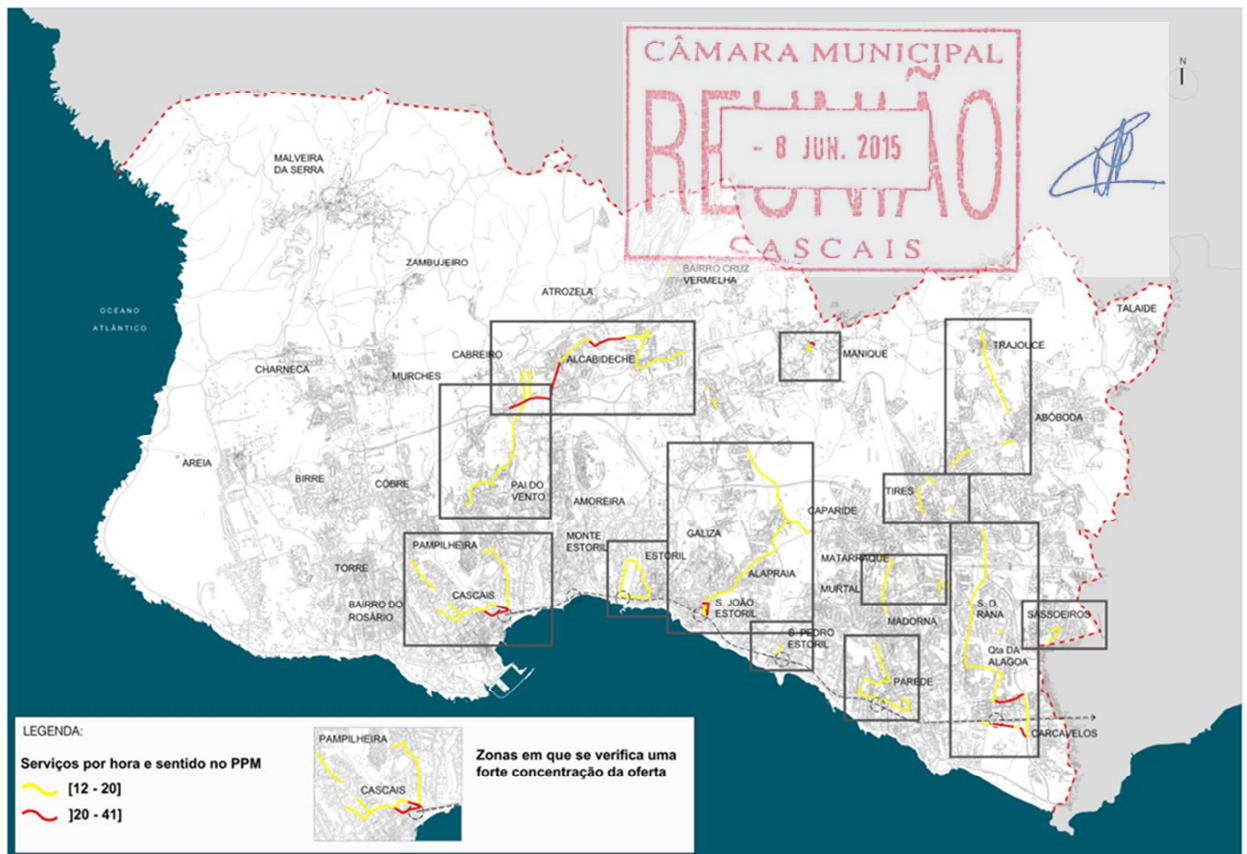


Figura 43: Rede de TP com 12 ou mais circulações/hora/sentido por troço

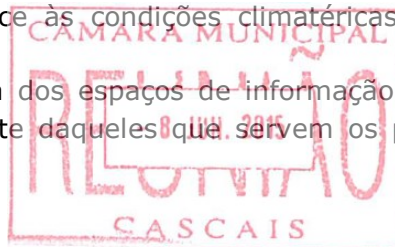
6.4.3.2 Melhoria das condições de acesso e estadia dos interfaces e paragens de transportes públicos

As condições de acesso e estadia nos principais interfaces e paragens de transportes públicos são um dos aspetos que importa melhorar, uma vez que estas contribuem de forma inequívoca para aumentar a atratividade do TP.

As propostas descritas neste ponto apresentam um elevado nível de detalhe e são de baixo custo de investimento, mas a sua realização contribui efetivamente para a melhoria das condições na interface.

As propostas apresentadas versam sobre aspetos “operacionais” não sendo aqui discriminadas para cada uma dos interfaces, mas é possível contudo sistematizar as seguintes medidas consideradas:

- Melhoria da acessibilidade pedonal e ciclável nas ligações ao interface e na ligação entre as componentes ferroviária e rodoviária;
- Instalação de infraestruturas para estacionamento de bicicletas;
- Melhores condições de estadia, o que passa pela introdução de mobiliário urbano, pelo aumento da proteção face às condições climatéricas ou pela melhoria das condições de iluminação;
- Qualificação urbanística e arquitetónica dos espaços de informação e venda de títulos de transporte, nomeadamente daqueles que servem os principais interfaces ferroviários.



6.4.3.3 Promover a acessibilidade para todos em TP

A acessibilidade para todos em transporte público tem de ser promovida nos interfaces, principais paragens e nos próprios veículos.

As estações de Carcavelos, Parede, São Pedro e de São João do Estoril apresentam (ou irão apresentar no curto prazo) boas acessibilidades pedonais integrando as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida nos acessos entre a estação ferroviária e a zona envolvente (nomeadamente com as paragens de TP).

Os interfaces propostos de 3.º nível devem atender também à necessidade de promover a acessibilidade para todos em TP, incluindo nos acessos a estes, procurando minimizar a altura dos cais das paragens face ao patamar de entrada nos veículos.

O programa de intervenção deve abranger primeiro as paragens que definem a rede estruturante de interfaces, e depois privilegiar as paragens que servem os corredores estruturantes de oferta (com intervenção prioritária nas paragens na EN249-4).

Finalmente, o layout dos veículos é também de extrema importância para facilitar a acessibilidade a todos; neste domínio, a renovação da frota da Scotturb traduz-se num contributo importante para uma maior facilidade de acesso das pessoas com mobilidade reduzida.

6.4.3.4 Melhorar a informação disponível sobre a oferta de transporte público

6.4.3.4.1 Melhoria da informação nas paragens e interfaces



É fundamental garantir que as paragens de autocarros disponibilizam a informação relevante sobre as carreiras que as servem, isto é, horários e espinha do percurso, mas também o mapa da rede simplificado, com maior detalhe sobre as carreiras que servem.

Para tal propõe-se a identificação das paragens em que está ausente esta informação (recorrendo inclusivamente ao Sistema de Informação Geográfica (SIG) da CM Cascais como ferramenta de gestão da qualidade e exaustividade da informação), de modo a ser possível estabelecer um programa de disponibilização da informação nas paragens.

Na identificação das paragens a intervir propõe-se que sejam tidos em consideração os seguintes critérios de priorização:

- i) paragens nos interfaces de transporte, existentes e previstas;
- ii) paragens nos principais corredores de concentração de oferta (com mais de 8 circulações por hora e sentido nos períodos de maior procura);
- iii) paragens que servem os principais polos geradores (equipamentos coletivos, espaços comerciais e de serviços, etc.), e;
- iv) restantes paragens.

6.4.3.4.2 Densificação dos postos de informação da Scotturb

Propõe-se a introdução de quiosques da mobilidade na Vila de Cascais e no *CascaisShopping* e, futuramente, no novo espaço comercial a instalar no Arneiro. A seleção destes locais tem como objetivo localizar os quiosques em zonas com grande concentração de viagens e que funcionem em períodos alargados ao longo do dia.

Complementarmente propõe-se a densificação dos pontos de informação (e venda) de modo a que a aquisição de bilhetes e o acesso à informação seja o mais disseminado possível, devendo neste processo privilegiar-se a criação de novos postos nas freguesias do interior do concelho.

6.4.3.4.3 Aposta na introdução de sistemas de informação em tempo real

A introdução de informação em tempo real nas paragens implica que a Scotturb passe a dispor de um Sistema de Ajuda à Exploração e Informação (SAEI), o que permitirá melhorar a sua gestão da frota e garantir que os passageiros conheçam o tempo até à passagem da próxima carreira.

Este sistema tem sido cofinanciado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e permite migrar para soluções de informação em tempo real, as quais melhoram a confiança dos utilizadores relativamente à oferta e ao mesmo tempo contribuem para o aumento do interesse na utilização do transporte coletivo por parte de utilizadores do TI (transporte individual).

6.4.3.4.4 Divulgação do motor de pesquisa de informação Transporlis

Propõe-se uma maior divulgação das potencialidades do Transporlis, um sistema de informação multimodal que disponibiliza informação sobre o sistema de transportes da AML e permite calcular o melhor percurso entre dois pontos selecionados, encontrar a paragem mais próxima ou aceder às páginas dos diversos operadores para conhecer os tarifários praticados.

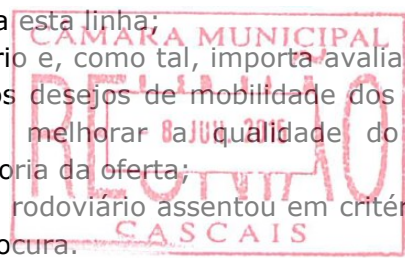
6.4.3.5 Hierarquizar a rede de transportes públicos

Atualmente, a oferta de transportes públicos é de difícil leitura para os passageiros, seja porque não existe mapa de rede (existe apenas um mapa da Scotturb presente nos postos de venda dos interfaces ferroviários), seja porque uma parte significativa da oferta interna ao concelho é circular (nomeadamente as carreiras com início em Cascais).

Nesse sentido propõe-se hierarquizar a rede de transportes públicos, de modo a:

- Garantir a fácil leitura da organização da rede por todos os (potenciais) utilizadores;
- Promover uma melhor acessibilidade em TP aos principais polos geradores (i.e., aos principais equipamentos públicos, polos comerciais e/ou de emprego);
- Incluir a criação de uma oferta de TP de proximidade que promova a ligação entre os principais centros urbanos do concelho e os bairros que deles dependem.

- A proposta de hierarquização da rede de TP tem subjacentes os seguintes princípios base:
- A linha ferroviária de Cascais é, e continuará a ser, um eixo de oferta estruturante e, como tal, é fundamental estabelecer a transferência da procura em transporte público a esta linha;
- Existe uma rede de TP rodoviário e, como tal, importa avaliar em que medida é adequada para responder aos desejos de mobilidade dos residentes e nos casos em que seja possível melhorar a qualidade do serviço, serem apresentadas soluções de melhoria da oferta;
- A hierarquização da rede de TP rodoviário assentou em critérios quantificados de avaliação do potencial de procura.
- Cada uma das linhas de transporte público rodoviário foi classificada tendo em consideração:
- Se estabelecem ligações interconcelhias ou internas ao concelho;
- Se os potenciais de procura de cada uma das linhas de TP permitem identificar os corredores, face à oferta atualmente existente, como estruturantes, secundários ou locais.



6.4.3.5.1 Rede interconcelhia

O quadro seguinte apresenta os critérios considerados para classificar as carreiras em Interconcelhias e dentro destas, em Estruturantes, Secundárias e Locais.

Classificação das linhas		Procura potencial 2008 TD-TM (pax)	Procura potencial 2008 TD - TM / Km (pax./km)	Abrangência territorial
Interconcelhia	Estruturante	[14.000 - ∞]	[600 - ∞]	Ligações norte-sul ao Concelho de Sintra Ligações internas entre Parede, Abóboda e Oeiras
	Secundária	[5.500 - 14.000]	[250 - 600]	Ligações norte-sul secundárias ou com menor intensidade de procura
	Local	-	-	Serve marginalmente alguns bairros do Concelho de Cascais

Fonte - CMC/DPT/DPIE - TIS

Tabela 6: Critérios de classificação das carreiras interconcelhias de TP rodoviário

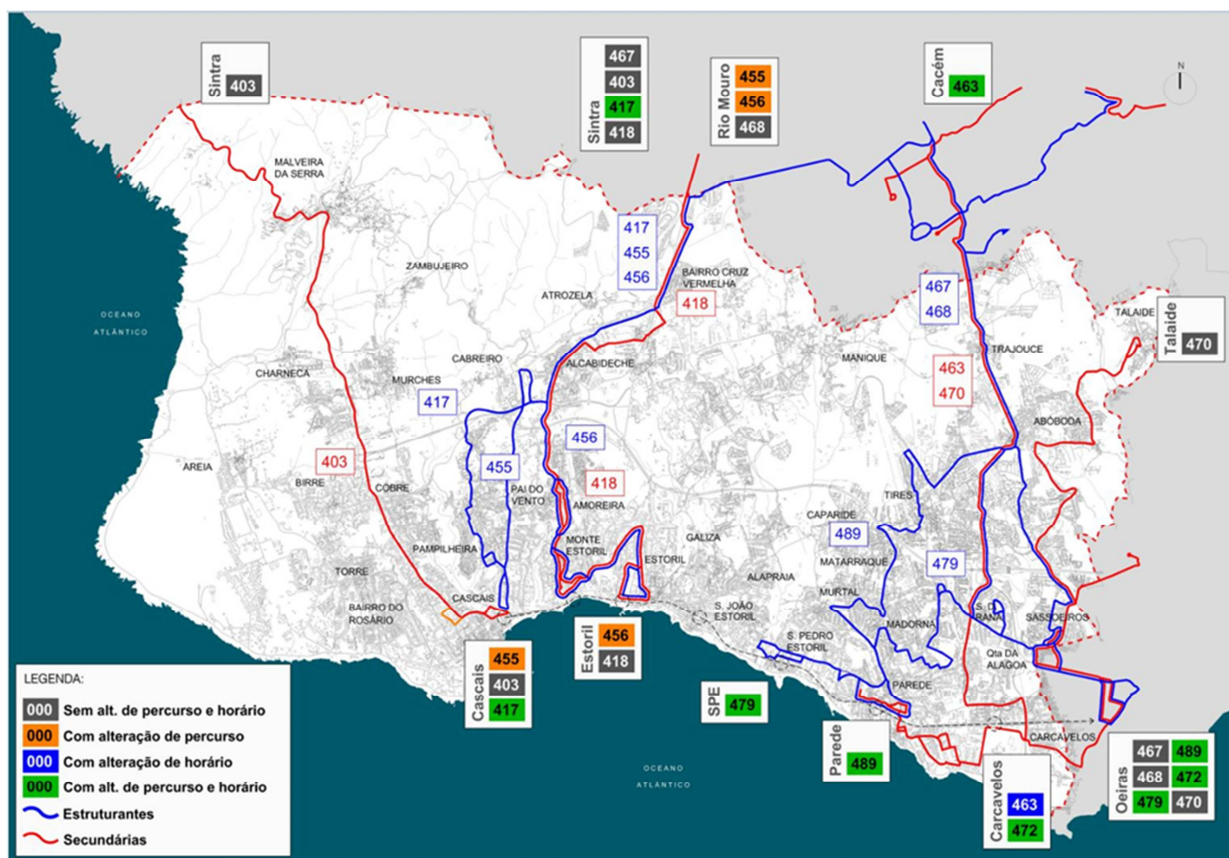
A oferta interconcelhia estruturante foi organizada em função dos corredores de oferta que serve, destacando-se entre estes, dois corredores de orientação norte-sul, respetivamente:

- corredor Cascais (Estoril) – EN9 – Sintra (ou Rio de Mouro) e,
- corredor Oeiras – S. Domingos de Rana – Abóboda – Trajouce – Rio de Mouro (Cacém ou Sintra).

A rede interconcelhia é constituída por 5 carreiras estruturantes e 6 carreiras secundárias, cujos percursos são apresentados na Figura 44 apresentada em baixo.

Introduzem-se alterações em parte significativa destas carreiras relativamente à rede atual (de percurso ou horário), que podem ser compreendidas através da análise seguinte:

- Carreira 417 – alteração de percurso e aumento do número de serviços, nos dias úteis;
- Carreiras 455 e 456 – adaptação dos percursos na zona de Alcabideche, de modo a que o serviço se aproxime do Cascais-Shopping e corredor da EN6-8;
- Carreiras 463, 479 e 489 – aumento do número de serviços nos dias úteis.



Fonte – CMC/DPT/DPIE - TIS

Figura 44: Alterações propostas para a rede TP interconcelhia estruturante e secundária

6.4.3.5.2 Rede interna

O quadro seguinte apresenta os critérios considerados para classificar as carreiras Internas e, dentro destas, em Estruturantes, Secundárias e Locais.

Classificação das linhas		Procura potencial 2008 TD - TM (pax)	Procura potencial 2008 TD - TM / km (pax/km)	Abrangência
Interna	Estruturante	[30.000 - ∞]	[1.400 - ∞]	Ligações de Cascais às estações do Estoril e Carcavelos que promovem a ligação à zona de Alcabideche / <i>CascaShopping</i>
	Secundária	[8.000 - 15.000]	[750 - 1.400]	Ligações nos principais corredores de oferta
	Local	[8.000 - 14.000]	[1.000 - 2.000]	Ligações entre as principais estações ferroviárias aos bairros mais densos e com procura potencial muito elevada
		[2.000 - 9.500]	[200 - 900]	Ligações entre as principais estações ferroviárias e alguns bairros com menor densidade populacional (zonas rurais ou mais dispersas)

TD - Todo o dia; TM - Todos os modos

Fonte - CMC/DPT/DPIE - TIS

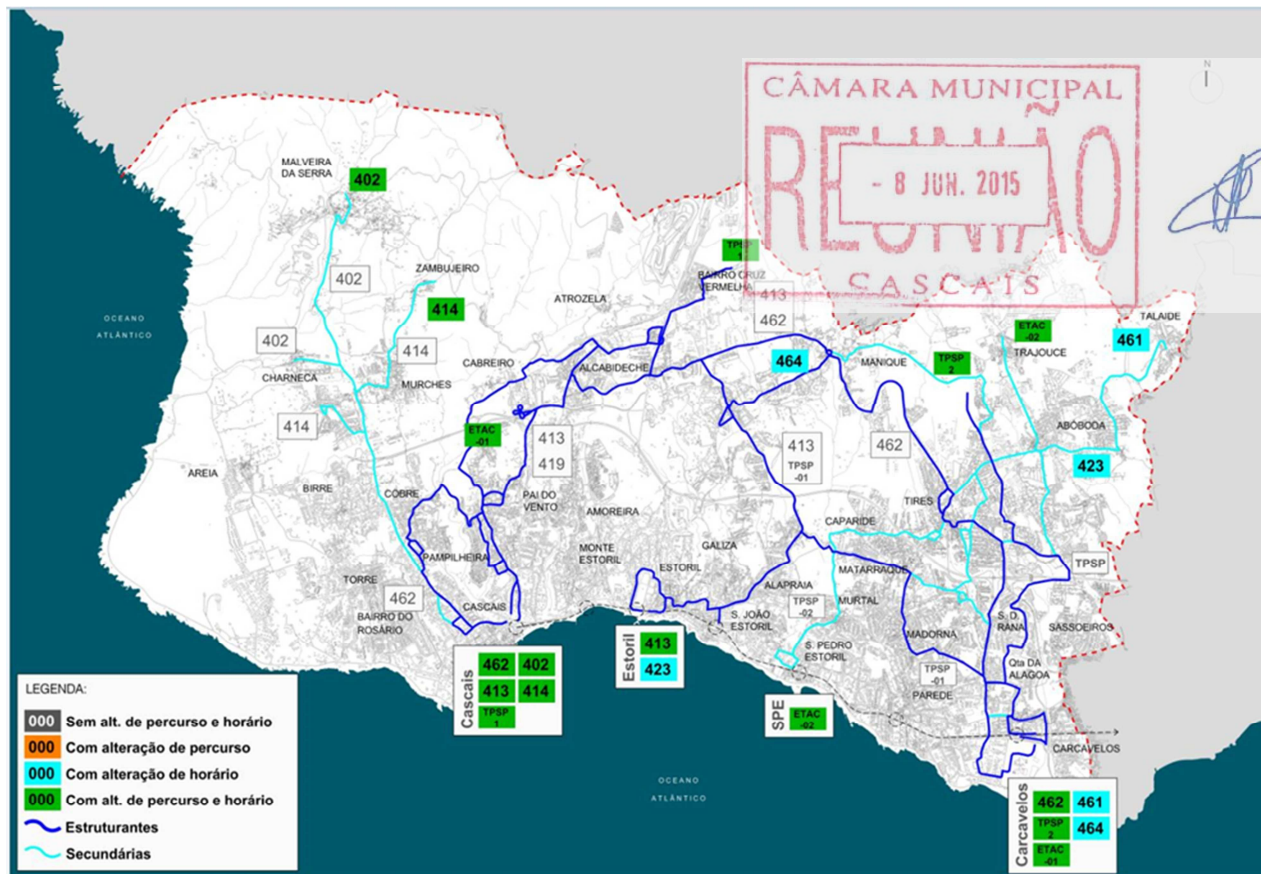
Tabela 7: Critérios de classificação das carreiras internas de TP rodoviário

A rede interna estruturante é definida por cinco carreiras, duas das quais correspondem a adaptações de carreiras existentes e três correspondem a novas propostas:

- A carreira SC-462 que faz a ligação entre Cascais - Alcabideche - Manique - Tires - S. Domingos de Rana e Carcavelos, é proposta como carreira estruturante, propondo-se que seja alterado o percurso de modo a servir o Hospital de Cascais, as traseiras do *CascaShopping* e a Estrada de Manique, utilizando para tal o corredor dedicado previsto para o TPSP.
- A carreira SC-413 é proposta como carreira estruturante, estabelecendo a ligação entre Cascais e o Estoril, servindo também o Hospital de Cascais, Manique, Livramento e Alapraia.
- Uma nova carreira, que estabeleça a ligação entre o Hospital de Cascais, o *CascaShopping*, Bicesse, Livramento, Matarraque, Caparide e Carcavelos.

Esta rede inclui ainda o projeto do TPSP entre Cascais e a Adroana e entre Carcavelos e Trajouce.

A rede interna secundária é apoiada num conjunto de 6 carreiras de TP rodoviário que cobrem o corredor Nascente do concelho, mas também as ligações à Malveira.



Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Figura 45: Alterações propostas para a rede TP Interna estruturante e secundária

A proposta de hierarquização da rede de TP apresenta como vantagens:

- Melhoria da capacidade de leitura dos potenciais utilizadores relativamente à forma como está organizada a rede de transportes públicos, já que permite a identificação clara da rede estruturante e secundária e define a rede de âmbito local (no caso não é apresentada).
- Reforço da oferta em TP rodoviário nos aglomerados que não são servidos diretamente pela Linha de Cascais, destacando-se entre estes, Alcabideche, Alcoitão, Abóboda e S. Domingos de Rana;
- Aposta na diversificação dos interfaces ferroviários de rebatimento: ainda que Cascais continue a ser a interface principal, aposta-se no reforço da importância do interface de Carcavelos, mas também de S. Pedro e S. João do Estoril.

- Criação das condições para a existência de interfaces rodoviários de 3.º nível no interior do concelho, por via da concentração da oferta de TP rodoviário em alguns aglomerados principais e da dotação de melhores condições de espera e informação.
- Aumento da oferta em transporte público ao novo Hospital de Cascais
- Aumento da atratividade em TP nos acessos ao *CascaisShopping*, por via da alteração das carreiras que servem este equipamento para as “traseiras” deste polo gerador e do reforço significativo da oferta proporcionada.

6.4.3.6 Hierarquização e consolidação da rede de interfaces de transporte

De modo a consolidar a proposta de hierarquização da rede de transporte público, defende-se a aposta na consolidação da rede de interfaces, atualmente apoiada apenas nas estações em que existe serviço do transporte ferroviário.

Com efeito, com a proposta de hierarquização da rede de TP, será possível aumentar significativamente a oferta em algumas zonas do concelho, permitindo equacionar o desenvolvimento de uma verdadeira rede de interfaces de transporte, nem todas dependentes da utilização do caminho-de-ferro.

A proposta de hierarquização dos interfaces de transporte teve em consideração os seguintes critérios:

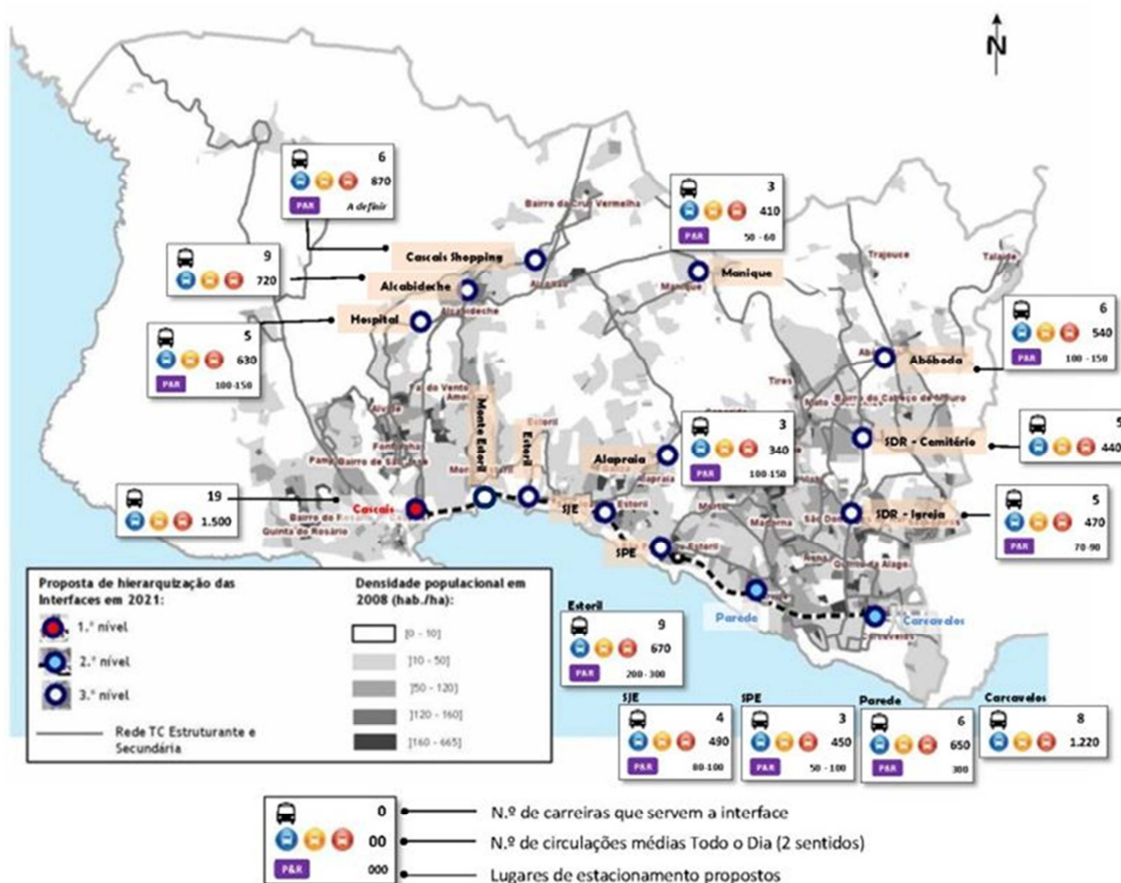
- Inserção urbana em zonas de forte concentração de emprego, comércio e serviços ou residencial.
- Acesso direto à oferta proporcionada pela Linha de Cascais;
- Diversidade e intensidade da oferta de TP, a qual é avaliada em função do número de carreiras e circulações presentes em cada interface;
- Oferta de estacionamento de longa duração;
- Condições de espera e de informação aos passageiros;
- No caso dos interfaces existentes, o potencial de procura (movimentos de passageiros, tendo-se considerado os resultados da procura das estações da CP).

Mais concretamente, os interfaces de transporte existentes e previstos foram classificados tendo em consideração os critérios apresentados no seguinte quadro:

Interface	Designação	Inserção Urbana	Acesso à Linha de Cascais	Oferta em TC rodoviário		Procura (movimentos de pax)
				Nº de carreiras	Nº de circulações (2 sentidos)	
1º Nível	Principal	Inserido num centro urbano com forte concentração de emprego, comércio e serviços, mas também com uma forte componente residencial	Obrigatório	≥ 10	≥ 1.000	≥ 15.000
2º Nível	Secundário	Localizado em centros urbanos secundários	Desejável	≥ 6	≥ 600	≥ 8.500
3º Nível	Local	Serviço ao bairro e/ou serviço a hospitais, escolas ou centros comerciais	Opcional	-	-	-

Tabela 8: Critérios considerados para classificar os interfaces de transporte

Fonte - CMC/DPT/DPIE - TI



Fonte - CMC/DPT/DPIE - TIS

Figura 46: Proposta de hierarquização da rede de interfaces

A rede de interfaces de transporte público atual está estruturada em função da oferta promovida pela Linha Ferroviária de Cascais e, como tal, apenas uma reduzida percentagem da população e emprego estão na área de influência direta destes interfaces.

Propõe-se, por isso, o desenvolvimento de uma rede de interfaces de âmbito local (3.º nível) que permita uma melhor aproximação aos residentes, empregados e visitantes das diferentes freguesias do concelho e permita evidenciar as zonas em que existe maior concentração da oferta de TP rodoviário.

Estes interfaces estão dispersos no concelho, concentrando-se sobretudo nas freguesias de Alcabideche e S. Domingos de Rana. No conjunto são propostos 8 novos interfaces rodoviários, respetivamente, Hospital de Cascais, Alcabideche, *CascaisShopping*, Manique, Abóboda, S. Domingos de Rana – Cemitério, S. Domingos de Rana – Igreja e Alapraia.

A aposta numa rede de interfaces locais introduz vantagens e desafios adicionais:

- Vantagens, porque as infraestruturas de apoio necessárias à implementação destes interfaces são muito ligeiras, não implicando grandes investimentos na sua construção e manutenção;
- Desafios, porque ao estarem apoiadas por infraestruturas ligeiras, implicam uma maior divulgação, junto aos potenciais utilizadores, do papel que cada interface desempenha e das valências que congregam.

Nesse contexto, propõe-se que as infraestruturas de apoio a estes interfaces reforcem a leitura de que existem novos pontos de “concentração de oferta”, o que pode passar, por exemplo, pela adoção de um design arrojado para as zonas de espera e de informação, construindo “mini interfaces” claramente diferenciados das paragens usuais.

6.4.3.7 Integrar a oferta dos táxis no sistema de transportes públicos

Propõe-se o aumento do contingente de táxis nas freguesias de Alcabideche e S. Domingos de Rana (ou transferência de parte da capacidade instalada nas freguesias litorais, se se verificar que a oferta nestas freguesias é excedentária). Admitindo o reforço da oferta, propõe-se que o contingente de táxis aumente em 10 viaturas no caso de Alcabideche (passando para um total de 24 táxis) e em 6 viaturas na freguesia de S. Domingos de Rana (para um total de 35 táxis), de acordo com os dados do ETAC.

Adicionalmente, defende-se a necessidade de considerar uma frota de 5 táxis adaptados, que podem, ou não, ser considerados no contingente geral.

Finalmente, importa garantir que as paragens de táxis apresentam bons níveis de conforto e de qualidade, que se deve traduzir em:

- Garantia de abrigo e de zonas de estadia em todas as paragens de táxi;

- Disponibilidade de informação sobre as principais empresas operadoras de táxi nas paragens, com disponibilização dos telefones de contacto, já que frequentemente não existem táxis estacionados nas paragens secundárias.

Neste processo de qualificação das paragens, devem ser privilegiadas as praças de táxi que servem os principais interfaces e os principais aglomerados urbanos.

6.4.3.8 Realizar os esforços necessários para promover a revisão do tarifário



A existência de múltiplos títulos de transporte (bilhetes e assinaturas) com a possibilidade de pagamento de preços diferentes em função da combinação assumida dificulta substancialmente a utilização dos transportes públicos por parte dos utilizadores ocasionais. Em Cascais, a seleção do título de transporte mais adequado implica quase obrigatoriamente a visita aos postos de informação.

A necessidade de revisão do tarifário não é específica deste concelho e não está na esfera de decisão da CM Cascais, sendo que esta apenas pode apontar a necessidade de rever o sistema tarifário no âmbito da sua representação na Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL).

Uma das medidas que a CMC defende, ao abrigo no âmbito da modernização dos sistemas de bilhética e simplificação dos tarifários, é garantir que os utilizadores possam utilizar mais do que uma carreira do mesmo operador durante uma hora, deixando de penalizar os transbordos do ponto de vista económico.

Finalmente propõe-se a densificação dos pontos de venda de títulos de transportes públicos, já que estes são pouco representativos em diversas zonas do concelho, limitando consideravelmente o acesso ao TP por parte dos utilizadores ocasionais.

6.4.3.9 Apostar na eco condução

A frota da Scotturb que serve o concelho tinha, em 2003, uma idade média de 4 anos, e como tal, é constituída por veículos que cumprem as normas ambientais mais restritivas definidas pela União Europeia. Todavia, está hoje demonstrado que por via da aposta na eco condução é possível reduzir substancialmente os consumos de combustível.

São diversas as vantagens associadas à prática da eco condução, sendo de destacar entre estas: a economia de combustível e proteção do ambiente; menor desgaste dos motores, por via de uma condução menos brusca; maior conforto de condução; e maior segurança.

Regra geral, a divulgação da eco condução e a transmissão dos princípios básicos associados são realizadas através de ações de formação para os motoristas.

São diversas as ações passíveis de ser adotadas por forma a evoluir para uma eco condução, destacando-se entre estas, por exemplo, evitar deixar o motor ao ralenti, já que se verificou no terminal rodoviário de Cascais que, em muitos casos, os motoristas deixam os motores ao ralenti, situação que, para além de ser ineficiente do ponto de vista ambiental, contribui também para a degradação da qualidade do espaço urbano e dos níveis de ruído.

6.4.3.10 Transporte Público em Sítio Próprio – TPSP



O projeto do TPSP foi estruturado pela CMC no sentido de melhorar a oferta de transporte público no concelho nas deslocações de maior distância, e simultaneamente promover o reforço da oferta de proximidade e rebatimento nos interfaces rodoferroviários de Cascais e Carcavelos.

Contudo, no presente contexto económico, a capacidade de investimento em infraestruturas de transporte está substancialmente diminuída, sendo de considerar que um projeto com a dimensão e envergadura do TPSP apenas possa começar a ser desenvolvido a médio/longo prazo.

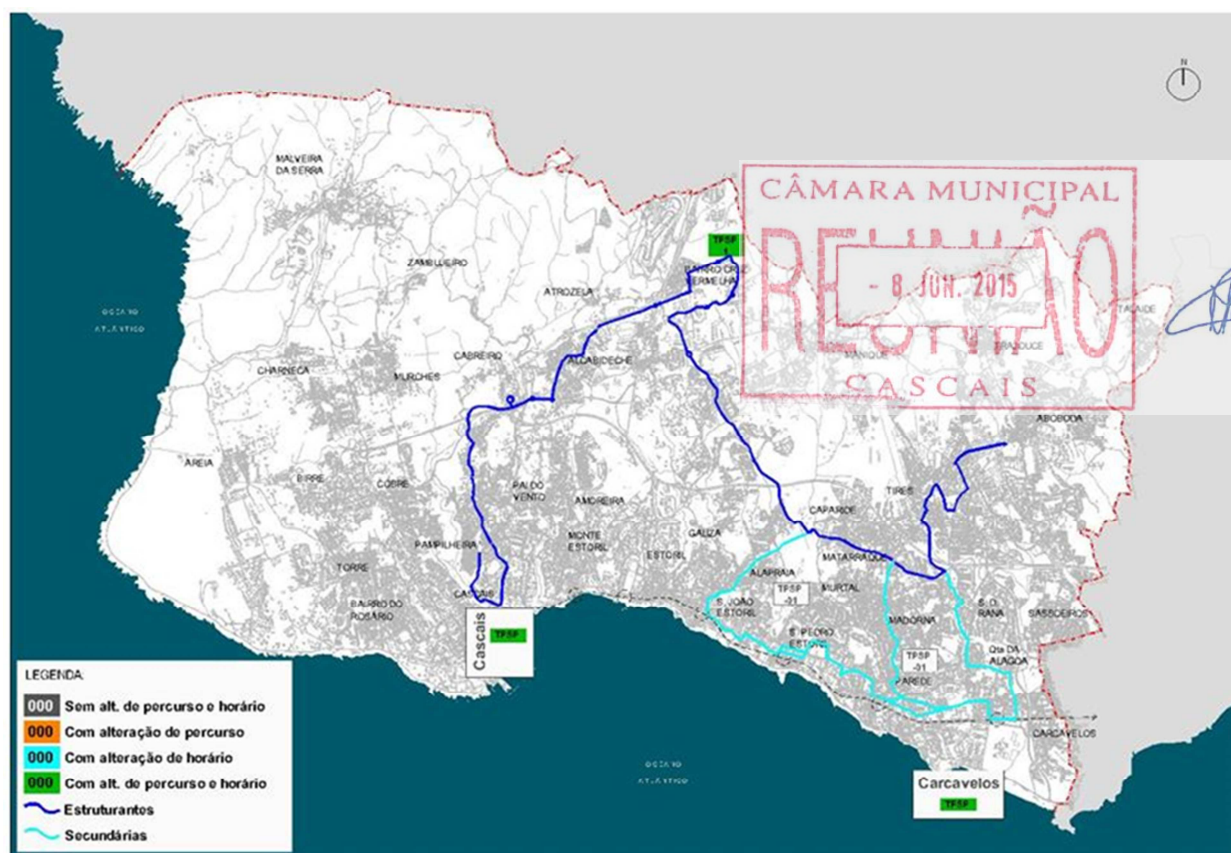
Os traçados de TPSP representados na Planta de Ordenamento, mais não são do que a dotação de corredores BUS, sempre que possível e quando desejável, das vias da rede de distribuição secundária e da rede estruturante de distribuição principal.

Relativamente à representação das ligações a Oeiras, estas são indicativas e pretendem demonstrar as intenções da autarquia, de dar continuidade a um TPSP.

Este projeto pretende criar um serviço de autocarros de elevado nível, o que permite uma construção faseada da linha proposta que, em alguns troços, está já inserida em vias propostas.

Deste modo e considerando a intervenção estratégica anteriormente referida, teremos o seguinte faseamento:

- Curto Prazo (4-5 anos) – Nesta primeira fase, utilizando apenas as vias existentes, pretende-se criar novas linhas (estruturantes e secundárias) de transporte público em sítio próprio (TPSP), sempre que possível (Figura 47)



Fonte – CMC/DPT/DPIE

Figura 47: Linhas de TPSP estruturante e secundária (curto prazo)

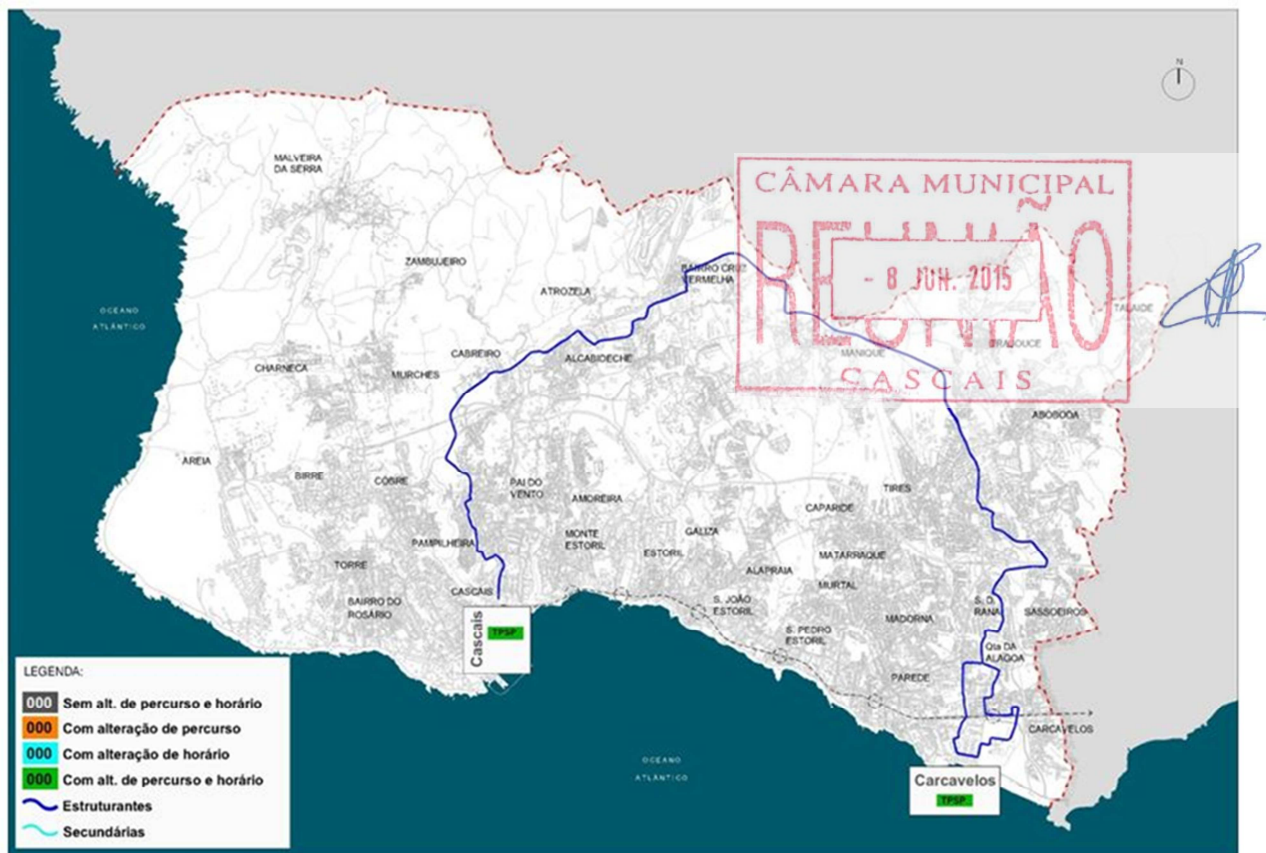
- Médio Prazo (10 anos) – Com a construção e requalificação de algumas vias previstas no modelo de transportes, o traçado do TPSP aproximar-se-á do seu traçado final, na medida em que alguns troços estão inseridos em vias propostas (Figura 48).



Fonte – CMC/DPT/DPIE

Figura 48: Linhas de TPSP estruturante e secundária (médio prazo)

- Longo Prazo (20 anos) – Implementação do Transporte Público em Sítio Próprio – TPSP (Figura 49).



Fonte – CMC/DPT/DPIE

Figura 49: Traçado Base do TPSP (longo prazo)

6.5 Mobilidade

6.5.1 Rede de mobilidade suave

Atualmente é cada vez mais reconhecida a importância dos modos suaves enquanto opção mais eficiente nas deslocações de curta distância ou como complemento essencial a outros modos de transporte.

Cascais dispõe de excelentes condições topográficas e climáticas para potenciar uma maior utilização dos modos suaves, não apenas na zona litoral e consolidada do concelho, mas também em alguns dos aglomerados a norte da A5, condições estas que importa potenciar, num contexto em que se pretende alterar a repartição modal no concelho a favor dos modos de transporte mais eficientes.

Neste sentido o objetivo de promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas foi desagregado em:

- Promover as deslocações pedonais, garantido a acessibilidade a todos;
- Promover a integração da bicicleta no sistema de deslocações urbanas.

6.5.1.1 Promoção do modo pedonal

6.5.1.1.1 Promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante

Pretende-se promover a qualificação e expansão da rede pedonal estruturante acessível a todos, dotando de melhores condições de conforto e de maior nível de prioridade os percursos com maiores fluxos ou os que se encontram em maior situação de urgência quanto à necessidade de beneficiação.

Neste contexto foi necessário estabelecer uma metodologia que permitisse identificar as zonas de intervenção prioritária para o desenvolvimento de ações que visem a melhoria da acessibilidade pedonal.

Foram assim consideradas prioritárias as seguintes zonas:

- Zonas com maior potencial de transferência de viagens do transporte individual (TI) para o modo pedonal (zonas com maior concentração de viagens em TI com distâncias iguais ou inferiores a 1,5 km);
- Zonas com maior concentração de emprego (superior a 25 postos de trabalho /ha);
- Zonas onde se localizam os Núcleos Urbanos com Valor Patrimonial (classificação da CMC) com maior concentração de comércio, serviços e equipamentos;
- Zonas onde se localizam os principais interfaces de transportes;
- Zonas com maiores acréscimos de população e/ou emprego nos cenários de futuro.
- Uma vez selecionadas as zonas de intervenção prioritária, foram identificados os percursos principais a incluir na rede pedonal estruturante, tendo-se considerado:
- As ligações pedonais aos principais polos geradores (grandes espaços comerciais, polos de emprego e equipamentos públicos), incluindo os polos com uma localização excêntrica aos aglomerados urbanos.
- As principais ligações pedonais aos interfaces de transporte;
- Os percursos com maior intensidade de comércio, serviços e equipamentos públicos, bem como polos de atração turística;

- Os principais percursos que permitem transpor as barreiras da Estrada Marginal e da ferrovia, estabelecendo a ligação entre as zonas urbanas ou de recreio e lazer (e.g. passeio marítimo) adjacentes a estas infraestruturas;
- Os principais percursos de ligação entre núcleos urbanos próximos;
- As principais ligações a zonas de expansão urbana (com PP ou loteamento aprovados).

Na Figura 50 apresenta-se assim a proposta de rede pedonal estruturante, que totaliza cerca de 105 km



Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Figura 50: Rede pedonal estruturante

A rede de mobilidade pedonal deverá satisfazer um conjunto de requisitos que permitam uma circulação atrativa, segura e de qualidade pelos diversos utilizadores, devendo respeitar os critérios sintetizados no quadro seguinte.

<p>Segurança</p>	<p>Minimização dos potenciais conflitos com o tráfego (motorizado e não motorizado).</p> <p>Criação de espaços visualmente permeáveis, desencorajando comportamentos antissociais (violência, crime) e permitindo a segurança de pessoas e bens, no período diurno e noturno.</p> <p>Iluminação adequada.</p>
<p>Continuidade / Coerência</p>	<p>Boa integração na malha urbana, com interligação eficiente e lógica dos percursos pedonais.</p> <p>Existência de poucas interrupções nos percursos.</p> <p>Ligação entre redes de diferentes hierarquias (redes pedonais/cicláveis locais devem estar ligadas a redes de nível superior).</p>
<p>Encaminhamento lógico</p>	<p>Promoção de percursos diretos e funcionais.</p>
<p>Acessibilidade/ universalidade</p>	<p>Promoção de um desenho urbano universal e inclusivo, atendendo às necessidades de todo o tipo de utilizadores, especialmente os mais vulneráveis (crianças, idosos, pessoas com mobilidade condicionada).</p> <p>Acessibilidade universal aos principais polos atratores de deslocações.</p> <p>Eliminação de barreiras, com especial atenção à colocação de mobiliário urbano, elementos paisagísticos e iluminação.</p> <p>Dimensionamento das infraestruturas (passeios) adequado às necessidades dos peões.</p>
<p>Atratividade / Conectividade</p>	<p>Ligação a destinos-chave, como interfaces de transportes, zonas residenciais, locais de trabalho/estudo, zonas comerciais e polos de lazer.</p> <p>Presença de elementos que permitam ou estimulem a interação social.</p> <p>Promoção do usufruto do património natural e construído.</p>
<p>Legibilidade</p>	<p>Facilidade de orientação proporcionada pelo espaço urbano aos residentes, trabalhadores e visitantes, através de um adequado desenho urbano, sinalização e existência de marcos visuais (pontos notáveis).</p>
<p>Conforto</p>	<p>Utilização de materiais confortáveis, seguros e adequados ao uso, desgaste e elementos do clima.</p> <p>Utilização de elementos paisagísticos atrativos e de infraestruturas de apoio que confirmam qualidade ao espaço público e promovam a estadia.</p> <p>Minimização da exposição ao ruído, ao vento e a elevados volumes de tráfego rodoviário.</p>

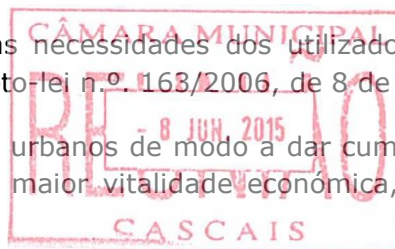
Tabela 9: Critérios de Qualidade a respeitar no planeamento de redes de modos suaves

Uma vez que a qualidade das infraestruturas pedonais varia consideravelmente consoante a zona do concelho, os percursos identificados necessitam de graus de intervenção diferenciados. Assim, alguns dos percursos estruturantes necessitarão de intervenções mais “pesadas”, incluindo por exemplo a construção ou alargamento de passeios; outros, a

colocação ou realocação de mobiliário urbano (de modo a eliminar barreiras), a melhoria de iluminação e/ou elementos paisagísticos; e outros ainda, apenas a colocação de passadeiras e sinalização rodoviária (de modo a melhorar a segurança dos atravessamentos pedonais).

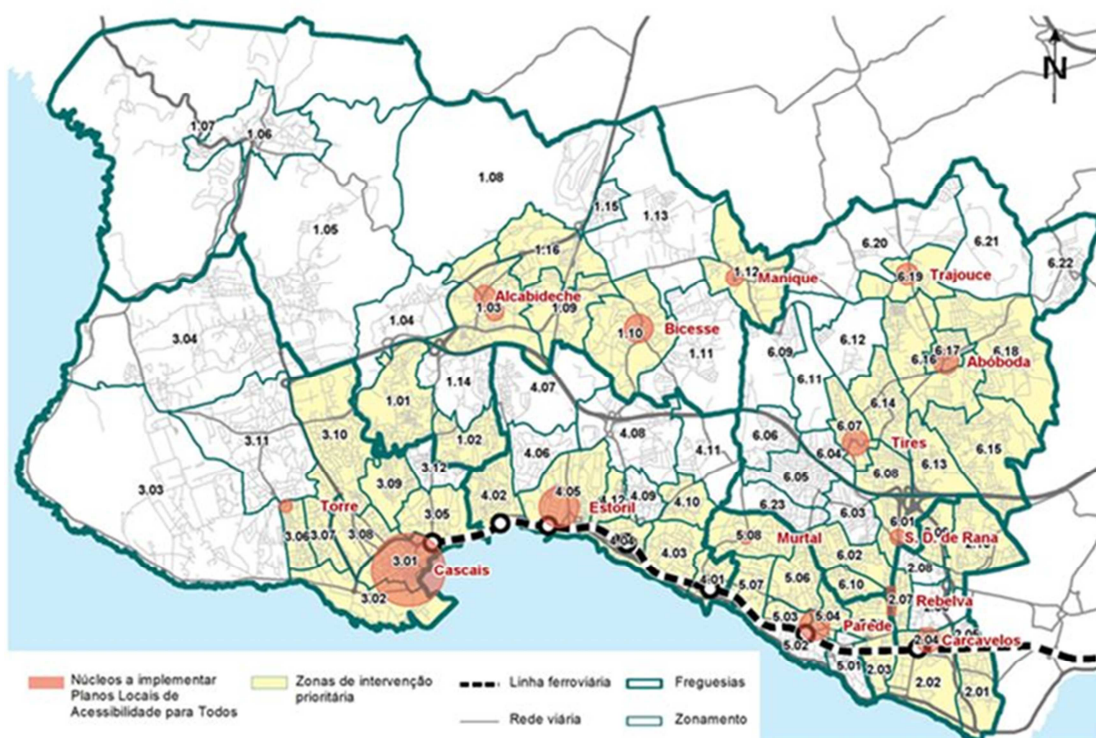
Qualquer intervenção deverá ter em consideração as necessidades dos utilizadores mais vulneráveis, dando cumprimento ao disposto no decreto-lei n.º 163/2006, de 8 de agosto.

Garantir a acessibilidade a pé para todos nos centros urbanos de modo a dar cumprimento ao disposto no DL 163/2006 é contribuir para uma maior vitalidade económica, social e cultural destes aglomerados.



Segundo o disposto no decreto-lei n.º 163/2006, os municípios portugueses têm que adequar as suas redes pedonais e a acessibilidade aos edifícios públicos e aos transportes públicos de modo a garantir a acessibilidade a todos até 2017, estando já alguns municípios a desenvolver Planos Municipais ou Planos Locais de Acessibilidade para Todos.

No contexto do ETAC (Estudo de Trânsito de Âmbito Concelhio) foram identificados como preferenciais para a elaboração destes programas locais os Núcleos Urbanos Históricos (classificação CMC), onde a diversidade de usos existente é maior (maior potencial para deslocações pedonais) e onde é mais necessário intervir numa ótica de dinamização e requalificação dos espaços públicos (Figura 51).

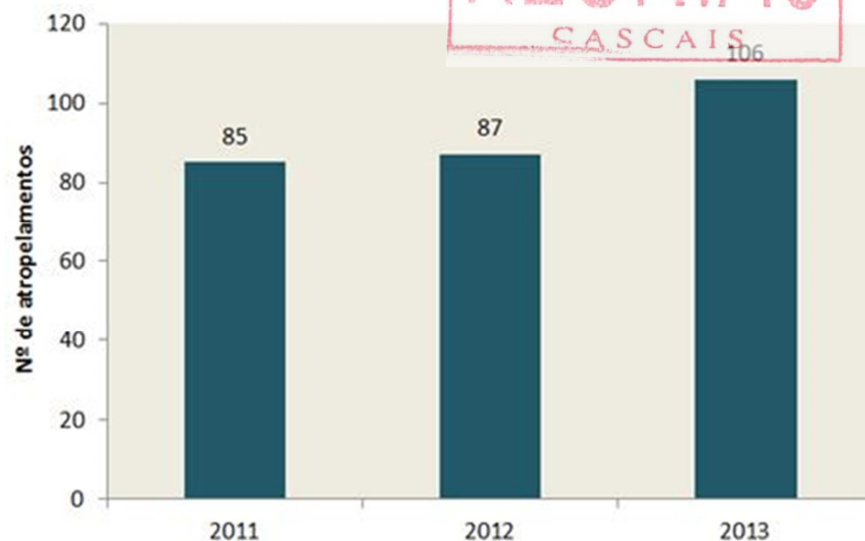


Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Figura 51: Núcleos urbanos prioritários para o desenvolvimento de Planos Locais de Acessibilidade para Todos

6.5.1.1.2 Melhorar as condições de segurança nas deslocações pedonais

Para melhorar as condições de segurança nas deslocações pedonais é necessário identificar e minimizar as situações de atropelamento. Quando se analisam as estatísticas dos acidentes envolvendo atropelamentos, nos últimos 3 anos, constata-se que, estes valores têm vindo a subir:



Fonte – CMC /SigWeb

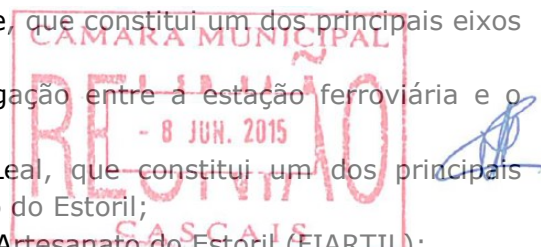
Figura 52: N.º de acidentes envolvendo atropelamentos nos últimos 3 anos

Cruzando a localização dos acidentes envolvendo atropelamentos com a rede pedonal estruturante é possível identificar os eixos onde esta intervenção deverá ser prioritária. Conforme se pode observar na Figura 52, os eixos que concentram um maior número de atropelamentos e estabelecem ligações a importantes geradores de viagens a pé são:

- A EN 249-4, entre Trajouce e Abóboda, a qual estabelece a ligação da zona industrial a estes dois aglomerados;
- A Av. Amália Rodrigues, próximo da entrada para a Prisão de Tires;
- A R. das Travessas, a qual constitui o acesso à Escola Secundária +3 Frei Gonçalo de Azevedo, em Mato Cheirinhos;
- O eixo R. do Zambujal / R. Afonso de Albuquerque / Estrada de S. Domingos de Rana, o qual estabelece a ligação entre Sassoeiros, S. Domingos de Rana e o Zambujal e constitui um dos principais acessos à Escola Secundária +3 de Carcavelos;
- A Av. Francisco Lindoso, próximo do mercado da Madorna, e a sua continuação para sul, pela R. Dia Mundial da Criança, até à Av. Comandante

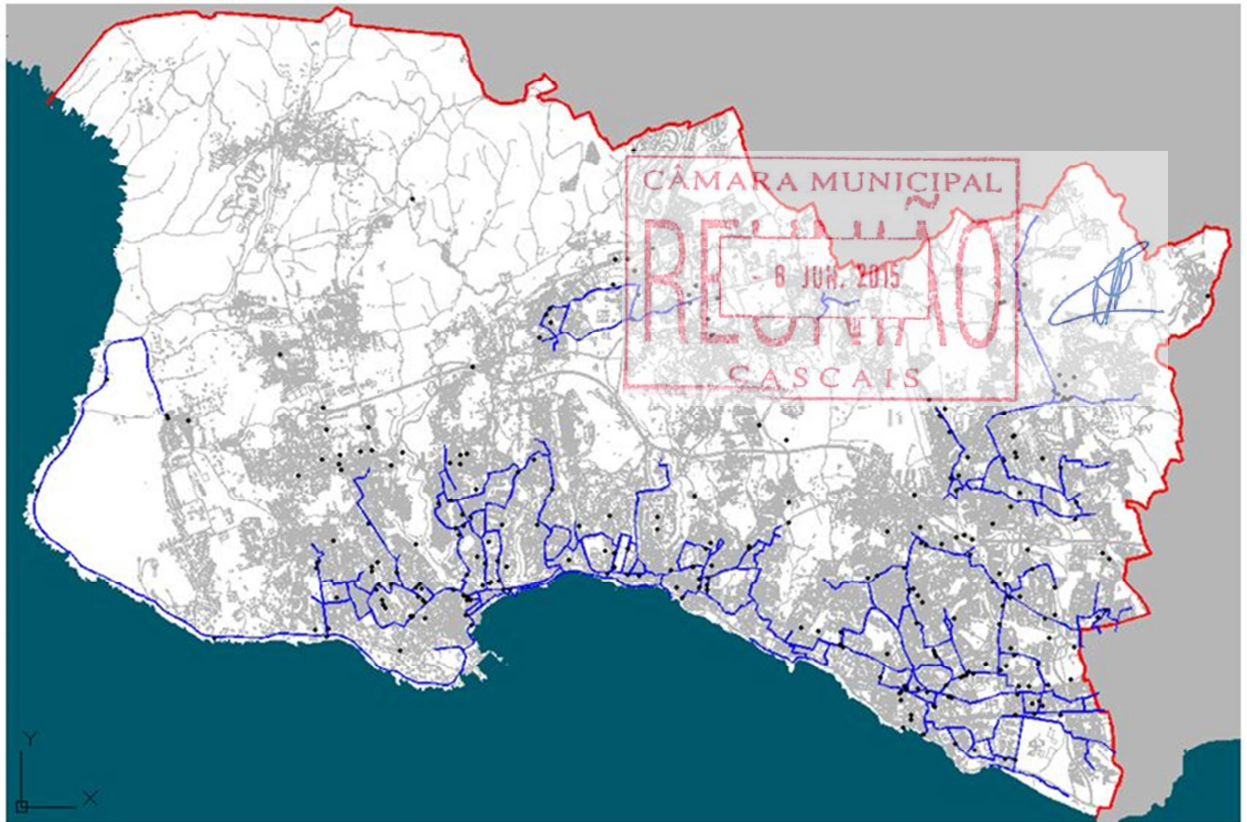
Gilberto Duarte e Duarte, junto à Escola Secundária + 3 Fernando Lopes Graça (Bairro Alentejano);

- A Av. General Eduardo Galhardo, a sul da estação ferroviária de Carcavelos, próximo do local onde se realiza a Feira de Carcavelos;
- A Av. da República, no centro da Parede, que constitui um dos principais eixos comerciais do concelho;
- A R. Egas Moniz, que estabelece a ligação entre a estação ferroviária e o Centro de Saúde de S. João do Estoril;
- O eixo R. da Galiza / Av. Florinda Leal, que constitui um dos principais acessos à estação ferroviária de S. João do Estoril;
- A Av. de Portugal, próximo da Feira de Artesanato do Estoril (FIARTIL);
- A Av. Marechal Carmona, próximo do hipermercado Jumbo de Cascais;
- A R. de São José, no limite entre as Fontainhas e o Bairro de S. José;
- A Av. de Sintra (N9) em Cascais, a sul do Bairro Marechal Carmona e do Pai do Vento, no troço entre os estabelecimentos de ensino *International Christian School of Cascais* e *Externato Novo Calipso*;
- O troço da R. de Alvide que atravessa este aglomerado;
- A Av. Dom Pedro I, que estabelece o acesso ao centro de saúde de Cascais;
- A Av. 25 de Abril, que circunda o centro histórico de Cascais;
- A R. Jaime Thompson, a qual estabelece o acesso ao Tribunal de Cascais e à Escola Secundária +3 da Cidadela.



Para além destes eixos, importa referir que, das zonas identificadas como preferenciais para o desenvolvimento de Planos Locais de Acessibilidades para Todos, destacam-se, pelo número de atropelamentos registados, os núcleos da Parede e Cascais. Revela-se assim necessário, no âmbito deste Planos, desenvolver soluções que minimizem a ocorrência de atropelamentos.

De modo a monitorizar a evolução da segurança das deslocações pedonais e a avaliar a eficácia das medidas que vão sendo introduzidas, propõe-se ainda a realização regular de um diagnóstico sobre atropelamentos, o qual deverá incidir especialmente sobre a rede pedonal estruturante.



Fonte – CMC/SigWeb

Figura 53: Atropelamentos na rede pedonal estruturante (últimos 3 anos)

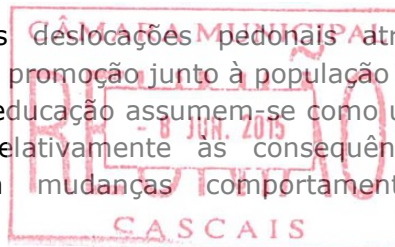
6.5.1.1.3 Garantir a qualidade das redes pedonais de forma permanente

Pretende-se garantir a qualidade das redes pedonais de forma permanente, não só no projeto e construção inicial, mas também através de uma adequada monitorização das suas condições e da implementação de ações de manutenção adequadas.

Para tal é fundamental estabelecer metodologias e rotinas de recolha de informação que permitam ir acompanhando a adequação das infraestruturas pedonais aos seus utilizadores. Esta tarefa pode ser realizada recorrendo à participação dos cidadãos, o que permite, por um lado, descentralizar o esforço de recolha de informação e, por outro, envolver os cidadãos na gestão do seu bairro ou zona de trabalho.

6.5.1.1.4 Divulgar as vantagens associadas às deslocações pedonais

Pretende-se divulgar as vantagens associadas às deslocações pedonais através do desenvolvimento de campanhas/iniciativas para a sua promoção junto à população escolar e adulta, os processos de sensibilização, informação e educação assumem-se como um passo importante para uma maior consciencialização relativamente às consequências das diferentes escolhas modais, promovendo assim mudanças comportamentais nas deslocações.



Neste sentido, a CM Cascais está empenhada em implementar as seguintes medidas:

- A realização de campanhas de sensibilização sobre segurança rodoviária, os direitos dos peões e os benefícios de andar a pé, que poderão ser dirigidas a grupos-alvo (e.g., condutores, crianças e adolescentes) e basear-se em iniciativas pontuais (e.g., a Corrida na Marginal) ou então traduzir-se em campanhas de sensibilização em diversos formatos (e.g., folhetos, na revista municipal, *muppies*, internet, etc.);
- A promoção de aulas de formação sobre a segurança nas deslocações pedonais (e.g. atribuição da "carta" do peão), junto às crianças que estudam no concelho, promovendo deste modo uma maior autonomia nas deslocações para a escola deste grupo etário;
- A divulgação junto das escolas do 1.º ciclo do ensino básico de iniciativas do tipo *PediBus* ("autocarro pedonal"), informando a comunidade escolar sobre os benefícios a estas associados.

6.5.1.1.5 Promover as deslocações pedonais nos percursos casa-escola

A promoção das deslocações pedonais nos percursos casa-escola deverá ser feita através da criação de iniciativas que visem reduzir a dependência do automóvel por parte da população escolar (e, conseqüentemente, a redução do tráfego na envolvente às escolas), bem como aumentar as competências para o andar a pé em segurança e a independência das crianças.

Nos últimos anos registou-se uma utilização crescente do automóvel nas deslocações casa-escola, em detrimento do modo pedonal, o que tem conseqüências na mobilidade atual dos pais e encarregados de educação (mais dependentes do automóvel) e contribui para aumentar a dependência do transporte individual (TI) por parte das crianças que serão os futuros adultos.

Com o intuito de contrariar esta tendência, o ETAC propõe a implementação de iniciativas que visem reduzir a dependência do automóvel por parte da população escolar, bem como

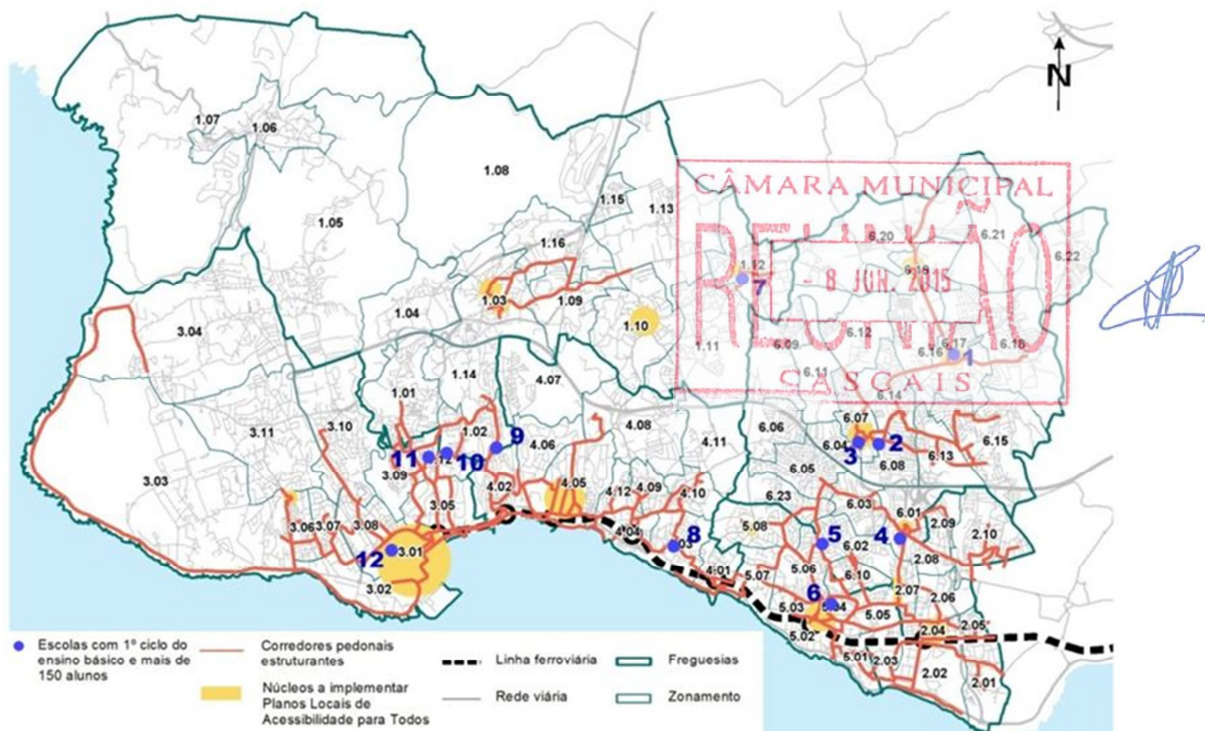
umentar as competências para o andar a pé (em segurança) e a independência das crianças residentes no concelho.

Para além de divulgar os benefícios de iniciativas de *PediBus*, a autarquia irá envolver-se ativamente na sua implementação, desenvolvendo ações de divulgação e de formação aos professores e encarregados de educação e fornecendo um kit de implementação deste projeto na escola. Pretende-se realizar um projeto-piloto (que deverá desenrolar-se ao longo de diversos anos), no âmbito do qual serão criados circuitos de *PediBus* numa ou mais escolas do concelho. Este projeto deverá ser divulgado junto às restantes escolas do concelho e à população em geral:

- Garantir que a comunidade escolar e a população em geral compreendam os benefícios associados a este tipo de iniciativas;
- Ajudar a CMC a organizar este processo no seio da estrutura da Câmara, nomeadamente através da identificação das principais etapas e tarefas a considerar, na sistematização dos materiais a produzir e na identificação das etapas em que a CMC deve estar presente como elemento alavancador desta iniciativa.

As escolas do 1.º ciclo do Ensino Básico e com mais de 150 alunos, localizadas na envolvente da rede pedonal estruturante devem ter prioridade no desenvolvimento de iniciativas *PediBus*.

A figura seguinte apresenta assim as escolas do 1º ciclo consideradas preferenciais para o desenvolvimento de circuitos *PediBus*.



- | | | |
|--------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| 1 EB1 Nº 1 de Abóboda | 5 EB1 nº 4 da Parede | 9 EB1 do Monte Estoril |
| 2 EB1 Padre Agostinho da Silva | 6 EB1 Nº2 da Parede | 10 EB1 Nº2 da Amoreira |
| EB Nº 1 de Tires - António | | EB1 Nº2 de Cascais - Profª Manuel |
| 3 Torrado | 7 EB1 de Manique | 11 Gaião |
| EB1 Nº 1 de São Domingos de | EB1 de São João do | EB1 Nº 1 de Cascais - José Jorge |
| 4 Rana | 8 Estoril | 12 Letria |

Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Figura 54: Escolas com 1º ciclo do Ensino Básico preferenciais para o desenvolvimento de circuitos PediBus

6.5.2 Promover a integração da bicicleta no sistema de deslocações urbanas

No que concerne às deslocações cicláveis importa referir que só recentemente a opção pela bicicleta quase não tinha expressão na generalidade do território nacional, estando associada sobretudo à componente lúdica e de lazer. Num contexto internacional em que inúmeras cidades têm investido com sucesso no desenvolvimento de redes cicláveis e em sistemas de aluguer/empréstimo de bicicletas com níveis de adesão elevados, defende-se também a utilização da bicicleta em Cascais para a realização de deslocações quotidianas, tanto mais que se trata de um dos concelhos percussores da criação de serviços de bicicletas de empréstimo (as BICAS).

Como tal propõe-se que as intervenções passem por:

- Desenvolver as redes cicláveis, criando condições de conforto e segurança para a utilização da bicicleta nas deslocações de proximidade, devendo adaptar-se a especificidade dos corredores cicláveis aos volumes de circulação rodoviária e à velocidade permitida nas vias.
- Fomentar a existência de equipamentos e de infraestruturas de suporte que facilitem a utilização e estacionamento de bicicletas.
- Procurar assegurar a possibilidade de embarque da bicicleta em alguns modos e linhas de Transportes Públicos.
- Alargar a rede de empréstimo de bicicletas a outros pontos do concelho, procurando que esta seja utilizada nas deslocações quotidianas dos residentes.
- Sensibilizar e formar a população para a utilização e convivência com o modo ciclável, em particular os jovens e a população escolar dos ensinos secundário e superior.

6.5.2.1 Desenvolvimento das propostas

Para cada uma das propostas indicadas anteriormente, apresentam-se as medidas e a metodologia associadas à sua concretização:

6.5.2.2 Desenvolver redes cicláveis

Propõe-se a criação de uma rede hierarquizada que adeque a tipologia de percursos cicláveis aos volumes de circulação rodoviária e à velocidade permitida nas vias, oferecendo condições de conforto e segurança para a utilização deste modo nas deslocações de curta distância.

A configuração desta rede ciclável, segura, coerente, direta, atrativa e confortável, será desenvolvida de modo a permitir a ligação hierarquizada entre as áreas residenciais e os centros urbanos, os principais polos passíveis de gerar deslocações em bicicleta (equipamentos escolares, desportivos e de lazer, polos de emprego) e os interfaces de transporte.

Neste sentido, e tal como realizado para a rede pedonal, foram previamente identificadas as zonas consideradas prioritárias para o desenvolvimento de ações que visem a melhoria da acessibilidade em bicicleta:

- com maior potencial de transferência de viagens do Transporte Individual (TI) para o modo ciclável, ou seja, as zonas com maior concentração de viagens em TI no escalão de distância entre 1,5 e 4,5 km (uma vez que é neste escalão de distância que a opção pela bicicleta é mais atrativa e eficiente);

- com maior concentração de emprego (superior a 25 postos de trabalho /ha);
- onde se localizam os Núcleos Urbanos Históricos (classificação da CMC) com maior concentração de comércio, serviços e equipamentos;
- onde se localizam os principais interfaces de transportes;
- com maiores acréscimos de população e/ou emprego nos cenários de futuro (zonas com novos desenvolvimentos urbanos).

A etapa seguinte consistiu na identificação dos percursos principais que deverão integrar a rede ciclável estruturante, tendo sido considerados (ver Figura 56):

- As principais ligações com um número considerável de viagens realizadas em TI (com distâncias entre 1,5 e 4,5 km);
- As principais ligações a polos geradores, tais como, os grandes espaços comerciais, os polos de emprego, os equipamentos coletivos (e.g. equipamentos desportivos, estabelecimentos de ensino, equipamentos de saúde) e os polos de atração turística;
- As principais ligações aos interfaces de transporte face ao espaço urbano em que se inscrevem;
- Os principais percursos que permitem transpor as barreiras da Estrada Marginal e da linha de caminho-de-ferro, estabelecendo a ligação entre as zonas urbanas ou de recreio e lazer (e.g. passeio marítimo) adjacentes a estas infraestruturas;
- Os percursos cicláveis previstos (ao longo da Av. Jorge V e a ligação ao Centro Comercial Riviera, em Carcavelos) e em estudo pela CMC (corredor entre S. João do Estoril – Parede e Carcavelos);
- Os percursos que potenciam a fruição natural e cultural do concelho;
- As principais ligações a zonas de expansão urbana (com PP ou loteamento aprovados).
- Refira-se que nesta identificação dos percursos cicláveis estruturantes foi dada especial atenção à seleção de corredores com declives adequados à circulação em bicicleta, tendo-se considerado as recomendações definidas pela bibliografia de referência.

Considera-se habitualmente que um declive de 5% consegue ser transposto por uma grande abrangência de utilizadores, sendo que, entre 3% e 5%, os percursos cicláveis não deverão apresentar distâncias demasiado extensas sem interrupções ou paragens.

A bibliografia internacional refere ainda extensões máximas a utilizar nos percursos mais declivosos, as quais se procuraram respeitar na identificação dos percursos cicláveis.

Declive da ligação/ troço	Comprimento máximo aceitável
5-6%	240 m
7%	120 m
8%	90 m
9%	60 m
10%	30 m
Superior a 11%	15 m

Fonte: *Guide for the Development of Bicycle Facilities*, AASHTO, 1999

Tabela 10: Comprimentos máximos aceitáveis para percursos cicláveis, consoante o declive existente

Adicionalmente, tendo como objetivo a segurança e conforto dos utilizadores da bicicleta, evitou-se a seleção de percursos em vias de hierarquia superior (nível 1 e 2), onde os volumes e velocidades de circulação do tráfego automóvel são mais elevados.

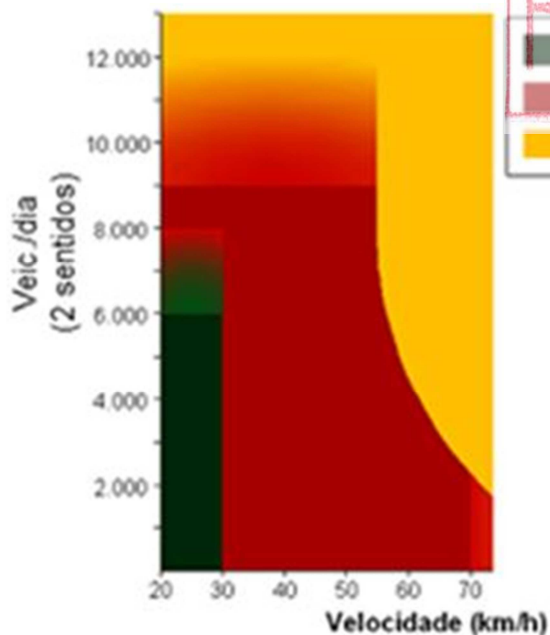
Importa sublinhar que a rede ciclável não deverá apenas ser composta por vias de utilização exclusiva da bicicleta, sendo possível distinguir a seguinte tipologia de percursos cicláveis, consoante o tipo de segregação com o tráfego automóvel:

Via banalizada (coexistência)	Percurso onde a circulação de bicicletas ocorre em convivência com o tráfego motorizado no espaço viário. É sempre unidirecional, seguindo o sentido da corrente de tráfego. Pelo Código da Estrada, a circulação em bicicleta é livre na generalidade das vias exceto em autoestradas e vias equiparadas.
Faixa ciclável	Percurso realizado em espaço próprio e exclusivo para a utilização da bicicleta, sendo este parte integrante da faixa de rodagem. Não existe uma separação física entre os canais rodoviários e ciclável, sendo a diferenciação de espaços assegurada com sinalização horizontal, através de marcações no pavimento (não é segregado, mas também não é partilhado). É sempre unidirecional, seguindo o sentido da corrente de tráfego, e localiza-se habitualmente no lado direito da via rodoviária, encostado ao lancil ou ainda entre o espaço de estacionamento e a faixa de rodagem.
Pista ciclável	Percurso realizado em canal próprio, segregado do tráfego motorizado (existe uma separação física do espaço rodoviário). Pode ser uni ou bidirecionais. Pode ser realizado paralelamente à rua (acompanhando o espaço pedonal) ou ter um traçado autónomo em relação à rede viária (caso das pistas cicláveis em áreas verdes). Quando implementado paralelamente às vias de circulação é colocado habitualmente à cota do passeio ou, menos frequentemente, a um nível intermédio entre o espaço rodoviário e o passeio. Pode permitir a coexistência de ciclistas, peões e outros modos não motorizados.

Tabela 11: Tipologia de percursos cicláveis, consoante o tipo de segregação com o tráfego automóvel

Não existe atualmente regulamentação nacional para orientar a escolha da solução mais adequada.

Assim, e de acordo com o ETAC, propõe-se que na formalização da rede ciclável estruturante seja considerada a proposta do CERTU, na qual se define a tipologia de percurso em função de dois parâmetros determinantes: o volume de tráfego e sua velocidade de circulação, conforme ilustra o gráfico seguinte.



REVISÃO
- 8 JUN. 2015
CÂMARA MUNICIPAL
CASCAIS

Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Figura 55: Tipologia de percursos cicláveis consoante o volume de tráfego e velocidade de circulação

Na figura seguinte apresenta-se assim a proposta de rede ciclável estruturante, a qual totaliza cerca de 109 km.



Fonte – CMC/DPT/DPIE - TIS

Figura 56: Rede ciclável estruturante

Importa referir que a formalização desta rede pode implicar:

- a introdução de medidas de acalmia de tráfego em algumas zonas, visando a redução da velocidade de circulação motorizada (e.g. criação de zonas 30, pavimento diferenciado, etc.), nomeadamente em algumas zonas dos núcleos urbanos da Parede, Carcavelos, Tires, S. Pedro do Estoril, Cascais, Abóboda, Alcabideche;
- a redistribuição do espaço dedicado ao automóvel, através da diminuição da largura da faixa de rodagem (de modo a diminuir a velocidade de circulação) e da eliminação/diminuição de estacionamento (o espaço ciclável não deve ser conseguido através da redução do espaço do peão ou ocupando os passeios existentes);
- a reformulação de cruzamentos, de forma a melhorar a integração das bicicletas com o resto do tráfego;
- a realização de intervenções paisagísticas ao longo dos principais percursos cicláveis, de modo a tornar a utilização mais agradável e segura (e.g., a colocação de árvores entre a faixa de rodagem e o percurso ciclável pode

contribuir para a melhoria das condições visuais e climatéricas, reduzindo o impacto negativo do tráfego rodoviário);

- a introdução de sinalização rodoviária (horizontal e vertical) que assinale a presença de velocípedes);
- a melhoria na sinalização de orientação, incluindo informação sobre a localização de estacionamento para bicicletas e percursos cicláveis;
- a melhoria da iluminação de modo a tornar os percursos mais seguros.

6.5.2.2.1 Fomentar a existência de equipamentos e de infraestruturas de suporte que facilitem a utilização e estacionamento de bicicletas

Pretende-se fomentar a existência de equipamentos e de infraestruturas de suporte que facilitem a utilização e estacionamento de bicicletas, nomeadamente junto aos principais polos de atração/geração de deslocações (equipamentos coletivos (especialmente de ensino), polos de lazer, interfaces de transportes e principais estações/paragens, zonas de comércio e de serviços e zonas residenciais densas).

A provisão e a adequada localização de estacionamento para bicicletas constituem fatores críticos para o sucesso das deslocações neste modo.

Propõe-se assim a introdução de suportes para estacionamento de bicicletas nos interfaces de TP (existentes e propostos), equipamentos de ensino, equipamentos de saúde, centros comerciais, núcleos urbanos, polos turísticos e polos da Administração Central e Local:

- Interfaces TP (existentes e propostos): estações ferroviárias e interfaces de Alcabideche, *CascaShopping*, Hospital de Cascais, Manique, Abóboda, S. Domingos de Rana (Igreja e Cemitério) e Alapraia (propostos);
- Equipamentos de ensino: Escola Superior de Saúde do Alcoitão, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril, estabelecimentos de ensino com oferta de ensino secundário (18 escolas) e EB2,3 (13 escolas).
- Equipamentos de saúde: Centros de Saúde e Extensões, Hospital de Cascais, Centro de Medicina Física e Reabilitação de Alcoitão, Hospital Ortopédico de Sant'Ana;
- Centros comerciais: *CascaShopping*; *CascaisVilla*; *Jumbo de Cascais*; *Riviera Center*; *Intermarché* – S. D. Rana, *E-Leclerc*;
- Núcleos urbanos: centro da Parede, Carcavelos, Alcabideche, Rebelva, S. Domingos de Rana, Tires, Abóboda, Trajouce, Manique, Estoril e Cascais;
- Polos turísticos: Praias, Cidadela, marina, Casa das Histórias e Desenhos Paula Rego, miradouro Boca do Inferno, Casa da Guia, Parque de Campismo Orbitur - Guincho.
- Polos da Administração Central e Local: Tribunal de Cascais, Câmara Municipal, Juntas de Freguesia.

Estes estacionamentos deverão ser colocados o mais próximo possível dos destinos, em locais com elevada visibilidade e bem iluminados, de modo a minimizar as situações de vandalismo.

Alguns destes parqueamentos de bicicletas poderão estar equipados com outras infraestruturas de apoio ao ciclista, como cacifos, pontos de água, bancos de descanso, abrigo de chuva/sol. Recomenda-se ainda a existência de informações úteis para ciclistas, como mapas da rede ciclável e de transportes coletivos.

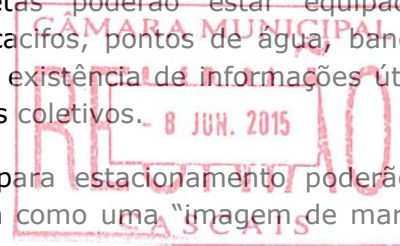
Estes elementos de apoio e os suportes para estacionamento poderão ter um design uniformizado e apelativo, funcionando assim como uma "imagem de marca" de referência para o sistema ciclável de Cascais.

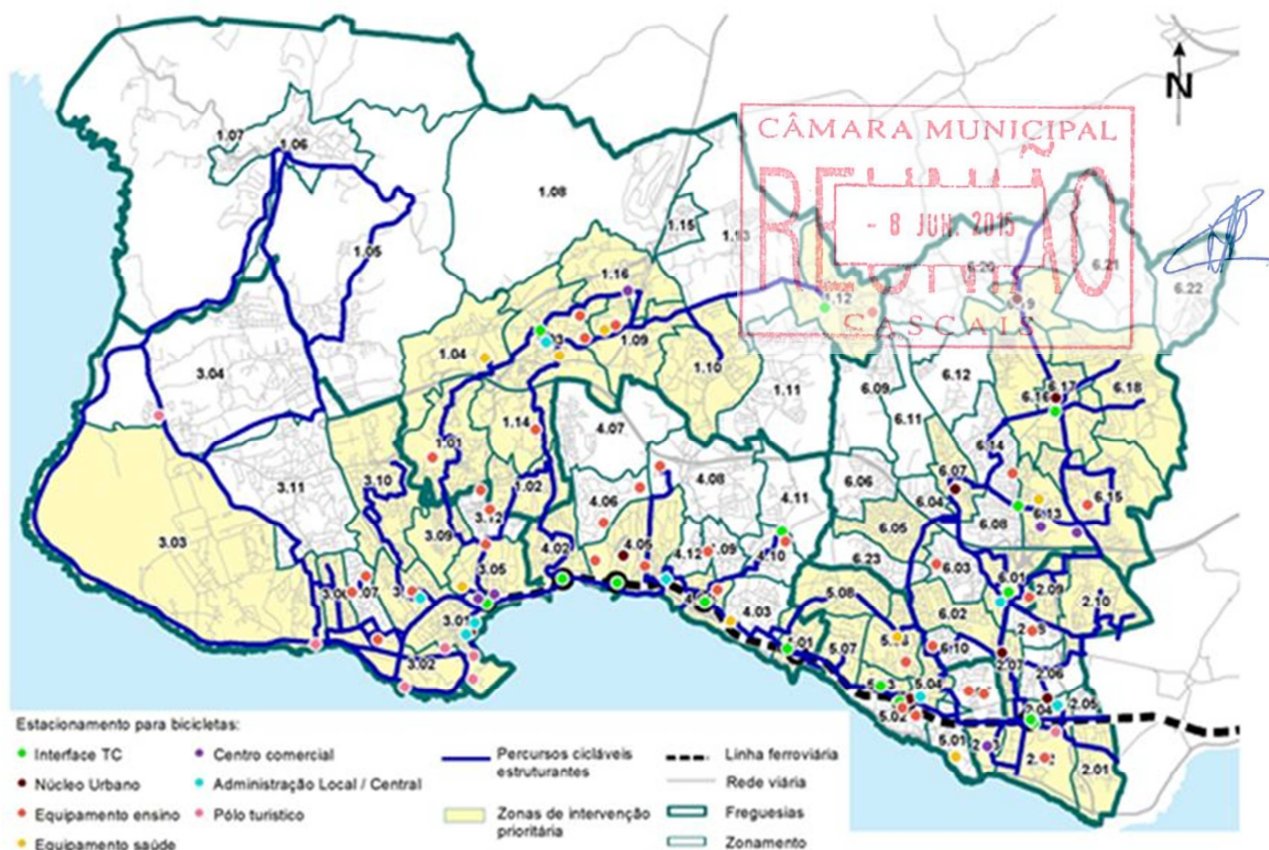
Dos locais propostos para estacionamento, acima referidos, recomenda-se a disponibilização destes elementos nos locais onde o estacionamento poderá ter uma duração mais longa, nas estações ferroviárias de Cascais, Estoril, S. João do Estoril, S. Pedro do Estoril, Parede e Carcavelos.

Para além dos elementos de apoio referidos, o sistema poderá incluir também serviços de reparação de bicicletas (SOS) e disponibilizar inventários dos locais de serviços de reparação e lojas para vendas de acessórios e material para bicicletas (por exemplo, nos quiosques das BiCas).

A par da introdução de parqueamento para bicicletas, recomenda-se uma maior divulgação da sua existência, promovendo deste modo a sua utilização (e.g., informação online no site da autarquia e dos operadores de transporte).

A proposta de localização dos parqueamentos das bicicletas é apresentada na Figura seguinte:





Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Figura 57: Localização do estacionamento para bicicletas proposto

6.5.2.2 Procurar assegurar a possibilidade de embarque da bicicleta em alguns modos e linhas de transportes públicos

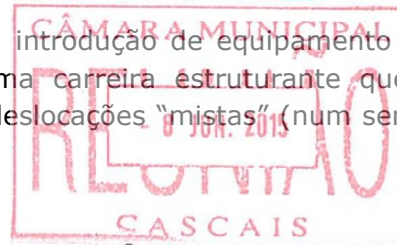
A integração da bicicleta com o transporte público pode desempenhar um papel importante no aumento da atratividade de ambos os modos.

Atualmente, em Cascais, o embarque de bicicletas é apenas permitido no modo ferroviário. A Scotturb não autoriza o transporte de bicicletas no interior dos autocarros por considerar que estas constituem uma tipologia de bagagem que, pelo seu formato, pode prejudicar os passageiros, uma vez que podem resvalar e embater nestes.

No âmbito dos contactos com os operadores, a CMC irá desenvolver esforços no sentido de tornar o transporte de bicicletas no concelho cada vez mais cómodo e acessível, nomeadamente fora dos períodos de maior procura.

Recomenda-se que a permissão da circulação de bicicletas a bordo dos autocarros seja implementada prioritariamente nas carreiras SC-402 e SC-404 já que correspondem a circulações que promovem a ligação à Malveira da Serra e à Praia do Guincho, respetivamente.

Também a carreira SC-462 pode justificar a introdução de equipamento de transporte de bicicletas, já que ao constituir-se como uma carreira estruturante que “cruza” a rede ciclável estruturante, pode ser utilizada em deslocações “mistas” (num sentido é utilizada a bicicleta, no outro o autocarro).



6.5.2.2.3 Alargar a rede de empréstimo de bicicletas

A rede de empréstimo de bicicletas deve ser alargada a outros pontos do concelho, procurando que esta seja utilizada nas deslocações quotidianas dos residentes.

Propõe-se a expansão da rede de empréstimo de bicicletas a outros pontos do concelho, promovendo a sua integração no sistema de deslocações urbanas e reforçando a sua utilização em viagens de curta distância. Neste sentido, sugere-se a introdução de quiosques BiCas nos núcleos urbanos de Carcavelos e Parede, próximos dos interfaces de transportes, promovendo a utilização das bicicletas para a realização de viagens nestes centros urbanos.

Outra ação fundamental para o sucesso do alargamento da rede das BiCas passa pela divulgação e disponibilização de informação online (por exemplo, no site da CMC e de alguns operadores de transporte), em alguns polos geradores de viagens (e.g., estabelecimentos de ensino) e em interfaces de TP, sobre os pontos de empréstimo, horários e regras de funcionamento deste serviço.

A CMC equaciona reforçar a oferta de bicicletas nos diversos locais do concelho, aumentando os parques de concentração das mesmas e inovando este serviço, passando de carácter r lúdico também a não-lúdico, dando assim mais uma resposta eficaz às alternativas de deslocação em modos suaves no Concelho de Cascais.

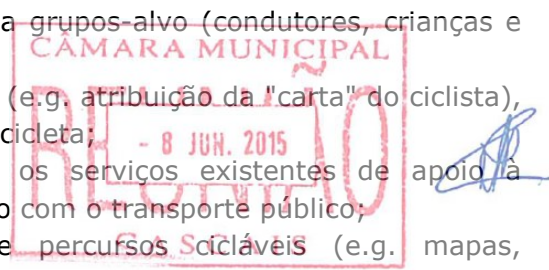
Eventualmente, mas apenas quando o sistema de oferta estiver consolidado, será equacionada a aplicação de um sistema tarifário próprio para a utilização das BiCas, de modo a que as receitas geradas pelo sistema ajudem a pagar os seus custos de manutenção.

6.5.2.2.4 Sensibilizar e formar a população para a utilização e convivência com o modo ciclável

Sensibilizar em particular os jovens e a população escolar dos ensinos secundário e superior de modo a potenciar a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas propõe-se a

realização de ações de sensibilização e formação da população para a utilização e convivência com o modo ciclável, em particular os jovens e a população escolar dos ensinos secundário e superior. Neste sentido, recomenda-se a realização das seguintes ações:

- Campanhas de sensibilização dirigidas a grupos-alvo (condutores, crianças e adolescentes);
- Promoção de aulas de condução segura (e.g. atribuição da "carta" do ciclista), de mecânica básica e manutenção da bicicleta;
- Disponibilização de informação sobre os serviços existentes de apoio à utilização de bicicleta e a sua articulação com o transporte público;
- Disponibilização de informação sobre percursos cicláveis (e.g. mapas, roteiros);
- Programação de eventos envolvendo a utilização da bicicleta.



6.5.2.3 Fomentar o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Empresarial

O PNAEE recomenda que sejam realizados Planos de Mobilidade Empresarial para espaços empresariais ou indústrias com 500 ou mais empregados. Em Espanha este limiar é definido para polígonos empresariais ou empresas com mais de 300 empregados.

Propõe-se o Plano de Mobilidade Empresarial para o conjunto dos edifícios da CMC, recomendando-se que este projeto possa ser utilizado como "bandeira" para cativar as empresas a aplicarem este tipo de planos.

Estes planos devem ser realizados numa base voluntária pelas empresas que reúnam condições para tal; para ampliar a adesão das empresas a esta iniciativa propõe-se:

- Realização de workshops para divulgar os objetivos e vantagens associados à realização dos Planos de Mobilidade Empresarial, procurando envolver-se as principais empresas presentes no concelho neste projeto.
- Estabelecimento de protocolos entre a CMC e as empresas que se proponham ao desenvolvimento deste tipo de planos, no âmbito do qual a CMC poderá comprometer-se com o apoio técnico e com a realização das iniciativas que venham a ser preconizadas, até um determinado limiar de orçamento acordado entre as partes.
- Divulgação dos resultados dos Planos de Mobilidade Empresarial, de modo a encorajar novas iniciativas e a tornar claro para todos os intervenientes, e para a sociedade em geral, quais são as mais-valias associadas.

6.6 Rede de infraestruturas aeronáuticas

A Rede de Infraestruturas Aeronáuticas, está enquadrada nas opções estratégicas do município, constituída pelo Aeródromo Municipal de Cascais, pelo Heliporto do Hospital de Cascais e pelo Heliporto da Marina de Cascais, e assume-se como uma valência de referência para o concelho, de âmbito supramunicipal.

Dado o carácter específico das instalações em causa, tornou-se fundamental salvaguardar as medidas de proteção aeronáutica, incrementando a segurança e proteção das referidas instalações e das áreas envolventes ao nível de pessoas e bens.

O Aeródromo Municipal de Cascais está sujeito a zonas de influência e de proteção assinaladas na planta de ordenamento com a designação, Rede de Infraestruturas Aeronáuticas, agrupadas em função do tipo de condicionamento imposto perante os usos, ações e intervenções ao nível do solo, do subsolo e do espaço aéreo.

À semelhança do Aeródromo Municipal de Cascais, os heliportos do Hospital e da Marina de Cascais, constituem instalações e facilidades destinadas a apoiar as operações de helicópteros, os embarques e desembarques de pessoas e cargas e estão sujeitos a áreas de proteção, representadas na Planta de Ordenamento – Rede de Infraestruturas Aeronáuticas.

6.7 Estacionamento

6.7.1 Introdução

O estacionamento é um dos principais instrumentos no processo de gestão da acessibilidade e mobilidade. A definição das políticas de provisão e gestão de estacionamento deve ter em consideração as necessidades da procura de estacionamento, mas deve, também, ter em consideração a introdução de medidas que limitem a sua oferta de modo a promover a opção pelos modos de transporte mais sustentáveis, que se constituam como alternativas ao automóvel.

As políticas de estacionamento a desenvolver deverão assim ser diferenciadas, tendo em consideração as necessidades dos diferentes utilizadores (residentes, empregados e visitantes), mas também contribuindo para uma repartição modal mais equilibrada.

6.7.2 Caracterização

No Concelho de Cascais, a oferta de estacionamento na via pública representa cerca de 91% do total, sendo os restantes 9% em bolsas ou parques de estacionamento. Apenas uma pequena parcela do estacionamento em via pública é tarifado – cerca de 3%, sendo a maior parte dele pertencente à ex-freguesia de Cascais. Do estacionamento em bolsas ou parques de estacionamento, a oferta tarifada corresponde a cerca de 66% (dados do ETAC 2011).

A procura de estacionamento varia conforme os períodos do dia e as zonas, sendo que no período diurno a procura mais elevada ocorre nas zonas mais consolidadas – eixo da Av. Marginal e corredor Cascais/Alcabideche - e no período noturno ocorre nas zonas mais residenciais da envolvente de Cascais, zona a norte da Parede, Carcavelos e S. Domingos de Rana.

O estacionamento ilegal (entendido como os veículos que se encontrem estacionados em lugares que não se encontrem demarcados para o efeito) ocorre com maior expressão em Cascais, Monte Estoril, Centro do Estoril/S. João do Estoril no período diurno e nas zonas de maior densidade residencial no período noturno.

Atualmente existem quatro tipos de zonas tarifadas de estacionamento - Laranja, Vermelha, Azul e Amarela – sendo no entanto duas delas (Vermelha e Azul) muito semelhantes quanto ao regime tarifário.

Salienta-se que, o estacionamento representado na Carta de Acessibilidades (revista) reflete apenas a localização dos parques de estacionamento identificados no ETAC, ao contrário da versão inicial da mesma Carta, que representava os parques e bolsas de estacionamento identificados no ETAC.

6.7.3 Políticas de estacionamento

No sentido de garantir a disponibilidade de estacionamento para os visitantes e residentes e de contribuir para a transferência de viagens pendulares para o transporte público e para os modos suaves, deverão ser implementadas as seguintes medidas:

- Alargar e introduzir zonas de estacionamento tarifado nos principais centros urbanos em que existe presença significativa de comércio, serviços ou outros polos geradores de tráfego, de modo a promover a rotação do estacionamento na via pública
- Organizar o estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias, nalguns casos com o reforço da oferta, mas sempre de modo a promover a qualificação do espaço público na envolvente das estações ferroviárias.

- Formalizar a oferta de estacionamento na via pública nas zonas em que esta não está demarcada, particularmente nos bairros de génese ilegal e em outros aglomerados a norte da A5.
- Aumentar a oferta de estacionamento público nos principais aglomerados, com a criação de estacionamento edificado e/ou em bolsas, não só para automóveis mas também para veículos de duas rodas.
- Reduzir os parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento habitacional definido em sede dos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT), já que o modelo atual de dimensionamento da oferta de estacionamento é favorável à sobre motorização das famílias.
- Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal no espaço público, sobretudo nas zonas centrais dos aglomerados, quer do estacionamento que perturbe a circulação rodoviária (estacionamentos em 2ª fila), quer do estacionamento que perturbe a circulação pedonal e de outros modos suaves (sobre passeios, pistas cicláveis,...).
- Estabelecer as regras de circulação e de estacionamento para cargas e descargas.

6.7.4 Propostas

Para cada uma das medidas enunciadas, foram desenvolvidas propostas específicas, que se apresentam em seguida, associadas à respetiva distribuição geográfica:

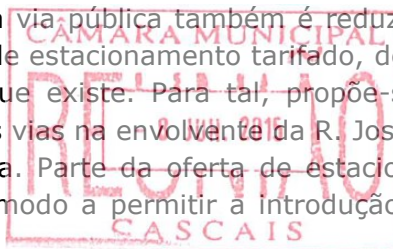
6.7.4.1 Alargar e introduzir zonas de estacionamento tarifado nos principais centros urbanos

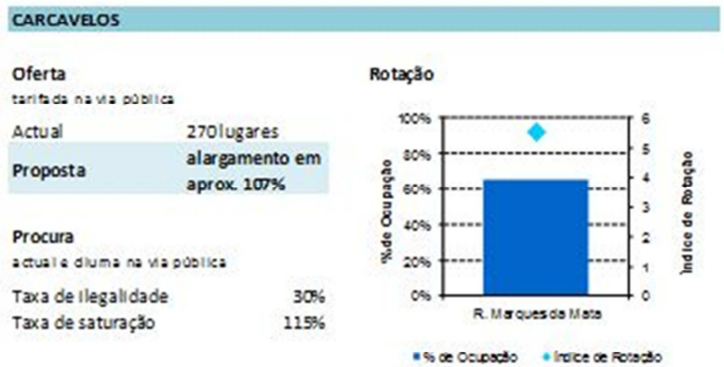
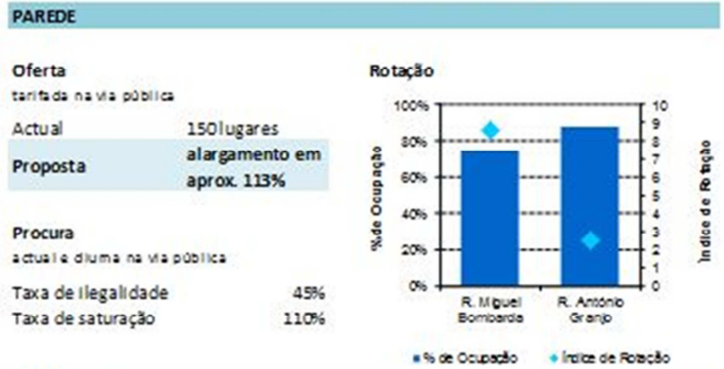
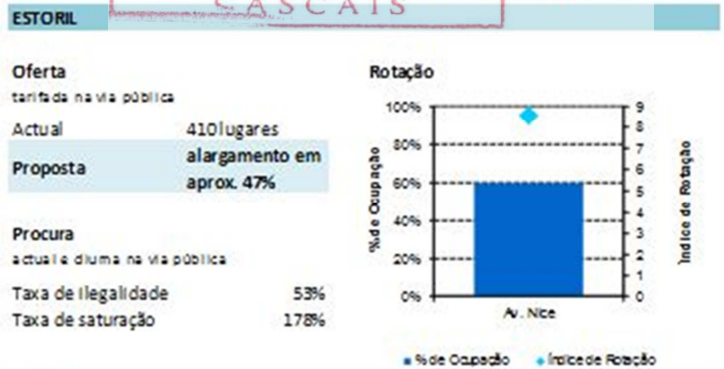
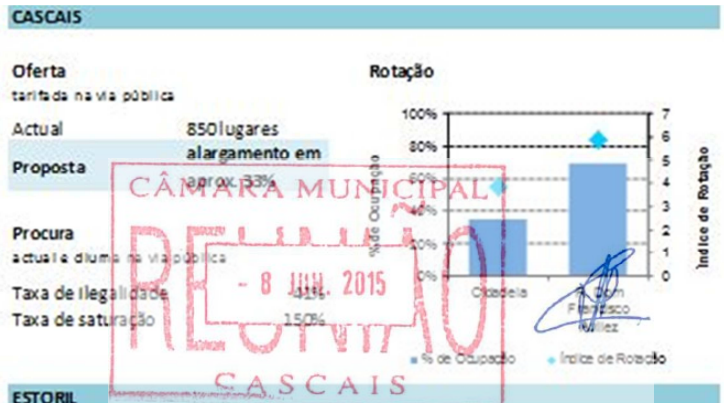
A proposta de alargamento da oferta tarifada encontra-se apresentada na Figura 58. Para cada uma das zonas é identificada a atual oferta tarifada na via pública e em bolsas de estacionamento e é apresentada a proposta de alargamento considerada.

- Em Cascais, propõe-se o alargamento da oferta de estacionamento tarifado, criando uma rede que estabeleça a ligação entre as várias áreas onde atualmente se pratica uma política de tarifação. A área de alargamento proposta é genericamente definida pela área a sul da Av. 25 de Abril e Av. Vasco da Gama, expandindo-se pontualmente à Estação de Comboios, Mercado, Tribunal e Cidadela.
- No Estoril, propõe-se o alargamento da tarifação da oferta nas vias com maior concentração de comércio e de serviços, recomendando-se a tarifação da Rua de Melo e Sousa, Av. Clotilde, Rua do Parque e a expansão da oferta para nascente até à Av. dos Bombeiros Voluntários. Na R. de Olivença propõe-se a tarifação do

estacionamento num dos sentidos da via, por forma a “legalizar” a procura e aumentar a oferta nesta área.

- A oferta de estacionamento no centro urbano da Parede é muito reduzida face à atratividade comercial existente nesta área. Além disso, a disponibilidade de espaço público para expansão da oferta na via pública também é reduzida, pelo que, se torna essencial aumentar a oferta de estacionamento tarifado, de modo a promover a rotação do estacionamento que existe. Para tal, propõe-se que a zona de estacionamento tarifado abranja as vias na envolvente da R. José Relyas, R. Machado dos Santos e Av. da República. Parte da oferta de estacionamento desta última via deverá ser eliminada de modo a permitir a introdução de uma pista ciclável.
- Em Carcavelos propõe-se o alargamento da tarifação à Av. Maria da Conceição, R. Sacadura Cabral e transversais, e também, na envolvente da Praça da República. Na Av. Dr. Manuel de Arriaga propõe-se a tarifação da oferta de estacionamento em complemento com a eliminação de parte da oferta, de modo a permitir a introdução de uma pista ciclável.





Oferta de Estacionamento: — Tarifada Existente — Tarifada Proposta — Estacionamento a Eliminar

Fonte – CMCASCAIS/DPT/DPIE – TIS - ETAC 2011

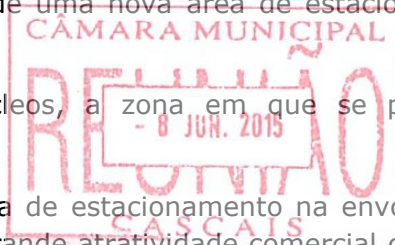
Figura 58: Alargamento da oferta de estacionamento tarifado

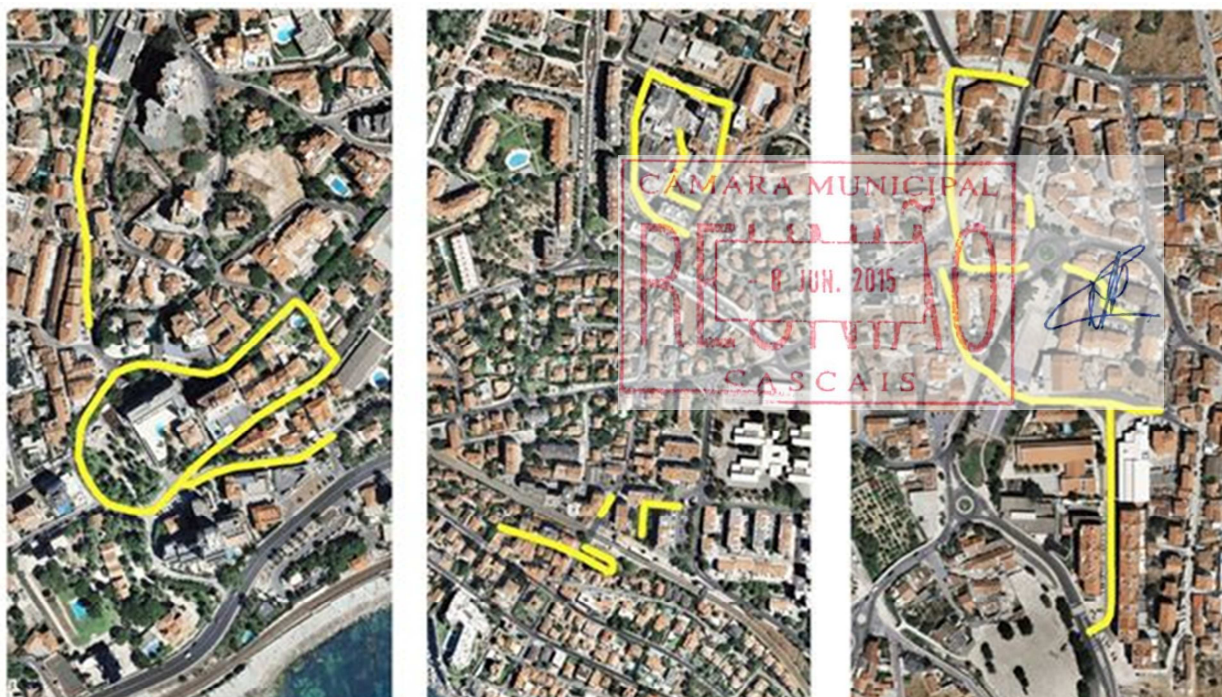
Propõe-se ainda tarifar o estacionamento nos núcleos urbanos do Monte Estoril, S. João do Estoril e Tires.

No caso do Monte do Estoril, apesar de existir a necessidade de alargamento da zona de estacionamento tarifado, considera-se que se trata de uma nova área de estacionamento tarifado, dada a reduzida oferta tarifada atual.

A Figura 59 apresenta para cada um destes núcleos, a zona em que se propõe o alargamento das zonas de estacionamento tarifado:

- No Monte Estoril, propõe-se tarifar a oferta de estacionamento na envolvente à Av. de Sabóia, tendo em consideração a grande atratividade comercial da área e a escassa oferta de estacionamento. Ainda como forma de melhorar a acessibilidade à área, propõe-se a formalização e conseqüente tarifação da oferta de estacionamento na própria Av. de Sabóia e na Av. das Acácias, uma vez que a prática de estacionamento ilegal nestas vias é constante.
- Em S. João do Estoril, propõe-se tarifar a zona junto à estação ferroviária de São João do Estoril e a zona da Galiza. Na envolvente à estação ferroviária propõe-se a tarifação na Av. Florinda Leal e Rua Nova da Estação. A Praça da Carreira também deverá ser tarifada, mas recomenda-se neste caso, a construção de um parque de estacionamento subterrâneo de apoio à estação. Tal como na via pública, este parque de estacionamento deve ser tarifado, sugerindo-se ainda a criação de uma tarifa reduzida para os utilizadores da CP.
- Na Galiza, propõe-se a tarifação na envolvente ao centro comercial Grande Galiza, ou seja, nas ruas Sacadura Cabral, Prof. Vitorino Nemésio e Bartolomeu de Gusmão.
- O centro de Tires também apresenta uma elevada concentração de comércio associada a fortes pressões de estacionamento, pelo que se propõe a tarifação da oferta de estacionamento nas vias envolventes à Praça Fernando Lopes Graça. A tarifação da oferta nesta área envolve a formalização da mesma em grande parte das vias.





MONTE ESTORIL		SÃO JOÃO DO ESTORIL		TIRES	
Oferta pública		Oferta pública		Oferta pública	
Proposta	criação de aprox. 100 lugares tarifados	Proposta	criação de aprox. 270 lugares tarifados	Proposta	criação de aprox. 120 lugares tarifados
Procura actual e diurna na via pública		Procura actual e diurna na via pública		Procura actual e diurna na via pública	
Taxa de ilegalidade	63%	Taxa de ilegalidade	37%	Taxa de ilegalidade	71%
Taxa de saturação	188%	Taxa de saturação	150%	Taxa de saturação	194%

Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS - ETAC 2011

Figura 59: Novas zonas a tarifar

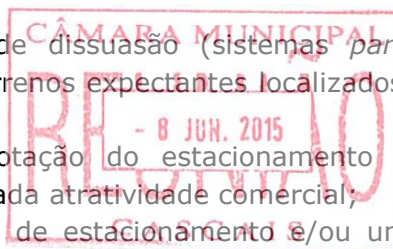
6.7.4.2 Organizar o estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias

Para alguns dos passageiros a utilização do serviço de transporte ferroviário oferecido pela Linha de Cascais pressupõe a utilização do automóvel na deslocação entre a zona de residência e a estação de comboio, nalguns casos por maior comodidade, noutros porque a oferta de transporte público rodoviário não responde às necessidades de mobilidade.

Esta procura introduz fortes pressões no estacionamento na envolvente das estações ferroviárias do concelho, contribuindo para a desqualificação destes tecidos urbanos. De modo a responder a esta procura e para melhor controlar os impactes sobre a via pública propõem-se as seguintes medidas:

- Aumento da oferta de estacionamento de dissuasão (sistemas *park&ride* à superfície, subterrâneos ou em silo) em terrenos expectantes localizados na área envolvente dos interfaces;
- Tarifação e promoção de uma maior rotação do estacionamento nas vias próximas às estações que apresentem elevada atratividade comercial;
- Introdução de soluções físicas impeditivas de estacionamento e/ou uma maior fiscalização nos locais em que se verifica a ocupação indevida do espaço público por parte do estacionamento.

As soluções preconizadas para a envolvente de cada uma das estações são apresentadas nas figuras 59 a 61.

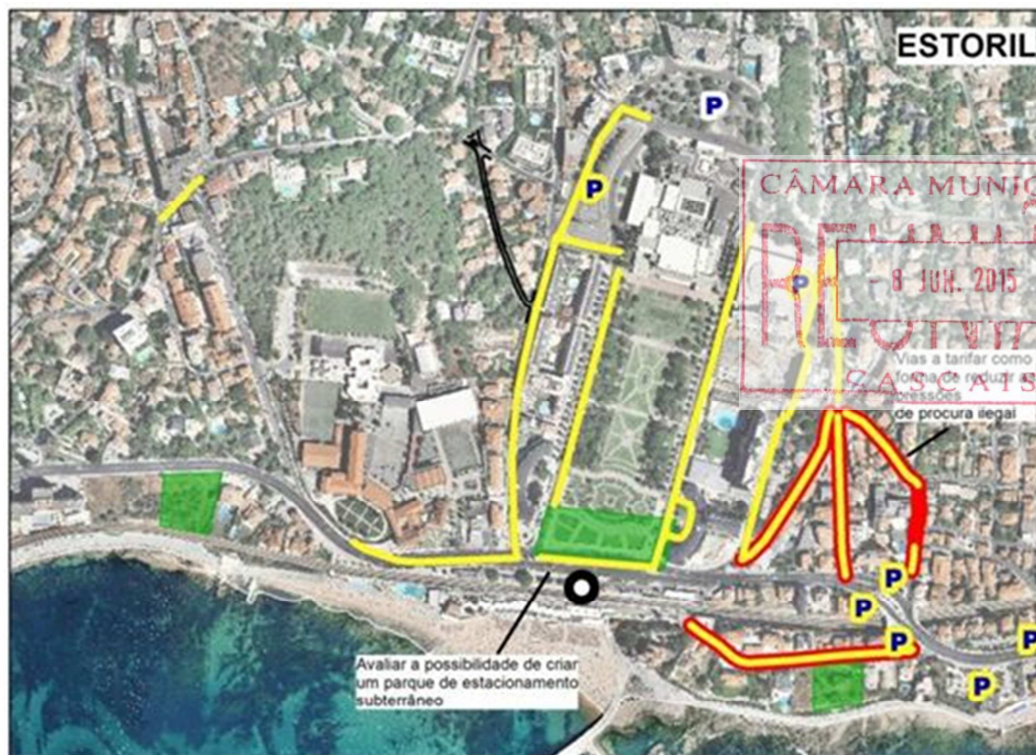




-  Estação Ferroviária
-  Parques de Estacionamento Gratuitos
-  Parques de Estacionamento Tarifados (Existentes e Propostos)
-  Propostas de Criação de Novas Ofertas de Estacionamento
-  Via Pública Tarifada (Existente e Proposta)
-  Via Pública com Elevadas Pressões de Estacionamento

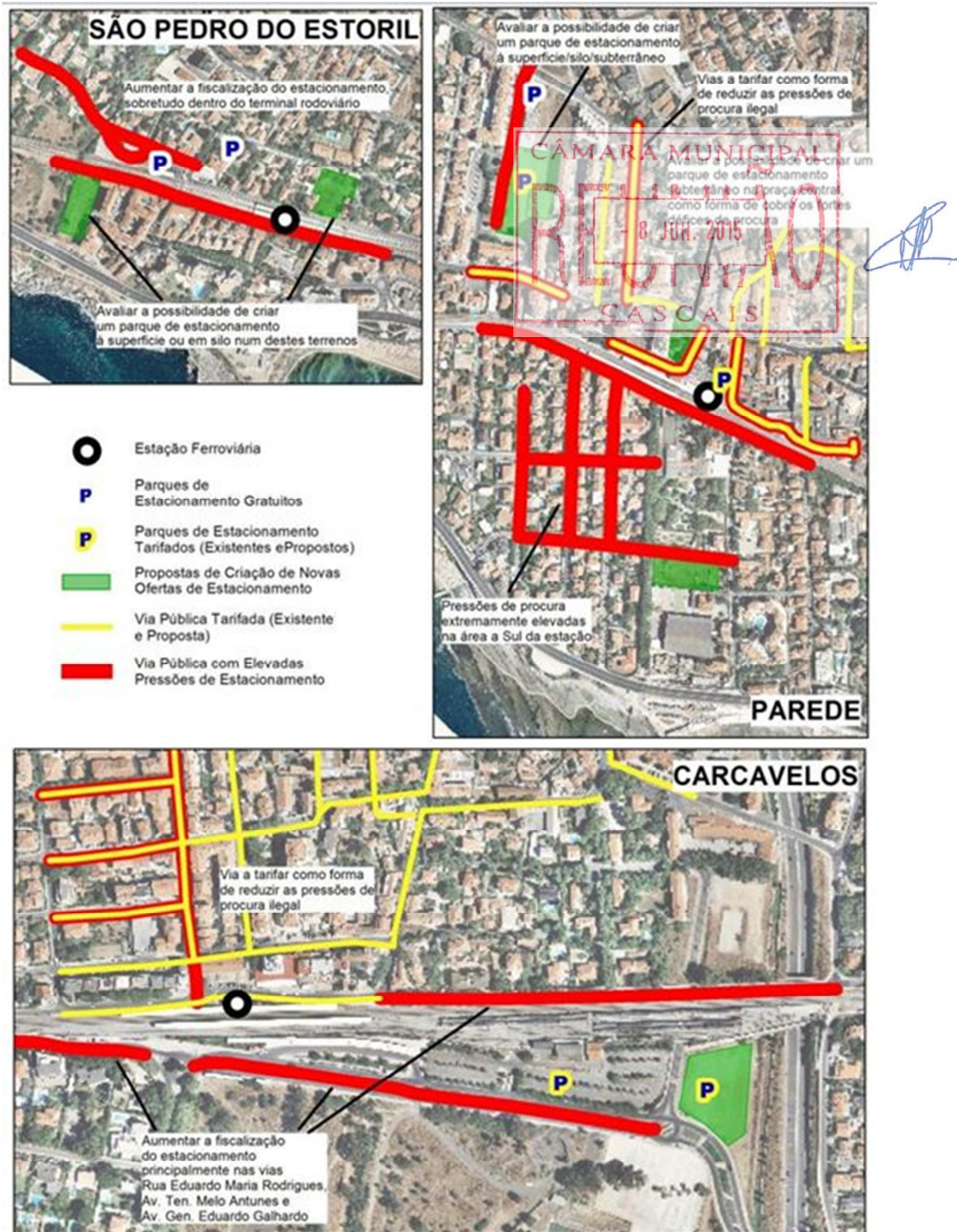
Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS ETAC 2011

Figura 60: Organização do estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias de Cascais e Monte Estoril



Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS - ETAC 2011

Figura 61: Organização do estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias do Estoril e de S. João do Estoril



Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS - ETAC 2011

Figura 62: Organização do estacionamento de longa duração na envolvente das estações ferroviárias de Parede e Carcavelos

6.7.4.2.1 Envolvente da estação de cascais

A envolvente urbana da estação de Cascais está bastante consolidada, existindo um planeamento cuidado em termos de acessibilidade e infraestruturas, nomeadamente de estacionamento.

A oferta de estacionamento é aproximadamente de 1.200 lugares e permite responder às necessidades dos passageiros deste interface, mas sobretudo dos visitantes do comércio e serviços presentes no centro de Cascais.

Poderão ser exploradas novas hipóteses de oferta de estacionamento diurno e principalmente noturno, através de protocolos com os parques de estacionamento privados.

Propõe-se ainda, como forma de incentivar a transferência modal, a criação de lugares de estacionamento para veículos de duas rodas, gratuito ou tarifado, conforme a evolução da procura.

6.7.4.2.2 Envolvente da estação do Monte Estoril

A oferta de estacionamento existente na envolvente da estação do Monte Estoril serve a estação ferroviária e, conjuntamente as praias e passeio marítimo, locais muito procurados em época balnear.

Atualmente verifica-se a utilização da Alameda Columbano para estacionamento, que chega a ser ocupado por cerca de 100 veículos, estacionados ilegalmente nos passeios laterais a esta alameda.

Propõe-se criar uma oferta de estacionamento nesta via, apenas num dos lados da via e com recurso à supressão de um dos lados do passeio.

6.7.4.2.3 Envolvente da estação do Estoril

A oferta de estacionamento na envolvente da estação do Estoril é relativamente escassa, sobretudo para estacionamento de longa duração, pelo que se propõe o alargamento da oferta de estacionamento para os clientes da CP (tanto para automóveis como para veículos de duas rodas), privilegiando as transferências modais nas deslocações pendulares interconcelhias.

Propõe-se igualmente a avaliação da possibilidade de construção de um parque de estacionamento subterrâneo na zona sul dos jardins do Casino (junto à estação), solução esta que já esteve pensada no âmbito do Plano de Ordenamento da Orla Costeira Cidadela-São Julião da Barra. Este parque implicaria um maior investimento inicial, mas poderia

responder de modo adequado às necessidades de estacionamento de longa duração dos passageiros da estação do Estoril e complementarmente servir de apoio aos utilizadores da Praia do Tamariz.

6.7.4.2.4 Envolvente da estação de S. João do Estoril

A pressão de estacionamento na envolvente da estação de S. João do Estoril é muito elevada, mas com diferentes características em função de se considerar a zona a sul ou a norte. Enquanto a sul a área é fortemente consolidada sem possibilidade de expansão do espaço público, a norte existe ainda a possibilidade de se alargar a oferta de apoio à estação.

Propõem-se diversas alternativas no sentido de otimizar o estacionamento a norte da estação:

- A possibilidade de construção de um parque de estacionamento à superfície no terreno a nascente da estação, junto à linha ferroviária. Este parque poderá ter capacidade para aproximadamente 90 lugares (automóveis e veículos de duas rodas) e localiza-se a cerca de 200 metros da estação.
- A avaliação da possibilidade de criar parques de estacionamento no terreno entre a Rua Gil Vicente e a Rua Almeida Garrett a cerca de 500 metros da estação.
- A possibilidade de criação de um parque de estacionamento subterrâneo na Praça da Carreira, onde a atual oferta à superfície é de 65 lugares de estacionamento (muito inferior à procura diurna). Estima-se que este parque possa vir a ter capacidade de estacionamento para 80 veículos por piso. Junto a esta praça, à superfície e próximo à estação, propõe-se igualmente a reserva de alguns lugares de estacionamento para tomada e largada de passageiros, bem como para veículos de duas rodas, gratuito ou tarifado, conforme a evolução da procura.

Importante é também a reorganização do estacionamento na praça da R. Nova da Estação, onde atualmente se pratica um estacionamento anárquico. Como proposta sugere-se a tarifação desta zona.

6.7.4.2.5 Envolvente da estação de S. Pedro do Estoril

A oferta de estacionamento não é suficiente para a procura, nem adequada para potenciar uma maior utilização desta estação, verificando-se que a zona de interface rodoviária está sobre ocupada por estacionamento.

Para esta zona propõe-se a fiscalização do estacionamento ilegal nas bolsas e na via pública, e também o alargamento da oferta de estacionamento existente, tanto para automóveis como para veículos de duas rodas. Para tal propõe-se a criação de um silo automóvel num dos dois terrenos vazios existentes nas proximidades da estação,

nomeadamente, a nascente na Rua dos Lusíadas ou, a poente na Rua Almirante Gago Coutinho. Tendo em consideração o estacionamento ilegal presente na envolvente deste interface, recomenda-se que o silo de estacionamento tenha capacidade para acomodar cerca de 120 veículos, bem como para veículos de duas rodas, gratuito ou tarifado, conforme a evolução da procura.

6.7.4.2.6 Envolvente da estação da Parede



Na estação da Parede a oferta de estacionamento é deficitária e é muito pressionada pelos vários usos presentes nesta zona.

Uma vez que a procura de estacionamento tem comportamentos muito distintos e dificilmente conciliáveis, considera-se que a oferta de estacionamento deve responder prioritariamente às necessidades dos visitantes da área comercial, pelo que se propõe a tarifação do estacionamento como forma de promover a sua rotação.

Complementarmente propõe-se a avaliação da possibilidade de se criar um parque de estacionamento na Praça 5 de outubro, estabelecendo critérios de exploração adequados a este segmento de procura.

De modo a procurar responder às necessidades de estacionamento de longa duração propõe-se a formalização do parque de estacionamento a nordeste da estação, junto ao principal terminal rodoviário, num terreno onde atualmente já se pratica o estacionamento, ainda que de forma ilegal. Este terreno localiza-se a 350 metros da estação e tem a capacidade para cerca de 200 veículos (se organizado e à superfície).

Também a 250 metros a sul da estação existe um outro terreno passível de acolher um parque de estacionamento que respondesse à forte pressão da procura.

Propõe-se ainda a criação de lugares de estacionamento para veículos de duas rodas, como forma de incentivar a transferência modal associada aos novos parques de estacionamento, gratuito ou tarifado, conforme a evolução da procura.

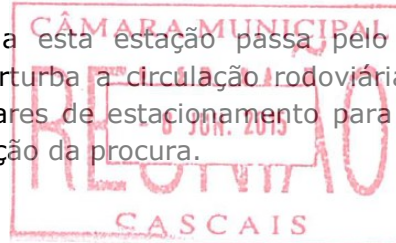
Além de medidas de criação de oferta, é muito importante que se proceda à fiscalização do estacionamento ilegal, que na envolvente desta estação, sobretudo a sul, é muito penalizador das condições de circulação pedonal.

6.7.4.2.7 Envolvente da estação de carcavelos

A estação de Carcavelos é uma das estações ferroviárias com maior oferta de estacionamento para *Park & Ride* (P&R), já que a sul da estação existe um parque de estacionamento com acordo tarifário com a CP e uma capacidade de aproximadamente 370 lugares.

A taxa de ocupação deste parque é muito variável, verificando-se que a sua ocupação não é total, em parte porque existe permissividade relativamente à prática de estacionamento ilegal ao longo das vias na envolvente próxima, nomeadamente na R. Eduardo Maria Rodrigues, Av. Tenente Melo Antunes e Av. General Eduardo Galhardo.

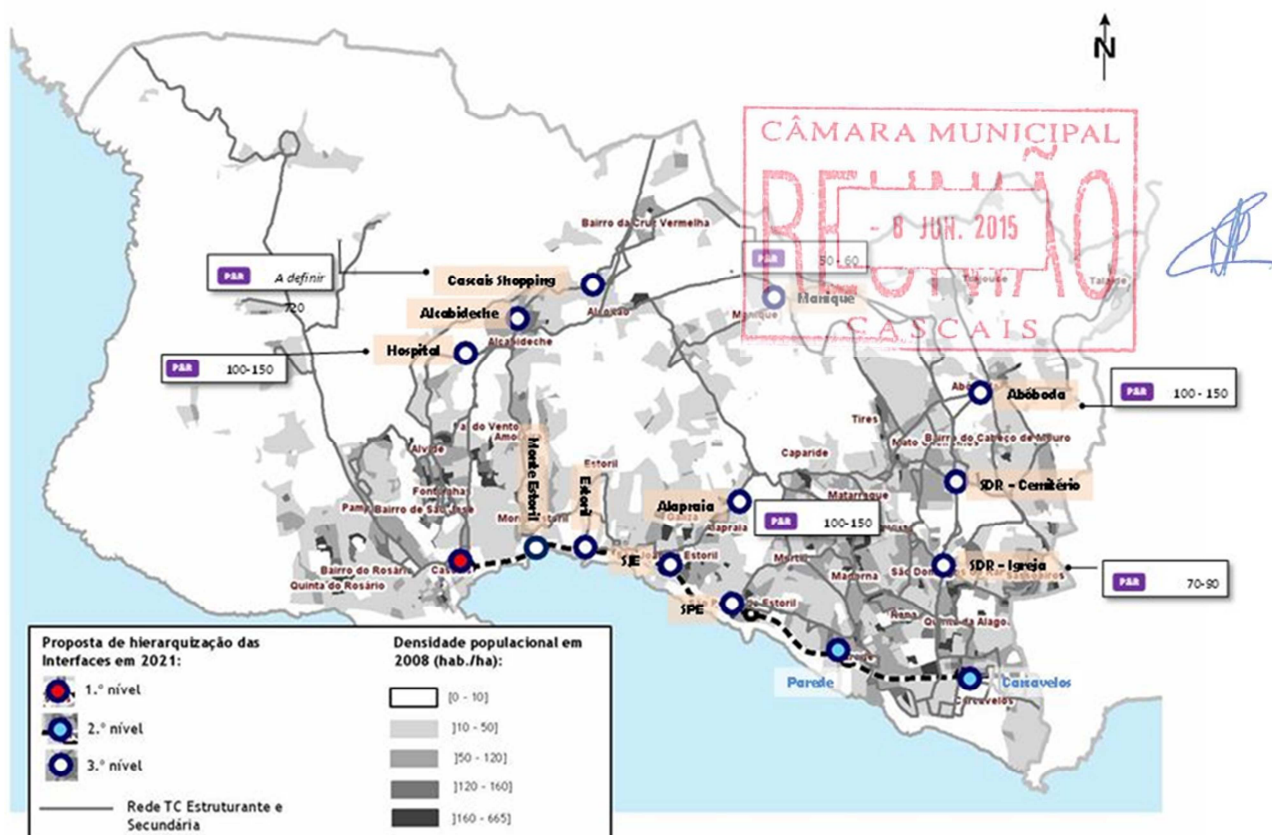
Como tal, a proposta para a envolvente a esta estação passa pelo impedimento do estacionamento ilegal, sobretudo porque perturba a circulação rodoviária mas também a pedonal. Passa também pela criação de lugares de estacionamento para veículos de duas rodas, gratuito ou tarifado, conforme a evolução da procura.



6.7.4.3 Parques de estacionamento associados aos novos interfaces

Associada à proposta de criação de um conjunto de interfaces de 3.º nível, propõe-se a criação de oferta de estacionamento para P&R e de estacionamento para veículos de duas rodas.

A Figura 61 ilustra para cada uma das interfaces, a capacidade de estacionamento proposta, sendo que se recomenda a criação de parques de estacionamento de maior dimensão para interfaces junto ao Hospital de Cascais, Abóboda e Alapraia (entre 100 e 150 lugares) e de menor dimensão junto à igreja de S. Domingos de Rana (entre 70 e 90 lugares) e Manique (entre 50 e 60 lugares). Também junto ao *CascaisShopping* se propõe que parte da oferta de estacionamento hoje existente de apoio ao centro comercial se possa destinar a P&R, substituindo as viagens em automóvel transferíveis para o novo modo de transporte. Os parques de estacionamento deverão ter sempre uma área específica destinada a veículos de duas rodas, que deverá ser gradualmente ajustada em termos quantitativos conforme o comportamento da procura relativamente a estes modos de transporte.



Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Figura 63: Proposta de criação de estacionamento de P&R nos interfaces de 3.º nível

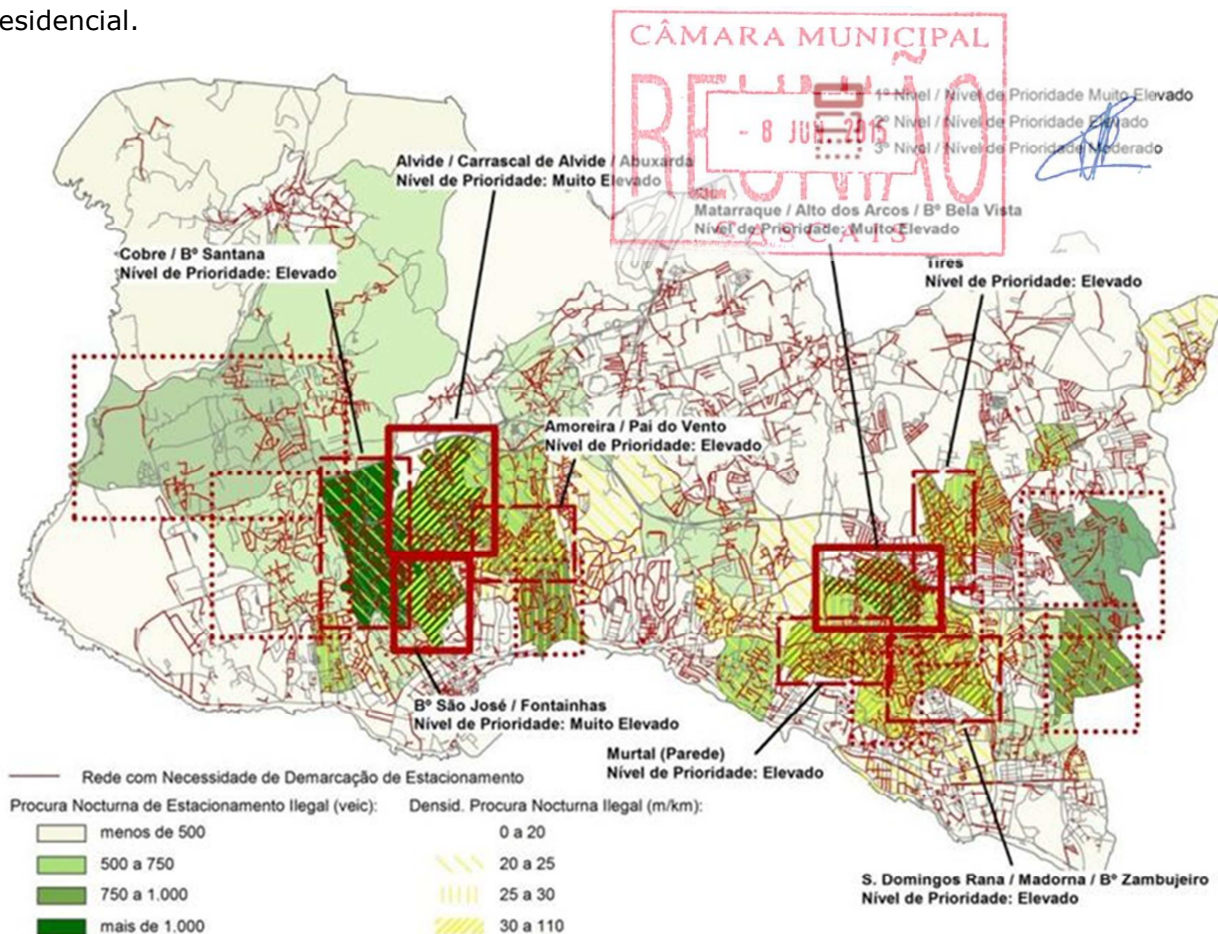
6.7.4.4 Formalizar a oferta de estacionamento na via pública

As taxas médias de procura de estacionamento ilegal são bastante elevadas no Concelho de Cascais, o que em parte está associado à ausência da formalização do estacionamento nas áreas mais interiores do concelho.

Qualificar o espaço público passa necessariamente por formalizar estacionamento na via pública mas também introduzir sinalização vertical e horizontal, melhorar a iluminação, etc.

S. Domingos de Rana e Alcabideche são as freguesias onde este tipo de situação mais se faz sentir. Contudo, existem outras zonas onde também se regista a ausência da formalização da oferta de estacionamento, destacando-se entre estas, as áreas a norte das freguesias de Cascais (Birre, Cobre, Aldeia do Juso), Estoril (Bairro de S. António, Alto dos Gaios), e Parede (Murtal e Madorna).

Propõe-se por isso a formalização da oferta de estacionamento na via pública em todo o concelho. Sendo a rede do concelho muito extensa, procurou-se identificar as áreas de intervenção mais prioritária, precisamente aquelas em que se registam maiores pressões de estacionamento no período noturno, afetas sobretudo ao estacionamento do segmento residencial.



Fonte - CMC/DPT/DPIE - TIS - ETAC 2011

Figura 64: Identificação das zonas prioritárias de formalização da oferta de estacionamento na via pública

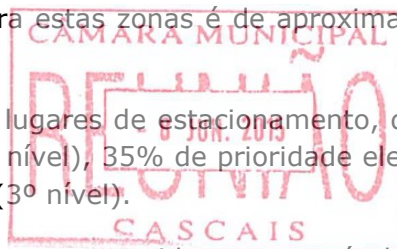
As zonas de prioridade máxima de intervenção são as zonas de Alvide / Carrascal de Alvide / Abuxarda, Bairro de S. José / Fontainhas e Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista, onde se verifica uma elevada procura de estacionamento ilegal associada à necessidade de formalização de oferta numa proporção muito elevada de rede viária dessas mesmas áreas. Calcula-se que será necessário proceder à formalização de aproximadamente 2,1 mil lugares para o conjunto das três áreas,

Nas zonas de Amoreira / Pai do Vento, Cobre / Bº de Santana, Murtal, S. Domingos de Rana / Madorna / Bº do Zambujeiro e Tires verifica-se uma igual necessidade de formalizar a oferta de estacionamento nas vias. Estas zonas, agregadas no 2.º nível de intervenção, implicam a formalização de cerca de 3,2 mil lugares.

De prioridade mais baixa, mas mesmo assim necessária, identificam-se as zonas de Sassoeiros / S. Miguel das Encostas / Bairro da Carris, Aldeia do Juso / Areia / Charneca, Birre / Quinta da Bicuda, Monte Estoril, Madorna/Parede, Zambujal / Matarraque e Outeiro de Polima / Bairro da Herança / Bairro Pinhal do Arneiro / Bairro do Cabeço de Mouro. O total de lugares com necessidade de formalização para estas zonas é de aproximadamente 3,7 mil lugares.

No total, propõe-se a formalização de cerca de 9 mil lugares de estacionamento, dos quais 24% são de intervenção prioritária muito elevada (1º nível), 35% de prioridade elevada (2º nível) e os remanescentes 41%, de prioridade média (3º nível).

Com esta intervenção nas zonas descritas anteriormente considera-se possível alcançar uma redução na procura de estacionamento ilegal durante o período noturno. Existem outras áreas onde a formalização da oferta de estacionamento contribuiria para responder à procura de estacionamento diurno. Estão nesta situação o centro do Estoril / S. João do Estoril, onde existe uma forte procura de estacionamento ilegal, o Monte do Estoril e Birre / Quinta da Bicuda, estando já previstas intervenções nestas áreas para minimizar os impactos da procura noturna.



6.7.4.5 Aumentar a oferta de estacionamento público nos principais aglomerados

Propõe-se aumentar a oferta de estacionamento público nos principais aglomerados, com a criação de estacionamento edificado e/ou em bolsas, não só para automóveis mas também para veículos de duas rodas.

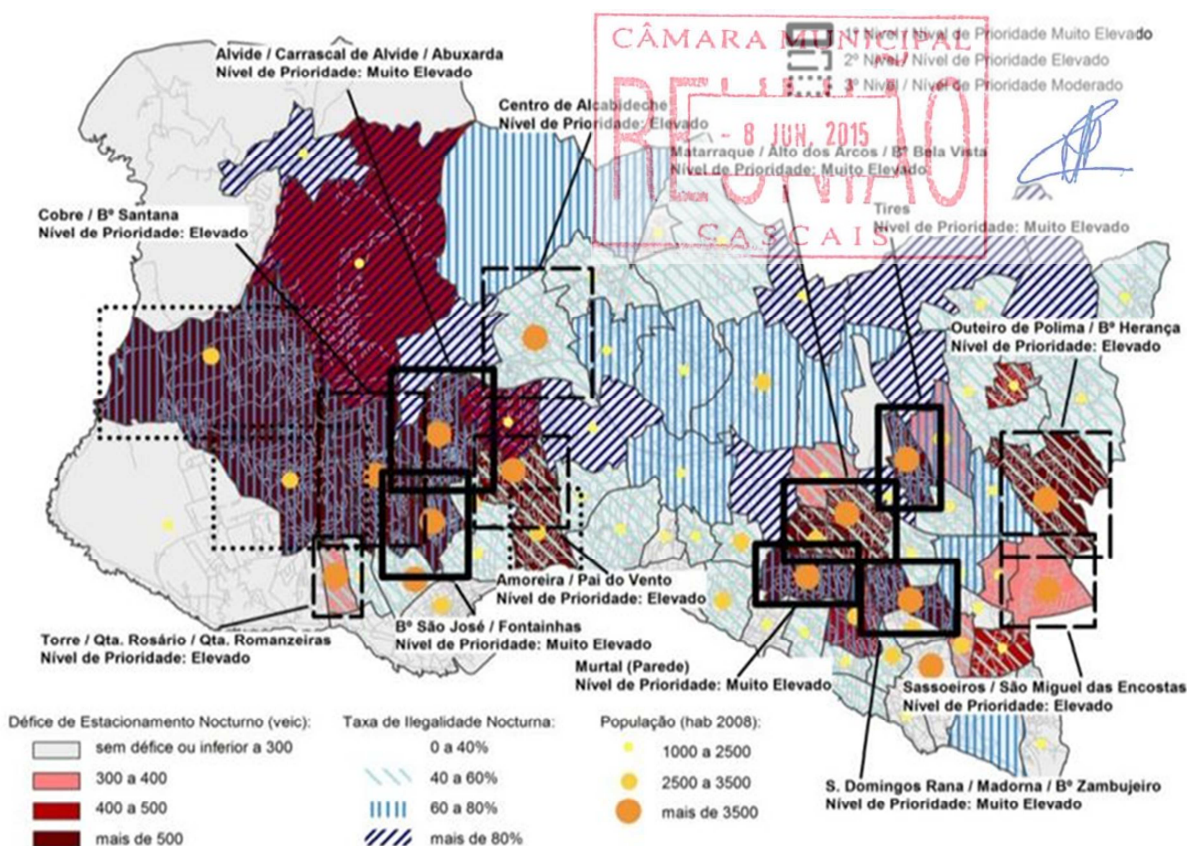
De acordo com o diagnóstico realizado, existem diversas zonas do concelho com taxas de ilegalidade muito elevadas, o que está associado a uma oferta de estacionamento escassa ou inferior às necessidades reais.

O estacionamento nos principais locais onde se privilegia a função comercial foi acautelado, tendo-se proposto o alargamento ou a criação de uma política de estacionamento tarifado que promove a rotação do estacionamento, tendo sido ocasionalmente recomendado o reforço da oferta de estacionamento. No caso do estacionamento de apoio a *Park&Ride*, este também foi acautelado, tendo-se proposto medidas de criação de novas ofertas de estacionamento junto aos principais interfaces de transporte do concelho.

Desta forma, a necessidade de aumentar a oferta de estacionamento público, está associada de forma mais significativa aos défices de estacionamento das funções residencial e emprego. Foi dada uma maior importância à intervenção nos défices associados ao segmento residencial, uma vez que são mais elevados do que os associados à função emprego.

Em muitos casos, como se constata na análise apresentada em seguida, o défice de estacionamento encontra-se associado à ausência de formalização da oferta de

estacionamento no espaço público. Nestes casos, propõe-se a intervenção de acordo com os níveis de prioridade enunciados anteriormente, sendo que a formalização do estacionamento tenderá a reduzir o défice ou até mesmo eliminá-lo.



Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS - ETAC 2011

Figura 65: Zonas em que é necessário aumentar a oferta de estacionamento (procura residencial)

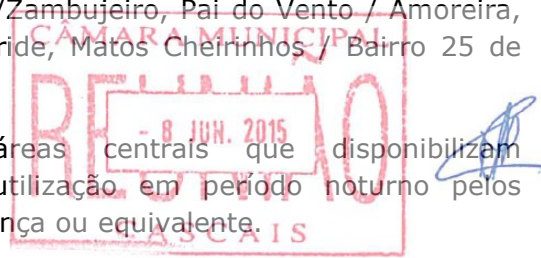
Nas zonas com défices de estacionamento elevados, associados a fortes taxas de ilegalidade e elevados índices populacionais (1º nível de prioridade), o défice de estacionamento encontra-se sobretudo relacionado com a falta de formalização de oferta na via pública. São os casos das zonas de Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda, Bairro de S. José / Fontainhas, Murtal (Parede), S. Domingos de Rana / Madorna / Bairro do Zambujeiro Quadrado, Matarraque / Alto dos Arcos / Bairro da Bela Vista e Tires. Apesar de uma percentagem significativa do défice poder ser resolvida com a formalização de oferta de estacionamento na via pública, deverão ainda ser criados cerca de 1.050 novos lugares, preferencialmente com recurso a sinalização vertical e horizontal.

Num segundo nível de prioridade, encontram-se as áreas com maior dimensão populacional e défice de estacionamento elevados, onde se propõe a criação de cerca de 750 lugares, já que, com exceção das zonas do Centro de Alcabideche e Torre / Quinta do Rosário / Quinta

das Romanzeiras, grande parte deste défice está associado à falta de formalização da oferta de estacionamento.

Com menor prioridade, mas sendo necessário mesmo assim reforçar a oferta de estacionamento, identificam-se as zonas de Murches/Zambujeiro, Pai do Vento / Amoreira, Quinta da Alagoa / Carcavelos, Monte Estoril, Caparide, Matos Cheirinhos / Bairro 25 de Abril e Abóboda/Bairro da Tojeira.

Quando existam superfícies comerciais em áreas centrais que disponibilizam estacionamento, terá que se equacionar a sua utilização em período noturno pelos residentes, através de um sistema de contrato de avença ou equivalente.



Quanto à procura de estacionamento associado ao segmento "emprego", várias das zonas identificadas já se encontram contempladas para criação de estacionamento para residentes. São os casos de Alvide/Carrascal de Alvide / Abuxarda, Centro de Alcabideche, Quinta da Alagoa / Carcavelos, Aldeia do Juso / Areia / Charneca, Cobre / Bairro de Santana e Monte Estoril.

A necessidade de estacionamento da função "emprego" é muito inferior à de função residencial, e nem sempre se justifica que seja atendida, recomendando-se todavia, o reforço da oferta na zona de Cascais norte / Bairro da Assunção / Bairro do Rosário.

No Centro de Cascais não se justifica qualquer reforço da oferta, dada a existência de uma boa oferta de transportes públicos.

O espaço central da Parede apresenta fortes constrangimentos de estacionamentos, aos quais se poderá dar resposta com a criação de mais lugares no parque existente junto ao Terminal Rodoviário e com a criação de um novo parque de estacionamento, subterrâneo, com cerca de 120 lugares (2 pisos subterrâneos) no Largo 5 de outubro.

Como forma de responder às carências de estacionamento para residentes, deverá ser equacionada a possibilidade de utilizar, no período noturno, o estacionamento subterrâneo pertencente ao supermercado Modelo, localizado junto à estação.

Estando previsto o reforço da oferta de transporte público nas zonas de Abóboda, Alcoitão e Manique, propõe-se, por agora, não aumentar o estacionamento existente.

Na zona do Centro do Estoril / S. João do Estoril, a oferta de estacionamento deverá ser avaliada em função da capacidade de estacionamento na envolvente das estações, bem como do reforço da oferta de transporte público.

Em resumo e considerando apenas a intervenção ao nível das necessidades dos residentes, é necessário criar cerca de 5.750 lugares de estacionamento para as propostas com maior prioridade de intervenção (1.º nível). Destes lugares, 80% serão entretanto formalizados, restando ainda 1.050 lugares por criar.

No segundo nível de prioridade, estima-se ser necessário criar 3.050 lugares de estacionamento, mas cerca de 75% serão resolvidos através da formalização de lugares de

estacionamento, e, num terceiro nível, cerca de 4.750 lugares, prevendo-se neste caso que apenas 45% sejam resolvidos com a formalização de oferta na via pública.

No total, deverão ser criados mais 4.250 lugares de estacionamento para além dos que se prevê virem a ser formalizados.

6.7.4.6 Reduzir os parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento habitacional definido em sede dos PMOT



Os parâmetros de dimensionamento e construção de estacionamento em Cascais são definidos pelo Plano Diretor Municipal do concelho, que apenas limita a oferta mínima de estacionamento. No quadro da Tabela 12 apresentam-se os parâmetros definidos no âmbito do PDM-Cascais em vigor (desde 1997) para o uso residencial.

USO DO SOLO		PARÂMETROS MÍNIMOS DE DIMENSIONAMENTO
HABITAÇÃO	T0, T1 ou T2	1,5 lug. / fogo
	T3 ou superior	2,5 lug. / fogo

Fonte: PDM-Cascais – Capítulo V, Secção I

Tabela 12: Parâmetros de estacionamento (de veículos ligeiros) constantes no PDM-Cascais em vigor

A adoção destes parâmetros de dimensionamento de estacionamento e a sua aplicação a um conjunto edificado com um mix tradicional levam a concluir que a dotação mínima de estacionamento imposta pelo atual PDM-Cascais permite acomodar uma taxa de motorização de 760 veíc./1.000 hab, o que dificilmente pode ser suportado pela rede rodoviária de Cascais.

A proposta de adaptação dos parâmetros de estacionamento incide especialmente na oferta de estacionamento privado habitacional, uma vez que esta oferta se encontra diretamente relacionada com as elevadas taxas de motorização da população residente em Cascais: quanto maior a capacidade de estacionamento privada, maior a tendência de aquisição de veículos automóveis.

A taxa de motorização em Cascais é de 495 veic./1000 hab, valor este que é já muito elevado, significando um automóvel por cada dois residentes.

A limitação dos parâmetros de estacionamento na oferta habitacional é um tema muito debatido e está a ser aplicada em muitas cidades europeias, havendo um consenso quanto a reduzir os parâmetros mínimos mas também em limitar o “teto” máximo de provisão de

estacionamento, como forma de controlar o crescimento da taxa de motorização da população residente.

A definição de parâmetros mínimos de construção obriga à reserva (mínima) de uma oferta de estacionamento que deve ser assegurada por motivos de propriedade (automóvel) e, nalguns casos, de facilidade de deslocação. A consideração de parâmetros máximos de estacionamento tem como objetivo ajudar a controlar o crescimento do parque automóvel.

Regra geral, os parâmetros máximos de estacionamento são tanto mais restritivos, quanto melhor for a oferta de transporte público disponível, mas neste caso optou-se por não considerar esta dimensão de análise, uma vez que não está assegurada a capacidade de reestruturação e hierarquização da rede de transportes públicos no concelho.

Assim, propõe-se a revisão dos parâmetros de dimensionamento de oferta de estacionamento privado associado à função habitacional, no sentido da redução dos índices mínimos e do estabelecimento de limiares máximos de oferta privada.

No quadro da Tabela 13 apresenta-se uma proposta de definição de parâmetros de dimensionamento do estacionamento, uma vez que se reconhece a maior facilidade de influenciar a repartição modal nos bairros com maiores densidades construtivas.

USO DO SOLO		PARÂMETROS DE DIMENSIONAMENTO DA OFERTA	
		ESTACIONAMENTO NO INTERIOR DA PARCELA OU LOTE	ESTACIONAMENTO PÚBLICO
HABITAÇÃO COLECTIVA	≤T1	1,0 lug. / fogo	Em operações de loteamento
	T2	2,0 lug. / fogo	≤30 fogos: 1,0 lug. / fogo
	≥T3	3,0 lug. / fogo	>30 fogos: 1,0 lug. / fogo +
	≥T5	4,0 lug. / unidade	Estudo de Mobilidade i.

Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Tabela 13: Proposta de parâmetros de dimensionamento do estacionamento habitacional para Cascais SP: Superfície de pavimento

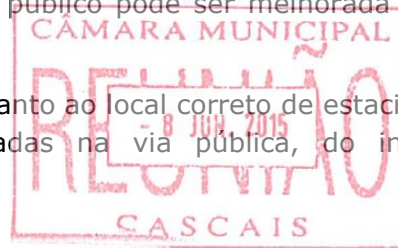
6.7.4.7 Melhorar a eficácia da fiscalização do estacionamento ilegal no espaço público

A taxa de ilegalidade do estacionamento no espaço público é muito elevada (51%), quer pela falta de marcação na infraestrutura rodoviária, quer sobretudo pelo não cumprimento das regras de convivência e preservação do espaço público.

Além de procurar reduzir a taxa de ilegalidade através da formalização de oferta de estacionamento, importa também aumentar a eficácia da fiscalização, sobretudo nas áreas centrais dos aglomerados urbanos.

A fiscalização do estacionamento no espaço público pode ser melhorada e desenvolvida a dois níveis:

- na fiscalização do cumprimento quanto ao local correto de estacionamento,
- na fiscalização, nas áreas tarifadas na via pública, do incumprimento de pagamento



6.7.4.8 Estabelecer as regras de circulação e de estacionamento para cargas e descargas

Em Cascais, as operações de cargas e descargas são realizadas à luz do Código da Estrada, ainda que existam lugares reservados para o efeito nos principais aglomerados urbanos.

Assim, deverão ser estabelecidas as regras de circulação e de estacionamento para cargas e descargas nos principais centros urbanos, garantindo que ocorram nos lugares apropriados e tendo em consideração as janelas horárias que venham a ser definidas.

Neste sentido, propõe-se a realização de um estudo para avaliar a necessidade de lugares de reserva para operações de cargas e descargas (e a sua implementação) e a elaboração de um Regulamento de operações de cargas e descargas, no qual sejam estabelecidos os seguintes atributos:

- Horário das cargas e descargas;
- Tipo de veículos que podem realizar as operações de cargas e descargas nos núcleos urbanos;
- Sinalização e formalização dos lugares reservados para o efeito;
- Permissão e proibição de estacionamento nos lugares reservados para o efeito.

A elaboração do Regulamento das operações de cargas e descargas deve ser acompanhado de um estudo específico das zonas para as quais se defende esta regulamentação, de acordo com o apresentado na Figura 66. Estas correspondem aos centros dos aglomerados urbanos com maior concentração de atividades económicas (estabelecimentos comerciais, de restauração e bebidas, serviços e superfícies comerciais), para os quais se atribuem dois níveis de prioridade de intervenção.

As zonas de 1º nível de prioridade identificam-se com os aglomerados de Cascais, Parede e Carcavelos, uma vez que se destacam dos restantes pela maior concentração de atividades geradoras de operações de cargas e descargas.

No que concerne às zonas classificadas com um 2º nível de prioridade, sugere-se o desenvolvimento de regulamentação de operações de cargas e descargas nos seguintes

aglomerados: Alcabideche, Manique, Trajouce, Abóboda, Tires, Torre, Alvide, Amoreira, Fontainhas, Monte Estoril, Estoril, Galiza, S. João do Estoril, Murtal, S. Domingos de Rana, Sassoeiros e Rebelva.

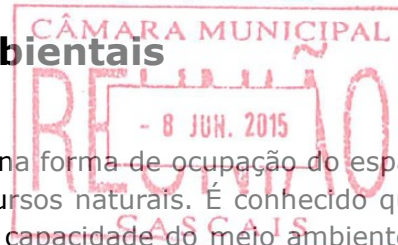


Fonte – CMC/DPT/DPIE – TIS

Figura 66: Proposta de núcleos urbanos sujeitos a regulamentos de cargas e descargas (por nível de prioridade)

7. Sistema de proteção de valores e recursos

7.1 Valores e recursos ambientais



No final do século XX ocorreu uma mudança na forma de ocupação do espaço, com grandes impactos no ambiente e no consumo de recursos naturais. É conhecido que estes recursos são finitos, tornando-se necessário avaliar a capacidade do meio ambiente para suportar o nosso modo de vida atual.

Surge assim o imperativo de desenvolver medidas e políticas que permitam o equilíbrio entre o uso e a manutenção dos serviços ecológicos prestados pelos ecossistemas.

Um dos instrumentos que permite operacionalizar esta estratégia de desenvolvimento sustentável a nível municipal é a Estrutura Ecológica Municipal (EEM), instrumento de ordenamento do território que tem como objetivo fundamental a preservação de áreas essenciais para a manutenção dos serviços ecológicos e de espaços para produção de bens e uso humano.

Este objetivo deverá ser concretizado através de uma "Estrutura Contínua de Espaços Verdes Urbanos, Agrícolas e Florestais e Naturais", formalizada através de diferentes tipologias de espaço (não edificado), por forma a articular-se quer com a paisagem urbana, quer com a paisagem rural, quer ainda com as situações de transição entre aquelas duas.

A EEM deverá assim definir as áreas que, pelos valores ecológicos presentes, não deverão ser edificadas salvo em situações excecionais definidas no Regulamento do PDM-Cascais, propondo-se outras atividades e ocupações compatíveis com a manutenção das suas características, nomeadamente aquelas que geralmente estão associadas às categorias de uso do solo rural, como é a agricultura e a silvicultura, e das que fazem parte das categorias de espaço natural, cultural e de enquadramento, relacionadas com a preservação dos ecossistemas e com o recreio e lazer das populações.

7.1.1 Estrutura Ecológica Municipal

7.1.1.1 Enquadramento

A estrutura ecológica de Cascais teve em consideração as indicações a nível regional inscritas no PROT-AML, adaptando-as à realidade e escala do município, nomeadamente dando cumprimento a uma das linhas de ação do PROT-AML, ao nível da sustentabilidade e

sintonia com a natureza, relativa à implementação da estrutura ecológica ao nível municipal:

De acordo com aquele plano regional, a Estrutura Metropolitana de Proteção e Valorização Ambiental visa a concretização de uma “estrutura ecológica metropolitana constituída pelos espaços naturais e protegidos, por espaços agrícolas, florestais, agroflorestais e verdes urbanos com dimensão e importância regional, e por corredores ecológicos e áreas vitais”. A “Rede Ecológica Metropolitana [REM] deverá ser concretizada e consolidada, através da implementação das Estruturas Ecológicas Municipais em cada um dos concelhos da AML, suportada por soluções adequadas aos valores e objetivos em presença e aceites pelos vários atores, mediante uma regulação flexível e abertura conceptual a diferentes processos e alternativas técnicas. [...] A importância da riqueza ambiental e paisagística do território da AML deverá ser reforçada, pela dinamização e qualificação de espaços verdes de proximidade, indispensáveis para a qualidade de vida dos habitantes, a coesão social e a competitividade urbana. [...] Deverão intensificar-se as medidas de proteção, de valorização e de regeneração dos Recursos Naturais [...]”.

A delimitação das áreas da Estrutura Ecológica Municipal de Cascais baseia-se na Rede Ecológica Metropolitana e resulta de um trabalho de análise e reflexão sobre o contexto territorial do município e culminou no devido “ajustamento de escalas, limites e conteúdos, em razão da identificação dos “valores ecológicos em presença” (Almeida, Santana, António Fonseca Ferreira 2010).

A “Rede Primária” tem repercussão no contexto municipal ao nível da área estruturante primária, com os respetivos corredores e ligações primárias correspondente ao excerto do território “Serra de Sintra e Litoral de Colares a Cascais”, que integra o Município de Cascais.

A “Rede Secundária” reflete-se no trecho de área florestal da encosta sul da Serra de Sintra, que integra o Município de Cascais.

As “Áreas e Ligações/Corredores Vitais”, que constituem o terceiro e último nível da hierarquia da REM, revestem-se de particular importância no contexto municipal, na medida em que se reportam a territórios não edificados que devem ser encarados “[...] como vitais para a resolução de problemas e carências do sistema urbano já instalado.”

Estes territórios revestem-se, portanto, de carácter estratégico para o desenvolvimento sustentável dos municípios e da região metropolitana, de acordo com os objetivos expressos no PROT-AML.

No âmbito da Revisão do PROT-AML, em 2010, foi defendida a tese de que as Áreas Vitais devem ser encaradas como espaços de reserva estratégica, com capacidade edificativa potencial, destinados a funções reguladoras do equilíbrio do sistema urbano e ambiental, devendo ser integradas em UOPG por forma a garantir a prossecução daquele objetivo em interligação com a proposta de ocupação urbanística que venha a ser definida, aferindo os mecanismos de perequação que assegurem a sua viabilidade. O princípio da compensação

associado à utilização destas áreas está assegurado na proposta do PDM-Cascais, através do incremento de áreas naturalizadas que foram adicionadas à estrutura ecológica.

Paralelamente, é assegurada a salvaguarda dos solos com reconhecida aptidão agrícola e florestal, através da articulação com a estratégia de desenvolvimento para o sector, valorizando a produção ambientalmente orientada e uma ocupação do solo que seja compatível com a preservação da biodiversidade e o ordenamento do espaço rural.

Mas a dimensão estratégica da Proposta do PDM-Cascais para as áreas vitais vai mais além, entra na esfera da mobilidade e das acessibilidades, visando promover a integração de modos suaves de mobilidade não apenas na função de lazer mas também nas deslocações diárias, garantindo condições de conforto e segurança atrativas (Almeida, Santana, António Fonseca Ferreira 2010).

Assim, a nível local, propõem-se atividades e ocupações compatíveis com a manutenção das suas características, nomeadamente aquelas que geralmente estão associadas às categorias de uso do solo rural, como é a agricultura e a silvicultura, e das que fazem parte das categorias de espaço natural, cultural e de enquadramento, relacionadas com a preservação dos ecossistemas e com o recreio e lazer das populações no solo urbano.

7.1.1.2 Componentes da estrutura ecológica

A EEM constitui um instrumento de ordenamento que, devidamente integrada no PDM, dará origem a orientações e regras de intervenção na paisagem que assegurem a proteção e perpetuação dos valores naturais e culturais estruturantes da paisagem. Esta estrutura encontra-se subdividida em três componentes: em solo rural - Estrutura Ecológica Fundamental e Estrutura Ecológica Complementar - e em solo urbano - Estrutura Ecológica Urbana.

- Estrutura Ecológica Fundamental é composta pelas áreas que integram os sistemas ecológicos fundamentais que garantem a sustentabilidade do território, onde as medidas de proteção são indispensáveis. Desta estrutura também fazem parte alguns recursos naturais que, pelo seu inquestionável valor, devem ser salvaguardados de utilizações que possam de alguma forma conduzir à sua destruição ou degradação. Esta componente da EEM assume um carácter non-aedificandi.
- Estrutura Ecológica Complementar integra ocorrências e valores naturais, paisagísticos ou histórico-culturais relevantes a nível concelhio mas que, pelas suas características, não obrigam à sua inclusão num regime total de proteção. Estas áreas deverão no entanto ser alvo de regulamentação específica, que defina os usos e atividades compatíveis, de acordo com a sensibilidade de cada situação, e com vista à manutenção do património natural e cultural. Esta componente pretende garantir a interligação e coerência da EEM.

- Estrutura Ecológica Urbana abrange os vazios de edificação em solo urbano, incluindo jardins públicos, parques urbanos, árvores de arruamento, espaços verdes de recreio, lazer, produção, enquadramento e de proteção. Constitui uma estrutura integrada no tecido edificado, de regulação climática e hídrica, e de suporte da fauna e da flora silvestre em solo urbano. Esta componente é considerada como a continuidade do solo rural da Estrutura Ecológica Fundamental e Complementar.

7.1.1.3 Categorias em termos de ordenamento



A EEM tem como objetivo garantir o desenvolvimento sustentável e o ordenamento do território concelhio, permitindo oportunidades, designadamente no que se refere à requalificação urbana, de fruição de bens naturais, culturais, patrimoniais e paisagísticos e a novas perspetivas de lazer e de turismo, a par da proteção dos recursos naturais – indispensáveis à sustentabilidade ambiental do território.

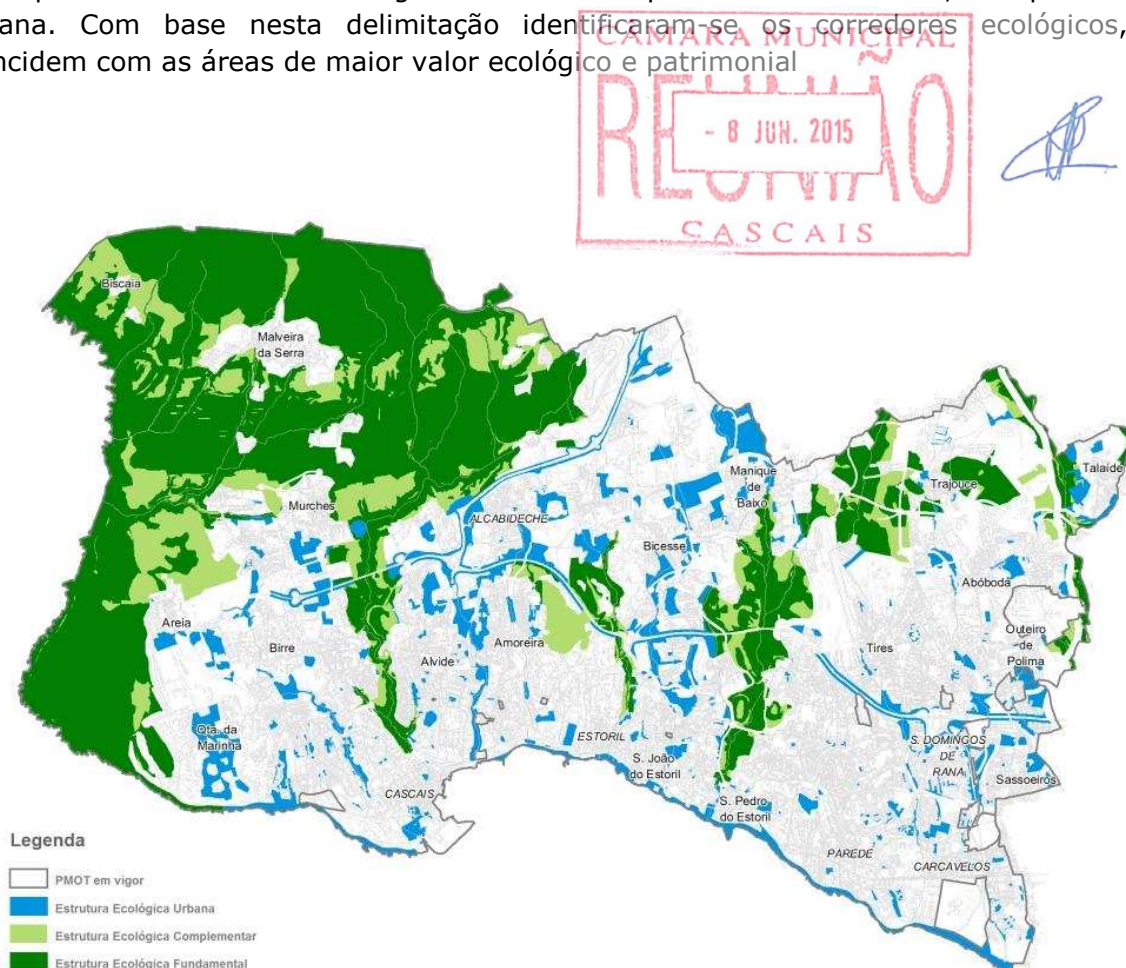
As diferentes componentes da EEM integram as seguintes categorias de qualificação:

1. Estrutura Ecológica Fundamental, que integra:
 - a) Espaços Naturais de Nível 1 (englobando a REN – Reserva Ecológica Nacional, RAN – Reserva Agrícola Nacional e Áreas de Proteção Total, Parcial e Complementar, bem como Áreas de Intervenção Específica do POPNSC – Plano de Ordenamento do Parque Natural Sintra-Cascais);
2. Estrutura Ecológica Complementar, que integra:
 - a) Espaço Natural de Nível 2 (englobando áreas que apresentam valor elevado ou muito elevado de solo, vegetação ou paisagem);
 - b) Aglomerados Rurais (Áreas de Intervenção Delimitada do POPNSC – Plano de Ordenamento do Parque Natural Sintra-Cascais)
3. Estrutura Ecológica Urbana, que integra:
 - a) Espaço Natural de Nível 3 (áreas de RAN – Reserva Agrícola Nacional em contexto urbano);
 - b) Espaço Verde de Recreio e Produção;
 - c) Espaço Verde de Proteção e Conservação;
 - d) Espaço Verde de Proteção a Infraestruturas.

É da conjugação dos fatores referidos que surge a presente proposta de estrutura ecológica municipal, que associada aos modelos de ocupação e de execução desenvolvidos para o PDM-Cascais consolida um projeto sustentável para o Concelho de Cascais.

7.1.1.4 Carta de Estrutura Ecológica Municipal

A proposta da Estrutura Ecológica inclui a componente fundamental, complementar e urbana. Com base nesta delimitação identificaram-se os corredores ecológicos, que coincidem com as áreas de maior valor ecológico e patrimonial



Fonte: Agência Cascais Natura, CMC 2014

Figura 67: Estrutura Ecológica Municipal

7.1.1.5 Plano de ação da Estrutura Ecológica Municipal

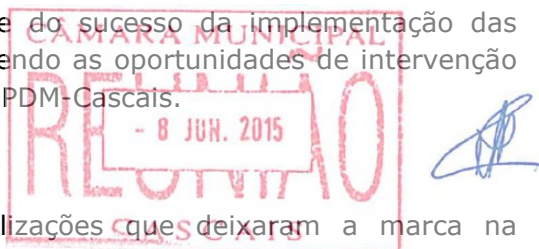
O Plano de Ação da EEM constitui um referencial para a aplicação das linhas de ação num horizonte temporal determinado. Os termos do desenvolvimento das diversas ações são definidos nos princípios de orientação que devem presidir às diversas realizações, conforme definido no Programa de Execução.

7.1.1.5.1 Conclusões do diagnóstico

A promoção da paisagem, dos habitats naturais e da biodiversidade associada, tal como da qualidade de vida nos perímetros urbanos, depende do sucesso da implementação das ações de gestão da Estrutura Ecológica no terreno, sendo as oportunidades de intervenção prioritárias identificadas no Programa de Execução do PDM-Cascais.

PAISAGEM

Ao longo da história estabeleceram-se várias civilizações que deixaram a marca na paisagem rural e no variado património arquitetónico e cultural. O cariz agrícola ainda é perceptível fora das localidades onde subsistem construções como elementos definidores da paisagem tradicional.



Estruturas tradicionais
Vilas romanas
Casais saloios, moinhos de vento, azenhas, fornos de cal, eiras
Caminhos rurais, muros de pedra seca

Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 14: Estruturas tradicionais

A análise das ameaças e oportunidades é indispensável para proteger, ordenar e gerir as paisagens de forma sustentável. Esta avaliação permitirá estabelecer prioridades de intervenção no território. As ameaças e oportunidades resultam da resposta aos fatores externos negativos e positivos respetivamente, de âmbito territorial, que incidem no concelho.

Ameaças
As alterações climáticas poderão mudar a localização das formações vegetais autóctones e diminuir, consequentemente, a diversidade paisagística;
O aumento da temperatura média poderá provocar dificuldades de sobrevivência a espécies de flora e fauna, modificando as paisagens;
A subida do nível médio do mar aumentará o risco de erosão, pondo em perigo algumas construções e diminuindo a área útil das praias;
O risco de incêndio na zona da Serra de Sintra é elevado a muito elevado;
O risco de erosão dos solos é elevado devido à destruição do coberto vegetal;
As construções em leito de cheia das ribeiras estão em perigo de inundação, devido aos períodos cíclicos de subida do nível de água;
A impermeabilização dos solos e das linhas de água provoca maior ocorrência de cheias, pondo em risco pessoas e bens;
A invasão de espécies exóticas substitui as espécies autóctones, alterando os processos biológicos naturais;
A eliminação dos prados e áreas abertas põe em risco as atividades silvo pastoris locais;
A implantação de infraestruturas de apoio ao turismo e atividades desportivas em meio natural;
Algumas construções põem em causa referências visuais de importante valor cénico, como a Serra de Sintra e toda a faixa litoral;
As zonas industriais estão paisagisticamente desenquadradas, desvalorizando a paisagem;
A construção de complexos residências isolados dos aglomerados urbanos, provoca a fragmentação da paisagem, destruindo o sistema de espaços abertos;
As atividades extrativas provocam um forte impacto na paisagem, modificando a morfologia da paisagem e das vistas cénicas.

Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 15: Ameaças para a paisagem de Cascais

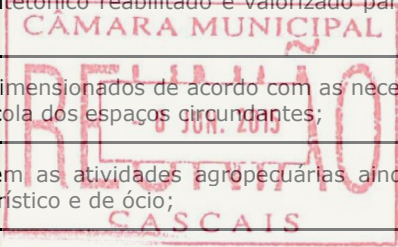
Oportunidades
Ao longo da história fixaram-se várias civilizações que deixaram a marca nas diversas localidades de cariz rural e no variado património arquitetónico e cultural, com um elevado valor de conservação;
As paisagens agrícolas fora das localidades, apresentam várias construções (casais saloios, moinhos de vento, azenhas, fornos de cal, eiras, vilas romanas, cruzeiros, pontes) que devem ser recuperadas como elementos definidores da paisagem local e integradas na oferta turística de serviços, assegurando a sua preservação;
O litoral apresenta valores naturais e paisagísticos exclusivos, fundamentais para a divulgação e promoção do património ímpar;
As áreas florestais produtivas devem seguir os objetivos preconizados por instrumentos de proteção e gestão do património florestal, sendo lentamente transformadas em áreas de vegetação natural autóctone;
Compatibilização da proteção da paisagem com o aproveitamento sustentável dos recursos naturais, aumentando a estabilidade dos sistemas naturais ao risco de incêndio e às alterações climáticas;
Restituir o cariz agrícola ainda latente em algumas zonas, através de incentivos à iniciativa pública e/ou privada de cultivo de culturas arvenses e de recuperação de pastagens para os animais;
A ocupação do solo para uso agrícola desde há séculos pelas sociedades promoveu a criação de vários elementos que fazem parte do património coletivo, como os muros de pedra seca para compartimentação do solo e os caminhos rurais. Constituem elementos valorizadores da paisagem;
De forma geral as paisagens apresentam potencial para a prática de atividades ao ar livre que, aliado aos valores histórico-culturais e paisagísticos, e aos caminhos rurais, possibilitam um desenvolvimento turístico sustentável.

Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 16: Oportunidades para a paisagem de Cascais

A finalidade que se pretende para o território considera as características paisagísticas depois de caracterizado o estado atual, os valores e riscos para cada unidade de paisagem e concelho em geral.

Na definição dos propósitos de qualidade paisagística, a opinião dos agentes implicados na transformação e uso da paisagem terá um papel relevante na sua avaliação e aceitação.

Propósitos de qualidade paisagística	
Paisagem do urbano-histórico com património arquitetónico reabilitado e valorizado para uma melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes;	
Núcleos populacionais com crescimento ordenado, dimensionados de acordo com as necessidades reais e que não comprometem futuramente o carácter agrícola dos espaços circundantes;	
Paisagens naturais de qualidade que compatibilizem as atividades agropecuárias ainda existentes, a extração sustentada de recursos naturais e o uso turístico e de ócio;	
Solo não urbanizável ordenado e com construções rurais de volumetrias, materiais e revestimentos adaptados à envolvente;	
Vias de comunicação integradas na paisagem, não perturbando o cenário estético e social do território;	
Acessos aos núcleos urbanos ordenados paisagisticamente, facilitando o acesso entre os espaços abertos e as paisagens urbanas. Estes acessos devem reforçar o carácter das localidades;	
Polígonos industriais e zonas terciárias (comércio e lazer) fixados em locais que não possuam excessiva visibilidade para estes, projetadas tendo em conta a integração com a envolvente;	
Fundos cénicos com referências visuais identificativas protegidos, não permitindo elementos estranhos a estes;	
Rede de pontos de avistamento, valorizando as vistas preferenciais e permitindo descobrir as diferentes paisagens;	
Elementos histórico-culturais da paisagem devidamente identificados, recuperados e valorizados pelo uso social e cultural;	
Campos de cultivos tradicionais recuperados com a consequente recuperação e manutenção dos muros de compartimentação em pedra seca;	
Leitos das ribeiras conservados e acessíveis às populações quando possível, procurando conectar o espaço urbano com o espaço natural e/ou rural.	

Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 17: Propósitos de qualidade paisagística para Cascais.

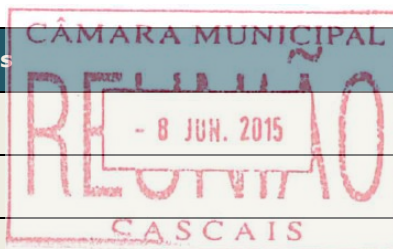
HABITATS NATURAIS

Cascais é uma área de grande originalidade florística, sobretudo na faixa litoral onde existem espécies endémicas de reduzida área de distribuição, como é exemplo *Limonium multiflorum*, *Omphalodes kuzinskyanae* e *Ulex densus* nas arribas do Cabo Raso e Abano, e *Armeria pseudoarmeria* e *Dianthus cintranus* nas arribas do Cabo da Roca.

As formações vegetais mais evoluídas como os bosques de zambujeiro, de carvalho-cerquinho e de sobreiro são praticamente inexistentes, salientando-se o vale da Penha Longa onde se encontram alguns exemplares de carvalho-cerquinho.

A ação do homem, primeiro pela atividade agrícola, depois pelas sucessivas florestações, e mais recentemente pela expansão urbanística, tem vindo a alterar a paisagem vegetal de Cascais. Atualmente ainda se observam núcleos de vegetação natural com valor para a conservação.

Formações vegetais
Relíquias de bosques e orlas, incluindo bosques ribeirinhos
Sebes espinhosas
Matagais, matos e prados vivazes, que se subdividem em: <ul style="list-style-type: none"> - Urzais, tojais e arrelvados acidófilos - Carrascais, tojais e prados vivazes calcários com orquídeas
Juncais e arrelvados húmidos
Formações dunares e de arribas marítimas



Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 18: Formações vegetais naturais do concelho

As considerações em relação ao seu estado de conservação e abundância no concelho são apresentadas no quadro seguinte.

Formação	Abundância e Grau de conservação atual
Bosques e orlas	<p>Os bosques são raros ou inexistentes;</p> <p>Áreas atuais (bosquetes, sebes) correspondem a manchas de pequena dimensão submetidas a um forte efeito de margem;</p> <p>Áreas de ocupação muito alteradas por plantio e invasão por espécies exóticas (<i>Pinus</i> sp. pl., <i>Acacia</i> sp. pl.);</p> <p>Predomina o estrato arbustivo com elevada cobertura juntamente com árvores jovens de pequeno tamanho e altura (normalmente até um porte de 3-4 m);</p> <p>As orlas são geralmente constituídas por lianas (madressilvas, heras, salsaparrilhas) e outras espécies de sombra (lava-pé, erva-das-azeitonas, orégãos) que garantem a proteção/integridade dos bosques.</p>

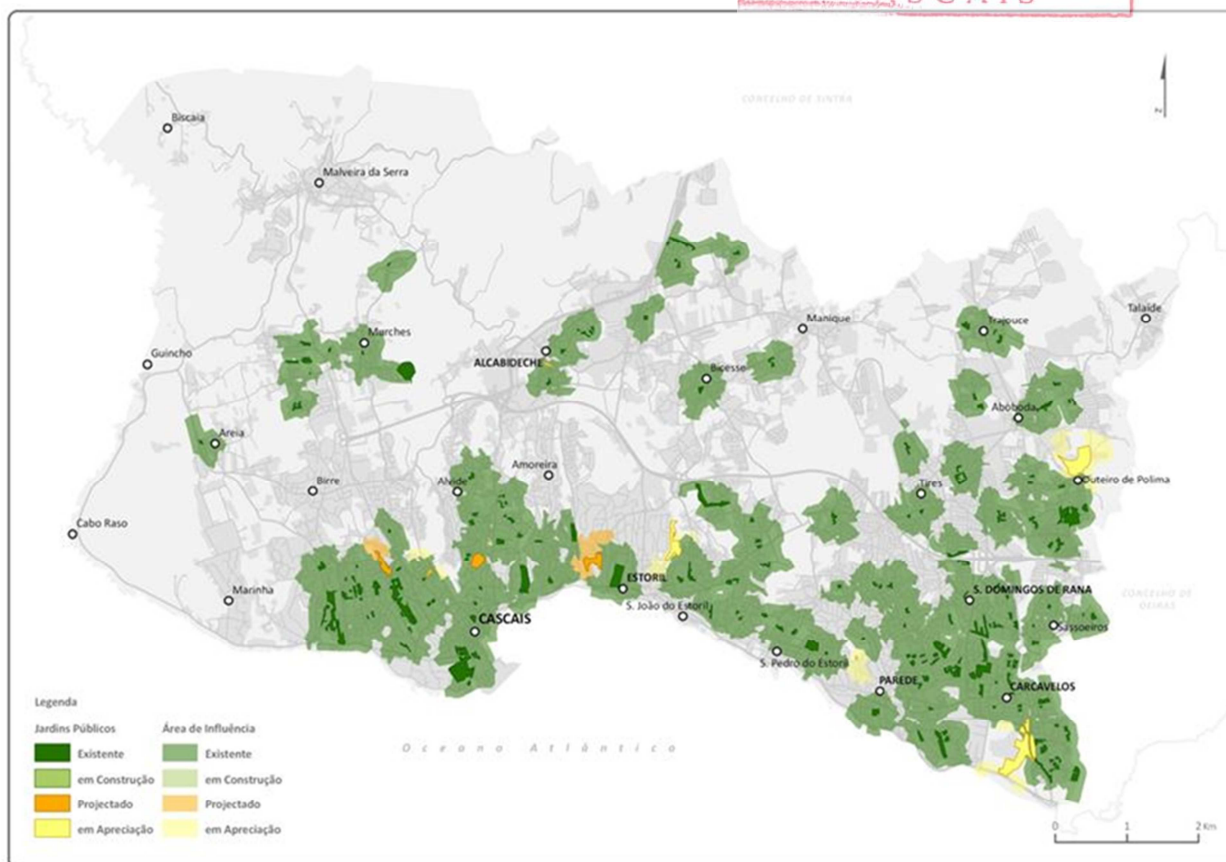
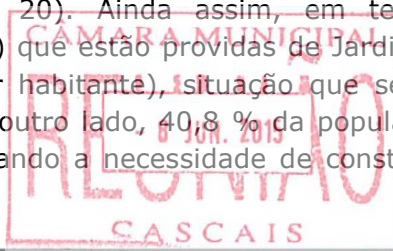
Formação	Abundância e Grau de conservação atual
Bosques ripícolas e orlas	<p>Galerias reduzidas e em geral muito degradadas;</p> <p>Sistemas frequentemente invadidos por canas e outras espécies exóticas;</p> <p>Predominam estádios regressivos correspondentes a silvados e arrelvados;</p> <p>Freixiais e/ou choupais com baixo grau de cobertura;</p> <p>Ulmais de porte arbustivo e muito degradados, com densas orlas de vinca;</p> <p>Tamargais junto ao litoral, muito resistentes à salinidade e à poluição em espaço urbano;</p> <p>Amiais e orlas de sabugueiros e silvas bem conservados;</p> <p>Salgueirais-pretos residuais e muito antropizados.</p>
Sebes espinhosas	<p>Comuns ao longo de muros de pedra solta e antigos campos agrícolas;</p> <p>Funcionam como orla dos bosques garantindo a sua proteção/integridade;</p> <p>Predominam sebes de abrunheiro-bravo com silvas, rosas e madressilvas.</p>
Matagais, matos e prados vivazes	<p>Medronhais esparsos com tojais/urzais;</p> <p>Formações de carvalhica em mosaico com urzais/tojais e arrelvados de baracejo frequentes;</p> <p>Áreas de ocupação alteradas por invasão de espécies de acácia, pitósporo e háquea;</p> <p>Charnecas de tojo-gatunho com zambujal (arbustivo) esparso;</p> <p>Carrascais/espinhais em mosaico com tojais frequentes em antigos campos agrícolas;</p> <p>Prados de braquipódio com orquídeas e prados de hiparrénia comuns, por vezes fragmentados;</p> <p>Comunidades basais de tojo-durázio e sargaços em solos degradados;</p> <p>Em solos muito alterados dominam prados vivazes nitrófilos e espécies invasoras.</p>
Juncais arrelvados e húmidos	<p>Juncais endémicos de <i>J. valvatus</i> pontuais em estações temporariamente encharcadas;</p> <p>Populações de <i>J. valvatus</i> muito fragmentadas e que exigem medidas de conservação;</p> <p>Juncais de <i>P. coerulescens</i> e <i>S. holoschoenus</i> frequentes nas margens das linhas de água;</p>
Formações dunares e de arribas	<p>Comunidades de estorno e de feno-das-areias muito fragmentadas;</p> <p>Comunidades de raiz-divina de grau de conservação fraco;</p> <p>Sabinais frequentes mas muito alterados;</p> <p>Sabinais-carrascais relativamente bem conservados;</p> <p>Comunidades de limónios e armérias bem representadas e em relativo bom estado de conservação.</p>

Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 19: Abundância e grau de conservação das formações vegetais naturais

ESPAÇOS VERDES URBANOS

Os Jardins Públicos estão acessíveis (a menos de 400 m) a mais de metade da população (64,5 %), distribuídos por todo o concelho, com maior incidência no litoral sul e também na zona Nordeste do território (Figura 68 e Tabela 20). Ainda assim, em termos de disponibilidade, são poucas as áreas urbanas (9,9 %) que estão providas de Jardins acima dos padrões de qualidade estabelecidos (10 m² por habitante), situação que se verifica geralmente pela existência de Parques Urbanos. Por outro lado, 40,8 % da população tem disponível menos de 5 m² de Jardins Públicos, indicando a necessidade de construção de mais ou maiores áreas de jardins.



Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

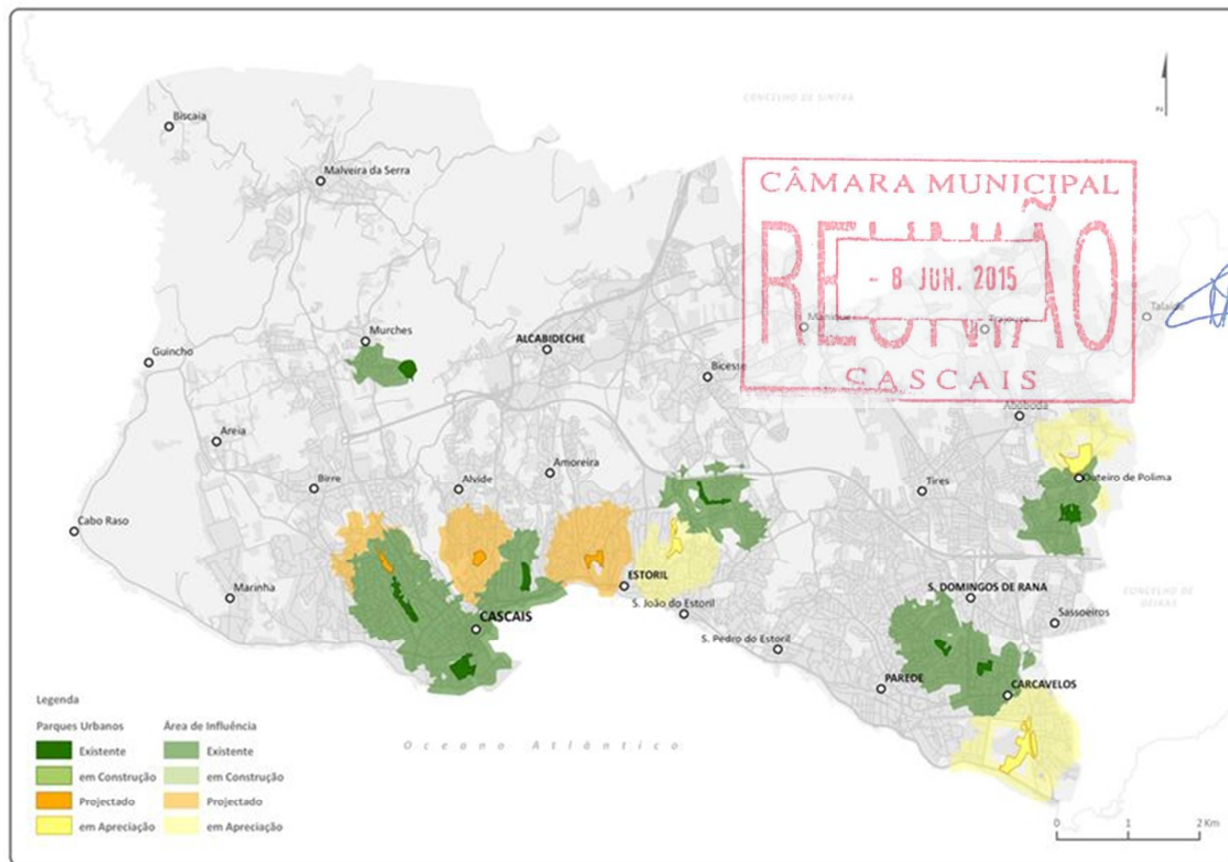
Figura 68: Acessibilidade aos jardins públicos

Freguesia	N.º	Área total de jardins públicos (ha)	Área urbana abrangida (ha)	População abrangida
Alcabideche	23	8,83	230,95 (28,10%)	18365 (43,56%)
Carcavelos	46	17,20	201,56 (83,23%)	20956 (89,95%)
Cascais	48	32,19	393,69 (44,84%)	23895 (67,48%)
Estoril	19	11,92	237,94 (47,70%)	17043 (64,57%)
Parede	12	5,65	163,58 (59,11%)	14412 (66,54%)
São Domingos de Rana	46	17,94	418,51 (56,04%)	37100 (64,51%)
Total	194	93,6	1647,0 (47,5%)	131770 (64,2%)

Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 20: Acessibilidade a jardins públicos existentes por freguesia

A acessibilidade aos Parques Urbanos (a menos de 800 m) é reduzida, abrangendo apenas 19,2 % da população e 14,7 % da área urbana do concelho. Os espaços verdes desta tipologia encontram-se concentrados junto à vila de Cascais (Figura 69 e Tabela 21), sendo que as zonas urbanas a norte (e.g. Amoreira, Alcabideche, Bicesse, Manique) e a Noroeste (e.g. Tires, Abóboda, Trajouce, Talaíde) do território são as que têm menor acessibilidade a Parques Urbanos, pese embora estas zonas, pela proximidade ao espaço natural, possam ser servidas por outras valências. Em termos de disponibilidade, somente 4,1 % da área urbana apresenta valores acima dos padrões mínimos estabelecidos (10 m² por habitante), acontecendo em áreas de influência de mais do que um parque urbano ou em zonas de baixa densidade populacional.



Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Figura 69: Acessibilidade aos parques urbanos

Freguesia	N.º	Área total de parques urbanos (ha)	Área urbana abrangida (ha)	População Abrangida
Alcabideche	1	4,25	23,09 (2,8%)	780 (1,9%)
Carcavelos	1	2,51	52,78 (21,8%)	5314 (27,1%)
Cascais	3	15,14	239,79 (27,3%)	13434 (37,9%)
Estoril	1	2,82	53,60 (10,7%)	3111 (11,8%)
Parede	-	-	25,39 (9,2%)	2680 (12,4%)
São Domingos de Rana	2	6,96	116,16 (15,6%)	13048 (22,7%)
Total	8	31,68	510,83 (14,7%)	39369 (19,2%)

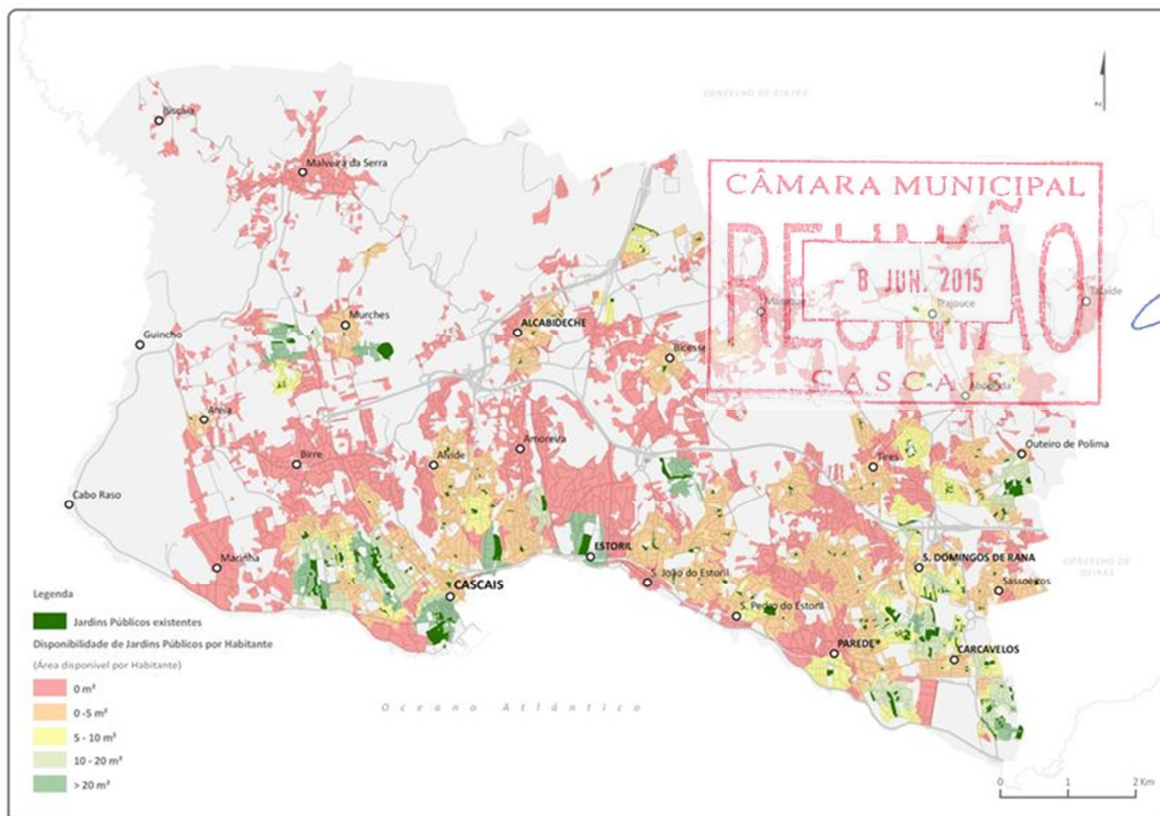
Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 21: Acessibilidade a parques urbanos existentes por freguesia

Embora estes valores possam parecer reduzidos, há que considerar que grande parte da área habitacional do concelho (cerca de 67 %) é composta por construção dispersa que contempla logradouros, quintais e jardins particulares, que, em alguns casos, têm dimensões e funções equiparadas aos Jardins Públicos.

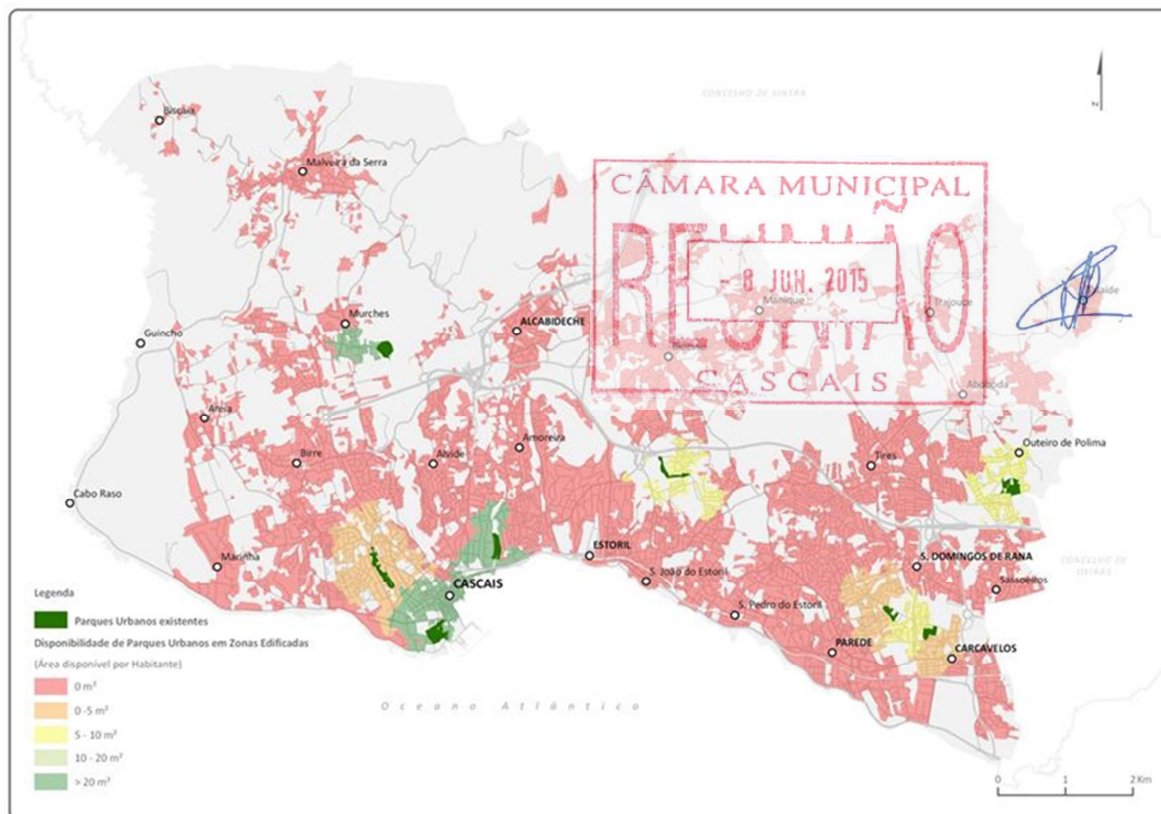
Por outro lado, em áreas urbanas que lhe são adjacentes (espaços naturalizados de grandes dimensões), poderá ser mais adequado potenciar o espaço natural para usos de recreio e lazer (e.g. percursos pedestres, parque de merendas), do que a construção e formalização de jardins ou parques na proximidade.

De salientar a existência no concelho de cerca de 73 ha de espaços de enquadramento residenciais e viários, divididos em pequenas áreas e canteiros, sem funções de recreio e lazer. É necessário avaliar em termos de manutenção a relação custo/benefício destes espaços, uniformizando soluções futuramente, que poderão passar pela renaturalização dos mesmos.



Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Figura 70: Disponibilidade de jardins públicos por habitante



Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Figura 71: Disponibilidade de parques urbanos por habitante

Disponibilidade por habitante (m ²)	Área urbana abrangida (ha)	População abrangida (hab)
0	1828,37 (52,7%)	71606 (34,9%)
0 - 5	1021,06 (29,4%)	84026 (40,9%)
5 - 10	269,69 (7,8%)	20983 (10,2%)
10 - 20	201,54 (5,8%)	18392 (8,9%)
>= 20	144,73 (4,1%)	7033 (3,4%)

Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 22 Resumo estatístico da disponibilidade de jardins públicos

Disponibilidade por habitante (m ²)	Área urbana abrangida (ha)	População abrangida (hab)
0	2953,89 (85,2%)	162928 (79,4%)
0 - 5	235,36 (6,8%)	22057 (10,8%)
5 - 10	134,57 (3,9%)	12675 (6,2%)
10 - 20	0,00 (0,0%)	0,00 (0,0%)
>= 20	140,90 (4,1%)	4380 (2,1%)



Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Tabela 23: Resumo estatístico da disponibilidade de parques urbanos

ESPAÇO PÚBLICO

O município de Cascais apresenta um conjunto significativo de imóveis com valor patrimonial e diversos vestígios arqueológicos, resultado dos milhares de anos de povoamento nesta região, que importa salvaguardar.

Património construído
Sítios arqueológicos, vilas romanas
Pontes, antigos caminhos rurais e muros de pedra seca
Moinhos de vento, azenhas, fornos de cal e estruturas agrícolas
Casais saloios e populares, solares e quintas históricas
Chafarizes, fontes e outras estruturas de água
Cidadela, muralhas, fortes, baterias, marcos
Mosteiros, Igrejas, capelas, cruzeiros e portais
Casas e conjuntos edificados, palacetes, villas e chalets

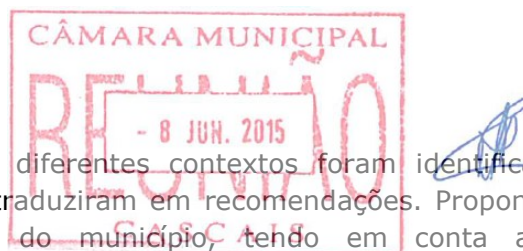
Fonte: Agência Cascais Natura, CMC 2012

Tabela 24: Património construído

Para além deste património, destacam-se ainda alguns núcleos urbanos de interesse, com potencialidades que se devem assumir como uma mais-valia e atrativo turístico para Cascais.

7.1.1.5.2 Recomendações

Com base na análise e reflexão sobre os diferentes contextos foram identificadas as principais ameaças e oportunidades que se traduziram em recomendações. Propondo uma visão integrada para o desenvolvimento do município, tendo em conta as suas potencialidades e desafios para o futuro, o Plano de Ação incide a sua abordagem nas linhas de ação prioritárias.



Recomendação	Descrição	Linha de Ação
R1	Recuperar as ribeiras e áreas adjacentes, promover a conectividade entre as bacias hidrográficas e a biodiversidade, compatibilizando com o acesso e o recreio	LA1. Recuperação de galerias ripícolas e áreas adjacentes
R2	Salvaguardar os habitats prioritários para a conservação pelo seu valor excecional, raridade ou singularidade	LA2. Conservação de formações dunares e de arribas
R3	Estabelecer a conectividade entre habitats, reduzir a fragmentação e reconstruir uma paisagem multifuncional	LA3. Manutenção do mosaico de matos e prados vivazes
R4	Constituir novos corredores ecológicos que permitem a ligação entre espaço urbano e espaço natural	LA4. Criação de bosques
		LA5. Manutenção de espaços de proteção e enquadramento
R5	Recuperar os espaços verdes urbanos existentes, com contextos atuais e de referência	LA6. Requalificação de parques urbanos e jardins existentes
R6	Criar novos espaços de recreio e lazer acessíveis e adequados às necessidades atuais	LA7. Conceção de parques urbanos e jardins
R7	Recuperar e manter a paisagem local salvaguardando o património histórico e cultural	LA8. Restituição da multifuncionalidade da paisagem
		LA9. Requalificação de estruturas tradicionais agrícolas
R8	Constituir uma rede de percursos que promovam a mobilidade sustentável	LA10. Criação de uma rede de mobilidade suave
R9	Requalificar o espaço urbano e elementos singulares	LA11. Regeneração do Espaço Público
		LA12. Recuperação de elementos singulares
		LA13. Valorização do conjunto arquitetónico

Tabela 25: Recomendações

7.1.1.5.3 Modelo de intervenção

Para que o Plano de Ação se realize na sua totalidade, é necessário cumprir as prioridades de ação no domínio da biodiversidade, paisagem, património e espaço público, bem como na promoção do bem-estar humano e estilos de vida sustentáveis.

Constitui-se assim um referencial para a aplicação das linhas de ação num horizonte temporal determinado, em que os termos de desenvolvimento das diversas ações estão definidos num documento de orientação prática denominado Plano Operacional.

Estas ações preveem, de um modo geral, mecanismos de avaliação e atualização periódica, assumindo assim um carácter gradual e flexível, capaz de responder às novas exigências do processo de implementação da EEM.

LA 1 - RECUPERAÇÃO DE GALERIAS RIPÍCOLAS E ÁREAS ADJACENTES

DESCRIÇÃO

As galerias ripícolas encontram-se em geral muito fragmentadas devido ao aproveitamento dos solos de aluvião para cultivos e, com o abandono da agricultura, para implantação de infraestruturas. Devido à alteração do solo, verifica-se a ocupação das linhas de água por canaviais e silvados, formações indicadoras da degradação do sistema. Porém, encontram-se ainda resquícios de freixiais/choupais e olmais nos solos de origem calcária e, associados às margens mais ou menos encharcadas, juncais e prados húmidos com interesse para a conservação. Na vertente da serra, em solos já de origem granítica, a vegetação ripícola é caracterizada por salgueirais-pretos residuais e amiais com sabugais bem conservados. Junto ao litoral, em espaço mais urbano, surgem tamargais resistentes à salsugem e à poluição.

OBJETIVOS

- Sensibilizar para os serviços prestados e importância dos habitats para a conservação;
- Identificar a área de ocupação atual das formações ripícolas;
- Estabelecer e melhorar o estado de conservação da galeria ripícola;
- Promover a manutenção de habitats associados: orlas, prados húmidos e juncais;
- Reduzir a fragmentação do sistema ribeirinho;
- Promover a conectividade entre as bacias hidrográficas;
- Criar corredores ecológicos para a fauna e flora característica;
- Requalificar o sistema ripário para a prestação de serviços ecológicos;
- Controlar o risco de erosão do solo;
- Minimizar os efeitos das alterações climáticas.

AÇÕES

- Divulgação do valor da vegetação natural e importância na prestação de serviços
- Controlo de descarga de efluentes

- Controlo e erradicação de espécies exóticas invasoras
- Aplicação de técnicas de engenharia natural
- Promoção da regeneração natural
- Manutenção de orlas e prados
- Plantação de espécies autóctones na sua área potencial
- Regulação da alteração do uso do solo
- Criação e valorização de itinerários temáticos

AMEAÇAS

- Expansão urbano-turística;
- Limpeza mecânica (desregrada) dos cursos de água;
- Alteração do regime hidrológico pela regularização do perfil e instalação de estruturas hidráulicas;
- Operações de impermeabilização, aprofundamento e/ou drenagem;
- Corte de árvores dominantes;
- Invasão por plantas exóticas;
- Poluição das linhas de água por descarga de efluentes;
- Perturbação pela agricultura ou pastoreio excessivos.



OPORTUNIDADES

- A prioridade centra-se em áreas invadidas por espécies exóticas e em que a regeneração de espécies características seja escassa (e.g. Ribeira das Vinhas, Vale da Penha Longa, Vale Manique-Caparide, Vale da Parreira, Vale de Sassoeiros, Ribeira da Foz do Guincho – ribeiras do sector este do concelho).

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável - Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais, municípios de Sintra e Oeiras, Agência Portuguesa do Ambiente, ICNF (Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas) em área de Parque Natural e Perímetro Florestal, ONG's (Organizações Não Governamentais) e proprietários privados.

INDICADORES

- Principais ribeiras do município requalificadas e com galeria ripícola estabelecida na prestação de serviços ecológicos;
- Melhoria do estado de conservação e aumento da área de ocupação em 50 %;
- Aumento das áreas com vegetação natural.

LA 2 - CONSERVAÇÃO DE FORMAÇÕES DUNARES E DE ARRIBAS

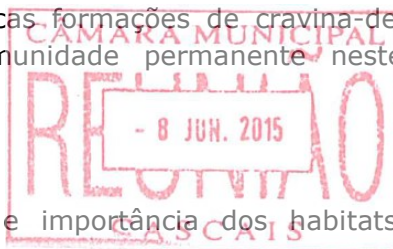
DESCRIÇÃO

As dunas e as arribas são ecossistemas muito particulares devido à especificidade das condições edafoclimáticas. Estes meios particularmente instáveis, devido ao substrato pobre e à constante sujeição aos ventos marítimos salgados, determinam a vegetação que ocorre

nestes habitats, normalmente rica em espécies endémicas. Por serem sistemas submetidos a uma grande pressão, as suas fitocenoses encontram-se em geral muito fragmentadas. Porém, distinguem-se nas dunas móveis formações de feno-das-areias e de estorno, e nas dunas fixas formações de raiz-divina e de sabina-das-praias, enquanto nas arribas calcárias se distinguem formações de limónios e nas graníticas formações de cravina-de-sintra e cravo-romano, sendo um sabinal-carrascal a comunidade permanente nestes locais rochosos.

OBJETIVOS

- Sensibilizar para os serviços prestados e importância dos habitats para a conservação;
- Salvar áreas fundamentais para conservação;
- Criar uma rede de reservas onde o grau de conservação seja superior;
- Ordenar o uso do solo e atividades de lazer de forma a manter as funções dos habitats;
- Ordenar os acessos às praias e arribas, excluindo todo o trânsito de veículos;
- Implementar uma rede de trilhos e caminhos bem definida que permitam o restabelecimento dos habitats;
- Promover planos de recuperação de forma a restaurar os habitats fragmentados na sua área potencial de ocorrência;
- Controlar o risco de erosão do solo;
- Minimizar os efeitos das alterações climáticas;
- Promover o turismo de natureza.



AÇÕES

- Divulgação do valor da vegetação natural e importância na prestação de serviços;
- Criação de reservas locais;
- Criação de um banco de plantas/sementes de proveniência local;
- Controlo e erradicação de espécies exóticas invasoras;
- Promoção da regeneração natural;
- Plantação de espécies autóctones na sua área potencial;
- Aplicação de técnicas de engenharia natural;
- Condicionamento de acesso e controlo de pisoteio;
- Criação e valorização de itinerários temáticos.

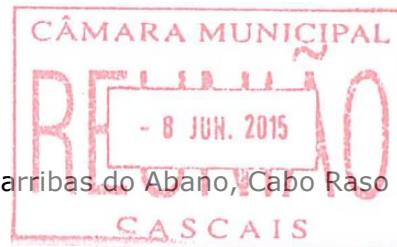
AMEAÇAS

- Alteração do uso do solo, pela pressão urbanística e turística;
- Gestão de habitat desadequada com a preservação dos zimbrais (e.g. plantação de *Pinus sp.*);
- Consolidação artificial das arribas (a vegetação halocasmófila está adaptada à dinâmica geomorfológica destes meios);
- Operações de remoção do coberto vegetal;
- Proliferação de espécies invasoras;
- Subida do nível do mar e consequente erosão da praia e arribas;

- Estreitamento da faixa de praia pela diminuição da recarga de sedimentos de origem fluvial;
- Excesso de pisoteio;
- Circulação de viaturas;
- Extração de areias;
- Despejo de lixo e entulhos.

OPORTUNIDADES

- Sistema dunar Guincho-Cresmina, arribas do Abano, Cabo Raso e Cabo da Roca.



MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais, Serviço Municipal de Proteção Civil, Autoridades Marítimas, Associação Portuguesa do Ambiente, ICNF, ONG's e proprietários privados.

INDICADORES

- Melhoria do estado de conservação, redução da fragmentação e aumento da área de ocupação dos habitats;
- Criação de reservas locais no Mexilhoeiro, Cabo Raso e Abano, em que áreas de interesse científico e educativo pela raridade da flora e formações geológicas são salvaguardadas;
- Preservação do Cabo Raso como local de excelência para observação de aves marinhas.

LA 3 - MANUTENÇÃO DO MOSAICO DE MATOS E PRADOS VIVAZES

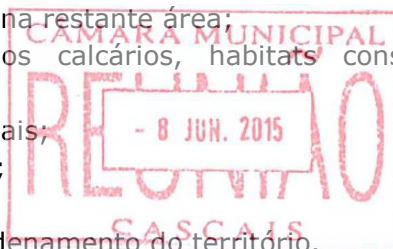
DESCRIÇÃO

Devido à atividade antrópica secular no município, a vegetação arbórea foi sendo substituída pelas etapas de degradação que correspondem a formações vegetais estruturalmente menos evoluídas como matos e prados, mosaico de paisagem que importa manter atualmente. Como orla, junto aos muros de pedra seca que separam os antigos campos agrícolas, encontram-se sebes espinhosas de abrunheiro-bravo, silvas e rosas. No mosaico de matos e prados vivazes, dependendo do substrato, ocorrem carrascais/espinhais, tojais de tojo-gatunho e prados de braquipódio com orquídeas em solos calcários e, no maciço de Sintra, urzais/tojais de tojo-durázio com formações de carvalhiça e prados de baracejo com medronhais e giestais muito fragmentados.

OBJETIVOS

- Divulgar a importância dos matagais, matos e prados naturais na prestação de serviços (produção de pasto para gado e flores para abelhas, de medronho para fruto e aguardente, de lenha, etc.) e refúgio de biodiversidade;

- Sensibilizar gestores e proprietários para a conveniência e necessidade da conservação dos habitats como fonte de serviços associados a valias económicas (ecoturismo, valor paisagístico);
- Promover uma gestão seletiva de matos através de métodos adequados;
- Manter ou melhorar o grau de conservação na restante área;
- Manter a área de ocupação dos prados calcários, habitats considerados prioritários quando ricos em orquídeas;
- Manter os usos agro-silvo-pastoris tradicionais;
- Disponibilizar habitat para a fauna silvestre;
- Prevenir os incêndios florestais;
- Incentivar as boas práticas agrícolas e o ordenamento do território.



ACÇÕES

- Divulgação do valor da vegetação natural e importância na prestação de serviços;
- Controlo e erradicação de espécies exóticas invasoras;
- Gestão seletiva de matos;
- Manutenção de orlas e prados;
- Promoção da regeneração natural;
- Plantação de espécies autóctones na sua área potencial;
- Aproveitamento de produtos não-lenhosos.

AMEAÇAS

- Alteração do uso do solo;
- Destruição física devido à expansão urbana;
- Deposição de lixo e entulhos;
- Desmatagem e mobilização dos solos na prevenção de incêndios florestais;
- Florestação com espécies de crescimento rápido;
- Expansão de espécies exóticas invasoras;
- Fogos com ciclos de recorrência muito curtos.

OPORTUNIDADES

- Serra de Sintra, Quinta do Pisão, freguesia São Domingos de Rana.

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais, Serviço Municipal de Proteção Civil, o ICNF em área de Parque Natural e de Perímetro Florestal, proprietários privados.

INDICADORES

- Redução até 40 % da área de ocupação dos matos, exclusivamente por progressão sucessional.
- Diminuição do risco de incêndio.
- Aproveitamento do acacial como recurso energético – biomassa.

LA 4 - CRIAÇÃO DE BOSQUES

DESCRIÇÃO

Os bosques são raros ou inexistentes no município, predominando o estrato arbustivo com elevada cobertura juntamente com árvores jovens de pequeno tamanho e altura (normalmente até um porte de 3-4 m). As áreas existentes correspondem a exíguos bosquetes ou sebes de pequena dimensão, submetidos a um forte efeito de margem. Potencialmente nos solos basálticos ocorrem zambujais e nos calcários cercais, estes atualmente confinados aos vales frescos das ribeiras da Penha Longa, Mula e Marmeleiros. Na zona de transição para os solos de origem granítica, em calcários e margas meteorizados, distingue-se regeneração de carvalho-cerquinho e sobreiro, iniciando-se a partir daqui o potencial para sobreiral. Acima dos 250-300 m de altitude, por vezes mistos com sobreiro, surgem bosquetes de carvalho-negral na vertente sul da serra e na encosta NE, mais sombria e húmida, e de clima mais atlântico, observa-se regeneração de carvalho-roble.

OBJETIVOS

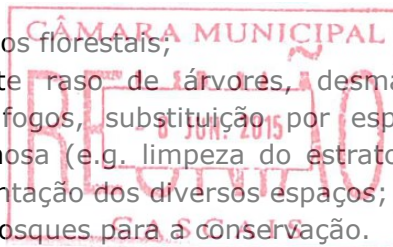
- Divulgar a importância dos bosques na prestação de serviços ecológicos (e.g. sequestro de CO², conservação e formação de solo, regulação climática, refúgio de biodiversidade) e de outros benefícios diretos (e.g. produção de alimento e madeira, recursos genéticos, informação estética e espiritual, educação e ciência);
- Proteger núcleos arbóreos e incrementar a sua área de ocupação;
- Incluir as áreas de bosque com maior dimensão, melhor conservadas e/ou as que possam amadurecer em redes de reservas locais;
- Manter as orlas arbustivas que garantem a proteção/integridade dos bosques;
- Garantir a minimização dos fatores de ameaça direta (e.g. corte de árvores, fogo, perturbação do sub-bosque, vegetação competidora) pela remoção mecânica de matos e vegetação exótica na envolvente;
- Sensibilizar gestores e proprietários florestais para a conveniência e necessidade da conservação dos bosques como fonte de serviços associados a valias económicas (e.g. turismo de natureza);
- Incentivar as boas práticas agrícolas e o ordenamento do território;
- Adaptação às alterações climáticas presentes e cenários climáticos futuros, minimizando os seus efeitos adversos.

AÇÕES

- Divulgação do valor da vegetação natural e importância na prestação de serviços
- Criação de um banco de plantas/sementes de proveniência local
- Controlo e erradicação de espécies exóticas invasoras
- Desbaste de povoamentos florestais
- Promoção da regeneração natural
- Plantação de espécies autóctones na sua área potencial
- Aproveitamento de produtos não-lenhosos

AMEAÇAS

- Alteração do uso do solo através de construções, aterros e abertura de estradas;
- Deposição de lixo e entulhos, trânsito de veículos e pessoas, estacionamento de gado;
- Proliferação de espécies invasoras e incêndios florestais;
- Planeamento florestal desadequado: corte raso de árvores, desmatação e aceiramento abusivos na prevenção de fogos, substituição por espécies de crescimento rápido, gestão obsoleta e danosa (e.g. limpeza do estrato lianóide como prova de cuidado do bosque); Fragmentação dos diversos espaços;
- Escassez de informação sobre o valor dos bosques para a conservação.



OPORTUNIDADES

Serra de Sintra, Quinta do Pisão, cabeços e taludes dos vales de Bicesse, Castelhana, Manique-Caparide, Parreiras, Penha Longa, Sasseiros e Vinhas.

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais, Serviço Municipal de Proteção Civil, o ICNF em área de Parque Natural e Perímetro Florestal, ONG's e proprietários florestais.

INDICADORES

- Melhoria do estado de conservação e incremento da área de ocupação de bosques em 25 %;
- Diminuição do risco de incêndio;
- Aumento das áreas com vegetação natural;
- Aproveitamento do acacial como recurso energético – biomassa.

LA 5 - MANUTENÇÃO DE ESPAÇOS DE PROTEÇÃO E ENQUADRAMENTO

DESCRIÇÃO

Os espaços de proteção e enquadramento são áreas que permitem a salvaguarda dos sistemas naturais, correspondendo a espaços naturalizados (e.g. ribeiras, cabeços e linhas de cumeada, antigos campos agrícolas) ou mais humanizados, como áreas de enquadramento paisagístico de núcleos populacionais e polígonos industriais, que carecem de salvaguarda e manutenção.

OBJETIVOS

- Divulgar a importância da vegetação natural na prestação de serviços ecológicos;
- Controlar o risco de erosão do solo;
- Promover a regeneração natural e o mosaico de vegetação;
- Plantar espécies arbóreas características em áreas de mata para reconversão em florestas autóctones;

- Promover uma gestão seletiva de matos através de métodos adequados;
- Reduzir o risco de incêndio através da gestão seletiva de material vegetal lenhoso;
- Reduzir o risco de cheias com o afastamento de construções do respetivo leito através de contrapartidas aos proprietários;
- Minimizar o impacto visual de novas construções através de integração paisagística;
- Integrar as vias de comunicação na paisagem, não alterando o cenário estético e social;
- Promover o uso de sebes e/ou cortinas arbóreas na delimitação de infraestruturas paisagisticamente desenquadradas;
- Requalificar áreas abandonadas de indústrias extrativas.



AÇÕES

- Divulgação do valor da vegetação natural e importância na prestação de serviços;
- Controlo e erradicação de espécies exóticas invasoras;
- Manutenção e promoção das sebes espinhosas;
- Gestão seletiva de matos;
- Promoção da regeneração natural;
- Plantação de espécies autóctones na sua área potencial;
- Desbaste de povoamentos florestais;
- Integração paisagística de infraestruturas.

AMEAÇAS

- Alteração do uso do solo;
- Destruição física devido à expansão urbana;
- Deposição de lixos e entulhos;
- Destruição do coberto vegetal originando perda de riqueza específica e aumento do risco de erosão dos solos;
- Impermeabilização das margens das ribeiras com construções, aumentando a ocorrência de cheias;
- Deposição de lixo e entulhos de obras;
- Aumento do risco de incêndio provocado pela acumulação de material vegetal lenhoso;
- Prática de desportos de todo-o-terreno.

OPORTUNIDADES

- Envolvente de aglomerados habitacionais e áreas industriais (e.g. núcleo urbano de Talaíde, Trajouce, Abóboda, Mato Cheirinhos, Adroana);
- Envolvente às principais vias de comunicação (e.g. autoestrada A5, autoestrada A16, Estrada Marginal, linha de comboio de Cascais).
- MODELO DE GESTÃO

- Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais, Serviço Municipal de Proteção Civil, o ICNF em área de Parque Natural e de Perímetro Florestal, proprietários privados.

INDICADORES

- Melhoria do estado de conservação e aumento da área de vegetação autóctone em 25 %;
- Redução até 40 % da área de ocupação dos matos, exclusivamente por progressão sucessional;
- Substituição de 25 % de barreiras acústicas e visuais em espaço público urbano por cortinas arbóreas,
- Diminuição do risco de incêndio;
- Redução do nível de ruído e poluição visual na proximidade de vias e zonas industriais;
- Preservação da identidade cultural da paisagem salaia.



LA 6 - REQUALIFICAÇÃO DE PARQUES URBANOS E JARDINS

DESCRIÇÃO

A requalificação dos espaços verdes existentes e incorporação no conceito de *continuum naturale* para o município, contribui para a revitalização dos aglomerados urbanos, oferecendo novas valências a espaços degradados. Desta forma, contribuem para a conceção de uma rede hierarquizada de espaços desde o centro das localidades até à periferia, assegurando as funções ecológicas e estéticas associadas.

Alguns espaços encontram-se em avançado estado de degradação, oferecendo insegurança para a população.

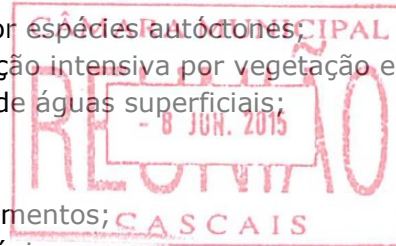
OBJETIVOS

- Reformular o programa atual dos espaços verdes procurando responder às necessidades de recreio e atividade física da comunidade abrangida;
- Manter os espaços verdes existentes nos centros dos aglomerados, valorizando o património arquitetónico;
- Substituir faseadamente espécies vegetais exóticas, que apresentem reduzido valor de acordo com a “Norma de Granada”, por espécies autóctones;
- Reduzir os custos de manutenção e de rega tornando-os sistemas mais eficientes;
- Instalar ou substituir mobiliário urbano e iluminação pública resistente aos agentes climatéricos e vandalismo;
- Preservar o legado histórico de cada espaço verde, restituindo a apropriação destes espaços pela comunidade local;
- Facilitar e potenciar, na população, bons hábitos de uso dos espaços verdes;
- Incentivar as boas práticas ambientais e o ordenamento do território;

- Adaptação às alterações climáticas presentes e cenários climáticos futuros, minimizando os seus efeitos adversos.

AÇÕES

- Substituição do material vegetal por espécies autóctones;
- Reconversão de áreas de manutenção intensiva por vegetação espontânea;
- Melhoria do sistema de drenagem de águas superficiais;
- Manutenção dos sistemas de rega;
- Utilização de iluminação eficiente;
- Substituição de mobiliário e equipamentos;
- Valorização do património arquitetónico;
- Adequação do programa às exigências atuais.



AMEAÇAS

- Vandalismo e uso indevido de equipamentos e mobiliário;
- Destruição e colheita de material vegetal;
- Deposição de lixo doméstico;
- Uso impróprio dos elementos de água existentes;
- Circulação com veículos motorizados não autorizados;
- Estado avançado de degradação oferece insegurança para a população.

OPORTUNIDADES

- Parques Urbanos: Parque Marechal Carmona, Parque Palmela.

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável - Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais.

INDICADORES

- Aumento da diversidade silvestre em espaço urbano;
- Melhoria da qualidade do ar em ambiente urbano;
- Diminuição do "efeito de ilha de calor" e melhoria da qualidade de vida da população;
- Diminuição dos custos de manutenção.

LA 7 - CONCEÇÃO DE PARQUES URBANOS E JARDINS

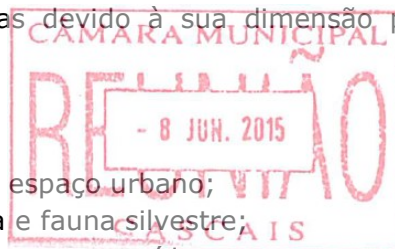
DESCRIÇÃO

O crescimento das áreas urbanas de forma desordenada levou à carência de espaços verdes para recreio e lazer, e mais recentemente como espaço de produção, surgindo a necessidade de implantar novos parques urbanos e jardins de forma sustentável. Por definição, os jardins públicos são espaços de pequenas dimensões (<2ha) que reúnem condições para o recreio infantil e juvenil, e convívio de adultos e idosos. São espaços

geralmente artificializados, usados diariamente pelos moradores e trabalhadores do bairro. Os parques urbanos são espaços superiores (>2ha), com uma maior diversidade de usos e valências. São utilizados habitualmente ao fim de semana e feriados, podendo também ter um uso diário por parte de moradores mais próximos. Tal como os jardins públicos, os parques urbanos são geralmente artificializados, mas devido à sua dimensão permitem recriar zonas de maior naturalidade.

OBJETIVOS

- Criar e potenciar os corredores naturais em espaço urbano;
- Criação de condições para a fixação de flora e fauna silvestre;
- Manter a morfologia do terreno e as estruturas construídas;
- Proteger os cursos de água e os lençóis freáticos;
- Preservar os solos existentes;
- Desenvolver uma estratégia de espaços verdes contínuos e acessíveis a todos;
- Colmatar a carência de espaços verdes acessíveis e de uso público;
- Desenvolver a atividade lúdica e educativa;
- Fomentar a comunicação e interação social entre as comunidades;
- Desenhar zonas que ofereçam segurança e serenidade ao utente, através de equipamentos e iluminação adequados;
- Produzir alimentos biológicos para consumo próprio e abastecimento de mercados locais.



AÇÕES

- Elaboração de um plano de gestão ambiental da obra;
- Criação de zonas de retenção de água;
- Integração de núcleos de vegetação com interesse;
- Plantação de espécies autóctones na sua área potencial;
- Aplicação de técnicas de engenharia natural;
- Instalação de sistemas de rega e de iluminação eficientes;
- Implantação de infraestruturas de apoio;
- Criação de hortas urbanas;
- Instalação de equipamentos de desporto e recreio;
- Realização de sessões de participação pública.

AMEAÇAS

- Elevada densidade construtiva de volumetrias desajustadas e desordenadas, impermeabilizando grandes áreas de solo;
- Alvarás já emitidos para construção, alterando o uso dos solos;
- Deposição de lixo e entulhos em vazios urbanos e terrenos marginais (antigos campos agrícolas);
- Alterações climáticas na perturbação do ciclo de vida da flora e fauna silvestre;
- Inexistência de solo fértil na área de intervenção;
- Solos contaminados pelo uso contínuo de agroquímicos;
- Compactação do solo pela prática de desportos todo-o-terreno.

OPORTUNIDADES

- Parque Urbano do Outeiro da Vela, Cascais; Parque Urbano da Mata de Santo António, Estoril; Parque Urbano da Ribeira dos Mochos, Cascais; Horto de Cascais – CERCICA, Estoril; Baterias da Parede, Parede; Pedreira de Birre, Cascais.

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais.



INDICADORES

- Aumento em 25% da disponibilidade de espaços públicos verdes nos aglomerados urbanos e envolvente;
- Melhoria da qualidade do ar em ambiente urbano;
- Diminuição do “efeito de ilha de calor” e melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos.

LA 8 - RESTITUIÇÃO DA MULTIFUNCIONALIDADE DA PAISAGEM

DESCRIÇÃO

A paisagem agrícola com as searas em plena produção, os moinhos de vento e as azenhas moendo os cereais que alimentavam estes povos, os importantes rebanhos comunitários que pastavam nos extensos prados, fornecendo a lã, o leite e a carne, os fornos de cal que transformavam lentamente a pedra calcária para se construírem as casas, são formas de ocupação do território que foram desaparecendo ao longo dos tempos. Ainda se vislumbram resquícios de muros de pedra seca que separavam os antigos campos agrícolas, acompanhadas por sebes espinhosas de abrunheiro-bravo características da paisagem saloia. Urge assim salvaguardar e valorizar o que resta deste património natural e cultural, através do restabelecimento de atividades agrícolas adequadas à salvaguarda do ambiente e da diversidade biológica, associadas às tradições e costumes locais, estimulando experiências renovadoras de oferta turística.

OBJETIVOS

- Divulgar o valor cultural do mosaico de vegetação típico da região Saloia;
- Recuperar campos de cultivo com a manutenção dos muros de pedra seca;
- Adequar os usos agro-silvo-pastoris tradicionais a práticas mais sustentáveis;
- Preservar o património genético de raças autóctones e de variedade vegetais tradicionais;
- Restituir o cariz agrícola ainda latente em algumas zonas do município, através de incentivos à iniciativa privada e pública para o cultivo de culturas arvenses e recuperação de pastagens;
- Apoiar a comercialização de produtos de produção local;
- Produzir bens ou serviços diferenciados, de valor acrescentado, seja rótulos ecológicos ou empregos sustentáveis;

- Potenciar o turismo sustentável, aliado aos valores histórico-culturais e paisagísticos, e aos caminhos rurais;
- Recuperar o valor económico e cultural de outrora da produção vitivinícola local;
- Manter a área de ocupação e promover o uso de sebes espinhosas na compartimentação da paisagem e na disponibilização de habitat para a fauna silvestre;
- Incentivar as boas práticas agrícolas e o ordenamento do território;
- Prevenir os incêndios florestais.

AÇÕES

- Divulgação do valor da vegetação natural e importância na prestação de serviços;
- Manutenção e recuperação dos muros de pedra seca;
- Manutenção e promoção das sebes espinhosas;
- Gestão seletiva de matos;
- Restabelecimento das atividades agropecuárias;
- Revitalização da atividade vitivinícola de Carcavelos;
- Aproveitamento de produtos não-lenhosos;
- Criação e valorização de itinerários temáticos.

AMEAÇAS

- Alteração do uso do solo devido à expansão urbana, deposição de lixo e entulhos;
- Substituição das sebes espinhosas por barreiras artificiais;
- Degradação/perda da estrutura fundiária saloia a que os muros de pedra seca e as sebes estão associados;
- Abandono da atividade agrícola e silvo-pastoril;
- Desaparecimento da atividade vitivinícola;
- Modelo de oferta turística dominante no município.

OPORTUNIDADES

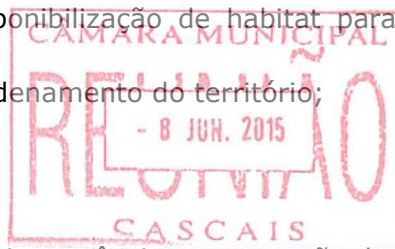
- Vale de Caparide, região demarcada de Carcavelos, freguesia de S. Domingos de Rana, Quinta do Marquês (Oeiras).

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais, ICNF em área de Parque Natural, a DRAPLVT (Direção Regional de Agricultura e Pescas de Lisboa e Vale do Tejo), ONG's (e.g. AEPGA - Associação para o Estudo e Proteção do Gado Asinino) e proprietários privados.

INDICADORES

- Manutenção de prados e pastagens compartimentados por sebes espinhosas e muros de pedra seca;

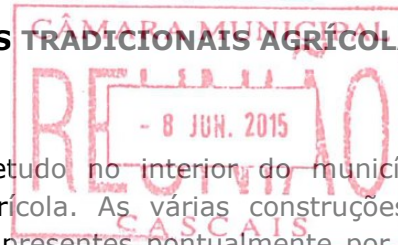


- Substituição de 25% de barreiras acústicas e visuais em espaço público urbano por sebes;
- Preservação da identidade cultural da paisagem saloia;
- Diminuição do risco de incêndio.

LA 9 - REQUALIFICAÇÃO DE ESTRUTURAS TRADICIONAIS AGRÍCOLAS

DESCRIÇÃO

Fora da malha urbana, concentrada sobretudo no interior do município, a paisagem apresenta ainda vestígios da atividade agrícola. As várias construções de apoio (e.g. moinhos de vento, azenhas, fornos de cal) presentes pontualmente por todo o território, devem ser recuperadas como elementos definidores da evolução histórica da paisagem local e procurar a sua integração como alternativa à oferta turística dominante, assegurando desta forma a sua preservação e valorização.



OBJETIVOS

- Identificar e valorizar os elementos histórico-culturais da paisagem pelo uso social e cultural;
- Fomentar o respeito pelos valores patrimoniais através da divulgação pública da sua importância;
- Recuperar as construções rurais com materiais adequados à envolvente, procurando devolver a traça original;
- Aproveitar as estruturas para instalação de programas de divulgação das riquezas, costumes e tradições locais;
- Criar centros de observação da natureza e da paisagem cultural;
- Apoiar a comercialização de produtos de produção local;
- Incrementar o turismo cultural e de natureza.

AÇÕES

- Recuperação dos moinhos de vento e azenhas;
- Recuperação dos fornos de cal;
- Manutenção e recuperação dos muros de pedra seca;
- Recuperação dos caminhos rurais;
- Criação e valorização de itinerários temáticos.

AMEAÇAS

- Desconhecimento do valor cultural e patrimonial que estas estruturas representam;
- Descaracterização das construções tradicionais na sua conversão em habitações;
- Destruição e reaproveitamento dos materiais de construção para novas construções;
- Deposição de entulhos e atos de vandalismo.

OPORTUNIDADES

MOINHOS DE VENTO		
DESIGNAÇÃO	FREGUESIA	LOCALIDADE
Moinho de Vento - Moinho da Cavala	Alcabideche	Rua dos Lírios, Alcabideche (pr. da Escola Básica 2+3)
Moinho de Vento da Saudade	Alcabideche	EM 9-1, Alcorvim de Baixo
Moinho de Vento	Cascais	Rua do Cobre, Cobre
Moinhos de Vento 1	Alcabideche	Rua do Outeiro do Moinho, Malveira da Serra
Moinhos de Vento 2	Alcabideche	Rua do Outeiro do Moinho, Malveira da Serra
Moinho Velho	São Domingos de Rana	Alto do Moinho Velho, Tires
Moinho de Vento 2	Alcabideche	Tojas (pr. do Cascaishopping CC)

Tabela 26: Oportunidades LA 9: moinhos de vento

AZENHAS		
DESIGNAÇÃO	FREGUESIA	LOCALIDADE
Azenha da Ribeira do Guincho	Alcabideche	Alcorvim de Baixo
Azenha de Alcorvim de Cima	Alcabideche	Alcorvim de Cima
Azenha do Cobre	Cascais	Cobre
Azenha da Quinta das Patinhas	Alcabideche	Murches
Azenha da Atrozela	Alcabideche	Rua da Azenha, Atrozela
Azenha da Ribeira dos Marmeleiros	Alcabideche	Rib. Marmeleiros, Murches (pr. da A5)
Azenha do Pisão de Baixo	Alcabideche	Rib. Marmeleiros, Pisão (pr. da EN 247-5)
Azenha	Alcabideche	Rua Rei da Bica, Malveira da Serra
Azenha de Caparide	Estoril	Avenida Infante Dom Henrique, Alapraia

Tabela 27: Oportunidades LA 9: azenhas

FORNOS DE CAL		
DESIGNAÇÃO	FREGUESIA	LOCALIDADE
Forno de Cal do Pisão de Baixo 1	Alcabideche	EN 247-5, Cabreiro
Forno de Cal	Alcabideche	Rua do Bocage, Murches
Forno de Cal	Alcabideche	EN 247, Abano
Forno de Cal 1	Alcabideche	Estrada da Malveira da Serra, Murches
Forno de Cal 2	Alcabideche	Estrada da Malveira da Serra, Murches
Forno de Cal	Alcabideche	Zambujeiro (pr. Fundação S. Francisco de Assis)
Forno de Cal 1	Alcabideche	Abano, Biscaia
Forno de Cal da Quinta da Marinha	Cascais	Quinta da Marinha (pr. do complexo desportivo)
Forno de Cal	Cascais	Rua do Bocal, Charneca

Tabela 28: Oportunidades LA 9: fornos de cal

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais, ICNF em área de Parque Natural, proprietários privados.

INDICADORES

- Recuperação de 40% das estruturas tradicionais;
- Retorno financeiro pelo aproveitamento turístico das estruturas.

LA 10 - CRIAÇÃO DE UMA REDE DE MOBILIDADE SUAVE

DESCRIÇÃO

A interação humana com o território expressa as diferentes dinâmicas de atuação a vários níveis de atividade, segundo as suas necessidades e desejos. A paisagem atual é vista como um espaço de interações, trocas, formas de estar e comunicar heterogenias e de vários ritmos. A abordagem da mobilidade pretendida para esta rede baseia-se na delineação e criação de incentivos à deslocação a pé ou em veículos não motorizados e a sua integração modal com os transportes públicos no Concelho de Cascais. A implantação da rede no território apoia-se nos valores naturais, patrimoniais e culturais existentes, permitindo desta forma a sua valorização e proteção.

OBJETIVOS

- Conectar os principais núcleos urbanos e valorizar os caminhos rurais;
- Fomentar a interação social entre as comunidades;
- Sensibilizar para os serviços prestados e importância dos habitats naturais para a conservação;
- Estabelecer galerias ripícolas ao longo dos leitos das ribeiras, acompanhadas quando possível de trilhos acessíveis às populações;
- Definir locais de avistamento que valorizem as vistas preferenciais de elementos e paisagens singulares;
- Constituir rotas temáticas através de caminhos rurais que mostrem os valores patrimoniais e culturais;
- Estabelecer ligações coerentes em área urbana que assegurem a fluidez do tráfego e a facilidade de acesso sem comprometer a segurança e o conforto de todos os utentes.
- Definir e caracterizar a hierarquia viária ao nível do concelho.

AÇÕES

- Implantação de infraestruturas de apoio;
- Criação de uma rede de pontos de avistamento;
- Recuperação dos antigos caminhos rurais;
- Supressão de barreiras arquitetónicas;
- Implementação de um plano de arborização;
- Criação e valorização de itinerários temáticos.

AMEAÇAS

- Fragmentação do território através da alteração do uso do solo com a implantação de diversas infraestruturas;
- Novas áreas urbanas desanexadas e de arquitetura desenquadrada dos núcleos históricos e rurais tradicionais;
- Elementos patrimoniais e culturais destruídos ou descaracterizados;
- Deposição de lixo e entulhos.

OPORTUNIDADES DE INTERVENÇÃO

- Vale da Ribeira das Vinhas, Vale da Ribeira de Bicesse, Vale da Ribeira de Manique-Caparide, Vale da Ribeira de Sassoeiros, Vale da Ribeira da Parreira;
- Rede de caminhos rurais associada a pontos de vistas preferenciais e estruturas de cariz rural;
- Via Longitudinal Norte.

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais, ICNF em área de Parque Natural, proprietários privados.

INDICADORES

- Redução do número de automóveis;
- Redução dos níveis de poluição do ar pela existência de alternativa ao transporte motorizado;
- Recuperação de 40% das estruturas tradicionais;
- Aumento da acessibilidade e da mobilidade sustentável.

LA 11 - REGENERAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

DESCRIÇÃO

O espaço público é por definição o espaço aberto e acessível, onde as pessoas circulam, se reúnem e convivem, promovendo as relações sociais e a interação com o meio envolvente, incluindo ruas, praças, largos e parques.

A qualidade dos espaços públicos desempenha um papel importante na sustentabilidade económica, social e ambiental das nossas cidades. Deste modo, estes espaços devem ser qualificados a fim de proporcionar uma melhor qualidade de vida à população que os utiliza diariamente, minimizando os conflitos existentes entre o peão e o automóvel, proporcionando acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida, adequando as infraestruturas, o mobiliário e a iluminação, aumentando a segurança e o conforto.

OBJETIVOS

- Identificar e recuperar os principais espaços públicos de referência;
- Criar uma rede de espaços públicos atrativos que contribuam para a melhoria da qualidade de vida;
- Criar uma rede de caminhos e ruas que promovam a ligação sustentável entre o meio urbano e o rural;
- Promover soluções que conduzam a um desenho urbano qualificado, nomeadamente a nível de materiais;
- Reformular o sistema de trânsito e estacionamento, libertando espaço para o peão;
- Melhorar as infraestruturas urbanas existentes de iluminação e mobiliário;
- Garantir o acesso a pessoas com mobilidade condicionada;
- Dinamizar atividades de lazer, recreativas e desportivas;
- Garantir o bom estado de conservação do património classificado;
- Criar um sistema de gestão que regule de forma integrada as várias entidades intervenientes no espaço público;
- Adaptar os espaços públicos às alterações climáticas;
- Promover o turismo cultural.

AÇÕES

- Revitalização dos principais largos e praças;
- Requalificação de ruas e eixos de ligação;
- Dotação e melhoramento de infraestruturas urbanas;



- Supressão de barreiras arquitetónicas;
- Implementação de um plano de arborização;
- Beneficiação de estradas e caminhos;
- Colocação de estruturas de informação e sinalização;
- Definição de vias de distribuição local – arruamentos de Nível 2;
- Criação de áreas de estacionamento;
- Implementação de um sistema de gestão integrada.



AMEAÇAS

- Crescimento excessivo e desordenado dos perímetros urbanos;
- Impermeabilização de grandes áreas devido à construção desenfreada;
- Escassez de espaços de convívio e encontro para recreio e lazer;
- Inadequação dos espaços urbanos face às alterações climáticas;
- Dificuldade de locomoção em espaço urbano, predomínio do automóvel sobre o peão;
- Passagem direta de vias de distribuição de nível 1 para vias de acesso local (nível 3);
- Descaracterização do conjunto do edificado e destruição do património arquitetónico de cariz saloio;
- Descaraterização, abandono e aparecimento de guetos em espaços centrais.

OPORTUNIDADES DE INTERVENÇÃO

- Alapraia (Largo do Chafariz e Largo Padre Eugénio Jalhay), Alcoitão (Largo da Bica), Areia (Largo de São Brás), Bicesse (Largo do Chafariz e área envolvente à Rua da Eira), Carrascal de Manique (Largo da Fonte e área junto à Mina CMC 1917), Galiza (Largo do Chafariz e área junto ao Lavadouro), Janes (Largo de Janes e Largo da Ponte), Malveira da Serra (Largo de Nossa Senhora da Assunção e Largo do Chafariz da Portela), Polima (Largo do Poço, Largo da Quinta do Ferraxixa e Largo do Chafariz), Sassoeiros (Largo do Chafariz), São Domingos de Rana (Largo Infante Dom Henrique), Rana (Largo do Chafariz), Torre (Largo), Trajouce (Largo de Trajouce e Largo da Ribeira), Zambujal (Largo do Chafariz).

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais e proprietários privados.

INDICADORES

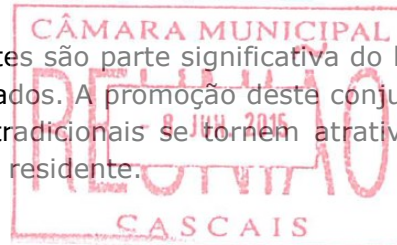
- Recuperação de 30 % dos principais largos e praças;
- Melhoria da qualidade de vida das populações.

•

LA 12 - RECUPERAÇÃO DE ELEMENTOS SINGULARES

DESCRIÇÃO

Os elementos singulares e espaços envolventes são parte significativa do legado cultural do concelho, devendo ser recuperados e valorizados. A promoção deste conjunto patrimonial é fundamental para que os núcleos urbanos tradicionais se tornem atrativos tanto para os visitantes e turistas como para a comunidade residente.



OBJETIVOS

- Recuperar e qualificar elementos singulares e seus espaços envolventes, melhorando a sua imagem e criando espaços de referência para a população local;
- Criar uma rede de percursos que permitam a visita aos espaços públicos de referência;
- Promover a multifuncionalidade dos espaços urbanos;
- Valorizar os núcleos históricos tradicionais;
- Melhorar a imagem e o acesso a estas áreas;
- Promover o conhecimento do legado histórico do concelho;
- Divulgar o potencial turístico do património concelhio.

AÇÕES

- Disponibilização de informação sobre os elementos singulares;
- Requalificação de fontes, chafarizes e outras estruturas de água e sua envolvente;
- Requalificação de coretos, cruzeiros, portais e sua envolvente;
- Recuperação de casas saloias e populares;
- Revitalização das quintas históricas;
- Manutenção e recuperação dos muros de pedra seca;
- Criação e valorização de itinerários temáticos;
- Recuperação dos antigos caminhos rurais.

AMEAÇAS

- Degradação, destruição e descaracterização do conjunto de elementos singulares de cariz cultural;
- Destruição do património arquitetónico saloio;
- Perda de identidade dos locais.

OPORTUNIDADES DE INTERVENÇÃO

- Abóboda (Chafariz 1958, Lavadouro com tanques, Fonte Velha), Abuxarda (Chafariz 1889, Lavadouro 1931), Aldeia de Juso (Fonte 1888), Alvide (Chafariz com banco 1890), Amoreira (Chafariz 1890, Chafariz 1937), Birre (Chafariz 1942,

Conjunto de tanques), Biscaia (2 Fontes, Tanque), Cabreiro (Chafariz, Mina de água com bomba e bebedouro), Cobre (Fonte Velha do Cobre, Poço, Tanques e Lavadouro, Mina de água, Fonte 1922, Conjunto de tanques), Conceição da Abóboda (Cruzeiro), Charneca (Chafariz 1913, Lavadouro), Murches (Lavadouro, Bomba de água, Bomba de água manual e Mina, Chafariz 1924, Chafariz CMC 1954), Outeiro de Polima (Chafariz 1960).

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável – Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais e proprietários privados.



INDICADORES

- Recuperação de 30 % dos elementos e respetivas áreas envolventes.

LA 13 - VALORIZAÇÃO DO CONJUNTO ARQUITETÓNICO

DESCRIÇÃO

Os núcleos urbanos tradicionais são os resquícios do legado cultural das localidades do município, que devem ser protegidos e preservados, mas também vividos e percorridos. Uma imagem cuidada e requalificada do conjunto arquitetónico é fundamental para que estes espaços se tornem atrativos tanto para os visitantes como para a comunidade residente. A qualidade dos espaços públicos é um fator fundamental para o incentivo da revitalização económica, social e ambiental dos núcleos urbanos tradicionais.

OBJETIVOS

- Salvar e valorizar o património arquitetónico e cultural dos núcleos urbanos tradicionais;
- Adequar as habitações existentes às condições de habitabilidade da vida moderna;
- Revitalizar os principais espaços públicos de referência para a população local: praças, largos, ruas, parques e jardins;
- Assegurar a qualidade e adequação dos projetos de arquitetura a implementar nos núcleos urbanos tradicionais;
- Reabilitar e restaurar o património com recurso a tecnologias sustentáveis;
- Criar incentivos de apoio à renovação de edifícios com valor patrimonial;
- Desenvolver planos de reabilitação e salvaguarda com regulamentos específicos para os núcleos urbanos tradicionais;
- Promover o envolvimento da população, empresas e instituições, motivando e articulando as intervenções;
- Promover o turismo cultural.

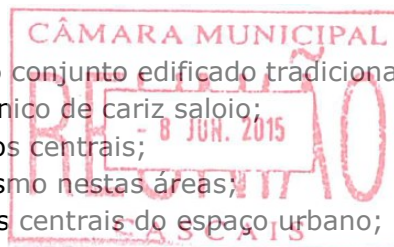
AÇÕES

- Manutenção do património edificado;

- Elaboração de um plano de reabilitação e salvaguarda do património;
- Revitalização das atividades económicas locais;
- Fundação de uma Sociedade de Reabilitação Urbana.

AMEAÇAS

- Descaracterização e degradação do conjunto edificado tradicional;
- Destruição do património arquitetónico de cariz saloio;
- Aparecimento de guetos em espaços centrais;
- Aumento da insegurança e vandalismo nestas áreas;
- Desertificação e abandono de zonas centrais do espaço urbano;
- Perda de identidade dos locais.



OPORTUNIDADES DE INTERVENÇÃO

- Núcleos urbanos tradicionais de Alcabideche, Caparide, Carcavelos, Manique de Baixo, Murtal, Parede, Rebelva, Talaíde, Tires.

MODELO DE GESTÃO

Entidade responsável - Câmara Municipal de Cascais, em parceria com Empresas Municipais e proprietários privados.

INDICADORES

- Recuperação de 30 % dos núcleos urbanos tradicionais;
- Melhoria da qualidade de vida das populações.

7.1.1.6 Implementação da estrutura ecológica urbana

7.1.1.6.1 Introdução

No seguimento do estudo de Análise e Proposta de Estrutura Ecológica desenvolvido em parceria com a Câmara Municipal de Cascais, a Empresa Municipal de Ambiente de Cascais (EMAC) e a Agência Cascais Natura (Agência Cascais Natura, 2010), foi elaborada uma proposta de EEM.

Com o objetivo de formalizar esta proposta e a sua implementação em solo urbano, foi desenvolvida a proposta de implementação da Estrutura Ecológica Urbana (EEU), na qual se identifica numa perspetiva transversal, para as subcategorias de "Espaços Verdes de Recreio e Produção" e "Espaços Verdes de Proteção e Conservação", usos adequados e áreas a criar ou a manter, seja de forma a responder às necessidades e bem-estar da

população, seja na manutenção de áreas de elevado grau de naturalidade fundamentais ao equilíbrio ecológico dos perímetros urbanos.

Importa referir e desenvolver algumas definições que figuram no regulamento do PDM-Cascais acerca da identificação e caracterização da categoria de Espaços Verdes:

"A Estrutura Ecológica Urbana integra as áreas que constituem o suporte de sistemas ecológicos fundamentais e complementares, cuja proteção é indispensável ao funcionamento sustentável do solo urbano, e todos os espaços verdes públicos essenciais ao lazer dos munícipes e à amenização ambiental e valorização paisagística".

"Os Espaços Verdes integram a Estrutura Ecológica e correspondem a áreas com funções de equilíbrio ecológico, de produção agrícola, de recreio e lazer das populações, de enquadramento paisagístico a edifícios e de proteção a infraestruturas".

"Os Espaços Verdes de Recreio e Produção são constituídos por jardins, parques, hortas e outros espaços verdes infraestruturados, preferencialmente públicos, existentes ou a prever, podendo corresponder a áreas expectantes em solo urbanizado com potencial para a implementação deste tipo de espaços, além de outras áreas com aptidão agrícola a preservar".

Os Espaços Verdes de Proteção e Conservação correspondem a quintas históricas, florestas, galerias ribeirinhas e outras áreas de vegetação natural bem conservadas ou com potencial a recuperar através da progressão da sucessão ecológica onde se pretendam preservar e reforçar os valores naturais e paisagísticos fundamentais ao suporte da flora e fauna silvestre e ao equilíbrio dos ecossistemas em território urbano.

Os Espaços Verdes de Proteção a Infraestruturas correspondem essencialmente a áreas verdes de enquadramento à rede viária, espaços de enquadramento a zonas habitacionais e equipamentos industriais, árvores de arruamento e logradouros privados, existentes ou previstas, que se pretendam manter ou beneficiar.

A estratégia delineada para o uso destes espaços prevê ainda uma resposta funcional, ao nível dos aspetos de sustentabilidade económica e ambiental, bem como da acessibilidade e envolvimento da população em geral.

7.1.1.6.2 Análise

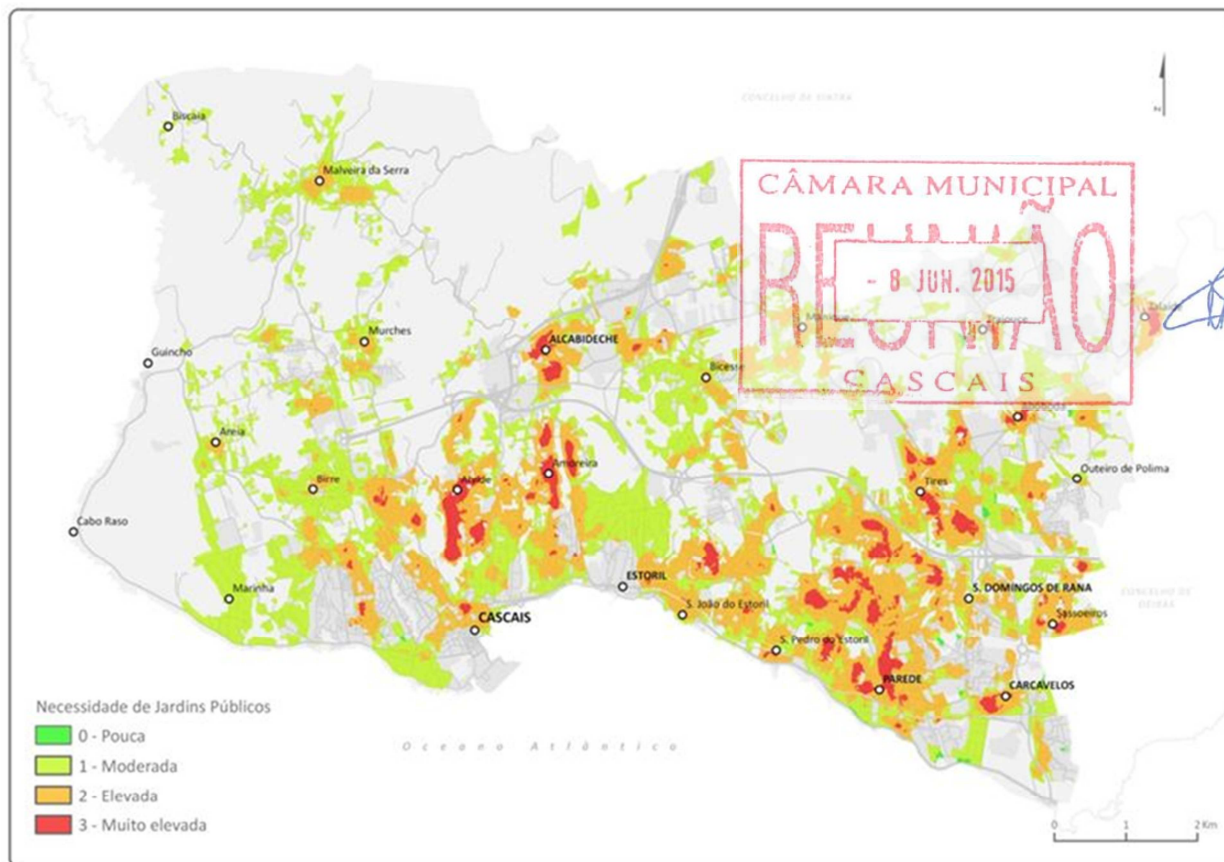
No processo de análise foi considerado um conjunto de tipologias de espaço, representativos das funções que estes cumprem quer do ponto de vista do seu programa funcional, quer das funções ecológicas que devem assegurar e a aptidão que detêm. Assim, foram determinadas 4 tipologias de espaços, apresentadas na Tabela 29

Tipologia	Descrição
Jardim Público	Áreas verdes de dimensão variável (<3ha), com funções de recreio, lazer e em alguns casos produção. A sua conceção deverá ter em vista a criação de um espaço não muito artificial, privilegiando a salvaguarda e uso de vegetação espontânea e a predominância de áreas permeáveis, admitindo-se um maior grau de artificialismo e recurso a espécies exóticas do que nos Parques Urbanos. Podem incluir áreas de jogo e estadia, equipamentos desportivos e de apoio à restauração e à interpretação ambiental/cultural, elementos de água naturais e/ou artificiais, prados/relvados polivalentes, hortas, matas e galerias ripícolas
Parque Urbano	Áreas verdes de grande dimensão (>3ha), com funções de recreio, proteção e em alguns casos produção. A sua conceção deverá ter em vista a criação de um espaço pouco artificial, privilegiando a salvaguarda e uso de vegetação autóctone e a predominância de áreas permeáveis. Podem incluir áreas de recreio e lazer, equipamentos desportivos e de apoio à restauração e à interpretação, elementos de água naturais e/ou artificiais, prados/relvados polivalentes, hortas, matas e galerias ripícolas
Mata	Áreas verdes de dimensão variável, com funções de proteção e conservação e em alguns casos de lazer. A sua conceção deverá privilegiar a salvaguarda da vegetação espontânea e uso de espécies autóctones seja na plantação ou na promoção da regeneração natural e ser totalmente permeável. Podem incluir elementos de água naturais, matos e prados, matas e galerias ripícolas
Horta	Áreas com aptidão agrícola, dedicadas à prática desta atividade, em modo de produção biológico. A sua conceção poderá, em função da área de terreno disponível, determinar a criação de talhões de maior ou menor dimensão, devendo os mesmos ser delimitados por sebes herbáceas e arbustivas complementares ao modo de produção biológico (plantas aromáticas e cuja floração seja alternante, cobrindo todo o ano). Podem incluir produção de hortícolas, vinha e frutícolas, galerias ripícolas, abrigos de apoio ao armazenamento de ferramentas e áreas de estadia

Tabela 29: Tipologias de espaço consideradas na EEU

7.1.1.6.2.1 Jardins públicos e parques urbanos

Usando como base o estudo de acessibilidade, disponibilidade e necessidade de espaços verdes, realizado no âmbito do Relatório de análise da Estrutura Ecológica (Agência Cascais Natura, 2010), onde se evidenciam áreas que pela sua densidade populacional, tipologia habitacional e inexistência de espaços verdes têm uma maior necessidade de espaços de recreio e lazer, foram identificados espaços livres em tecido urbano (ou adjacentes) que permitam, quanto possível, colmatar essa carência.



Fonte: Agência Cascais Natura, Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta, 2010

Figura 72: Necessidade de jardins públicos.

Para facilitar a seleção dos espaços mais adequados de entre os escolhidos, foi calculado para cada um deles um conjunto de índices, nomeadamente, a dimensão do espaço (em ha), o declive médio (em %), o número estimado de habitantes abrangidos, o número de novos habitantes abrangidos (não servidos por nenhum espaço existente), a titularidade dos terrenos compreendidos (CMC ou privado) e a soma do índice de necessidade na sua área de abrangência (400 m para Jardins Públicos e 800 m para Parque Urbanos).

De forma a simplificar a análise dos resultados e permitir uma análise mais objetiva dos mesmos entre as diferentes áreas, optou-se pela pontuação de cada um dos critérios, mediante a resposta que estes ofereciam, tendo-se ainda efetuado o cálculo do valor combinado das diferentes pontuações.

Este passo permitiu uma análise comparativa e destacar os espaços que melhor respondiam às tipologias de “Parque Urbano” e “Jardim Público” de “Outras Áreas” (Horta e Mata), remetendo para uma classificação provisória. Após esta classificação os espaços foram analisados pericialmente, de forma a compreender qual o seu enquadramento real na urbe e validar a sua classificação de forma adequada.

7.1.1.6.2 Hortas e matas

A par com a identificação dos espaços sinalizados como de interesse para a criação de hortas de gestão municipal ou onde já existam, foi também tida em conta a realidade social do concelho no que concerne a comunidades desfavorecidas que habitam bairros de habitação social desenvolvidos no contexto dos Projetos Especiais de Realojamento pela Câmara Municipal. Nestas áreas, quer por motivos culturais de apego à terra, quer por necessidade, é evidente a procura de terrenos desocupados para criação livre de hortas para produção de frescos destinados a consumo familiar. Assim, identificam-se terrenos disponíveis em solo urbano, maioritariamente com aptidão agrícola, a serem integrados na Estrutura Ecológica Urbana, respondendo desta forma às necessidades e procura por parte dos habitantes e atribuindo uma ocupação adequada aos solos mais produtivos do concelho.

Foram ainda identificadas outras áreas em solo urbano que, quer pela necessidade baixa de espaços de recreio, quer pela inadequação a esse tipo de uso (e.g. declive médio superior a 20%), foram incluídas na tipologia de Mata, procurando atribuir um uso adequado a terrenos de aptidão florestal que, de certa forma, irão cumprir um conjunto alargado de serviços ecológicos como a proteção dos solos, aumento das áreas de infiltração e recarga de aquíferos, purificação do ar, abrigo para fauna silvestre, entre outros.

Dada a polivalência dos espaços na tipologia de “Parque Urbano” e “Jardim Público”, considera-se que os mesmos poderão/deverão englobar hortas urbanas, galerias ripícolas e matas. Assim, por sobreposição com a carta de aptidão agrícola e florestal, foram identificados aqueles que apresentam potencial para a inclusão desse tipo de ocupação. Pretende-se posteriormente criar fichas para cada espaço, nas quais são identificadas espacialmente as áreas com aptidão agrícola e/ou florestal, para que propostas de projeto que venham a ser delineadas tenham em consideração a salvaguarda destes solos através da definição de usos compatíveis.

7.1.1.6.3 Proposta

Como resultado da análise e seleção dos espaços para as tipologias descritas anteriormente, apresenta-se a proposta de intervenção na Estrutura Ecológica Urbana.

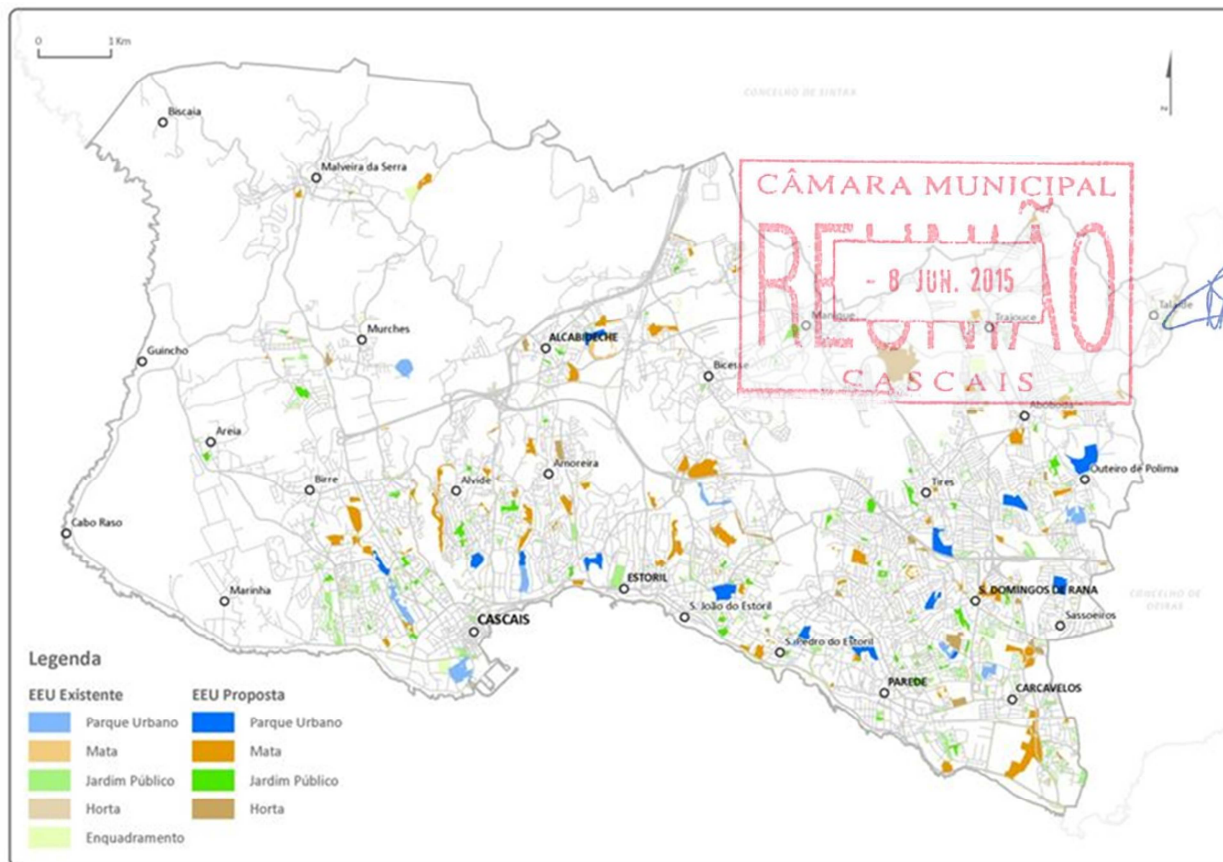


Figura 73: Proposta de Implementação da Estrutura Ecológica Urbana

De salvaguardar que os espaços propostos referem-se apenas aos que se pretende/prevê a intervenção por parte da autarquia, não obstante o uso agrícola e florestal a título particular nos restantes solos pertencentes à estrutura ecológica urbana, de acordo com a aptidão referida na Carta de Aptidão Agrícola e Florestal. As tipologias de Jardim Público, Parque Urbano e Hortas são representadas como Espaços Verdes de Recreio e Produção, e a tipologia Mata como Espaço Verde de Proteção e Conservação.

7.1.1.7 Plano de arborização de vias para o Concelho de Cascais

7.1.1.7.1 Introdução

O Plano de Arborização de Vias (PAV) para o Concelho de Cascais vai ao encontro das recomendações definidas no Relatório Técnico de Análise e Proposta da Cascais Estrutura Ecológica (ACN – Agência Cascais Natura, 2010), tendo por objetivo a constituição de uma

rede promotora da conectividade entre habitats e manchas identificadas como Estrutura Ecológica Fundamental e Complementar (CMC, 2010). A mesma deverá ser hierarquizante das principais vias de comunicação, estabelecendo a ligação entre os centros urbanos e rurais do concelho, de forma integrada na paisagem, promovendo a qualidade de vida e ambiental dos munícipes.

Assim, os grandes objetivos do PAV são:

- Ligação entre os espaços identificados na Estrutura Ecológica Fundamental e Complementar;
- Ligação entre jardins e parques urbanos existentes e propostos;
- Promoção da biodiversidade em meio urbano (nomeadamente avifauna e insetos);
- Integração das vias de comunicação na paisagem através da criação de fundos cénicos com elementos visuais de referência, com importância cultural no concelho;
- Enquadramento de polígonos industriais e zonas terciárias (comércio e lazer);
- Ligação entre os principais centros urbanos do concelho;
- Hierarquização da rede viária;
- Redução do efeito de "ilha de calor";
- Ensombramento das vias pedonais;
- Redução de ruído;
- Captação de CO²;
- Corta-vento;
- Compartimentação da paisagem;
- Criação de condições para a nidificação de avifauna;
- Potenciação do desenvolvimento turístico sustentável, aliado aos valores histórico-culturais e paisagísticos e aos caminhos rurais;
- Valorização económica dos espaços envolventes;
- Redução dos gastos energéticos dos edifícios envolventes;
- Aumento da evaporação em espaço urbano.



7.1.1.7.2 Metodologia - formalização da proposta

Esta proposta contempla a criação de uma rede arbórea e/ou arbustiva a formalizar de acordo com as tipologias abaixo descritas, de forma mais ou menos contínua, conforme a dimensão das vias, enquadramento na paisagem envolvente e sistema de vistas que se pretende estabelecer com a mesma.

O Estudo Preliminar (Tabela 31- Fase 1) tem por base o levantamento das principais vias de comunicação do concelho e dos elementos arbóreos existentes no espaço público. Este exercício resultou num primeiro traçado que reflete aquela que se considera ser a cobertura ideal da rede de arborização, tendo a mesma sido alvo de apreciação assente nos pressupostos que figuram na Tabela 32- Fase 2, abaixo descritas.

Foram distinguidas a rede principal de arborização que se sobrepõe quase na totalidade ao traçado das principais vias de comunicação, e a rede secundária, que se desenvolve ao nível das áreas habitacionais e vias distribuidoras com carácter menos estruturante.

Seguidamente, esta primeira versão foi analisada, tendo por base as características das vias selecionadas, nomeadamente existência de passeio, dimensão do passeio, proximidade e tipologia das habitações envolventes, existência de faixas de estacionamento no passeio ou na via e necessidade de reforçar alinhamentos arbóreos existentes.

Desta análise resulta a versão final do plano, delineada à escala do concelho, que dará as bases para concretização futura de projetos de intervenção específicos para cada via. Encontram-se identificados os troços arborizados, propostos e aqueles que pela sua dimensão não comportam plantação, de acordo com os critérios definidos (proposto com limitações). Foi mantida a representação destes troços no PAV para que se compreenda a continuidade das linhas de plantação propostas e para possibilitar uma avaliação posterior que permita a introdução de medidas compensatórias, tais como a existência de jardins/logradouros arborizados, ou estabelecimento de parcerias com os proprietários dos lotes adjacentes (habitações e empresas), no sentido de permitir a plantação de faixas contínuas às vias.

Na Tabela 30, encontram-se enunciadas um conjunto de considerações a ter em conta na fase de projeto de execução, de forma a responder aos critérios estabelecidos na identificação das vias possíveis de plantar.

TIPOLOGIAS A IMPLEMENTAR
Plantação de árvores de arruamento sobre faixa central, em um ou dois dos eixos de via
Plantação de sebe de compartimentação arbóreo-arbustiva sobre faixa central, em um ou dois dos eixos de via
Salvaguarda de largos e praças plantadas, jardins e logradouros existentes
Plantação de pequenos grupos arbóreos em áreas naturais, para enquadramento de vistas

Tabela 30: Tipologias a implementar

7.1.1.7.3 Formalização da proposta

Fase 1 – Estudo preliminar

LINHAS DE AÇÃO
Hierarquização das vias de comunicação do concelho, com destaque para as vias de distribuição de nível 2
Integração das vias arborizadas existentes na rede criada, sempre que estas coincidam com a via que se pretende arborizar, ou que as mesmas demarquem uma área consolidada e contígua ao traçado das vias a arborizar
Conexão entre áreas de solo urbano, com potencial para a conservação (REN e RAN)
Conexão entre os jardins e parques urbanos
Conexão entre as áreas identificadas como estrutura ecológica fundamental e complementar, com especial incidência na ligação entre as diferentes bacias hidrográficas do concelho
Conexão entre os principais núcleos urbanos do concelho
Enquadramento de polígonos industriais e zonas terciárias (comércio e lazer)
Compartimentação da paisagem

Tabela 31: Fase 1 – Estudo preliminar

Fase 2 – Proposta final do Plano de Arborização de Vias

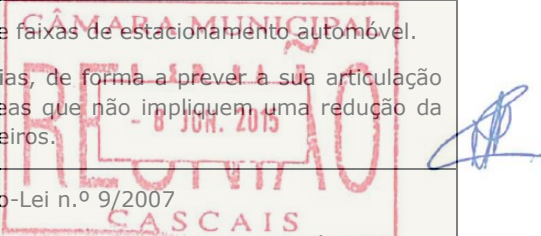
ASPETOS CONSIDERADOS	
Infraestruturas pré-existentes, tais como ciclovias, canteiros e faixas de estacionamento automóvel. Fez-se coincidir o Plano de Arborização de Vias com estas vias, de forma a prever a sua articulação com o Plano de Mobilidade e possibilitar a plantação em áreas que não impliquem uma redução da faixa de circulação pedonal, tal como estacionamentos e canteiros.	
Vias com nível de ruído acima dos limites definidos no Decreto-Lei n.º 9/2007 Fez-se coincidir o Plano de Arborização de Vias com as vias identificadas no mapa de ruído (EN6-7, Via Longitudinal Norte, 3ª Circular, Av. De Sintra, EN 249-4 e EM579).	
Largura das vias Definiu-se que a largura mínima para inclusão de uma árvore sobre um passeio seria 1,20m.	
Aspetos estéticos a valorizar/enquadrar Enquadramento dos polígonos industriais e de áreas degradadas, e salvaguardadas as aberturas visuais sobre elementos singulares da paisagem, admitindo-se interrupções no compasso de plantação definido.	
Inexistência de loteamento/construção Nos casos em que se verificou a existência de áreas não construídas, delimitadas ou não por passeios, considerou-se possível a plantação de árvores.	
Articulação do traçado com jardins e logradouros privados, existentes nas situações em que haja impossibilidade de plantar na via Não foi considerada nesta fase a existência de coberto arbóreo em logradouros privados, dado que não existe carácter vinculativo na preservação do mesmo pelos privados. No entanto, considera-se que a existência destes logradouros poderá compensar a impossibilidade de plantação nas vias identificadas na fase de análise, tendo limitações. Nos casos onde se determine esta compensação, sugere-se que esses jardins/logradouros deverão ser alvo de medidas de proteção.	

Tabela 32: Fase 2 – Proposta final do Plano de Arborização de Vias

Fase 3 – Transposição do Plano de Arborização de Vias para Projeto de Execução

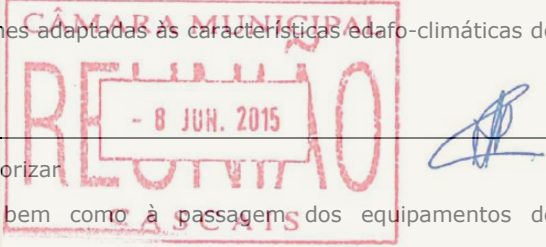
Linhas de Ação – Projeto de Execução	
Escolha de espécies arbóreas e arbustivas autóctones adaptadas às características edafo-climáticas do local Ver Quadro 7/1	
Adequação das espécies à dimensão das vias a arborizar Considerar o espaço necessário à plantação, bem como à passagem dos equipamentos de manutenção das vias. Ver Quadro 7/1	
Conflitos com habitações, equipamentos e mobiliário urbano Avaliar os conflitos com edifícios, a passagem de linhas de distribuição de rede elétrica, postes de iluminação e outros elementos de mobiliário urbano, presentes nas vias.	
Controlo de vistas sobre elementos dissonantes da paisagem Deverão ser enquadrados os polígonos industriais e áreas degradadas, e salvaguardadas as aberturas visuais sobre elementos singulares da paisagem, admitindo-se interrupções no compasso de plantação definido.	
Direcionamento de vistas sobre elementos singulares da paisagem Deverão ser enquadrados os polígonos industriais e áreas degradadas, e salvaguardadas as aberturas visuais sobre elementos singulares da paisagem, admitindo-se interrupções no compasso de plantação definido.	
Redução do nível de ruído nas vias que ultrapassam os limites definidos no Decreto-Lei n.º 9/2007 Criação de cortinas arbóreas com maior expressão ao longo das vias identificadas no mapa de ruído (EN6-7, Via Longitudinal Norte, 3ª Circular, Av. De Sintra, EN 249-4 e EM579).	
Ensombreamento das vias	
Criação de cenários que despertem a atenção dos automobilistas sempre que haja uma situação de perigo ao longo da via	
Criação de caldeiras com dimensão adaptada às espécies a plantar Ver Quadro 7/1	
Utilização de tutor duplo ou triplo, conforme exposição da via ao vento e outras perturbações	

Tabela 33: Fase 3 – Transposição do Plano de Arborização de Vias para Projeto de Execução

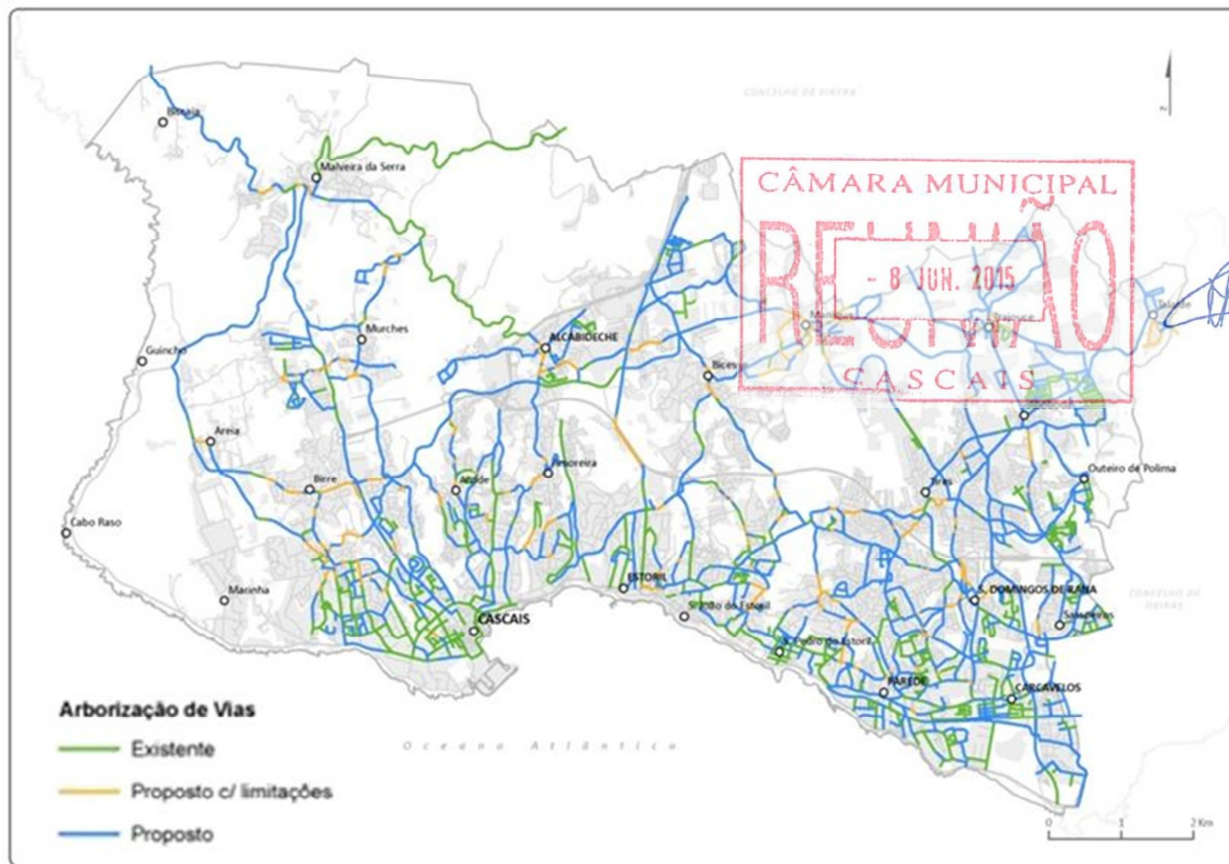
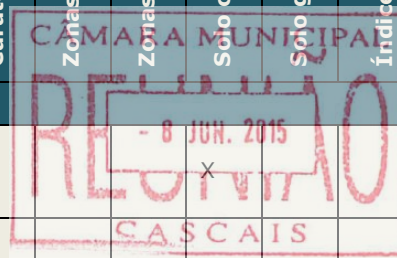


Figura 74: Plano de Arborização de vias – Proposta final

Nome científico (nome comum)	Diâmetro médio da copa	Compasso de plantação	Dimensão mínima do passeio *	Dimensão mínima da caldeira	Caráter Urbano	Caráter Rural	Zonas húmidas	Zonas secas	Solo calcário	Solo granítico	Índice alérgico
ÁRVORES											
<i>Acer negundo</i> bordo negundo	10m	7m	1,80m	1,20m	X					X	
<i>Casuarina equisetifolia</i> casuarina	10m	7m	1,80m	1,20m	X				X	X	
<i>Celtis australis</i> lodão bastardo	10m	7m	1,80m	1,20m	X		X		X	X	
<i>Ceratonia siliqua</i> alfarroqueira	10m	7m	1,80m	1,20m	X	X		X	X		
<i>Cercis siliquastrum</i> olaia	6m	5m	1,60m	1m	X				X		
<i>Eleagnus angustifolia</i> árvore do paraíso	6m	5m	1,60m	1m	X				X	X	
<i>Fraxinus angustifolia</i> freixo	10m	7m	1,80m	1,20m	X	X	X		X	X	
<i>Ginkgo biloba</i> ginkgo	10m	7m	1,80m	1,20m	X				X	X	

Nome científico (nome comum)	Diâmetro médio da copa	Compasso de plantação	Dimensão mínima do passeio *	Dimensão mínima da caldeira	Caráter Urbano	Caráter Rural	Zonas húmidas	Zonas secas	Solo calcário	Solo granítico	Índice alergénico
ÁRVORES											
<i>Ligustrum lucidum</i>	5m	5m	1,20m	0,6m	X				X		
<i>Melia azedarach</i> mélia	10m	7m	1,80m	1,20m	X				X	X	
<i>Olea europaea var. sylvestris</i> zambujeiro	6m	5m	1,60m	1m		X		X	X	X	Elevado (maio-junho)
<i>Pinus pinea</i> pinheiro-manso	10m	7m	1,80m	1,20m		X		X	X	X	Baixo (março-maio)
<i>Platanus híbrida</i> Plátano	15m	10m	1,80m	1,20m	X				X	X	Médio (março-abril)
<i>Populus nigra var. italica</i> choupo negro	5m	5m	1,60m	1m	X	X	X		X	X	
<i>Prunus cerasífera cv. "pissardii"</i> ameixieira-de-jardim	6m	5m	1,60m	1m	X				X	X	



[Handwritten signature]


Nome científico (nome comum)	Diâmetro médio da copa	Compasso de plantação	Dimensão mínima do passeio *	Dimensão mínima da caldeira	Caráter Urbano	Caráter Rural	Zonas húmidas	Zonas secas	Solo calcário	Solo granítico	Índice alergénico
ÁRVORES											
<i>Quercus faginea ssp. broterai</i> carvalho-cerquinho	10m	7m	1,80m	1,20m	X	X	X		X		
* O passeio poderá ser inferior caso seja utilizada uma grelha de proteção ou pavimento em aglomerado de resina sobre a caldeira, de forma a não inviabilizar o uso do espaço afeto à mesma.											

Tabela 34: Espécies arbóreas e arbustivas adequadas à plantação em vias e sebes de compartimentação

7.1.2 Aptidão agrícola e florestal do solo rural de Cascais

7.1.2.1 Introdução

No âmbito da Revisão do PDM-Cascais, para efeitos de ocupação e uso do solo no Concelho de Cascais, Solo Rural é “aquele a que é reconhecida aptidão para aproveitamento agrícola, pecuário e florestal ou de recursos geológicos, assim como o que integra os espaços naturais de proteção ou de lazer, ou outros tipos de ocupação humana que não lhe confirmam o estatuto de solo urbano”.

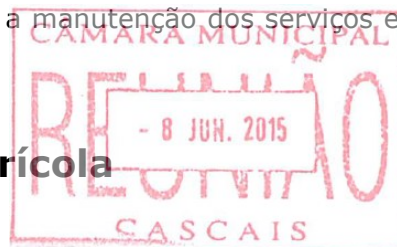
A Carta de Aptidão Agrícola e Florestal do Solo Rural pretende definir áreas do solo rural e urbano afetos à EEM e usos adequados que preservem o solo preservando as suas propriedades intrínsecas importantes para sustentar uma boa produção de biomassa, seja na criação de florestas, no revitalizar das atividades agrícolas ou na preservação de áreas naturais e serviços ecológicos inerentes afetas à Estrutura Ecológica do concelho.

Desta forma, a Carta de Aptidão Agrícola e Florestal do Solo Rural integra 3 componentes:

- Espaço Agrícola (EA), que agrega áreas com aptidão para a atividade agrícola e pastoril, combinada com a prestação de serviços ecológicos e atividades de lazer, áreas que se caracterizam igualmente pela importância na estruturação da paisagem.

- Espaço Florestal (EF), que incorpora áreas com aptidão florestal para criação ou fomento do coberto arbóreo, com funções essencialmente de conservação e proteção, e quando compatíveis, de recreio e lazer.
- Espaço Natural (EN), que pretende salvaguardar áreas que apresentam valores naturais de elevado interesse, essenciais para a manutenção dos serviços ecológicos e de habitat para a fauna e flora silvestres.

7.1.2.2 Análise do espaço agrícola



DADOS E METODOLOGIA

Na determinação da maior aptidão dos solos para a atividade agrícola usaram-se como base as cartas de Capacidade de Uso do Solo e de Solos (Quadro 7/17) e recorreu-se aos critérios de delimitação da Reserva Agrícola Nacional (RAN) dispostos no Decreto-Lei n.º 73/2009, conjugados com a Portaria n.º 162/2001 de 18 de Abril, retificada pela declaração de Retificação n.º 15/2011 de 23 de maio.

Nome	Escala	Fonte
Carta de Capacidade de Uso de Solo	1:25 000	IHERA (2002), cedido pela CMC
Carta de Solos	1:25 000	IHERA (2002), cedida pela CMC

Tabela 35: Dados utilizados na delimitação de espaços agrícolas

Neste processo foram consideradas as classes de capacidade de uso do solo A, B e Ch, e as unidades de solo classificadas como baixas aluviais (Aluvio solos) e coluviais (Coluviosolos), sempre que maioritariamente representadas. Dada a escassez de solo disponível no concelho e partindo do princípio de que não se pretende apenas uma utilização agrícola intensiva, considerou-se também aptos os restantes solos de classe de uso C, ou seja, as subclasses Ce e Cs (Tabela 36, Tabela 37 e Tabela 38).

CLASSE	CARATERÍSTICAS PRINCIPAIS
A	Solos com poucas ou nenhuma limitações, sem riscos de erosão ou com riscos ligeiros e suscetíveis de utilização agrícola intensiva
B	Solos com limitações moderadas, riscos de erosão no máximo moderados e suscetíveis de utilização agrícola moderadamente intensiva
C	Solos com limitações acentuadas, riscos de erosão no máximo elevados, suscetíveis de utilização agrícola pouco intensiva
D	Solos com limitações severas a muito severas, riscos de erosão no máximo elevados a muito elevados, normalmente não suscetíveis de utilização agrícola, poucas ou moderadas limitações para pastagem e exploração de matos e exploração florestal
E	Solos com limitações muito severas, riscos de erosão muito elevados, não suscetíveis de utilização agrícola, severas a muito severas limitações para pastagem, matos e exploração florestal, servindo apenas para vegetação natural ou floresta de proteção ou recuperação ou não suscetíveis de qualquer utilização.

Adaptado de SROA (1965)

Tabela 36: Classes de Capacidade de Uso do Solo.

Subclasse	Descrição
e	<p>Erosão e escoamento superficial</p> <p>É constituída pelo conjunto dos solos numa classe em que a suscetibilidade, os riscos ou os efeitos da erosão constituem o fator dominante de limitação. O risco de erosão (resultante da suscetibilidade à erosão e do declive) e, em certos casos, o grau de erosão são os principais fatores a considerar para a inclusão dos solos nesta subclasse.</p>
h	<p>Excesso de água</p> <p>Inclui os solos em que o excesso de água constitui o principal fator limitante da sua utilização ou condicionador dos riscos a que o solo está sujeito. Uma drenagem pobre resultante quer de uma permeabilidade lenta quer dum nível freático elevado e a frequência das inundações são os principais fatores determinantes dum excesso de água no solo.</p>
s	<p>Limitações do solo na zona radicular</p> <p>Abrange os solos em que predominam as limitações na zona radicular. Os principais fatores que determinam essa limitação são a espessura efetiva, a secura associada à baixa capacidade de água utilizável, a baixa fertilidade difícil de corrigir ou uma pouco favorável resposta aos fertilizantes, a salinidade e/ou alcalinidade, a quantidade e tamanho de elementos grosseiros, os afloramentos rochosos, etc.</p>

Adaptado de SROA (1965)

Tabela 37: Subclasses de Capacidade de Uso do Solo.

Ordem	Subordem	Código SROA	Nome das Famílias
Solos Incipientes	Aluviossolos	A	Aluviossolos Modernos Não Calcários, de textura mediana
		Aa	Aluviossolos Modernos Não Calcários, de textura pesada
		Aac	Aluviossolos Modernos Calcários (Para-Solos Calcários), de textura pesada
		Ac	Aluviossolos Modernos Calcários (Para-Solos Calcários), de textura mediana
		Alc	Aluviossolos Modernos Calcários (Para-Solos Calcários), de textura ligeira
	Coluviossolos	Sb	Coluviossolos Não Calcários, de textura mediana
		Sba	Coluviossolos Não Calcários, de textura pesada
		Sbac	Coluviossolos Calcários (Para-Solos Calcários), de textura pesada
		Sbc	Coluviossolos Calcários (Para-Solos Calcários), de textura mediana
		Sbl	Coluviossolos Não Calcários, de textura ligeira
		Sblc	Coluviossolos Calcários (Para-Solos Calcários), de textura ligeira

Tabela 38: Unidades de solos incluídas na RAN. Adaptado de DGADR (2008)

CONCLUSÕES

Os espaços agrícolas, dependendo do tipo de classe solo, podem apresentar uma utilização mais ou menos intensiva, consoante as características de drenagem, textura e disponibilidade de água. Essencialmente pretende-se promover as práticas de agricultura sustentável que privilegiem o modo de produção biológico e uma agricultura de proximidade, que vise o abastecimento de mercados locais, nomeadamente:

- Produção de frutícolas e hortícolas de regadio e sequeiro, vinha e olival;
- Produção de uma gama de produtos tradicionais de alta qualidade (e.g. azeite de zambujeiro);
- Produção de vinho de Carcavelos em área de região demarcada, como produto de Denominação de Origem Controlada (cf. Decreto-Lei n.º246/94) (Figura 75);
- Criação de raças autóctones baseada na produção animal em regime extensivo (e.g. ovina saloia, galinha pedrês portuguesa);
- Instalação de culturas arvenses e pastagens biodiversas em mosaico com matos e prados naturais;

- Manutenção dos muros de pedra seca e sebes espinhosas na compartimentação da paisagem e prestação de serviços ecológicos.
- Criação (ou requalificação) de Espaços verdes em solo urbano que conjuguem o recreio e a produção.

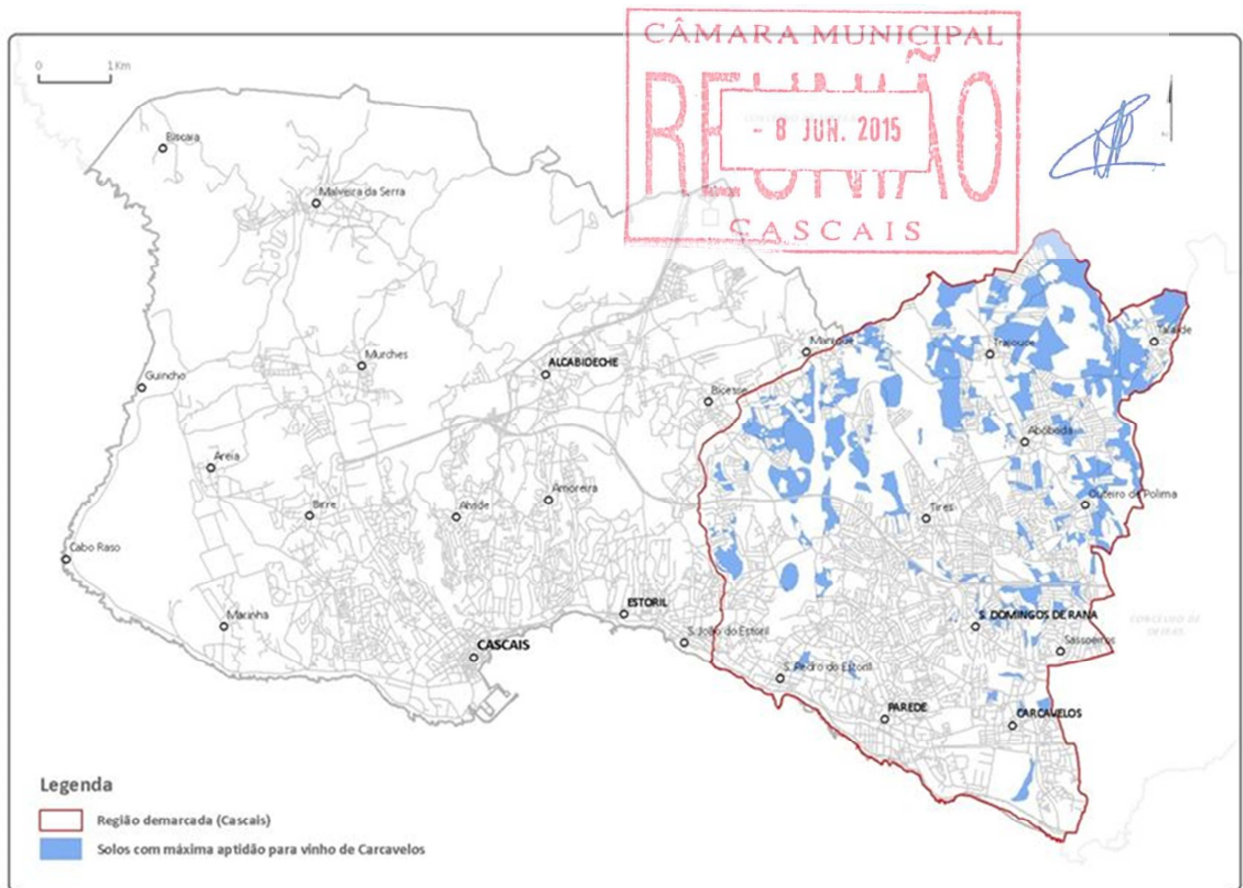


Figura 75: Classes de solo com máxima aptidão para vinha de Carcavelos em região demarcada

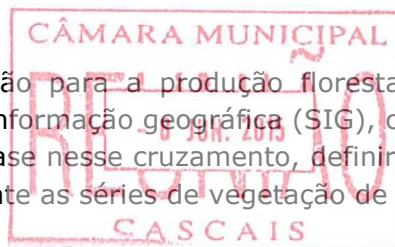
A adequação do uso dos solos às respetivas classes, acima identificadas, permite ir ao encontro de objetivos que se prendem com a viabilidade das atividades agrícolas e pecuárias e o desenvolvimento sustentável do território. Ressalva-se o caso da vinha onde, para além dos solos definidos no Decreto-Lei n.º 246/94 para produção de vinho com Denominação de Origem "Carcavelos", existem condições fora de região demarcada para produzir vinhos de qualidade sob a designação "Vinho Regional Lisboa".

7.1.2.3 Análise do espaço florestal

DADOS E METODOLOGIA

Com base na metodologia apresentada por Dias *et al.* (2008) foi determinada a aptidão florestal do Concelho de Cascais. A aptidão para uma dada espécie depende das características de solo e clima, sendo feita a interpretação destas condições com recurso à Carta de Solos (IHERA, 2002), e à Carta de Vegetação Natural Potencial (Agência Cascais Natura, 2010).

A interpretação dos solos em função da sua aptidão para a produção florestal e para determinada espécie foi introduzida num sistema de informação geográfica (SIG), cruzando-a com a carta de vegetação natural potencial. Com base nesse cruzamento, definiram-se as áreas com aptidão florestal para cada espécie, mediante as séries de vegetação de Cascais.



INTERPRETAÇÃO DOS SOLOS

As unidades de solo são classificadas em características-diagnóstico que condicionam o desenvolvimento das plantas. Neste processo, foi tida em conta a fase do solo, uma vez que esta pode representar condicionantes ao desenvolvimento. Assim, para solos em fase delgada (d), se a espessura efetiva pode ser aumentada por meios mecânicos a característica diagnóstico passa a ser Profundidade expansível (2), caso contrário passa a Espessura efetiva (10). De igual forma, solos em fase mal drenada (h) a característica-diagnóstico passa a Drenagem interna (8) (Tabela 39 e Tabela 40).

Nº Ordem	Caraterísticas-Diagnóstico	Condicionante ao Desenvolvimento
1	Sem limitações	Sem condicionantes
2	Profundidade expansível	Limitações de espessura efetiva, que pode ser aumentada por meios mecânicos
3	Calcário ativo	Presença de calcário ativo
4	Descontinuidade textural	Horizonte B argílico
5	Caraterísticas vérticas	Abertura de fendas que dificultam ou limitam o desenvolvimento das raízes de plantas multianuais
6	Salinidade	Excesso de sais no perfil do solo
7	Drenagem externa	Potencial acumulação de água à superfície do solo
8	Drenagem interna	Presença de toalhas freáticas superficiais
9	Armazenagem de água	Deficiente capacidade de armazenamento de água
10	Espessura efetiva	Limitação de espessura efetiva que não pode ser aumentada por meios mecânicos
11	Afloramento rochoso	Não produtivo
12	Área social	Não produtivo

Adaptado de Dias et al. (2008)

Tabela 39: Classes de caraterísticas-diagnóstico.

Nº Ordem	Característica-Diagnóstico	Unidades-Solo	Código Solos
1	Sem limitações	As não mencionadas	Eb, Lb, Lpt, Lvt, Mng, Mns, Mnt, Pg, Pgm, Ppn, Psn, Rcg, Vt, Vto, Pcdc, Vato, Vcd, Vcd#, Vcd', Vcdl, Vcdt, Vgn, Vtc, Lb(d), Lpt(d), Pcdc(d), Pg(d), Pgm(d), Ppn(d), Psn(d), Vt(d), Vto(d)
2	Profundidade expansível	Incipientes, litossolos, de regime xérico, derivados de arenitos xistos ou grauvaques. Argiluvitados, mediterrâneos vermelhos ou amarelos, calcários ou não, normais, para barros, com laterite ou húmicos. Calcários, pardos de regime xérico, para litossolos	PC, PC', Pcb, Pcds, Pcs, Pcs', Pcsd, Pcsd', Pcst, Pct, Pcx, Ptc, Spc', Svc', Vac, Vac', Vc, Vc', Vcsd, Vcst, Vct
3	Calcário ativo	Calcários, pardos ou vermelhos, de regime xérico, normais ou para barros	Paco, Pao, Pato, Pgn, Pm, Pmg, Pmn
4	Descontinuidade textural	Argiluvitados, mediterrâneos pardos, calcários ou não, normais ou para barros	Ba, Bac, Bca, Bp, Bpc, Cb, Cbc
5	Características vérticas	Barros pretos, pardos ou castanho avermelhados, calcários ou não, muito, pouco ou não descarboxatados	-
6	Salinidade	Halomórficos, salinos, de salinidade elevada ou moderada, de aluviões ou rochas detríticas	A, Aa, Aac, Ac, Alc, Sb, Sba, Sbac, Sbc, Sbl, Sblc
7	Drenagem externa	Incipientes, aluviossolos, modernos ou antigos, calcários, não calcários ou não calcários húmicos. Incipientes, coluviossolos, calcários, não calcários ou não calcários húmicos	Ca, Cd, Pagc, Pago, Pdg, Sg, Cb(h), Sba(h), Vcd(h)
8	Drenagem interna	Incipientes, regossolos, psamíticos, para hidromórficos. Argiluvitados, mediterrâneos pardos, calcários ou não, para hidromórficos. Podzolizados, podzois hidromórficos, com ou sem surraipa. Hidromórficos, com horizonte eluvial para aluviossolos, para regossolos, para barros, para argiluvitados. Hidromórficos, sem horizonte eluvial, planossolos ou planossólicos. Hidromórficos, orgânicos, turfosos	Rg
9	Armazenamento de água	Incipientes, regossolos, psamíticos, normais	Bp(d), Cb(d), Cbc(d), Paco(d), Pc'(d), Pcds(d), Pcs'(d), Pcsd(d), Pcsd'(d), Pct(d), Pcx(d), Pmg(d), Ptc(d), Vc(d), Vc'(d), Vct(d)
10	Espessura efetiva	Incipientes, litossolos, de regime xérico, derivados de granito, gneisse, gabro ou quartzo	Arc, Arct, Arg, Ars
11	Afloramento rochoso	Não produtivo	Área social
12	Área social	Não produtivo	

Adaptado de Dias et al. (2008) e Gutierrez (2004)

Tabela 40: Correspondência das unidades de solo às características-diagnóstico.

INTERPRETAÇÃO DA VEGETAÇÃO NATURAL POTENCIAL

A Carta de Vegetação Natural Potencial de Cascais delimitou-se com base num modelo simplificado de correspondências entre a litologia, os solos, a bioclimatologia e as séries de vegetação (Figura 76) (Agência Cascais Natura, 2010; Capelo *et al.*, 2007).

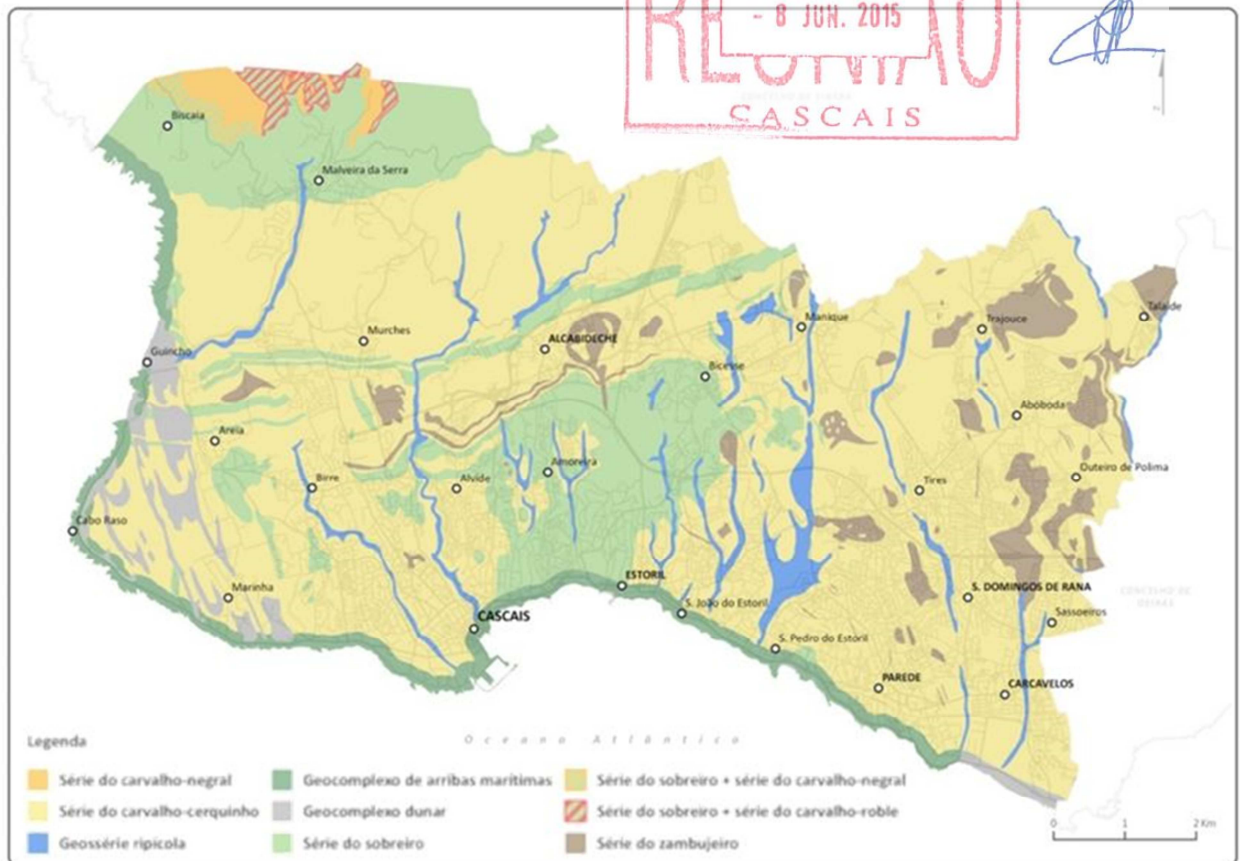


Figura 76: Vegetação natural potencial

Para cada série de vegetação apresentam-se as espécies que permitem identificar a fitocenose no terreno, e como tal, são passíveis de usar em projetos de florestação e/ou recuperação biofísica (Tabela 41).

Série de vegetação	Espécies arbóreas	Espécies arbustivas
Carvalho-cerquinho (<i>Ariso vulgare-Quercus broteroi</i> S.)	<i>Quercus faginea</i> subsp. <i>broteroi</i> <i>Olea europaea</i> var. <i>sylvestris</i> <i>Laurus nobilis</i>	<i>Quercus coccifera</i> <i>Rhamnus alaternus</i> <i>Rhamnus oleoides</i> <i>Pistacia lentiscus</i> <i>Phillyrea latifolia</i> <i>Myrtus communis</i>
Zambujeiro (<i>Viburno tini-Olea sylvestris</i> S.)	<i>Olea europaea</i> var. <i>sylvestris</i> <i>Ceratonia siliqua</i>	<i>Rhamnus oleoides</i> <i>Rhamnus alaternus</i> <i>Pistacia lentiscus</i> <i>Quercus coccifera</i> <i>Lonicera etrusca</i>
Sobreiro (<i>Asparago aphylli-Quercus suberis</i> S.)	<i>Quercus suber</i> <i>Quercus robur</i>	<i>Arbutus unedo</i> <i>Viburnum tinus</i> <i>Cytisus striatus</i> <i>Quercus lusitanica</i>
Carvalho-negral (<i>Arbuto unedonis-Quercus pyrenaicae</i> S.)	<i>Quercus pyrenaica</i> <i>Quercus suber</i>	<i>Myrtus communis</i> <i>Phillyrea angustifolia</i> <i>Pistacia lentiscus</i> <i>Rhamnus alaternus</i>

Geossérie ripícola		Espécies arbóreas	Espécies arbustivas
Solos graníticos	Amieiro (<i>Scrophulario scorodoniae-Alno glutinosae</i> S.)	<i>Alnus glutinosa</i> <i>Salix atrocinerea</i>	<i>Sambucus nigra</i> <i>Crataegus monogyna</i> <i>Prunus spinosa</i> ssp. <i>insititoides</i>
Solos calcários	Freixo (<i>Ranunculo ficariae-Fraxino angustifoliae</i> S.)	<i>Fraxinus angustifolia</i> <i>Populus nigra</i> <i>Ulmus minor</i>	<i>Frangula alnus</i> <i>Prunus spinosa</i> ssp. <i>insititoides</i> <i>Pyrus bourgaeana</i> <i>Cydonia oblonga</i>

Adaptado de ACN (2010)

Tabela 41: Séries de vegetação e espécies a utilizar.

Os cursos de água e respetivas margens foram delimitados segundo a tipologia do diploma da Reserva Ecológica Nacional (REN), Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, com a

alteração dada pelo Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro e de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2012, de 3 de outubro, que estabelece as orientações estratégicas e âmbito nacional e regional que compreendem as diretrizes e os critérios para a delimitação das áreas integradas na REN, definindo uma margem de 10 m a partir das linhas que delimitam os seus leitos.

Ainda que não se existam solos halomórficos ou de salinidade elevada no concelho (ver Quadro 7/11), nos troços litorais das linhas de água, pela forte estiagem e proximidade ao mar, subsistem sais no perfil do solo que permitem o estabelecimento de vegetação ripícola sub-halófila constituída por tamargais de *Tamarix africana* e *T. gallica*, espécies resistentes à salsugem e à poluição atmosférica, a ter em conta em ações de plantação no litoral de Cascais.

De seguida estabelece-se a correspondência entre as condicionantes ao desenvolvimento e as espécies arbóreas que “encabeçam” as séries de vegetação identificadas na Carta de Vegetação Natural Potencial em 3 níveis de aptidão florestal, acrescentando o medronheiro (*Arbutus unedo*) por ser indiferente edáfica e pelo seu porte (Tabela 42).

Espécie	Superior	Referência	Inferior
<i>Quercus pyrenaica</i>	Descontinuidade textural Profundidade expansível Sem limitações	Drenagem externa Drenagem interna Espessura efetiva Armazenagem de água	Afloramento rochoso Área social Calcário ativo Caraterísticas vérticas Salinidade
<i>Quercus robur</i>	Sem limitações Descontinuidade textural Profundidade expansível	Drenagem externa Drenagem interna Espessura efetiva	Afloramento rochoso Área social Calcário ativo Caraterísticas vérticas Salinidade Armazenagem de água
<i>Quercus suber</i>	Profundidade expansível Sem limitações	Descontinuidade textural Drenagem externa Armazenagem de água Espessura efetiva	Afloramento rochoso Área social Calcário ativo Caraterísticas vérticas Drenagem interna Salinidade
<i>Arbutus unedo</i>	Profundidade expansível Sem limitações	Calcário ativo Descontinuidade textural Drenagem externa Drenagem interna Armazenagem de água	Afloramento rochoso Área social Caraterísticas vérticas Salinidade

Espécie	Superior	Referência	Inferior
		Espessura efetiva	
<i>Quercus faginea</i>	Profundidade expansível Sem limitações	Calcário ativo Salinidade Descontinuidade textural Armazenagem de água Drenagem interna Drenagem externa	Afloramento rochoso Área social Caraterísticas vérticas Salinidade
<i>Olea europaea</i> var. <i>sylvestris</i>	Profundidade expansível Calcário ativo Descontinuidade textural Sem limitações	Salinidade Caraterísticas vérticas	Afloramento rochoso Área social Drenagem interna Drenagem externa Espessura efetiva Armazenagem de água
<i>Fraxinus angustifolia</i> <i>Salix atrocinerea</i> <i>Alnus glutinosa</i>	Drenagem externa	Drenagem interna	Afloramento rochoso Área social Descontinuidade textural Profundidade expansível Sem limitações Calcário ativo Caraterísticas vérticas Salinidade Armazenagem de água Espessura efetiva

Adaptado de Dias et al. (2008) e Correia e Oliveira (1999, 2003)

Tabela 42: Classificação das condicionantes ao uso florestal por espécie em 3 níveis de aptidão.

Para cada espécie eleita delimitou-se, dentro da sua área potencial segundo a Carta de Vegetação Natural Potencial, os diferentes níveis de aptidão florestal, como se pode verificar na Figura 77, p. ex. para o sobreiro.

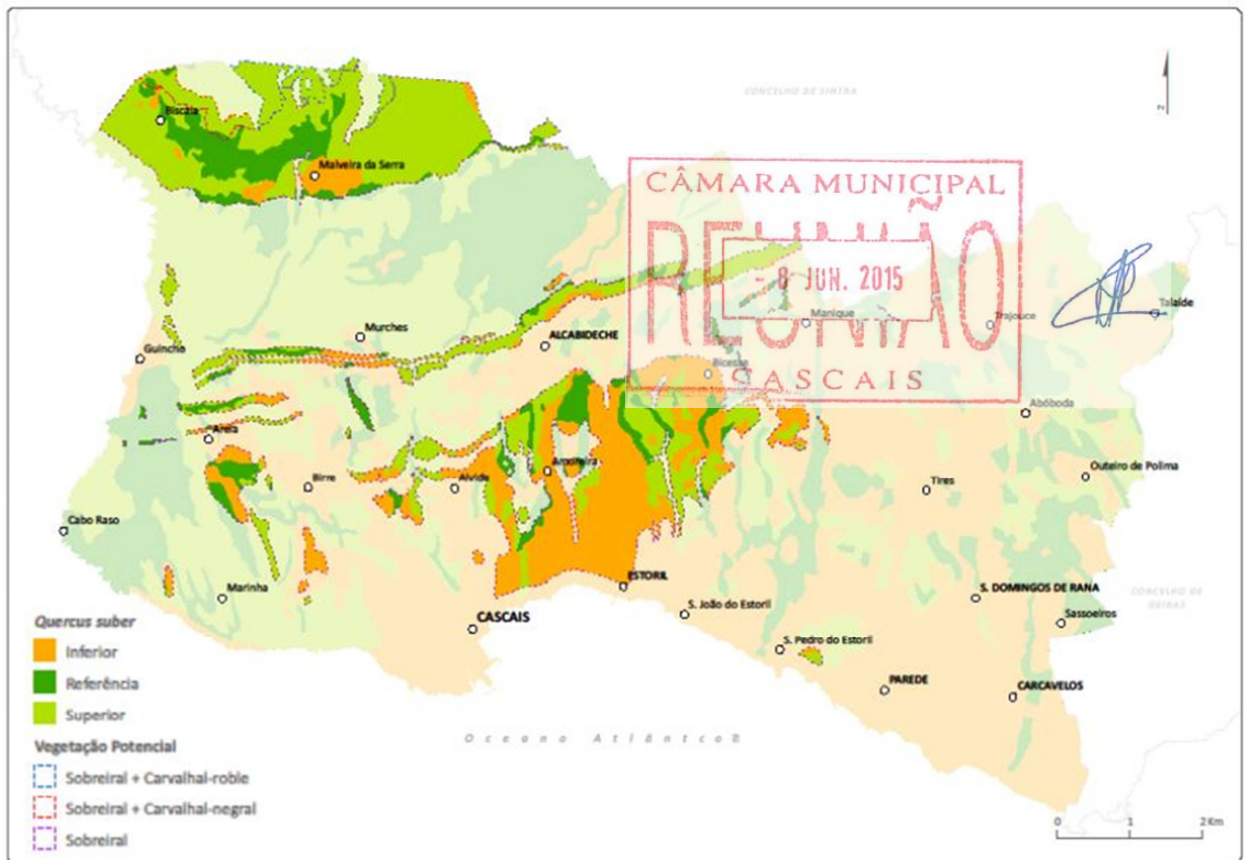


Figura 77: Aptidão florestal para o sobreiro

CONCLUSÕES

Na categoria de Espaço Florestal foram incluídas todas as áreas com níveis de aptidão de referência e/ou superior para pelo menos uma das espécies eleitas.

Inseriram-se as linhas de água e respetivas zonas de proteção, identificadas segundo a tipologia do diploma da Reserva Ecológica Nacional (REN), Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, com a alteração dada pelo Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro e de acordo com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2012, de 3 de outubro, que estabelece as orientações estratégicas e âmbito nacional e regional que compreendem as diretrizes e os critérios para a delimitação das áreas integradas na REN.

Verteram para esta classe áreas de ocupação atual de matos (e.g. carrascais, tojais) onde se pretende a progressão da sucessão ecológica, de povoamentos florestais (e.g. eucaliptais, pinhais, acaciais) a reconverter para floresta autóctone e de ribeiras a constituir de galeria ripícola. De notar que os matos, para além de configurarem um habitat natural, ensombram o solo e criam condições que permitem a instalação de espécies características de etapas sucessionalmente mais evoluídas (arbóreas) e que poderão substituir (gradualmente) os matos e dominar a paisagem.

O incremento do coberto florestal deve ser realizado com recurso a técnicas silvícolas de perturbação mínima (Arizpe *et al.*, 2009; ELI, 2007; Marchante *et al.*, 2005; Sande Silva, 2007):

- Em áreas com regeneração natural, facilitar o estabelecimento de indivíduos de maior porte de árvores jovens e/ou arbustos (e.g. *Olea europaea* var. *sylvestris*, *Rhamnus alaternus*) pelo desbaste seletivo de varas muito densas e/ou indivíduos dominados quando exista proximidade entre copas e desrame no 1/3 inferior, de modo a promover a descontinuidade;
- Em situações em que a regeneração natural seja escassa e/ou o perigo de invasão por espécies exóticas seja alto, plantar em mancha árvores e/ou arbustos com compassos elevados (40-50 indivíduos/ha), de sementes de proveniência local; no caso das ribeiras a plantação dever ser feita em linhas paralelas ao leito num compasso de 4x4m com árvores e arbustos alternados na proporção de 1:1;
- No controlo das espécies exóticas invasoras lenhosas o corte deve ser o mais rente possível com a pincelagem imediata de herbicida (glifosato a 50%), enquanto plântulas e espécies herbáceas devem ser arrancadas manualmente sem que fiquem raízes no solo;
- Na promoção e expansão dos bosquetes pré-existent (e.g. *Quercus pyrenaica*) deve ser salvaguardada uma zona tampão de no mínimo 10 m de largura, entre o núcleo arbóreo e as faixas e/ou manchas de plantação. A zona tampão acautela o efeito de margem no bosquete, mantendo o microclima (e.g. humidade) e evita a entrada de vegetação ruderal e/ou exótica;
- As ações de gestão da vegetação natural devem ser realizadas de forma seletiva, acautelando os períodos mais sensíveis para a flora e comunidades faunísticas, não devendo por isso efetuar-se intervenções durante os meses de março a setembro.

No Espaço florestal são admitidos usos múltiplos de conservação, proteção, recreio e lazer. Para além da preservação do património natural e cultural associado a estes espaços, as florestas, quer em meio rural ou urbano, devem ser encaradas como fonte de serviços (ecológicos) associados a valias económicas, seja turismo de natureza, aproveitamento de produtos não-lenhosos (e.g. cogumelos, espargos, medronho, mel), proteção civil (e.g. redução do risco de incêndio e de cheia), ou melhoria de qualidade de vida da população (e.g. espaços naturais de proximidade).

7.1.2.4 Análise do espaço natural

A salvaguarda e valorização da diversidade biológica, com vista a garantir a sua conservação a médio e longo prazo, são condições essenciais para se atingir o desenvolvimento sustentável no concelho. Cascais é uma área de grande originalidade florística e geológica, sobretudo na faixa litoral onde ocorrem espécies endémicas de reduzida área de distribuição e sítios geológicos de particular importância.

DADOS E METODOLOGIA

Da Carta de Vegetação Atual (Agência Cascais Natura, 2010) foram selecionadas áreas que correspondem a formações vegetais com elevado e muito elevado valor biológico e interesse para conservação.

Estas comunidades apresentam correspondência aos tipos e subtipos de habitats naturais constantes no Plano Setorial da Rede Natura 2000 (ALFA, 2004), instrumento que define orientações estratégicas para a gestão destes valores em áreas protegidas, mas que também podem ser aplicadas no restante território. Da lista de habitats detetados no Concelho de Cascais, apresentam-se os que foram cartografados, sendo que os que apresentam asterisco (*) possuem interesse prioritário para a conservação (Tabela 43). (Agência Cascais Natura, 2010).

Habitat	Comunidade	Sintáxone
1240 - Arribas litorais com vegetação mediterrânica com <i>Limonium</i> e <i>Armeria</i> sp.pl. endémicos	Comunidade de limónio	<i>Limonietum multiflori-virgati</i>
	Comunidade de cravina-de-sintra	<i>Diantho cintrani-Daucetum halophili</i>
2110 - Dunas móveis embrionárias com <i>Elymus farctus</i>	Comunidade de feno-das-areias	<i>Euphorbio paraliae-Elytrigietum boreoatlanticae</i>
2120 - Dunas brancas	Comunidade de estorno	<i>Loto cretici-Ammophiletum australis</i>
2130pt2 - * Duna cinzenta com matos camefíticos dominados por <i>Armeria welwitschii</i>	Comunidade de erva-divina	<i>Armerio welwitschii-Crucianelletum maritimae</i>
2250pt1 - * Zimbrais de <i>Juniperus turbinata</i> subsp. <i>turbinata</i>	Sabinal	<i>Osyrio quadripartitae-Juniperetum turbinatae</i>
2270 - * Dunas com florestas de <i>Pinus pinea</i> e/ou <i>Pinus pinaster</i>	Pinhal de pinheiro-manso e/ou pinheiro-bravo	<i>Quercetea ilicis</i>
4030pt1 - Tojais e urzais-tojais aero-halófilos mediterrânicos ou 4030pt3 - Urzais, urzais-tojais e urzais-estevais mediterrânicos não litorais	Tojal de tojo-durázio	<i>Daphno maritimi-Ulicetum congesti</i> ou <i>Lavandulo luisieri-Ulicetum jussiaei</i>
5210pt2 - Zimbrais-carrascais de <i>Juniperus turbinata</i> subsp. <i>turbinata</i> sobre calcários	Zimbral - Carrascal	<i>Quercu cocciferae-Juniperetum turbinatae</i>
5330pt4 - Matagais com <i>Quercus lusitanica</i>	Formação de carvalhiça	<i>Erico scopariae-Quercetum lusitanicae</i>
5330pt5 - Carrascais, esparqueirais e matagais afins basófilos	Carrascal	<i>Melico arrectae-Quercetum cocciferae</i>
5330pt7 - Matos baixos calcícolas	Tojal de tojo-gatunho	<i>Salvio sclareoidis-Ulicetum densi</i>
6110 - * Prados rupícolas calcários ou basófilos	Comunidade de plantas suculentas	<i>Calendulo lusitanicae-Antirrhinion linkiani</i>

Habitat	Comunidade	Sintáxone
6210 - * Arrelvados vivazes calcícolas e xerófilos, frequentemente ricos em orquídeas	Prado vivaz de braquipódio	<i>Phlomidio lychnitidis-Brachypodietum phoenicoides</i>
6220pt3 - * Arrelvados vivazes neutrobasófilos de gramíneas altas	Prado de hiparrénia	<i>Carici depressae-Hyparrhenietum sinaicae</i>
6220pt4 - * Arrelvados vivazes silicícolas de gramíneas altas	Prado de baracejo	<i>Avenulo sulcatae-Stipetum giganteae</i>
6410pt4 - Juncais de <i>Juncus valvatus</i>	Juncal de <i>Juncus valvatus</i>	<i>Juncetum acutifloro-valvati</i>
6420 - Juncais mediterrânicos não halófilos e não nitrófilos	Comunidade de alpista-da-água	<i>Gaudinio fragilis-Hordeion bulbosi</i>
8210 - Afloramentos rochosos calcários com vegetação vascular casmofítica calcícola	Comunidade de rochas	<i>Asplenietalia petrarchae</i>
8220pt3 - Biótopos de comunidades comofíticas esciófilas ou de comunidades epifíticas	Comunidade de polipódio	<i>Anomodonto-Polypodietea</i>
8230pt3 - Comunidades derivadas de <i>Sedum sediforme</i> ou <i>S. album</i>	Comunidade de arroz-dos-muros	<i>Sedo-Scleranthetea</i>
91B0 - Freixiais	Freixial	<i>Ranunculo ficariae-Fraxinetum angustifoliae</i>
91E0pt1 - * Amiais ripícolas	Amial	<i>Scrophulario scorodoniae-Alnetum glutinosae</i>
91F0 - Florestas mistas sub-higrófilas de <i>Fraxinus angustifolia</i> , <i>Quercus robur</i> e <i>Ulmus minor</i>	Ulmal	<i>Opopanaco chironii-Ulmetum minoris</i>
92A0pt3 - Salgueirais arbóreos psamófilos de <i>Salix atrocinerea</i>	Salgueiral-preto	<i>Viti viniferae-Salicetum atrocinereae</i>
9240 - Carvalhais de <i>Quercus faginea</i> subsp. <i>broteroi</i>	Cercal	<i>Arisaro-Quercetum broteroi</i>
9320pt1 - Bosques olissiponenses-arrabidenses de zambujeiros e alfarrobeiras	Zambujal	<i>Viburno tini-Oleetum sylvestris</i>

Adaptado de ACN (2010) e ALFA (2004)

Tabela 43: Tipos e sub-tipos de habitats que compõe os espaços naturais.

CONCLUSÕES

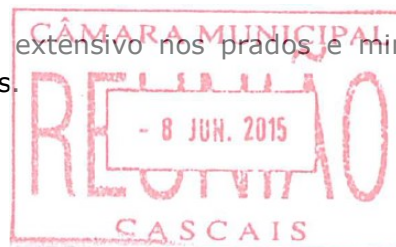
Dos agrupamentos vegetais existentes no concelho, as formações dunares e de arribas costeiras, ainda que fragmentadas, encontram-se bem representadas e em relativo bom estado de conservação, estando na sua totalidade abrangidas neste Plano pela categoria de Espaço Natural. Incluem-se também as comunidades de afloramentos e paredes rochosas (não cartografadas pela sua reduzida dimensão) formadas por plantas suculentas, fetos e briófitos com grande interesse para conservação.

Os matagais, matos e prados vivazes, que se podem subdividir em urzais, tojais e arrelvados acidófilos ou carrascais/espinhais, tojais e prados vivazes calcários com orquídeas, predominam, com maior ou menor grau de presença, com elevada cobertura, e, ainda que configurem habitats naturais, é aceitável uma redução até 50% da sua área de ocupação, exclusivamente por progressão sucessional (cf. Espaço Florestal), com manutenção ou melhoria do grau de conservação do mosaico na restante área, mantida na classe Espaço Natural.

- A gestão seletiva de matos em mancha com moto-roçadora deve incidir na vegetação herbácea e arbustiva de maior combustibilidade (e.g. *Cistus sp.*, *Rubus sp.*) e nas espécies exóticas invasoras (e.g. *Acacia spp.*, *Pittosporum spp.*), preservando núcleos arbóreos e/ou arbustivos provenientes de regeneração natural, enquanto exemplares isolados (e.g. *Olea europaea*, *Quercus faginea*) podem ser sujeitos a um desbaste seletivo quando exista proximidade entre copas e poda no 1/3 inferior, visando a diminuição de densidades e o favorecimento de exemplares mais desenvolvidos;
- O pastoreio como intervenção posterior ao controlo de matos favorece a expansão de habitats herbáceos, sendo que as raças autóctones estão mais adequadas às pastagens naturais, que em geral são de baixa qualidade. Pelo facto de algumas raças se encontrarem em extinção, o seu uso poderá ser suportado por fontes de financiamento gerando benefícios por pagamentos aos proprietários (cf. Portaria n.º 229-B/2008);
- A abertura de clareiras promove o habitat de prados vivazes rico em orquídeas e reduz o risco de incêndio (Calaciura & Spinelli, 2008; Guiomar e Fernandes, 2011);
- Em áreas de ocupação mais relevantes de espécies de flora e de habitats prioritários (e.g. *Silene longicilia*), em que não ocorra um favorecimento pela remoção de espécies arbustivas e que o pastoreio possa constituir uma atividade prejudicial, estabelecer medidas de condicionamento de acesso do gado a essas áreas, sazonal ou permanentemente;
- De forma a evitar a perturbação da avifauna nidificante não deverão ser efetuadas intervenções durante os meses de março a junho (ICN-Instituto da Conservação da Natureza, 2003).
- Formações naturais mais evoluídas estruturalmente como bosques são raras ou inexistentes, tendo sido as potenciais áreas ocupadas por plantações (essencialmente de *Pinus spp.*) ou invadidas por espécies exóticas. No que respeita às galerias ripícolas também se encontram muito degradadas e invadidas por espécies exóticas (e.g. *Acacia spp.*). No que respeita às galerias ripícolas também se encontram muito degradadas e invadidas por espécies exóticas (e.g. *Arundo donax*) predominando estádios regressivos como silvados e prados.
- Pretendendo melhorar o estado de conservação e incrementar a área de ocupação do coberto arbóreo, à semelhança com as áreas de matos, as zonas ribeirinhas onde se pretende acelerar a sucessão ecológica com aproveitamento da regeneração natural, plantação ou sementeira, são reportadas na classe de Espaço Florestal.

Em solos temporariamente encharcados ou com alguma compensação edáfica, ocorrem juncais/arrelvados húmidos e sebes espinhosas. Estas formações são importantes pela disponibilização de habitat para a fauna e flora silvestres e na manutenção da compartimentação da paisagem, integrando ambas as formações vegetais o Espaço Natural.

- Importa manter ou promover o pastoreio extensivo nos prados e minimizar a remoção das orlas arbustivas dos bosquetes.



7.1.2.5 Proposta

A sobreposição em SIG dos resultados obtidos para cada tipo de Espaço (Florestal, Agrícola e Natural) implicou a existência de áreas do território com aptidão para mais do que uma das componentes, sendo portanto necessário escolher qual a mais adequada através de uma avaliação pericial.

Adaptado da metodologia apresentada por Guiomar *et al.* (2007), a cada área de território foram então atribuídas, por ordem hierárquica, até 3 funções de uso, de acordo a aptidão ou existência de valores naturais a preservar. O critério hierárquico utilizado teve como referência o valor biológico e interesse para conservação de habitats naturais, constituição de galerias ripícolas e colmatar a escassez de áreas adequadas para a atividade agrícola (Quadro 7/26).

Ordem	Tipologia	Proposta
1	Áreas c/ vegetação natural de valor elevado	Espaço Natural
2	Linhas de água e margens	Espaço Florestal
3	Áreas c/ aptidão agrícola	Espaço Agrícola
4	Áreas c/ aptidão florestal	Espaço Florestal
5	Outras áreas	Espaço Natural

Tabela 44: Critério hierárquico na escolha da proposta de uso

Desta forma, para cada área do território é proposto um uso adequado baseado na ordem hierárquica, na dimensão útil e forma das manchas (e.g. áreas <500 m² foram agregadas às áreas vizinhas), e no uso atual do solo. Todas as áreas edificadas foram excluídas da proposta (Figura 78). Estas operações tiveram base cartográfica a Carta de Ocupação do Solo (escala 1:10 000, elaboração própria).

Tendo em conta a importância dos bosques (Espaço florestal) e dos matos (Espaço natural) na prestação de serviços ecológicos (e.g. sequestro de CO², conservação e formação de solo, regulação climática, regulação do ciclo da água, regulação do ciclo de nutrientes, refúgio de biodiversidade) e de outros benefícios diretos (e.g. produção de alimentos e de madeira, recursos genéticos, informação estética e espiritual, informação histórica e cultural, educação e ciência) (ALFA, 2004; Guiomar *et al.*, 2011; Pereira *et al.*, 2009), e das próprias áreas de uso agropecuário (Espaço agrícola), esta proposta promove a biodiversidade pela diversificação do coberto vegetal e pela preservação de variedades e recursos genéticos animais locais (Telo da Gama, 2004) em solo rural e urbano de Cascais.

Citações bibliográficas relativas a esta secção:

(Agência Cascais Natura 2010; ALFA 2004; Arizpe, Ana Mendes, Rabaça, Fabião, Campos 2011; Calaciura, Spinelli 2008; Capelo, Mesquita, Costa, Arsénio, C. Neto, Monteiro-Henriques, Aguiar, Honrado, Espírito Santo, Lousã 2007; Correia, Ângelo Carvalho Oliveira, Carlos Teixeira 1999; Correia, Ângelo Carvalho Oliveira 2002; Direção Geral de Agricultura e Desenvolvimento Rural [no date]; Dias, Alfredo Gonçalves Ferreira, Gonçalves 2008; Kennedy, Wilkison, Balch, Environmental Law Institute. 2003; Figueiredo, Kastenholz, Eusébio, Carneiro, Batista, Valente 2010; Gonçalves, Dias, Alfredo Gonçalves Ferreira 2008; N. Guiomar, Fernandes, Neves 2007; Nuno Guiomar, Palheiro, Loureiro, Carvalho, Tomé, Fernandes 2011; Nuno Guiomar, N. G. Oliveira, Fernandes, Teiga, Moreira 2011; Gutierrez 2004; ICN 2003; H. Marchante, E. Marchante, Freitas 2005; Henrique Pereira, Domingos, Proença, Rodrigues, M. Ferreira, R. Teixeira, Mota, Nugal 2009; Rosas, R. Teixeira, A. Mendes, Valada, Sequeira, C. Teixeira, Domingos 2009; Sande Silva 2007; SROA 1965; Telo da Gama 2004; Zeeuw, Sabine, Waibel 2001)

7.1.3 Sistemas hídricos

7.1.3.1 Águas subterrâneas

7.1.3.1.1 Censos hidrológico – captações de água subterrânea – sistemas particulares

a) Enquadramento

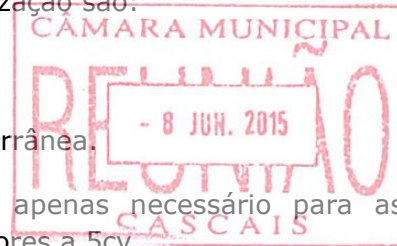
As atividades que tenham um impacto significativo no estado das águas só podem ser desenvolvidas desde que ao abrigo de um título de utilização emitido nos termos e condições previstos na Lei da Água (Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro) e no Regime de Utilizações dos Recursos Hídricos (Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio).

A utilização dos recursos hídricos públicos e particulares que possa ter impacto significativo no estado das águas e na gestão racional e equilibrada dos recursos, carece de um título

que permita essa utilização. Esse título é atribuído pela Agência Portuguesa de Ambiente (APA) territorialmente competente, em função das características e da dimensão da utilização.

As captações de água sujeitas a título de utilização são:

- Captação de água superficial;
- Captação de água subterrânea;
- Pesquisa e captação de água subterrânea.



De notar que este título de utilização é apenas necessário para as captações cuja exploração envolva meios de extração superiores a 5cv.

b) Materialização da Proposta

Tendo em conta a gestão e proteção dos recursos hídricos, e de forma a complementar o trabalho já desenvolvido pela APA, propõe-se a realização do levantamento de todas as captações dos sistemas particulares, para:

- Conhecer as suas utilizações, consumos e ocupações do domínio hídrico;
- Proteger os utilizadores;
- Salvaguardar os recursos hídricos.

7.1.3.1.2 Levantamento dos aquíferos

a) Enquadramento

Conhecer os aquíferos e as suas recargas, é fundamental para a gestão equilibrada dos recursos hidrológicos disponíveis.

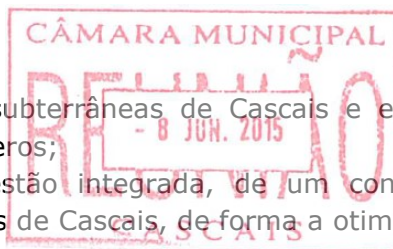
Neste âmbito entende-se por:

- Aquífero – estrato ou formação geológica que permite a circulação da água através dos seus poros ou fraturas, de modo a que possa ser aproveitada em quantidades economicamente viáveis tendo em conta um determinado uso.
- Recarga – processo natural, ou artificial, através do qual um aquífero recebe água proveniente do ciclo hidrológico de forma direta, ou indiretamente através de outra formação, lago ou rio.
- A recarga natural depende fundamentalmente do regime pluviométrico e do equilíbrio que se estabelece entre a infiltração, o escoamento e a evaporação.
- A natureza do solo e o coberto vegetal têm um papel fundamental na recarga dos aquíferos.
- Deste modo, propõe-se a criação de modelos de simulação para o estudo do movimento da interface brusca água doce/água salgada em aquíferos costeiros e

um modelo de representação global do sistema hidrogeológico do Concelho de Cascais.

b) Materialização da Proposta:

- Realização de um inventário das águas subterrâneas de Cascais e estudo do funcionamento dos diversos sistemas aquíferos;
- Estudo preliminar de um sistema de gestão integrada, de um conjunto de recursos hídricos superficiais e subterrâneos de Cascais, de forma a otimizá-los.



7.1.3.2 Águas superficiais

7.1.3.2.1 Requalificação das ribeiras e linhas de água

PROPOSTA 1**a) Enquadramento**

Está em fase de finalização o Relatório Síntese das Intervenções com vista à requalificação paisagística e ambiental das ribeiras das Vinhas, Castelhana e Amoreira.

Este relatório visa alguns dos seguintes objetivos:

- Efetuar o diagnóstico da situação das descargas indevidas nas ribeiras e linhas de água, com propostas de intervenções corretivas;
- Enquadrar paisagisticamente as estruturas de regulação do caudal pluvial considerando o seu aproveitamento lúdico para utilização pública.

b) Materialização da Proposta

Propondo-se a extensão do estudo de requalificação paisagística para as restantes ribeiras do concelho.

PROPOSTA 2**a) Enquadramento**

Com o objetivo de proporcionar à população contacto e vivência com os espaços de biodiversidade do concelho, é desejável a criação de circuitos de visitação e de lazer.

Tendo em conta que a ribeira das Vinhas é um espaço de excelência do Concelho de Cascais em termos de existência de habitas autóctones, a proposta apresentada visa potenciar o contacto e conhecimento da população com a mesma.

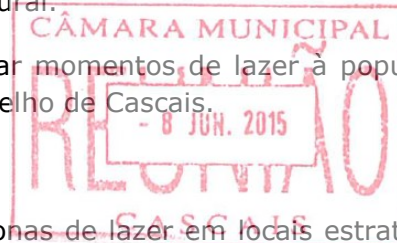
De facto, através deste projeto, a população estará mais próxima destes sistemas podendo conhecer a biodiversidade existente ao longo da ribeira das Vinhas.

O circuito de visitação possibilitará   população conhecer espécies autóctones permitindo sensibilizá-la para a preservação do meio natural.

Por outro lado, estes circuitos irão possibilitar momentos de lazer   população que estará enquadrada num espaço privilegiado do Concelho de Cascais.

b) Materialização da Proposta

Projeto e realização de obra de circuitos e zonas de lazer em locais estratégicos da Ribeira das Vinhas.



7.1.3.3  guas balneares

7.1.3.3.1 Projeto MARETEC – sistema de alerta para a orla costeira

a) Enquadramento

O Projeto MARETEC é um projeto-piloto inovador, desenvolvido pelo Instituto Superior Técnico (MARETEC), que pretende conceber um Sistema de Aviso e de Alerta das águas balneares da Costa do Estoril, indo ao encontro do estabelecido na nova Diretiva da  guas Balneares (Diretiva 2006/7/CE, de 15 de fevereiro).

Este sistema de informação integra dados de sensores on-line instalados nas ribeiras de Sassoeiros e Marianas, com medição da quantidade e qualidade da água, com Modelos Hidrodinâmicos de Circulação na Orla Costeira da Costa do Estoril (MOHID), desenvolvidos em anos anteriores para a SANEST, modelos meteorológicos e modelos de qualidade microbiológica da água, que permitirão conhecer o transporte e dispersão da poluição proveniente destas ribeiras da Costa do Estoril ao longo da orla costeira, conseguindo, assim, prever a contaminação fecal nas águas balneares em estudo (Carcavelos), sempre que haja um evento de precipitação ou descargas que afetem a qualidade da água das ribeiras.

b) Materialização da Proposta

O projeto foi desenvolvido para as ribeiras de Sassoeiros e Marianas que influenciam a Praia de Carcavelos, propondo-se a sua extensão para as ribeiras que influenciam as restantes praias, nomeadamente, Mochos, Vinhas, Castelhana, Amoreira, Cadaveira, Bicesse e Caparide.

7.2 Valores culturais

Os valores culturais são testemunhos com valor de civilização ou de cultura portadores de interesse cultural relevante que devem ser objeto de especial proteção e valorização. O interesse cultural relevante, designadamente histórico, paleontológico, arqueológico, arquitetónico, linguístico, documental, artístico, etnográfico, científico, social, industrial ou técnico, dos bens que integram o património cultural reflete valores de memória, antiguidade, autenticidade, originalidade, raridade, singularidade ou exemplaridade.

O património cultural deve ser salvaguardado e valorizado em todas as operações urbanísticas, dando cumprimento às normas do Regulamento do Plano Diretor Municipal e demais legislação em vigor, designadamente a Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro.

O património cultural do município de Cascais encontra-se identificado nas Plantas de Condicionantes e de Ordenamento e nos Anexos I e II do Regulamento, e compreende os seguintes valores culturais:

- a) Património classificado e em vias de classificação (Anexo I);
- b) Bens culturais com interesse patrimonial (Anexo II):
 - i) Património arquitetónico;
 - ii) Património arqueológico;
 - iii) Elementos singulares e arte pública;
 - iv) Parques, jardins e quintas históricas.

Os bens culturais com interesse patrimonial (anexo II do Regulamento) resultam de um processo de inventariação feito pelo então Departamento de Cultura que contou com a análise e perspetivas de várias unidades orgânicas atingindo-se um documento final representativo do panorama patrimonial e cultural do município de Cascais, assim entendido por esta instituição.

7.2.1 Património classificado e em vias de classificação

A Lei consagra a classificação como a primeira forma de proteção do património cultural imóvel, distinguindo, em função do valor a classificar, o âmbito nacional (Monumento Nacional e Imóvel de Interesse Público) e local (Imóvel de Interesse Municipal), este último da competência dos municípios, de acordo com os princípios gerais presentes na Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural.

O município de Cascais desenvolveu uma política concertada de classificação, junto da tutela e a nível interno, que visou conferir uma proteção legal superior a um conjunto de imóveis muito relevantes para a história e memória coletivas de âmbito local, nacional e por vezes transnacional. O território municipal conta com mais de 70 imóveis classificados e em vias de classificação, além de integrar ainda parte da zona de proteção legal do Palácio do

Marquês de Pombal, Jardim, Casa de Pesca e Cascata, imóvel classificado como Monumento Nacional, localizado no Concelho de Oeiras.

O património classificado de Cascais integra igualmente um conjunto muito relevante de sítios arqueológicos relacionados com o povoamento rural do território em época romana e ainda duas necrópoles do período neocalcolítico, cujos espólio e contextos representam referências europeias para o conhecimento destes horizontes civilizacionais antigos. Relativamente ao património edificado, regista-se um importante conjunto de arquitetura militar constituída por fortalezas marítimas e algumas estruturas lineares de defesa de costa (século XVI-XIX), um importante conjunto de exemplares de arquitetura de veraneio de quintas históricas (séculos XVII-XVIII), exemplares de património molinológico, casas nobres (séculos XVII-XVIII), alguns exemplares de arquitetura popular vernacular, religiosa e civil (escolas, hospital), uma ponte filipina e dois edifícios modernistas. Lugar de destaque merece o Marégrafo de Cascais, que em conjunto com o seu pequeno mas relevantíssimo património integrado, é um imóvel de inegável interesse transnacional. Por fim merece referência a Zona Especial de Proteção que delimita a jazida arqueológica subaquática constituída pelos destroços do clipper *Thermopylae* /pontão Pedro Nunes, construído na Escócia em 1868 e afundado em manobras navais ao largo de Cascais em 1907.

O Património Classificado e em Vias de Classificação inclui os elementos classificados, ou em vias de classificação, quer por organismos da administração central quer pelo município de Cascais, de acordo com os princípios gerais presentes na Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro, que estabelece as bases da política e do regime de proteção e valorização do património cultural.

O património classificado e em vias de classificação estão identificados na Planta de Ordenamento, na Planta de Condicionantes e no Anexo I do Regulamento do Plano Diretor Municipal.

As intervenções nos Imóveis Classificados e em Vias de Classificação, identificados na Planta de Ordenamento, na Planta de Condicionantes e no Anexo I do Regulamento, ficam sujeitas às disposições previstas na legislação em vigor, designadamente a Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro e respetiva regulamentação, nomeadamente Decreto-Lei n.º 140/2009, de 15 de junho.

Qualquer pretensão de intervenção afetando Património Classificado ou em Vias de Classificação está condicionada a parecer da Administração do Património Cultural competente, central e/ou local.

7.2.2 Bens culturais com interesse patrimonial

Os bens culturais com interesse patrimonial, representados na Planta de Ordenamento e identificados no Anexo II do Regulamento do Plano Diretor Municipal, constituem o conjunto de bens representativos da identidade e da história do concelho, os quais importa

preservar, a longo prazo, enquanto testemunho com valor civilizacional ou de cultura, devendo como tal ficar sujeitos a especiais medidas de proteção e valorização.

As intervenções urbanísticas a levar a efeito sobre os bens culturais com interesse patrimonial devem salvaguardar a sua identidade e características e contribuir para a manutenção da sua relação com o território envolvente, respeitando o seu significado cultural, a compatibilização do proposto com a estrutura original, a harmonização de materiais e cores e a adoção de uma linguagem arquitetónica que respeite critérios de autenticidade.

As operações urbanísticas a incidir sobre os referidos bens estão sujeitas a vistoria prévia e a parecer técnico do órgão da administração com competência na matéria, bem como à apresentação de estudo de caracterização histórica, arquitetónica ou arqueológica do bem que justifique a intervenção proposta.

7.2.3 Património arqueológico

7.2.3.1 Carta arqueológica

O processo de constituição da Carta Arqueológica de Cascais iniciou-se no final século XIX /início do século XX, com os trabalhos pioneiros de Francisco Paula e Oliveira e Félix Alves Pereira. Foram diversos os investigadores, arqueólogos e mesmo amadores, que ao longo do último século referenciaram, de formas muito diversas e com enquadramento nem sempre puramente científico, vestígios arqueológicos neste território. Em 1991, foi publicada a Carta Arqueológica do Concelho de Cascais (Cardoso 1991), obra que sistematiza (inventaria, caracteriza e localiza) todas as referências de carta arqueológica disponíveis na bibliografia, revistas e interpretadas a partir de trabalhos de campo realizados pelo autor ao longo de quase duas décadas. Esta obra constitui ainda hoje a base do inventário arqueológico de Cascais, obviamente atualizado com base na evolução do próprio território e nos novos trabalhos arqueológicos ocorridos, quer de carácter preventivo, quer de investigação.

A CMC desenvolveu desde meados dos anos 80 do século passado a implementação e atualização sistemática do inventário do Património Arqueológico municipal. Assim, numa primeira fase procedeu-se à integração dos sítios arqueológicos (pontos) no SIG municipal. Posteriormente, procedeu-se à informatização de todos os dados no Sistema de Informação dos Bens Culturais de Cascais – InPatrimonium. Num terceiro momento, efetivou-se a inter-operacionalidade entre os dois sistemas.

Precocemente verificou-se que a transposição de pontos inscritos numa base cartográfica de pequena escala em papel, para um sistema de gestão geográfica digital, potencia erros de localização. Assim, foi necessário num primeiro momento verificar a localização dos pontos/sítios, recorrendo a trabalho de campo. Por outro lado, tendo ao dispor uma

ferramenta SIG avançada, procurou-se sempre que o conhecimento dos vestígios e do território o permitiram, determinar a área de extensão dos sítios arqueológicos. Em muitos casos tal não foi possível, nomeadamente no caso de achados isolados, achados recolhidos em situação de evidente deposição secundária, vestígios de superfície muito escassos ou atualmente não observáveis que nunca foram sujeitos a trabalhos arqueológicos intrusivos, sítios arqueológicos hoje destruídos, referências bibliográficas antigas de localização precisa difícil.

Assim, para a elaboração do presente PDM-Cascais, foi possível delimitar áreas de extensão de vestígios em cerca de meia centena de sítios arqueológicos. Por vezes as áreas arqueológicas desenhadas abrangem vários sítios/achados arqueológicos referenciados, pelo que encontram-se cartografados na Planta de Ordenamento polígonos e pontos que correspondem a sítios/achados arqueológicos, identificados no Inventário do Património Cultural do município de Cascais (Anexo II do Regulamento do Plano Diretor Municipal).

Finalmente, desenvolveu-se um processo de valoração patrimonial destes imóveis em 2 níveis, que pretende agrupar os sítios arqueológicos em função de um atributo de valor diferenciado, com recurso a critérios específicos de avaliação do seu potencial patrimonial e científico, nomeadamente: estado de conservação, potencial científico, raridade, valor estético, dimensão/monumentalidade, inserção paisagística e significado histórico. Como se pode compreender este processo de valoração depende em muito do conhecimento disponível sobre cada sítio, o que significa tratar-se de um processo que carece de atualização permanente.

Assim, para além dos sítios arqueológicos classificados como Imóvel de Interesse Público, que se revestem de valor cultural de importância nacional, distinguem-se os sítios arqueológicos de nível 1 e os sítios arqueológicos de nível 2.

7.2.3.1.1 Nível 1

Os sítios arqueológicos de nível 1 integram todas as áreas e sítios arqueológicos onde estão documentados contextos estruturais e estratigráficos preservados. Os sítios arqueológicos de nível 1, nomeadamente aqueles que se revistam de valor cultural de significado relevante para o município de Cascais, poderão ser sujeitos a processo de classificação, nomeadamente como imóvel de interesse municipal.

Integram o Inventário do Património Arqueológico de Nível 1, sítios e áreas arqueológicas, incluindo aglomerados urbanos de matriz antiga com origem que poderá remontar ao período romano e medieval (Cascais, Alcabideche, Caparide), áreas envolventes a sítios arqueológicos classificados (*villae* de época romana) nas quais está documentada a extensão efetiva dos seus vestígios, áreas de elevada concentração, dispersão e diversidade de vestígios arqueológicos de épocas diversas, povoados da pré-história recente e proto-história, necrópoles de época romana, tardo-antiga e islâmica e jazidas de tipologia indeterminada de épocas variadas (Paleolítico, Neolítico, Calcolítico, Idade do Bronze, Idade do Ferro, Romana, Medieval e Moderna).

As intervenções que incidam sobre sítios arqueológicos de nível 1 privilegiarão uma metodologia de escavação sempre que a operação urbanística implique qualquer impacto ao nível do subsolo, ficando o licenciamento condicionado à conclusão dos trabalhos arqueológicos.

7.2.3.1.2 Nível 2

Os sítios arqueológicos de nível 2 integram vestígios arqueológicos cujo estado de preservação é indeterminado; trata-se pois de sítios arqueológicos que carecem de trabalhos arqueológicos de diagnóstico e caracterização.

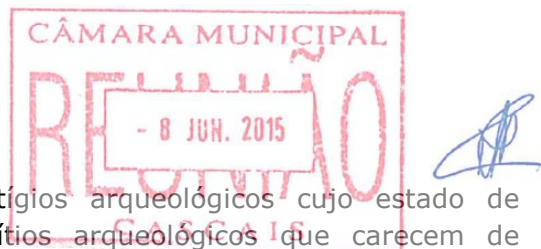
Integram o Inventário do Património Arqueológico de Nível 2, sítios e áreas arqueológicas, incluindo achados isolados, numerosos vestígios de superfície de caracterização tipológica para já indeterminada, eventuais contextos funerários e habitacionais de cronologia diversa. Para todos estes contextos são frequentes as referências e/ou recolhas de superfície de espólio lítico, cerâmico e de materiais de construção, conforme os casos.

Nas intervenções que incidam sobre sítios arqueológicos de nível 2 serão avaliadas as metodologias de acompanhamento/intervenção que garantam o registo ou preservação dos elementos de valor arqueológico.

7.2.3.2 Carta arqueológica subaquática

O município de Cascais através do Museu do Mar foi uma instituição pioneira no estudo e preservação do património subaquático, na segunda metade dos anos 70 do século XX. A partir de 2003, o inventário do património arqueológico subaquático recebe novo impulso com as primeiras tentativas de sistematização da carta arqueológica e com projetos de estudo e divulgação como a exposição "Cascais na Rota dos Naufrágios" no Museu do Mar e a preparação de uma edição sobre o clipper *Thermopylae*. Em 2008 a Câmara Municipal de Cascais promove o Estudo de Impacto sobre Património Cultural Subaquático para projetos de construção de um ancoradouro para o submarino Barracuda (futuro espaço museológico) e de criação de um recife artificial para dinamização da prática do surf (em São Pedro e São João do Estoril, respetivamente). A partir de 2009 foi lançado o Projeto de Carta Arqueológica Subaquática de Cascais, que ainda decorre, englobando: recolha sistemática de dados históricos e arqueológicos e geoposicionamento de sítios e achados já referenciados.

Como metodologia de organização do trabalho de prospeção e de gestão da informação e com o objetivo de permitir a divulgação dos resultados do trabalho da Carta Arqueológica Subaquática sem colocar em risco a conservação e preservação dos vestígios (muito expostos a ações de vandalismo e pilhagem), foi decidida a criação de zonas arqueológicas subaquáticas que enquadram toda a informação histórica e arqueológica recolhida no



processo de inventário. As zonas foram definidas a partir dos limites das freguesias costeiras e de locais destacados da costa, delimitadas por eixos (offsets) virtuais perpendiculares à costa, prolongados até à linha batimétrica dos 50 metros. Embora a maioria dos achados arqueológicos subaquáticos conhecidos se situem entre 1m e os 30m de profundidade (aspeto relacionado com o desenvolvimento do mergulho amador com escafandro autónomo), no caso particular de Cascais, as embarcações de pesca nomeadamente de arrasto, têm vindo a recuperar vasto espólio na zona que se situa à volta da batimétrica dos 50m. Atualmente, com o conhecimento disponível sobre a fisiologia de mergulho e o enorme desenvolvimento das suas técnicas, é perfeitamente possível desenvolver trabalho arqueológico a esta profundidade.

Na costa e mar de Cascais estão inventariadas zonas, achados complexos e achados isolados e referenciados historicamente naufrágios ocorridos entre os séculos XIV e XX (com incidência maior entre os séculos XVII e XX). A maioria dos naufrágios terá ocorrido nas zonas de Carcavelos, Cascais, Cabo Raso e Guincho e referem-se essencialmente a naus, vapores, barcas, iates, pesqueiros, escunas e cargueiros, sobretudo de origem portuguesa, inglesa e francesa. Relativamente aos vestígios arqueológicos subaquáticos, verifica-se que os achados complexos se referem a naufrágios e um afundamento de época contemporânea e moderna, que marcam presença nas zonas da Guia, Cabo Raso, Estoril e Oitavos. Quanto aos achados isolados, ocorrem de forma relativamente regular em todas as zonas, com algum destaque para Carcavelos, Cascais e Guia. Os achados de época moderna são maioritários e constituídos por canhões e projéteis, âncoras e sondas. Os achados de época contemporânea são quase exclusivamente constituídos por âncoras. De destacar ainda a zona de Carcavelos que regista achados quase exclusivamente de época moderna (nomeadamente, canhões, âncoras, cerâmica, várias moedas e joias), bem como as zonas de Cascais, Santa Marta e Guia onde a frequência de achados de época romana (cepos de chumbo e pedra e 1 ânfora) é elevada.

As intervenções que incidam sobre elementos ou áreas constantes na carta arqueológica subaquática (que integra o Inventário do Património Cultural) ou que estejam infraestruturadas junto à costa deverão ser sujeitas a acompanhamento arqueológico.

7.2.4 Património arquitetónico

O património arquitetónico compreende os imóveis que, não se encontrando classificados ou em vias de classificação, possuem um assinalável valor histórico e/ ou arquitetónico no contexto municipal, devendo como tal ser alvo de proteção e preservação.

O património arquitetónico inventariado, representado na Planta de Ordenamento e identificado na listagem de Bens Culturais de Interesse Relevante, Anexo II ao Regulamento do Plano Diretor Municipal, integra as várias tipologias existentes neste município, maioritariamente em espaços históricos.

O processo de inventário formal do património arquitetónico teve o seu início em meados dos anos 80 do século passado. O PDM de 1997 incluía apenas em anexo uma lista não

hierarquizada de 42 imóveis que integravam este Catálogo-Inventário. Já no âmbito da Revisão do PDM-Cascais, foi iniciado em 2002 um processo exaustivo de levantamento e inventariação do património arquitetónico nas suas várias tipologias, visando a sua atualização. Este inventário pretende de forma muito particular integrar tipologias cronologicamente mais recentes, não deixando de identificar os valores da arquitetura de veraneio e da arquitetura salaia, característicos desta zona.

Numa abordagem global, pode referir-se que até final do século XIX, o território de Cascais se caracterizava por uma estrutura de povoamento rural tradicional ligada à agricultura (a vila de Cascais é uma exceção, pela sua atividade piscatória), traduzindo-se em aglomerados com características populares, sem aspetos de modernidade ou urbanidade. Com a instalação, da família real e da corte em Cascais no final do século XIX e até meados do século XX, começam a surgir edifícios destinados ao veraneio dos grupos socioeconomicamente mais favorecidos, principalmente em Cascais, nos Estoris e sul da Parede. A arquitetura de veraneio torna-se um marco distintivo do património arquitetónico de Cascais, nomeadamente do seu litoral, passando pela arquitetura do romantismo final tardio português, frequentemente de inspiração revivalista, bem como pela linha estética e programática da teorização da “casa portuguesa” de Raul Lino, cujos seguidores muito trabalharam neste concelho.

Por outro lado, a arquitetura do século XX em Cascais acompanhou as correntes estéticas nacionais, e algumas internacionais, até aos anos 60. Aqui trabalharam arquitetos italianos por volta de 1900 (Bigaglia, Ianz, Maninni), Raul Lino (arquiteto determinante, empenhado na criação de uma versão “portuguesa” dos valores da habitabilidade) e arquiteto Rui Jervis Athougua com uma linha modernista internacional que, em pouco mais de meio século, projetou em Cascais edifícios de relevância na arquitetura nacional. De salientar ainda os projetos da autoria de Ventura Terra, Norte Júnior, Cassiano Branco, Keil do Amaral, entre outros.

A partir dos anos 60 e 70 do século XX, verifica-se um fenómeno muito intenso de construção clandestina, urbanização não planeada, que coexiste com o gradual abandono da agricultura e da arquitetura tradicional. A qualidade da arquitetura, dos projetos, do urbanismo e da construção foi-se perdendo, banalizou-se e não forneceu peças de qualidade, num processo só recentemente invertido com a construção de alguns edifícios assinados por vultos maiores da arquitetura contemporânea portuguesa.

O processo de inventário do vasto património arquitetónico possibilitou a referenciação de aproximadamente 4.000 edifícios, dos quais constam no presente inventário os mais representativos.

Este integra edifícios com características e elementos arquitetónicos, forma e ocupação do espaço que os distinguem e singularizam como imóveis com grande interesse patrimonial, suscetíveis de serem objeto de proposta de classificação sempre que se considere que representam um valor cultural de âmbito nacional ou municipal e ainda edifícios com características e elementos arquitetónicos exteriores distintivos que contribuem para definição e articulação da envolvente edificada, contribuindo para a definição de um conjunto.

Integram a listagem de património arquitetónico, anexo II do Regulamento do PDM-Cascais, exemplares de arquitetura de veraneio (incluindo “casas portuguesas”, chalets e edifícios de inspiração revivalista), exemplares de arquitetura saloia (casas de 1 e 2 pisos, casas torreadas e casais), casas populares urbanas e edifícios modernistas. Integra ainda exemplares de arquitetura civil diversa (aqui com larga predominância para os edifícios habitacionais, mas onde pontuam ainda escolas, edifícios comerciais, sedes de associações, estruturas hoteleiras, etc.), bem como, em número mais reduzido, casas nobres, moinhos, quintas e exemplares de arquitetura religiosa e militar.

Para a seleção destes edifícios foram tidos em conta os seguintes critérios, adaptados da legislação geral: carácter matricial; génio do criador; interesse simbólico e religioso; relação vivencial ou com factos históricos; valor estético, técnico ou material; conceção arquitetónica, urbanística e paisagística; relevância para a construção da identidade e memória coletivas; potencial histórico e científico e condições de preservação e risco. Foi ainda tida em consideração a recuperabilidade dos edifícios.

O articulado no Regulamento do PDM-Cascais no que concerne ao património arquitetónico visa a proteção das principais características arquitetónicas, forma e ocupação do espaço, e os elementos que contribuem para o singularizar como membro integrante do património arquitetónico, bem como, a proteção das características do edifício definidoras da sua presença na envolvente, preservando os seus elementos arquitetónicos que definam a sua forma de articulação com o exterior.

7.2.5 Elementos singulares e arte pública

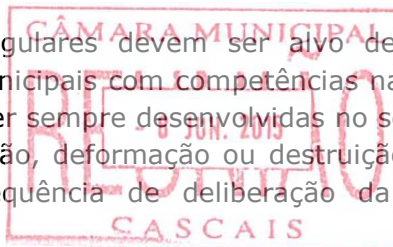
7.2.5.1 Elementos singulares

Os Elementos Singulares, representados na Planta de Ordenamento e identificados na Listagem dos Bens Culturais de Interesse Relevante do município de Cascais, Anexo II do Regulamento do Plano Diretor Municipal, revestem-se de carácter geralmente vernacular ou etnográfico, constituindo parte integrante das Paisagens Culturais, tanto rurais como urbanas. O inventário destes elementos decorre nos serviços municipais desde a década de 80 do século passado, encontrando-se presentemente cerca de 500 elementos identificados e cerca de 300 devidamente inventariados, georreferenciados, registados fotograficamente, caracterizados e descritos, constituindo a presente proposta.

Neste inventário destacam-se os muros, maioritariamente em pedra seca, de delimitação de propriedade ou de eixos viários, de contenção de taludes, leitos de cursos de água e outros desníveis. Registam-se ainda alguns elementos da estrutura viária antiga como pontões, pequenas pontes e marcos viários. São frequentes as estruturas de captação, armazenamento e aproveitamento de água (chafarizes, fontes, lavadouros, minas de água, aquedutos, poços, tanques, depósitos, bombas de água, bebedouros, estruturas de irrigação, noras), em tipologia geralmente característica da arquitetura saloia. Elementos

igualmente característicos desta cultura são os portais e portões que, com frequência, integram as casas e casais, bem como as eiras e os fornos (de cal e pão). São bastante frequentes as placas toponímicas, comemorativas e de homenagem e painéis figurativos de azulejo. Registam-se por fim, estruturas de cariz religioso como os cruzeiros.

As intervenções que incidam sobre Elementos Singulares devem ser alvo de parecer técnico-científico prévio, elaborado pelos serviços municipais com competências na área do Património Cultural e as ações preconizadas devem ser sempre desenvolvidas no sentido da sua preservação, não sendo permitida a sua demolição, deformação ou destruição, exceto por razões de manifesto interesse público na sequência de deliberação da Câmara Municipal.



7.2.5.2 Arte pública

O processo de identificação e inventariação de elementos de Arte Pública, em Cascais, iniciou-se com a prospeção no terreno, investigação bibliográfica e arquivística, e posterior caracterização e descrição.

Trata-se de um inventário em processo de atualização permanente, encontrando-se inventariados e georreferenciados, até à presente data, mais de 80 elementos de Arte Pública, representados na Planta de Ordenamento e identificados na Listagem dos Bens Culturais de Interesse Relevante do município de Cascais, Anexo II do Regulamento do Plano Diretor Municipal.

Deste inventário destacam-se, em primeiro lugar, as esculturas: temáticas ou abstratas, em jardins e espaços urbanos, e que integram, essencialmente, elementos criados desde os anos 80 do século XX. O segundo grupo inclui estatuária e monumentos comemorativos, de homenagem e de demarcação de local, dedicados a personalidades, factos históricos e a instituições relevantes da história de Cascais ou ainda de temática religiosa, com implantação que remonta, grosso modo, ao último século, numa distribuição temporal de tendência regular.

Qualquer pretensão que incida sobre os elementos de Arte Pública, identificados na Planta de Ordenamento e no Anexo II do Regulamento, devem ser alvo de parecer elaborado pelos serviços municipais da área do Património Cultural em articulação com o autor da obra.

7.2.6 Parques, jardins e quintas históricas

Os parques, jardins e quintas históricas identificam os parques urbanos históricos, importantes na vivência das populações, mas também os jardins das moradias de veraneio ou antigas quintas de recreio e produção, que, pelas suas características, se tornaram paradigmas de uma época, independentemente de integrarem, ou não, o Domínio Público.

Também Parques Urbanos de construção recente foram inventariados pelas suas qualidades paisagísticas onde o património natural tem carácter relevante, nomeadamente o geológico.

Por Parques e Jardins Históricos, representados na Planta de Ordenamento e identificados na Listagem dos Bens Culturais de Interesse Relevante do município de Cascais, Anexo II do Regulamento do Plano Diretor Municipal, entendem-se composições arquitetónicas e vegetais que apresentem interesse público, do ponto de vista histórico e artístico.

Por Quintas Históricas, representadas na Planta de Ordenamento e identificadas na Listagem dos Bens Culturais de Interesse Relevante do município de Cascais, Anexo II do Regulamento do Plano Diretor Municipal, consideram-se todas as de recreio e produção, ou só de produção, integradas no Anexo I, que tradicionalmente formaram uma unidade sustentada, e coerente, de produção agrícola, apresentando valores paisagísticos e uma dimensão geográfica, patrimonial ou valores arquitetónicos que as distinguem de um simples casal rural: Por valores arquitetónicos entendem-se os edifícios de habitação, de culto religioso e todas as estruturas ligadas à produção agrícola, designadamente azenhas, lagares, dependências agrícolas, adegas, poços, noras, moinhos, pombais, pontes, tanques, aquedutos, entre outros; Por valores paisagísticos entendem-se as áreas de recreio ou lazer e de produção agrícola, sendo exemplos zonas ajardinadas, terrenos de aptidão agrícola e de paisagem natural, entre outros.

Nas Quintas Históricas destacam-se as abrangidas pela região demarcada do Vinho de Carcavelos, em particular as do Vale da Ribeira de Caparide, que ainda possuam uma área potencial de plantio de vinha e onde são interditas todas as intervenções que possam por em causa tal área de plantio.

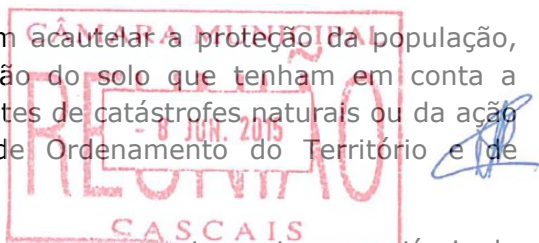
As intervenções em parques, jardins e quintas históricas deverão respeitar as suas características arquitetónicas, paisagísticas e patrimoniais, designadamente: para os Parques e Jardins Históricos pretende-se a manutenção e preservação das características respeitantes à época ou épocas da sua construção, de acordo com o espírito da Carta de Florença; todos os valores e elementos arquitetónicos existentes nas Quintas Históricas, com reconhecido interesse histórico e cultural, deverão ser conservados e valorizados, não sendo, em caso algum, permitida a sua demolição.

Considerando a especificidade das quintas no contexto do ordenamento do concelho, deverão as mesmas ser sujeitas a planos de pormenor, tendo em vista o desenvolvimento dos conceitos de salvaguarda e valorização desses espaços, de forma a serem estudados usos que possibilitem a sua manutenção.

Até à execução de planos de pormenor, serão admitidas obras de conservação e restauro, de ampliação ou alteração, nos diversos valores patrimoniais, desde que as novas construções não ultrapassem 20% sobre a área de construção legalmente autorizada e contabilizada para efeitos de índice. O número de pisos ou cércea e número de fogos ficam limitados aos dos edifícios existentes.

7.3 Áreas sujeitas a suscetibilidades, a perigos naturais, antrópicos e tecnológicos

A política do ordenamento do território tem como fim ~~acautelar a~~ proteção da população, através de uma ocupação, utilização e transformação do solo que tenham em conta a segurança de pessoas, prevenindo os efeitos decorrentes de catástrofes naturais ou da ação humana (adaptado da Lei de Bases da Política de Ordenamento do Território e de Urbanismo, Artigo 3º).



Os instrumentos de gestão territorial devem estabelecer os ~~comportamentos suscetíveis~~ de imposição aos utilizadores do solo, tendo em conta os riscos para o interesse público relativo à proteção civil, designadamente nos domínios da construção de infraestruturas, da realização de medidas de ordenamento e da sujeição a programas de fiscalização (Lei de Bases da Proteção Civil, Artigo 26º).

O PDM-Cascais, enquanto instrumento de gestão territorial, apresenta-se, nesta medida, como um dos instrumentos mais adequados para, de forma preventiva ou antecipada, enfrentar situações de risco. A existência de um planeamento territorial que tenha em conta a suscetibilidade do território aos perigos presentes no território, e que incorpore no seu interior medidas para a sua prevenção, mitigação e redução torna-se, assim, uma necessidade premente.

O território do Concelho de Cascais encontra-se exposto a diversos perigos. O histórico de ocorrências regista praticamente todo o tipo de perigos, salientando-se, como os de maior incidência, as cheias/inundações e os incêndios florestais.

Da análise deste histórico considera-se que a suscetibilidade do território municipal poderá ser dividida da seguinte forma:

- Perigos naturais, que correspondem a ocorrências associadas ao funcionamento dos sistemas naturais (Ex: sismos, movimentos de massa, erosão costeira, cheias e inundações);
- Perigos mistos, em que se combinam os resultados de ações continuadas da atividade humana com o funcionamento dos sistemas naturais (Ex: incêndios florestais).

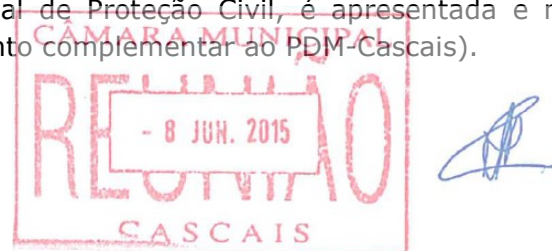
O trabalho desenvolvido no PDM-Cascais assentou, quer do ponto de vista metodológico, quer nos conceitos utilizados, no *Manual para a Elaboração, Revisão e Análise de Planos Municipais de Ordenamento do Território na Vertente da Proteção Civil* (Autoridade Nacional de Proteção Civil 2009) e no *Guia Metodológico para a Produção de Cartografia de Risco e para a Criação de Sistemas de Informação Geográfica (SIG) de Base Municipal* (Júlio 2009)

Para o Concelho de Cascais foram elaboradas cartas de suscetibilidade, compostas por quatro classes: nula ou não aplicável, baixa, moderada e elevada. Nas duas primeiras classificações (nula ou não aplicável e baixa) não é expectável que ocorram situações que afetem pessoas e bens, como tal não se colocam condicionamentos urbanísticos. Nas

restantes classes, moderada e elevada, para além da delimitação nas Cartas de Suscetibilidades, foram estabelecidas medidas no Regulamento.

A metodologia utilizada para a elaboração das cartas de suscetibilidade, assim como os estudos desenvolvidos pelo Serviço Municipal de Proteção Civil, é apresentada e melhor descrita no *Dossiê de Suscetibilidade* (elemento complementar ao PDM-Cascais).

7.3.1 Sismos



A carta de suscetibilidades dos terrenos à ação sísmica considera quatro classes de vulnerabilidade, atendendo assim às orientações do *Guia Metodológico para a Produção de Cartografia de Risco e para a Criação de Sistemas de Informação Geográfica (SIG) de Base Municipal* (Julhão 2009).

Na classe “não aplicável” encontram-se os terrenos que não deverão modificar o sinal sísmico. Isto é, o sinal que aí chegar dependerá apenas da localização e magnitude do sismo. As classes seguintes refletem a influência (i) do tipo de solo, (ii) da cobertura aluvionar e (iii) da suscetibilidade de deslizamento de terrenos.

Na Figura 79 apresenta-se a Carta de Suscetibilidades dos terrenos à ação sísmica.

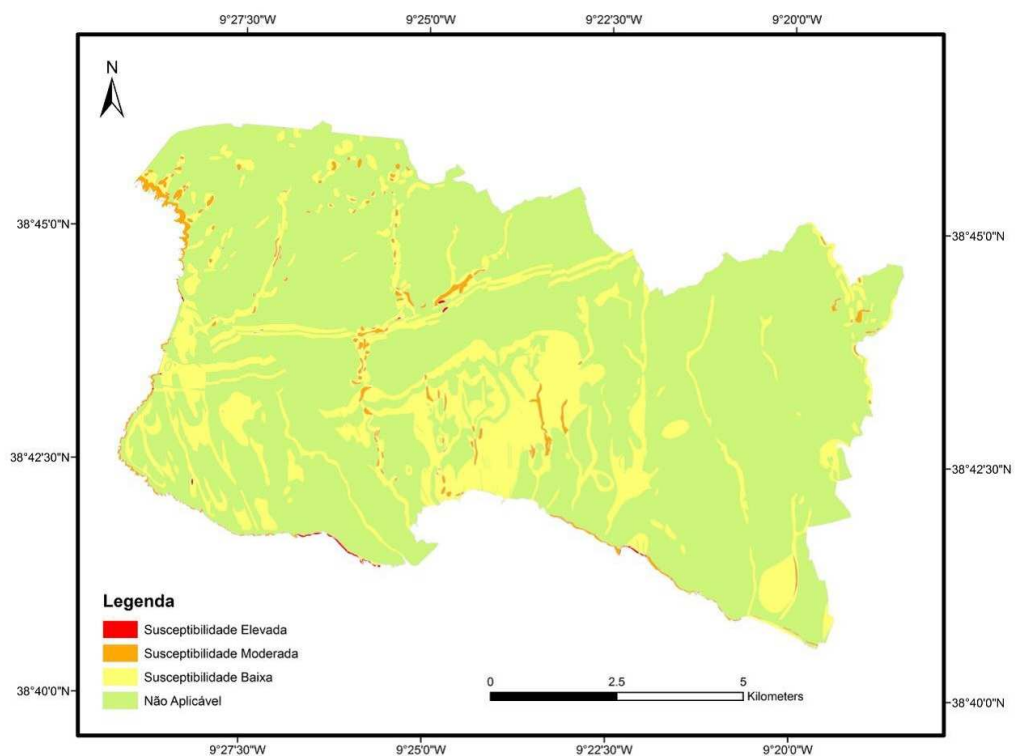


Figura 79: Carta de suscetibilidades dos terrenos à ação sísmica (4 classes)

7.3.2 Tsunami

A cartografia apresentada fornece-nos informação sobre o tempo de chegada do *tsunami* à costa, a máxima altura de onda e a máxima profundidade de inundação quando o *tsunami* se propaga sobre terra, para os diferentes cenários estudados.

Na Figura 80 apresenta-se a Carta de Suscetibilidade de Inundação por Tsunami.

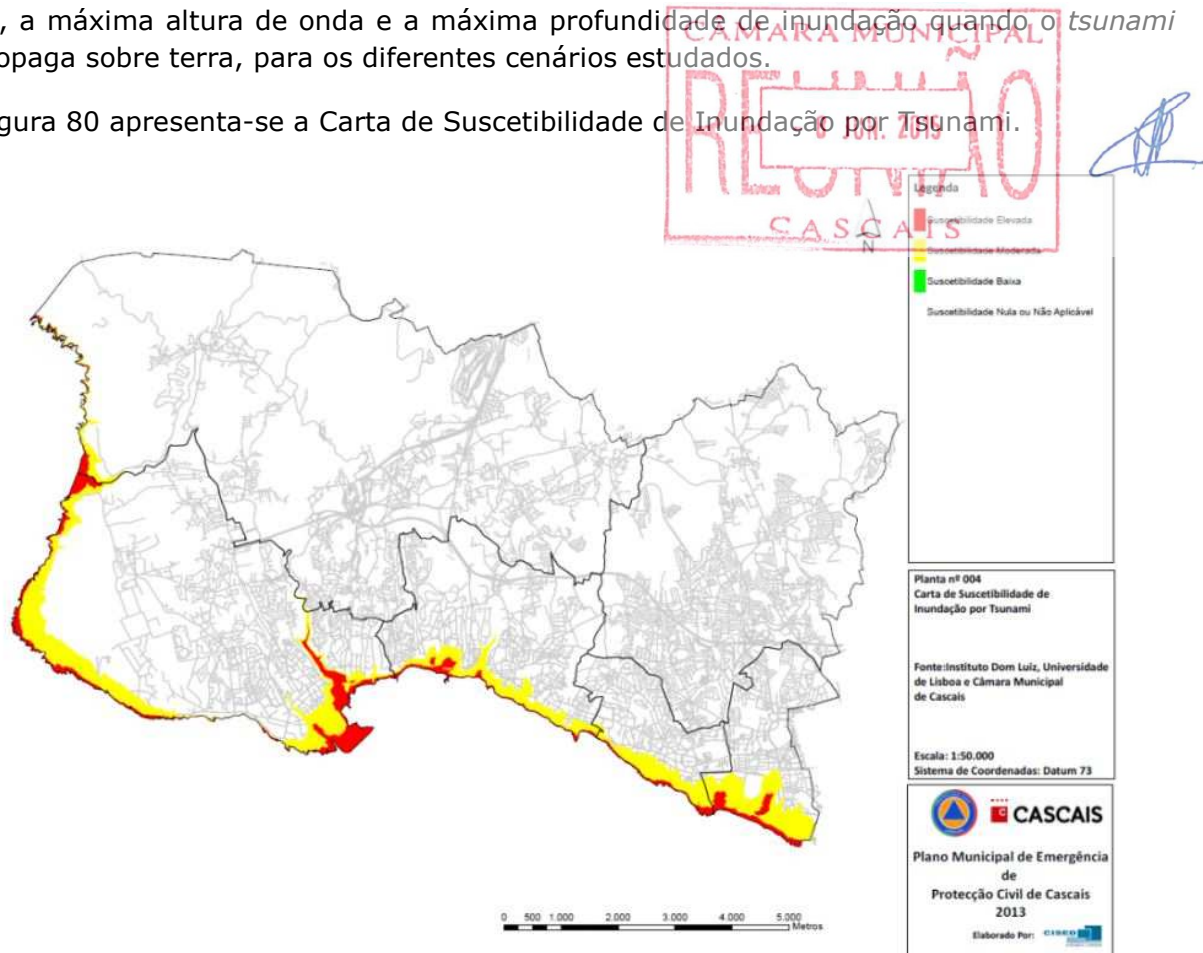


Figura 80: Carta de Suscetibilidade de Inundação por Tsunami

7.3.3 Cheias e inundações

A análise desta temática assentou em dois estudos elaborados para o município de Cascais:

- O Estudo Hidrológico e a Carta de Risco de Cheias do Concelho de Cascais (elaborado pela Geoatributo);
- A Carta das Áreas Inundáveis do Concelho de Cascais (elaborada pela Hidroprojecto).

A cartografia de suscetibilidade identificou as áreas de possíveis de ocorrências de cheias e inundações.

A cartografia encontra-se classificada em quatro categorias de suscetibilidade, nomeadamente, nula ou não aplicável, baixa, moderada e elevada.

Em resposta ao ofício S06058-201505-DSOT/DOT da CCDR-LVT, de 19 de maio de 2015, no âmbito do parecer final ao "Projeto de Versão Final da 1.ª Revisão do PDM-Cascais", foi efetuada a inclusão da cartografia de zonas ameaçadas pelas cheias, integradas na REN com a classificação de suscetibilidade elevada, como forma de contemplar as suscetibilidades evidenciadas pela REN.

Nas classificações moderadas ou elevadas existe com alguma frequência o registo de ocorrências de inundações ou cheias. Na Figura 1 (Figura 81) apresenta-se a Carta de Suscetibilidade de Cheias e Inundações.

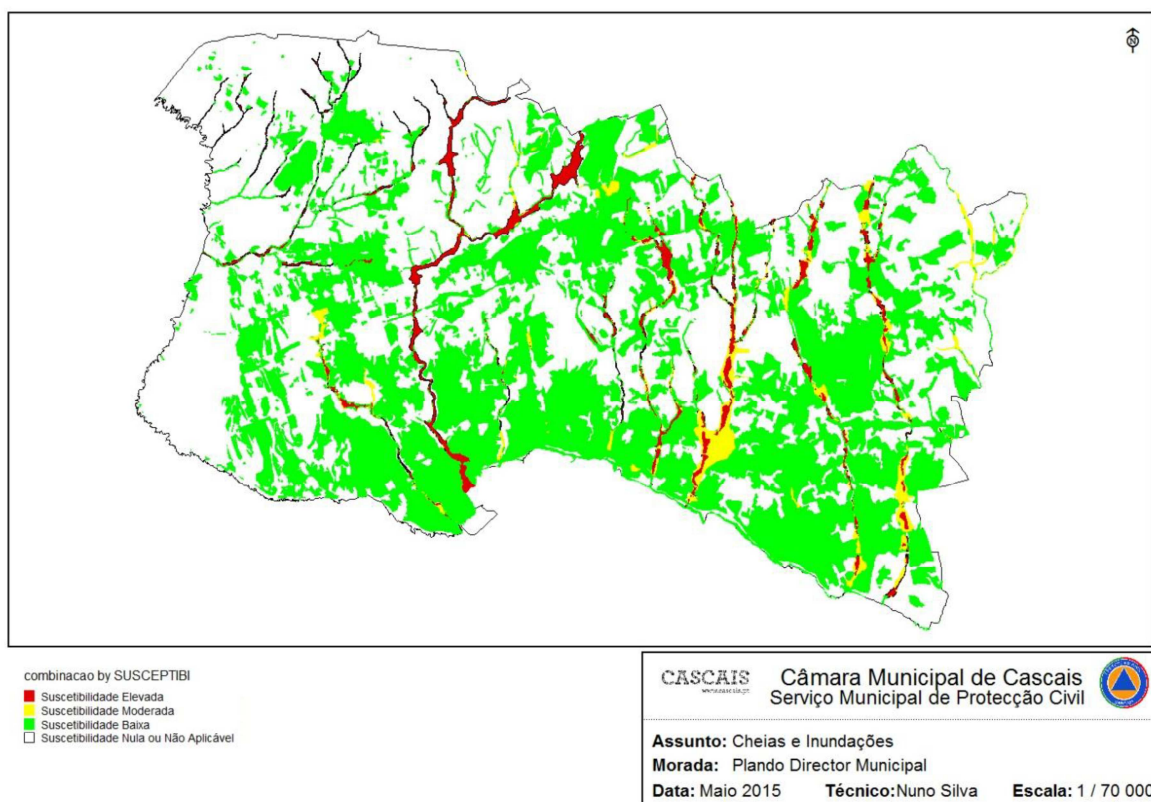


Figura 81: Carta de Suscetibilidade de Cheias e Inundações

7.3.4 Incêndios florestais

A Carta de Perigosidade de Incêndio Florestal tem como objetivo apoiar o planeamento de medidas de prevenção aos fogos florestais, assim como otimizar os recursos e infraestruturas disponíveis para a defesa e combate a nível municipal.

As áreas mais suscetíveis aos incêndios florestais, localizam-se nas zonas de interface entre as povoações e as áreas rurais do Parque Natural Sintra Cascais. As áreas mais sensíveis a estas ocorrências são as zonas de interligação entre as áreas urbanizadas e as áreas florestais contínuas do PNSC.

Na Figura 82 apresenta-se o Mapa de Perigosidade de Incêndio Florestal do Plano Municipal da Floresta Contra Incêndios (PMDFCI) 2013-2017.

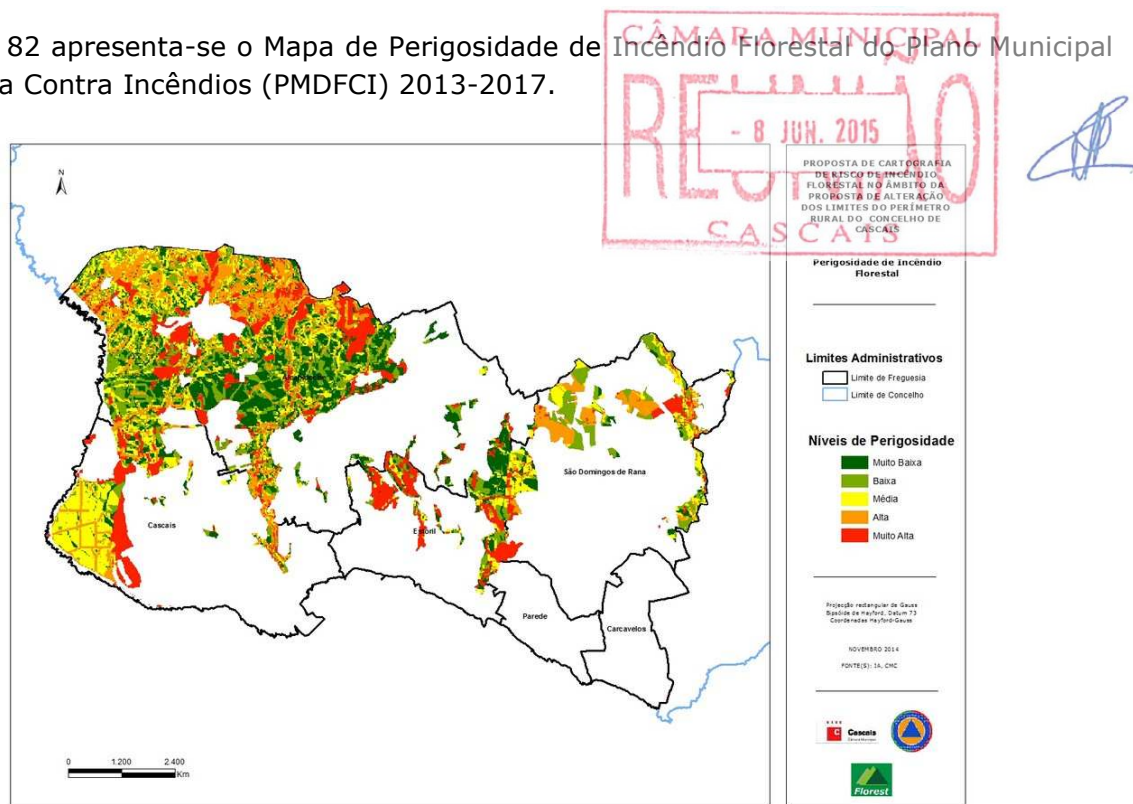


Figura 82: Mapa de Perigosidade de Incêndio Florestal (PMDFCI 2013-2017)

Na Figura 83 apresenta-se a Carta de Suscetibilidades, cuja modelação resulta do PMDFCI em vigor e da planta de ordenamento do PDM-Cascais.

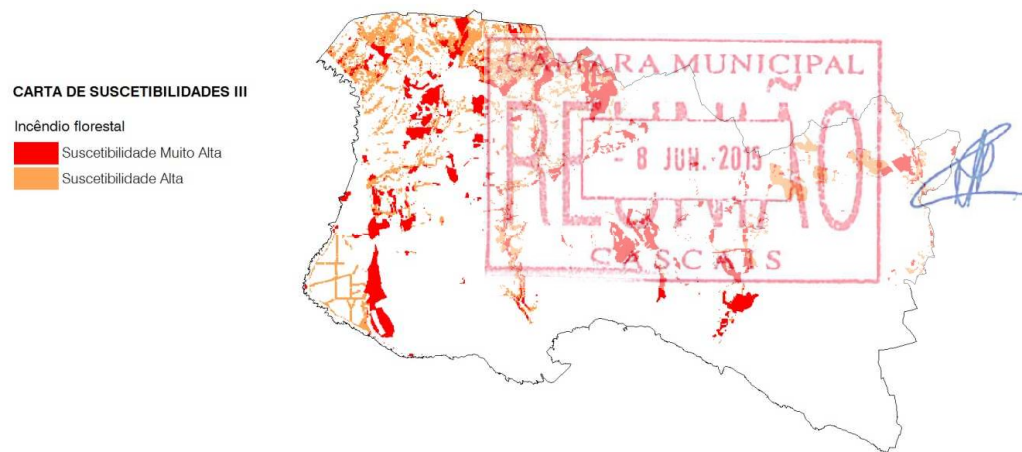


Figura 83: Carta de suscetibilidades do incêndio florestal

7.3.5 Faixas de proteção das arribas

A metodologia adotada para definir as faixas de proteção das arribas, baseou-se na compilação da diversa informação existente, complementada com o trabalho de campo.

No troço da Biscaia – Praia de Santa Marta, foi utilizada a faixa de proteção definida no Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado, nomeadamente toda a área existente na costa, não tendo sido incluído na Praia do Guincho e Crismina, a área ocupada pelo cordão dunar.

Relativamente ao troço Praia de Santa Marta – Carcavelos, foram utilizados os critérios de delimitação da REN, conforme a Secção V, ponto 1 alíneas e) e f) da Declaração de Retificação n.º 71/2012, de 30 de novembro. Onde foi considerado o valor máximo observado, referido na alínea e), e ponderado o valor Tabela 2 do Plano Estratégico de Cascais face às alterações climáticas – Zonas Costeiras – 2010, onde o recuo máximo observado, é de 7mt, majorado em 50%, dará 11mt, por arredondamento para um número inteiro superior. Aplicando a alínea f), foi obtido o valor de 22mt de faixa de proteção, para o troço referido.

Para delimitar o eixo onde ficará ancorada a faixa de proteção, o mesmo foi obtido, através de análise na versão mais atualizada de fotografia aérea, as curvas de nível, planimetria, bem como no levantamento de campo, onde foi delimitada a crista da arriba.

Nesse sentido, forma delimitados os seguintes troços:

- Limite do Concelho (Norte) – Praia do Guincho (Norte);
- Praia do Guincho (Sul) – Marina de Cascais;
- Praia da Ribeira – Praia da Conceição;
- Praia do Tamariz – Forte Velho;
- Forte da Cadaveira – Praia da Parede;
- Praia Parede – Ponta de Rana;
- Praia Carcavelos (Nascente) – Praia do Moinho.



Com a informação anteriormente descrita e com o objetivo de delimitar a área de risco, definiu-se um algoritmo entre a probabilidade (histórico de ocorrências) com o produto da gravidade na qual ressaltou o risco. Simultaneamente foi efetuada a sobreposição das áreas sensíveis da orla costeira do município de Cascais, na qual contêm os locais de risco, que são definidos, com base no histórico de ocorrências e/ou os locais que apresentem sinais evidentes da possibilidade de ocorrer os seguintes acontecimentos Desabamentos (Quedas), Balançamentos (Tombamentos), Deslizamentos (Escorregamentos) planos, rotacionais e fluxos de detritos. Este trabalho de campo, tem sido elaborado nos últimos anos pelo Serviço Municipal de Proteção Civil, em parceria com a Autoridade Marítima Local, Agência Portuguesa do Ambiente (ARH Tejo) e os diversos serviços municipais.

Após a conjugação dos fatores descritos, foi implementada a metodologia descrita, sendo que, optou-se por uma única classificação de suscetibilidade, designadamente, a elevada. Conforme estabelecido na reunião tida entre a CMC e a CCDR-LVT no dia 23 de março de 2015, estipulou-se que a área definida pela metodologia descrita no presente documento, agrupou as tipologias da REN nomeadamente a tipologia de "Arribas e respetivas faixas de proteção".

Na Figura 84 apresenta-se a Carta com a definição das Faixas de Proteção das Arribas.

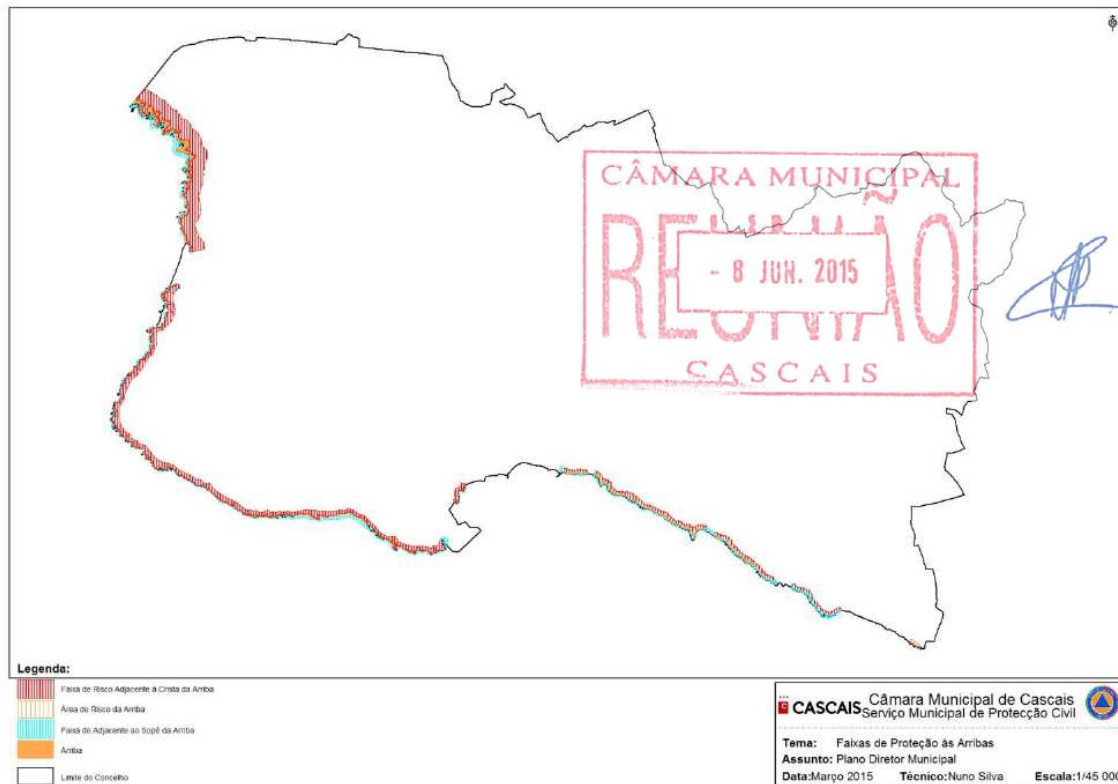


Figura 84: Carta com a definição das Faixas de Proteção das Arribas

7.3.6 Galgamentos Costeiros

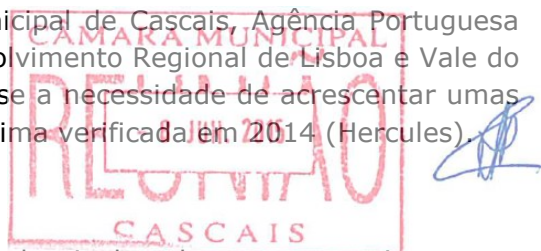
A metodologia de análise desta suscetibilidade foi fundamentada no Plano Estratégico de Cascais Face às Alterações Climáticas – Setor Zonas Costeiras, que procede à análise do forçamento da linha da costa tendo em consideração cinco fatores cujos valores característicos para o litoral do Concelho de Cascais se apresentam a seguir:

A elevação da maré astronómica: máximo de 4,03 m acima do zero hidrográfico;

- A sobre-elevação meteorológica: valor de referência de + 0,43 m;
- A cota do nível médio do mar, caracterizada por uma taxa de elevação de 2,5 mm/ano na década de 2000;
- A agitação marítima que varia entre 2,5 e 5,5 m, conforme a zona de costa (mais elevada na costa oeste do que na costa sul);
- O levantamento de campo das características do terreno.

Os resultados obtidos, correspondentes à soma destes 5 componentes, apontam para cotas de inundação de 5 a 7 m nas praias do troço meridional, conforme se pode observar na cartografia. Face à metodologia aplicada e aos dados disponíveis, foi definido apenas um nível de suscetibilidade, considerado como moderado.

Conforme estipulado em reunião com a Câmara Municipal de Cascais, Agência Portuguesa do Ambiente e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT) no dia 6 de abril de 2015 verificou-se a necessidade de acrescentar umas áreas derivado ao galgamento costeiro/agitação marítima verificada em 2014 (Hercules).



Na Figura 85 apresenta-se a Carta com a definição dos locais de galgamento costeiro.

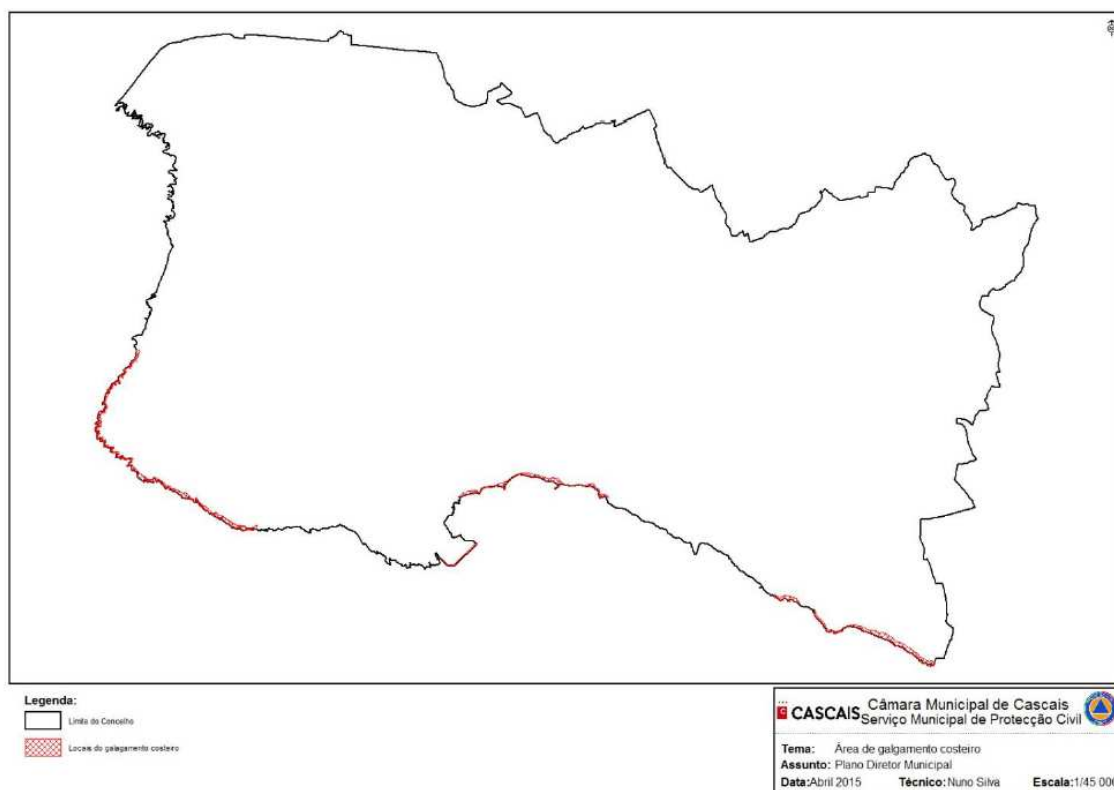


Figura 85: Carta com a definição dos locais de galgamento costeiro

7.3.7 Risco de incêndio urbano

A metodologia utilizada na elaboração da cartografia de risco de incêndio urbano para o centro histórico de Cascais foi o método de Gretener, bem como a consulta do Plano de Emergência Contra Incêndios do Centro Histórico Urbano de Cascais.

Na Figura 86 apresenta-se a Carta de Suscetibilidade de Incêndio Urbano para o Núcleo Urbano Histórico de Cascais.

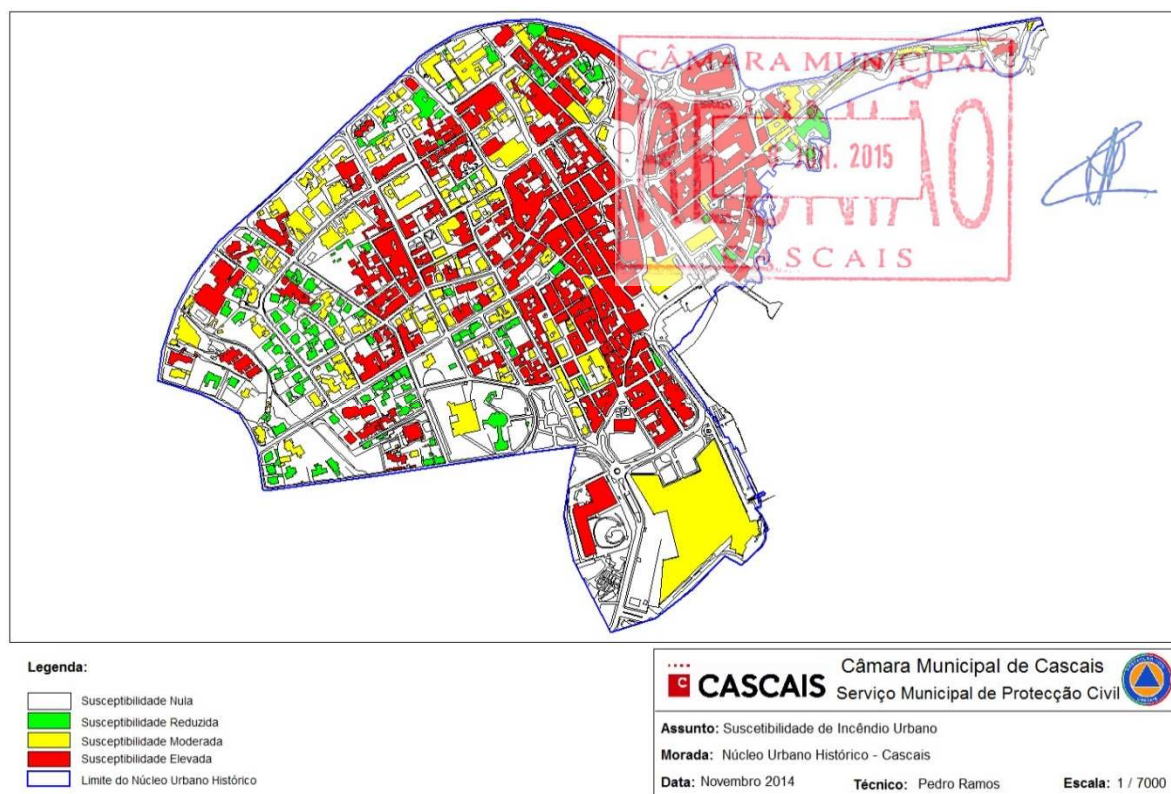


Figura 86: Carta de Suscetibilidade de Incêndio Urbano para o Núcleo Urbano Histórico de Cascais

7.3.8 Instabilidade de vertentes

A identificação das áreas de maior suscetibilidade à instabilidade de vertentes é função daqueles que são internacionalmente considerados os principais fatores condicionantes da instabilidade geomorfológica: o declive e a litologia.

Os níveis de suscetibilidade foram determinados em função dos limiares críticos adotados para a definição das áreas mais suscetíveis à ocorrência de movimentos de vertentes. A esses limiares críticos foram atribuídos os níveis de suscetibilidade baixa e adotaram-se novos limiares a partir dos quais a suscetibilidade passa a moderada ou a elevada correspondentes a 1,3 e 1,6 dos primeiros, respetivamente.

Do cruzamento entre declives e unidades litológicas identificadas no território do Concelho de Cascais (a partir da informação da carta geológica), obteve-se a carta de suscetibilidade apresentada.

Conforme estabelecido em reunião tida, entre a CMC e a CCDR-LVT no dia 23 de março de 2015, estipulou-se que a área definida pela metodologia descrita no presente documento, agrupou as tipologias da REN nomeadamente a tipologia de "instabilidade de vertentes", agrupando as mesmas na classe de suscetibilidade moderada.

Na Figura 87 apresenta-se a Carta de Suscetibilidade de Movimentos de Massa em Vertentes.

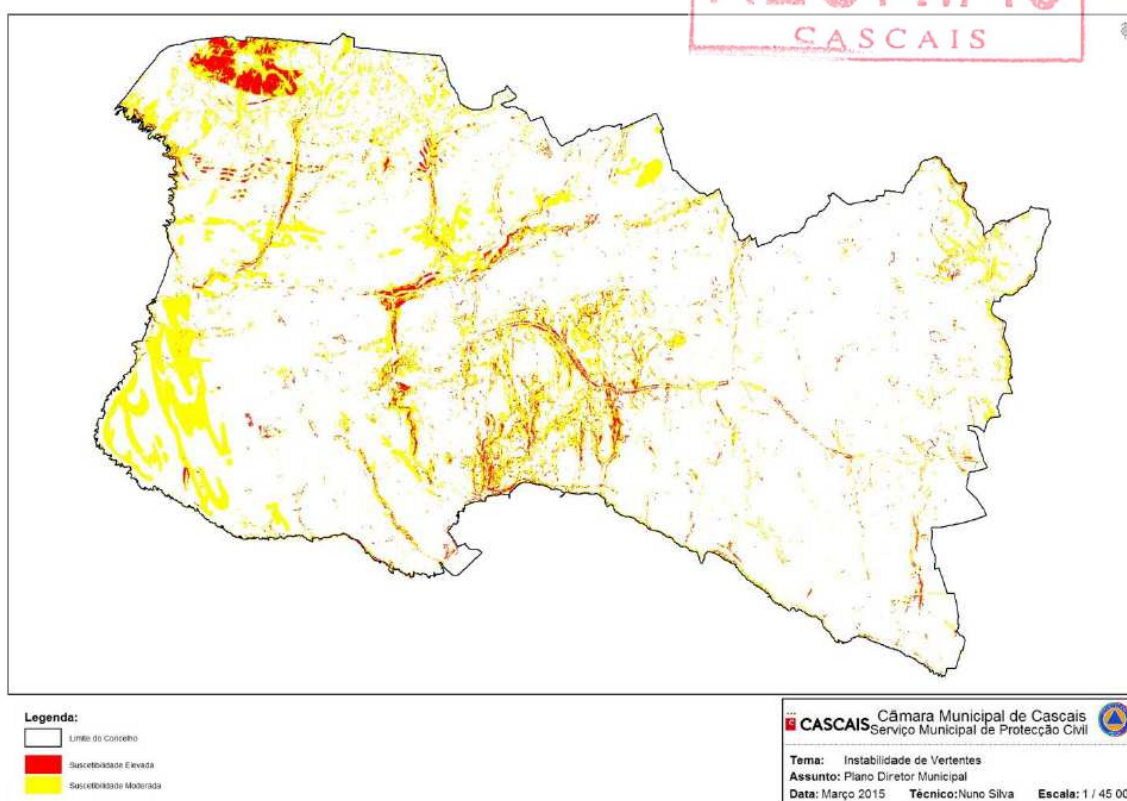


Figura 87: Carta de Suscetibilidade de Movimentos de Massa em Vertentes

Pela análise da cartografia resultante da metodologia aplicada, poderemos concluir que, existem locais de risco de movimentos de vertente, no município de Cascais. No entanto, maioritariamente são de suscetibilidade moderada, não se encontrando localizados, nas áreas de maior densidade populacional.

7.4 Ambiente sonoro

No âmbito da elaboração do presente Plano importou analisar o ambiente acústico nas áreas com interesse, de forma a avaliar a aptidão destas áreas às utilizações existentes,

permitindo definir medidas preventivas e de minimização da exposição das populações ao ruído, e adequar as propostas de desenvolvimento urbano às condicionantes de utilização do solo decorrentes do ruído.

De acordo com o Regulamento Geral do Ruído (RGR), anexo ao Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 18/2007, de 16 de março e alterado pelo Decreto-Lei n.º 278/2007, de 1 de agosto, as Câmaras Municipais elaboram mapas de ruído para apoiar a execução do plano.

O RGR estabelece a obrigatoriedade de zonamento de uso do solo com base na criação de dois tipos de zonas: mistas e sensíveis, as quais devem integrar os respetivos planos municipais de ordenamento do território. Os mapas de ruído não só fundamentam o planeamento, como, quando devidamente cruzados com a definição de zonamento exigível, contribuem para a identificação de necessidade de ações corretivas visando a melhoria do ambiente acústico.

De acordo com o RGR, os planos de ordenamento do território devem assegurar a qualidade do ambiente sonoro e promover a distribuição adequada dos usos do território, tendo em consideração as fontes de ruído, quer existentes, quer previstas – Capítulo II, Planeamento municipal, Art.º 6.º, planos municipais de ordenamento do território. Ainda de acordo com o mesmo artigo, é dever dos municípios acautelar a ocupação dos solos com usos sensíveis ao ruído, face à proximidade de infraestruturas de transporte existentes ou de proximidade.

Com a caracterização de ruído existente na área do concelho, designadamente o mapa do ruído, é possível traçar objetivos claros para a redução de ruído tal como deduzir os principais instrumentos estratégicos para a sua obtenção. Assim sendo, em matéria de ruído ambiente, o mapa de ruído e o zonamento acústico constituem elementos constantes da proposta de Revisão do PDM-Cascais. Materializam-se, no seu conteúdo documental, quer ao nível do Regulamento, quer ao nível da Planta de Ordenamento, através do cruzamento da planta de zonamento acústico com a planta de classificação do espaço, de modo a evitar futuros conflitos no que respeita à classificação e qualificação dos solos e unidades operativas de gestão, definidas pelo município.

Neste domínio, salienta-se ainda a introdução, ao nível dos estudos complementares que acompanham o PDM-Cascais, da proposta de Plano Municipal de Redução de Ruído, ainda que se trate de um plano autónomo, poderá fornecer indicações precisas ao nível de concretização de medidas de redução de ruído para as zonas com ocupação do território com ocupação sensível e para as quais se verifica ultrapassagem dos valores de ruído ambiente.

7.4.1 Enquadramento legal

O enquadramento legislativo, comunitário e nacional, tem vindo a dar uma importância crescente ao ruído estabelecendo obrigatoriedades, de diagnóstico e de adoção de medidas que promovam a sua redução, com vista a diminuir os seus efeitos que vão desde a perda

de capacidade auditiva a quadros complexos de "stress" e problemas fisiológicos e cardiovasculares graves.

Os trabalhos de atualização do mapa de ruído surgem na sequência de alterações legislativas relativas ao ambiente sonoro, nomeadamente, a aprovação da Diretiva de Ruído Ambiente (Decreto-Lei n.º 146/2006 de 31 de julho) e do novo Regulamento Geral do Ruído (decreto-lei n.º 9/2007 de 19 de janeiro, com as alterações introduzidas pela declaração de retificação n.º 18/2007 de 16 de março e pelo decreto-lei n.º 278/2007 de 1 de agosto) que modificaram os indicadores de ruído (*Lden* e *Ln*) e o períodos de referência (diurno, entardecer e noturno) a considerar na avaliação do ambiente sonoro.

Esta alteração surge da necessidade de cumprir o Regulamento Geral do Ruído, nomeadamente, em relação aos indicadores de ruído e aos períodos de referência, conforme o exposto no seu artigo 4º:

“Os municípios que dispõem de mapas de ruído à data de publicação do presente decreto-lei devem proceder à sua adaptação, para efeitos do disposto no artigo 7.º do Regulamento Geral do Ruído, até 31 de dezembro de 2007.”

7.4.2 Objetivos da política de ruído

O desenvolvimento de uma estratégia para o ruído no concelho, não pode ser desligado, de outros contributos, nomeadamente o da política de mobilidade. Os objetivos da política de ruído incluída nesta proposta pautam-se por:

- a) Promover a qualidade de vida dos habitantes do concelho diminuindo o incómodo e os problemas de saúde associados ao ruído;
- b) Construir, atualizar e utilizar os mapas de ruído como instrumentos de definição de prioridades na intervenção em redução de ruído;
- c) Reduzir o número de munícipes expostos a níveis de ruído acima do regulamentado;
- d) Delimitar zonas sensíveis promovendo estratégias de intervenção dirigidas à sua manutenção, assegurando a existência de áreas do concelho propícias a atividades de lazer;
- e) Definir e implementar o plano municipal de redução de ruído compreendendo mecanismos de monitorização para a avaliação do seu cumprimento;
- f) Articular com as entidades gestoras do tráfego rodoviário, ferroviário e aéreo as medidas propostas no âmbito do plano municipal de redução de ruído.

7.4.3 Elementos da proposta

De acordo com o Guia Orientador – Revisão do PDM, elaborado pela CCDR Centro em outubro de 2011, e a Nota Técnica – Articulação do Regulamento Geral do Ruído com os Planos Diretores Municipais, de dezembro de 2010, os elementos que devem instruir o

respetivo processo, ao nível do diagnóstico e da gestão do território, em função dos níveis de ruído avaliados, são os seguintes:

1. Carta de zonas sensíveis e mistas

A carta de classificação de zonas sensíveis e mistas deve constar no PDM como um desdobramento da carta de ordenamento.

As zonas a classificar como sensíveis ou mistas não se devem cingir aos perímetros urbanos, devendo também incluir aglomerados rurais e áreas de edificação dispersa.

O Regulamento do PDM define regras para:

- Equiparar recetores sensíveis isolados (que não são traduzíveis graficamente na carta de classificação de zonas) a mistos ou sensíveis;
- Zonas de conflito (zonas contida numa zona sensível, mista ou com recetor sensível, onde os valores limite de ruído são ultrapassados).

Em alternativa, nas situações em que se justifique, a Câmara Municipal pode optar por tratar esta matéria apenas a nível regulamentar (por exemplo, quando estas zonas coincidam com áreas homogéneas do território municipal ou categorias de espaço).

2. Mapa de Ruído

O Mapa de Ruído subdivide-se em:

- a) Mapa da situação existente: A apresentar na fase de caracterização e diagnóstico da revisão do PDM;
- b) Mapa da situação prevista: Com exceção de situações devidamente justificadas, em que o Plano não preveja alterações significativas em termos de produção de ruído; o mapa deve ser apresentado na fase de proposta de Plano, e incluir a simulação das novas fontes de ruído previstas, para as quais se disponham dos respetivos dados de entrada necessários à modelação, e/ou identificando também, caso aplicável, a supressão de fontes sonoras;
- c) Mapa de Conflitos: Na carta das zonas sensíveis e mistas são identificadas, quando existam, as zonas de conflito para os indicadores L_{den} e L_n a sujeitar à apresentação dos planos de redução de ruído. As operações urbanísticas constantes do n.º 6 do artigo 12.º do RGR, a executar nessas zonas, ficarão condicionadas à execução prévia das medidas de redução de ruído que restabeleçam a conformidade com os valores limite de ruído fixados no RGR;
- d) Memória Descritiva: A memória descritiva deve mencionar as condições em que o mapa de ruído foi elaborado e os pressupostos considerados, incluindo os dados de entrada.
- e) Resumo Não Técnico.

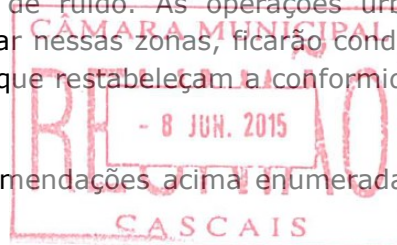
A memória descritiva é acompanhada por um resumo não técnico, em volume destacado, para divulgação pública.

3. Plano Municipal de Redução de Ruído

O “Plano Municipal de Redução de Ruído” é, na aceção estrita do artigo 8.º do RGR, um elemento externo ao PDM. No PDM, devem ser claramente identificadas as zonas de conflito a sujeitar à apresentação dos planos de redução de ruído. As operações urbanísticas constantes do n.º 6 do artigo 12.º do RGR, a executar nessas zonas, ficarão condicionadas à execução prévia das medidas de redução de ruído que restabeleçam a conformidade com os valores limite de ruído fixados no RGR.

No domínio do ruído ambiente, e atendendo às recomendações acima enumeradas, foram elaborados os seguintes documentos:

- Mapa de Ruído (compreende Memória Descritiva e Resumo Não Técnico);
- Estudo do zonamento acústico (compreende a delimitação de zonas sensíveis e mistas, e que foi posteriormente transposta para a planta de ordenamento);
- Proposta de Plano Municipal de Redução de Ruído (compreende a delimitação das zonas de conflito sobre as quais foram propostas medidas de minimização e monitorização).



7.4.4 Caracterização do ruído ambiente

A caracterização acústica do espaço urbano revela-se uma ferramenta de análise e diagnóstico fundamental para a definição de requisitos e prossecução dos objetivos, delineados a prazo, no âmbito das ações de planeamento concelhio que, por exigência legal, deverão assegurar a qualidade do ambiente sonoro, promovendo a distribuição adequada dos usos do território tendo em consideração as fontes de ruído existentes e previstas.

Para caracterizar o ambiente sonoro a lei prevê a recolha de dados acústicos, através de medições de ruído ambiente e métodos mais complexos de simulação para a elaboração de mapas de ruído. Assim, a cartografia do ruído, caracterizadora deste componente ambiental, é a ferramenta estratégica na avaliação e na gestão do ruído. O mapa de ruído foi desenvolvido tendo como base de trabalho o software IMMI, utilizando os algoritmos de cálculo recomendados pelas normas técnicas nacionais e europeias.

O Mapa de Ruído é uma representação gráfica do ruído ambiente exterior, expresso pelos indicadores L_{den} e L_n , traçando as isófonas e as áreas por elas delimitadas às quais corresponde uma determinada classe de valores expressos em dB(A) e revela as influências de diferentes fontes de ruído e a exposição das populações ao ruído ambiente nas diferentes zonas do concelho.

O Mapa de Ruído para o concelho foi elaborado pela empresa Certiprojecto em 2006, tendo sido submetido a adaptação em face da publicação do Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro, compreendendo diversas cartas de ruído para os dois períodos de referência, período diurno-entardecer-noturno e período noturno, relativos ao ruído global e ao ruído resultante de fontes diferenciadas (tráfego, aeródromo, ferrovia, indústrias e autódromo).

O Mapa de Ruído que está na base da presente proposta de Revisão do PDM-Cascais foi atualizado em junho de 2010, no âmbito dos trabalhos de elaboração do Plano Municipal de Redução de Ruído.

Este mapa permite inferir um outro, representativo do cruzamento deste com os níveis sonoros estabelecidos pelo RGR para zonas mistas obtendo-se os mapas de conflito que ilustram as zonas que apresentam valores de ruído ambiente acima dos estabelecidos por lei para cada um dos indicadores de ruído.

No Concelho de Cascais, as principais fontes sonoras identificadas foram as vias de tráfego rodoviário e ferroviário, o Aeródromo Municipal de Cascais, o *Autódromo do Estoril* e diferentes Indústrias.

No Quadro 7/28 apresentam-se as unidades industriais consideradas na elaboração dos mapas de ruído, em que os níveis sonoros por elas gerados têm significado relevante. O trabalho de identificação das indústrias do concelho teve com base de trabalho observações "in situ" e medições acústicas.

Empresa	Atividade
Betão-Liz	Soluções pré-fabricadas de betão
Cogumelo	Panificadora
Dureza	Construções metálicas
Jodofer	Empreiteiro e fornecedor de materiais de construção
Lafarge	Central de betões
Sanestradas	Empreiteiro de obras públicas e particulares
Socorte	Carpintaria mecânica
Soplacas	Soluções pré-fabricadas de betão
Tratolixo	Infraestrutura de tratamento de resíduos sólidos

Tabela 46: Unidades industriais consideradas na elaboração dos mapas de ruído

Nos pontos seguintes é efetuada uma breve caracterização do ambiente sonoro concelhio. Para uma análise de detalhe é necessária a consulta do estudo do Mapa de Ruído que acompanha o PDM-Cascais.

7.4.4.1 Situação de referência

A análise do Mapa de Ruído Global do Concelho de Cascais (versão junho 2010), estudo que acompanha o presente Plano, permite identificar as vias de tráfego rodoviário, como o tipo

de fonte com influência predominante no ambiente sonoro concelhio, com particular relevância para as seguintes vias: A16/IC30, A5 – Auto Estrada do Estoril, EN6 (Av. Marginal), EN6-7 (acesso à A5) em Carcavelos, Av. de Sintra e Av. 25 de Abril em Cascais, EN6-8 (Av. dos Bombeiros Voluntários e Av. da República) no Estoril, EN249-4 (Estrada da Abóboda), EN247-5 (Av. Amália Rodrigues) em Tires, e a Via Longitudinal Norte (3.^a Circular) em Cascais. No que respeita à Via-férrea da Linha Lisboa - Cascais, em resultado do traçado localizado, a sua influência revela-se como bastante mais circunscrita. O mesmo se passa com a atividade das unidades industriais incluídas nos mapas de ruído que, a acrescer à circunscrição da sua atividade, possuem horário de funcionamento exclusivamente durante o período diurno (com exceção da Panificadora Cogumelo e da ETAR da Guia/Sanest, ambas com funcionamento nos 3 períodos de referência regulamentares, período diurno, período de entardecer e período noturno).

No Concelho de Cascais existem ainda duas outras infraestruturas cuja atividade possui carácter ruidoso e potencialmente incomodativo: o *Autódromo do Estoril* e o Aeródromo Municipal de Cascais ambas com influência concentrada no quadrante Nordeste do concelho.

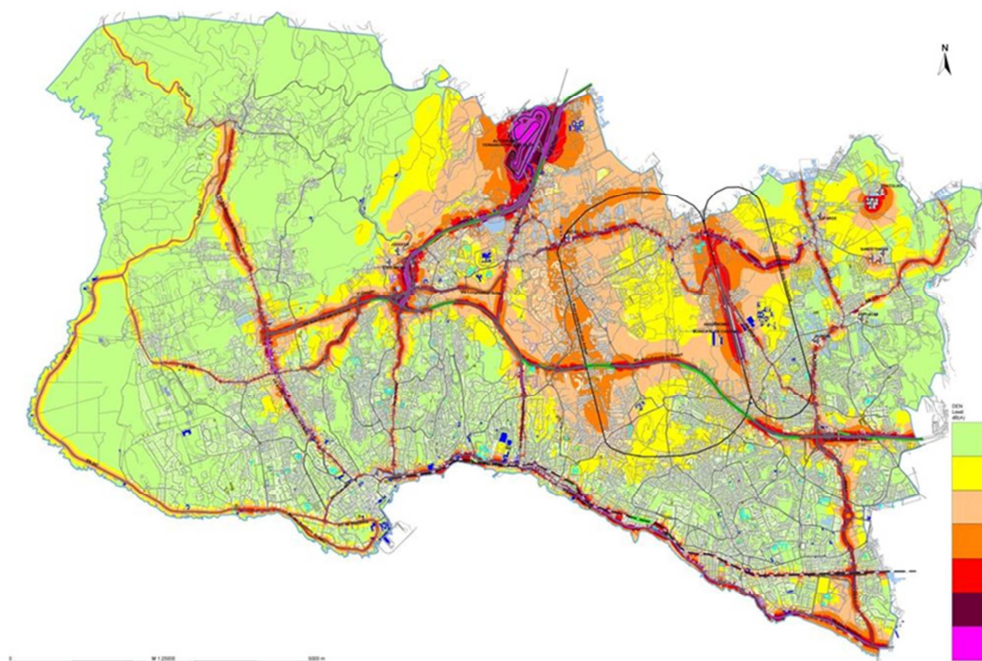


Figura 88: Mapa de Ruído Global – Período Diurno-Entardecer-Noturno

Níveis sonoros resultantes do somatório da contribuição de todas as fontes de ruído, para as 24 horas do dia, representado pelo indicador *Lden*

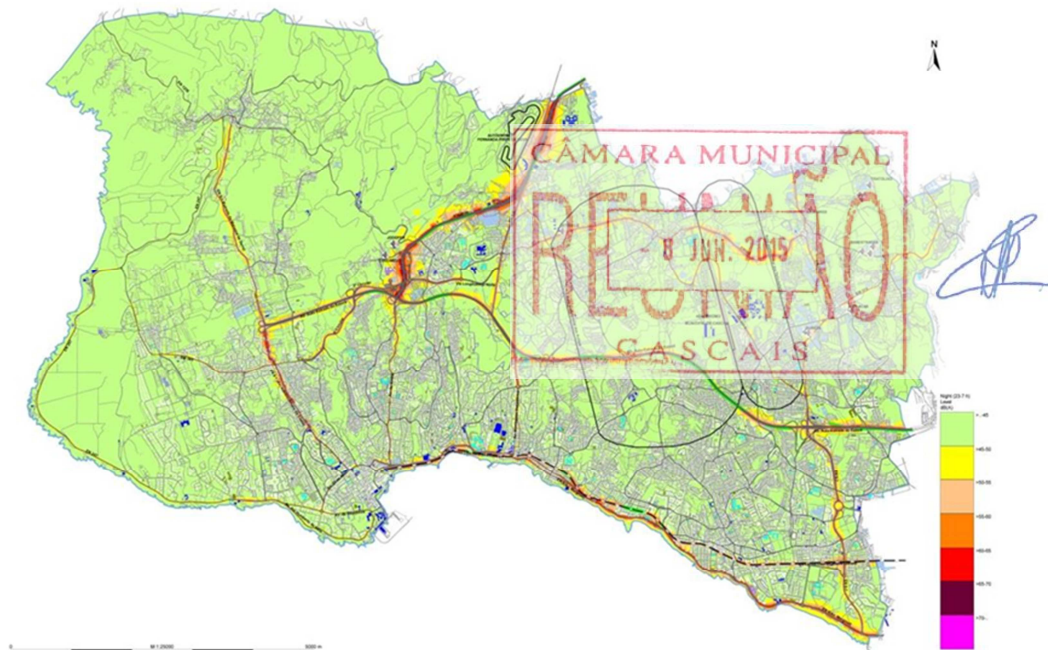


Figura 89: Mapa de Ruído Global – Período Noturno

Níveis sonoros resultantes do somatório da contribuição de todas as fontes de ruído, para o período entre as 23H00 e as 07H00, representado pelo indicador L_n .

7.4.4.2 Zonas de conflito

Apresenta-se nas Figura 90 e Figura 91 o cruzamento dos Mapas de Ruído Global (L_{den} e L_n) com o mapa de zonamento acústico, ilustrando-se as zonas que apresentam valores de ruído ambiente acima dos estabelecidos por lei, para cada um dos indicadores – Zonas de Conflito.

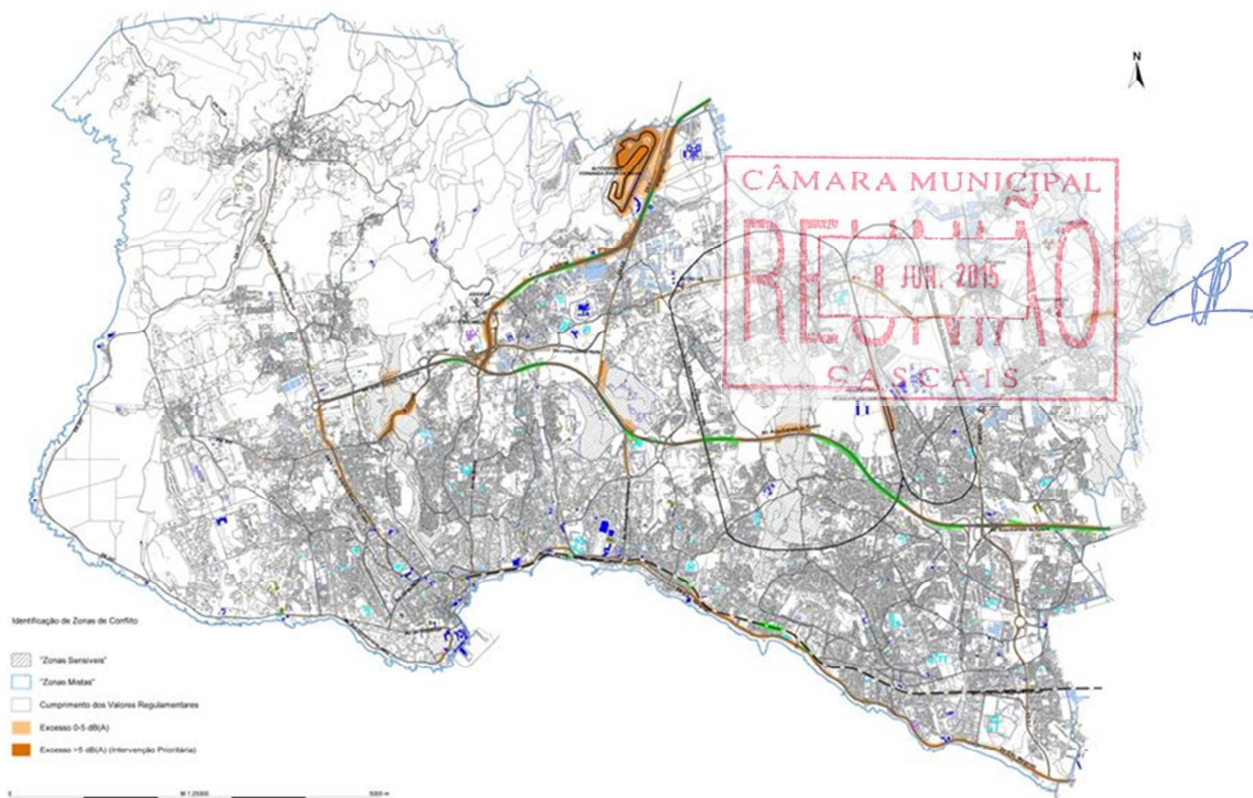


Figura 90: Mapa conflito - Áreas expostas a ruído ambiente exterior inferior a 55 dB(A) para o indicador L_{den}

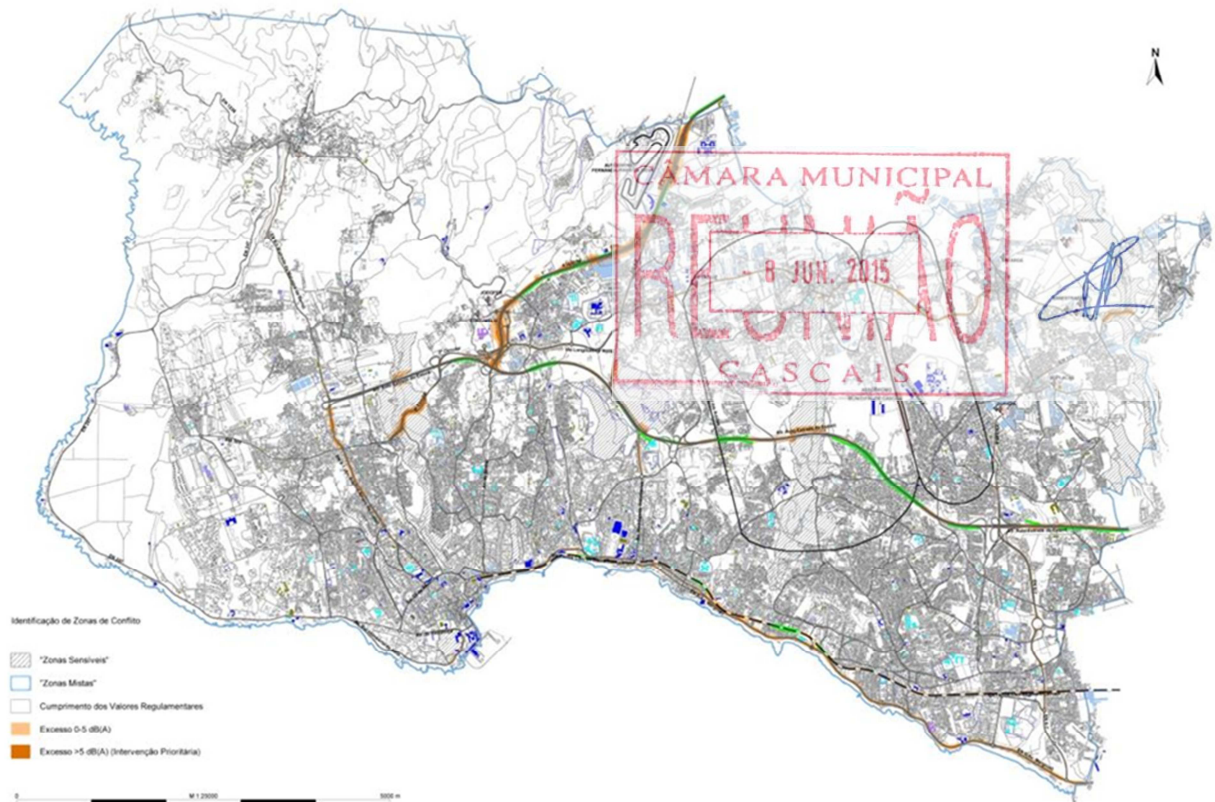


Figura 91: Mapa de conflito - Áreas expostas a ruído ambiente exterior inferior a 45 dB(A), para o indicador L_n

7.4.4.3 População e áreas expostas

Sendo objetivo essencial deste diagnóstico determinar a exposição da população apresenta-se uma síntese da informação relativa à exposição da população às diferentes classes de ruído com discriminação do tipo de fonte perturbadora e correspondente entidade responsável. Saliente-se que a área total do concelho é de 97,1 km².

NÍVEIS Lden e L _n , EM dB(A)	TRÁFEGO RODOVIÁRIO				TRÁFEGO FERROVIÁRIO	INDÚSTRI	AUTÓDROMO	AERÓDROMO
	BRISA, SA	EP, SA	ASCENDI, S.A	C.M.C				
55 < Lden ≤ 60	1040	227	552	878	9	3	756	2661
60 < Lden ≤ 65	215	67	83	685	9	0	116	23
65 < Lden ≤ 70	9	178	2	698	0	0	58	37
70 < Lden ≤ 75	0	80	0	166	0	0	5	0
Lden ≥ 75	0	0	0	1	0	0	0	0
Lden ≥ 65	9	258	2	865	0	0	63	37
Lden ≥ 55	1264	552	637	2428	18	3	935	2721
45 < L _n ≤ 50	797	198	615	905	8	4	0	0
50 < L _n ≤ 55	139	81	156	602	10	0	0	0
55 < L _n ≤ 60	9	188	11	573	0	0	0	0
60 < L _n ≤ 65	0	46	2	96	0	0	0	0
65 < L _n ≤ 70	0	0	0	0	0	0	0	0
L _n ≥ 70	0	0	0	0	0	0	0	0
L_n ≥ 55	9	234	13	669	0	0	0	0
L_n ≥ 45	945	513	784	2176	18	4	0	0

Tabela 47: Quantificação da população (n.º de pessoas/resultados preliminares do Censos 2011) exposta ao ruído ambiente, por fonte sonora segundo classes de exposição e por entidade gestora

7.4.4.4 Mapa de ruído previsional elaborado em 2007

O mapa de ruído previsional que acompanha o PDM-Cascais foi elaborado em 2007.

No que confere à criação de novos eixos viários no Concelho de Cascais, nomeadamente o surgimento de vias que pretendem descongestionar algumas das vias existentes, ou mesmo criar acessibilidades onde atualmente não existem, considera-se que as condições acústicas futuras resultarão, por um lado dos volumes de tráfego gerados pelas futuras vias e por outro do aumento provável dos volumes de tráfego observados atualmente na rede viária existente.

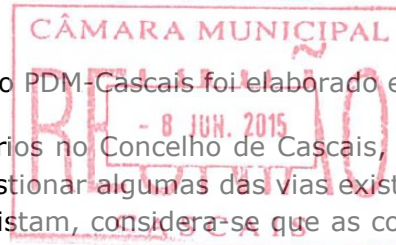
Caso este aumento seja da ordem de 30 a 50% nos próximos 10 anos (taxa média de crescimento normalmente considerada no território nacional para itinerários principais e complementares), podem prever-se, nas vizinhanças das vias de tráfego, incrementos dos níveis sonoros atuais da ordem de +2 dB(A) nos próximos 10 anos, com uma margem de incerteza de ± 1 dB(A) face à relação logarítmica entre os níveis sonoros e os volumes de tráfego associados, já referida anteriormente.

As condições previsíveis resultantes da entrada em serviço das novas vias já em projeto (Via Longitudinal Sul, Via Longitudinal Norte, Via Oriental de Cascais e Circular Nascente a S. Pedro Estoril) foram assinaladas no modelo de cálculo preparado, na versão relativa ao ano horizonte.

O cálculo correspondente às condições futuras, para o ano horizonte é apresentado nos mapas de ruído aplicáveis (Figura 92 Figura 93), integrando as novas vias em análise, parametrizadas com volumes de tráfego previsíveis, sendo as vias atuais parametrizadas para acréscimos dos volumes de tráfego de 30% relativamente à situação atual.

Relativamente à via ferroviária, dado o regime normal de operação, não se prevê que alterações pontuais nos horários de circulação afetem significativamente as condições acústicas registadas na área de influência respetiva.

No que respeita ao Aeródromo Municipal de Cascais (Tires), considerou-se um acréscimo do número de movimentos na ordem de 2,5% a 3%, que poderá ocorrer em consequência de uma modificação do mix de aeronaves em operação, pelo que as alterações do ambiente sonoro com origem na infraestrutura dependerão fundamentalmente dos regimes de operação estabelecidos.



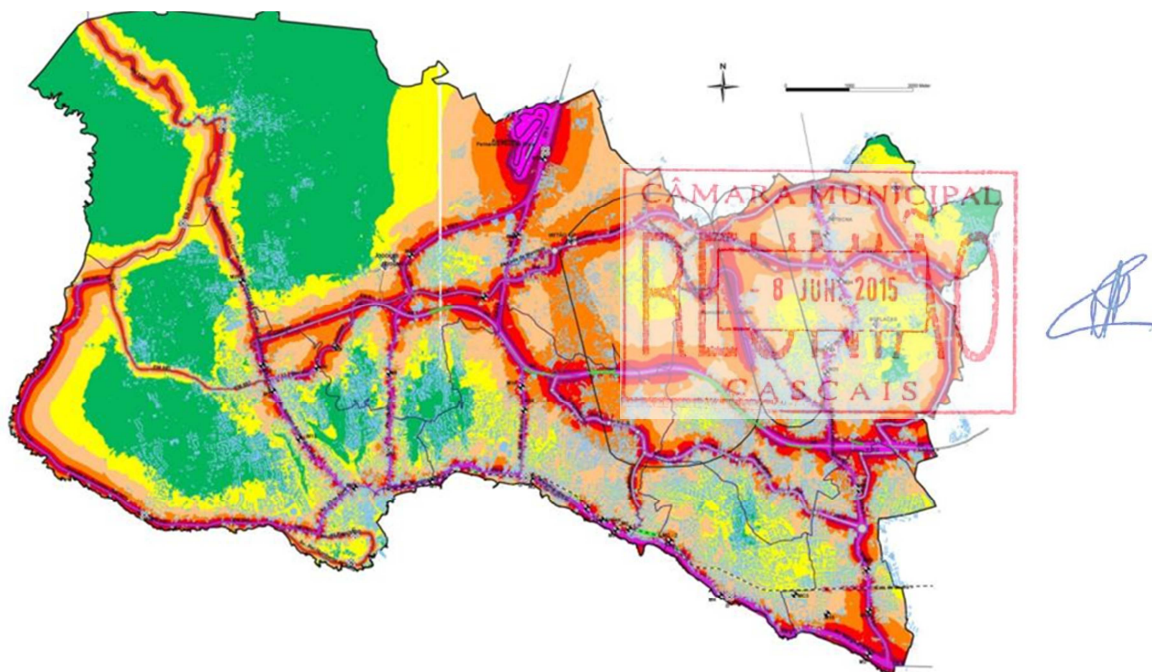


Figura 92: Mapa de Ruído Global – Período Diurno-Entardecer-Noturno

Simulação da propagação sonora, para as 24 horas do dia, representado pelo indicador *Lden*.

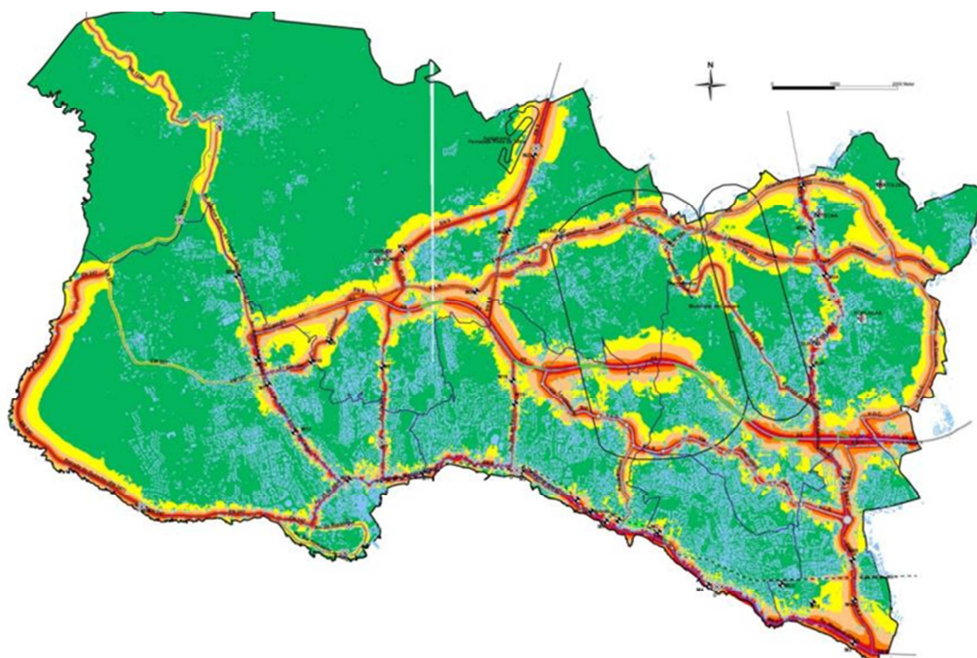


Figura 93: Mapa de Ruído Global – Período Noturno Simulação da propagação sonora, para o período entre as 23H00 e as 07H00, representado pelo indicador *Ln*

Os trabalhos entretanto desenvolvidos no âmbito da rede viária proposta no PDM-Cascais, conduziram a pequenos ajustes de pormenor, em particular nas características da rede viária de nível 2 (destacando-se a Via Longitudinal Sul e a Via Longitudinal Norte), essencialmente ao nível das modalidades de exploração (por exemplo, pela introdução de corredores dedicados intermitentes), que visam fomentar o uso do transporte público/coletivo e desincentivar o recurso ao transporte privado. Nesse sentido, consideramos que o ambiente sonoro na envolvente próxima das referidas vias de tráfego não sofrerá alterações significativas.

Neste contexto, importa ainda referir que os Mapas de Ruído representam, de acordo com o RGR, médias anualizadas dos indicadores L_{den} e L_n , e portanto variações normais dos volumes de tráfego rodoviário não deverão determinar alterações significativas dos níveis sonoros médios resultantes. Note-se que estes níveis seguem uma relação logarítmica em função das condições do tráfego, sendo necessário que ocorram alterações muito expressivas dessas condições para que os níveis sonoros correspondentes sofram variações sensíveis ao ouvido humano (teoricamente, para que ocorra um acréscimo de +3 dB(A) nos níveis sonoros apercebidos, é necessária uma duplicação dos volumes de tráfego em circulação, ou das velocidades correspondentes).

Na presente situação, e uma vez que as alterações verificadas na rede viária proposta, tomam por base pequenos intervalos de tempo apenas durante o período diurno, torna-se lícito concluir não serem estes suficientes para alteração dos níveis sonoros médios de interesse.

Por outro lado a introdução de “corredores dedicados” conduzindo ao aumento e concentração do número de veículos pesados em circulação, induzirá igualmente um decréscimo do número de veículos ligeiros. Acresce que nestas circunstâncias as suas velocidades de circulação diminuam, conferindo à presente avaliação um carácter fortemente cauteloso, uma vez que, de forma geral, a referida diminuição de velocidades está associada à diminuição dos níveis de emissão sonora.

Como nota conclusiva, pode considerar-se que apesar da modelação do mapa previsional elaborado em 2007 não contemplar as pequenas alterações na rede viária concelhia, os elementos de avaliação acústica considerados, demonstram-se com grau de confiança adequado ao desenvolvimento do planeamento territorial concelhio em curso.

7.4.5 Zonamento acústico

O RGR estabelece dois tipos de zonas:

- Zonas sensíveis – as áreas vocacionadas para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares ou espaços de lazer, existentes ou previstas pequenas unidades de comércio e de serviços destinadas a servir a população local, tais como cafés e outros estabelecimentos de restauração, papelarias e outros estabelecimentos de comércio tradicional, sem funcionamento no período

noturno. Estas, de acordo com a alínea b) do n.º 1 do art.º 11.º do RGR, não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 55 dB(A), expresso pelo indicador *Lden* e superior 45 dB(A), expresso pelo indicador *Ln*.

- Zonas mistas – as áreas cuja ocupação seja afeta a outros usos, existentes ou previstos, para além dos referidos na definição de zona sensível. Estas, de acordo com a alínea a) do n.º 1 do art.º 11.º do RGR, não devem ficar expostas a ruído ambiente exterior superior a 65 dB(A).

Como orientação programática e de planeamento, o Departamento de Planeamento e Participações estabeleceu que seria de encorajar para o território do concelho a multifuncionalidade dos espaços por oposição clara e voluntária aos mono usos. Como tal, a vocação generalizada do concelho é a da convivência de usos de habitação, escolas, lazer, por exemplo, com outros como comércio e serviços.

Esta opção prende-se com a situação de multifuncionalidade do concelho e dos níveis de ruído existentes. Por exemplo, muitos dos equipamentos sensíveis (hospitais e escolas) são eles próprios uma fonte direta e indireta de ruído que torna muito difícil o cumprimento dos valores estabelecidos para as zonas sensíveis. Por outro lado, a multifuncionalidade do concelho possui características que não se pretende contrariar com a classificação acústica proposta.

Nesse sentido, os critérios de classificação resultaram da consideração de diferentes fatores, respeitando o espírito das definições constantes do RGR:

- Ocupação existente e seu encaixe nas definições do Regulamento;
- Extensão da área;
- Vocação dos locais e seus usos;
- Perspetivas de evolução dinâmica.

Assim, foram tidos em conta os usos do solo existentes e a respetiva sensibilidade ao ruído.

Considerou-se que a definição de “zonas” implica uma extensão territorial que tem de ser suficientemente vasta, não podendo limitar-se à dimensão de quarteirão, de rua ou mesmo de “bairro”. No entanto, verificam-se exceções, para casos pontuais, nomeadamente, em áreas do território, que apesar de inseridas em áreas extensas com vocação de zona mista, em virtude do seu carácter morfológico, funcional e acústico se pretendem classificar como zonas sensíveis.

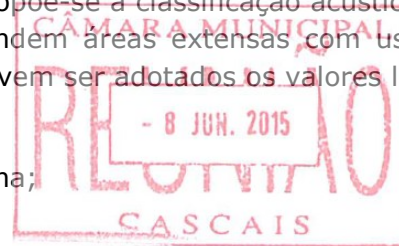
Considerou-se, ainda, como fundamental, a “vocação” dos usos (conforme explicitamente expresso no texto do RGR), tendo em conta as opções de planeamento.

Consideraram-se, ainda, as características de dinâmica de evolução das zonas, dentro das perspetivas da CMC. Por exemplo, uma área escolar ou de parque natural terá uma muito menor capacidade de mutação ou evolução do que uma área residencial, a qual poderá passar a incluir, num período de alguns anos, usos distintos, nomeadamente de comércio e/ou serviços.

Finalmente, foram tidas em conta, embora de forma pragmática mas como condicionante a ter em vista, as características (morfológicas, funcionais e, essencialmente, acústicas) da área envolvente de cada zona.

Do ponto de vista do zonamento acústico, propõe-se a classificação acústica que se explicita seguidamente. As zonas sensíveis compreendem áreas extensas com usos de habitação, escolas, hospitais ou zonas de lazer, onde devem ser adotados os valores limite de 55 dB(A) de dia e 45 dB(A) de noite:

- Parque Marechal Carmona;
- Ribeira dos Moinhos;
- Ribeira das Vinhas;
- Casa Verdades de Faria;
- Golfe do Estoril e Vale de Santa Rita;
- Vale de Caparide;
- Jardins da Parede;
- Quinta da Alagoa;
- Quinta de São Domingos de Rana;
- Ribeira da Laje e Ribeira de Freiria.



A descrição das zonas sensíveis foi efetuada no Estudo de Zonamento Acústico que acompanha o presente Plano.

As outras zonas do território não apresentam as mesmas características, pelo que se pensa não se justificar a classificação de "sensíveis", adotando-se a classificação de zona mista.

Na verdade, o concelho exhibe outras áreas com usos do solo com considerável sensibilidade ao ruído, de tipo residencial, de tipo escolar ou de tipo hospitalar. Trata-se, no entanto, de usos localizados e quase sempre imersos em zonas com usos manifestamente distintos ou mistos, o que não confere, de per si, à zona em que se encontram uma vocação de usos e a sensibilidade necessária para deverem ser individualizados no espaço global do concelho.

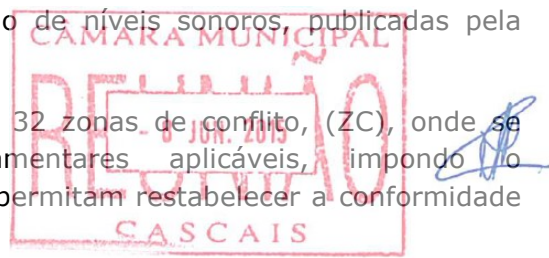
7.4.6 Plano municipal de redução de ruído

O objetivo essencial de um Plano Municipal de Redução de Ruído (PMRR) consiste em estabelecer e implementar uma estratégia integrada de redução de ruído ambiente, seguindo um procedimento que inclui a coordenação interna de diversos Departamentos Municipais, a cooperação externa, ações de relações públicas e a participação pública das partes interessadas.

De acordo com os Art.º 8.º e 9.º do RGR, devem as Câmaras Municipais elaborar Planos Municipais de Redução de Ruído, abrangendo o território concelhio onde se identifique exposição a níveis sonoros do ruído ambiente, superiores aos limites regulamentares aplicáveis.

Assim, o Plano Municipal de Redução de Ruído, relativo ao Concelho de Cascais, é elaborado de acordo com o RGR e segue as orientações expressas no Manual Técnico para Elaboração de Planos Municipais de Redução de Ruído, preparado pelo Laboratório de Acústica da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP), e ainda as Recomendações para Seleção e Métodos de Cálculo a utilizar na previsão de níveis sonoros, publicadas pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

A avaliação e análise efetuada permitem identificar 32 zonas de conflito, (ZC), onde se verifica a ultrapassagem dos limites regulamentares aplicáveis, impondo o dimensionamento e implementação de medidas que permitam restabelecer a conformidade legal.



Destas situações, 13 são de Responsabilidade Municipal, sendo 7 de carácter prioritário (níveis de sobre-exposição superiores a 5 dB(A)) e traduzem-se maioritariamente na repavimentação de vias de circulação rodoviária, dado o carácter urbano na sua envolvente próxima.

Em termos comparativos, a tutela das cinco entidades responsáveis por infraestruturas rodoviárias, na área do concelho exposta a níveis sonoros superiores aos limites regulamentares, aplica-se a zonas mistas e sensíveis e está ilustrado no Gráfico 7/1.

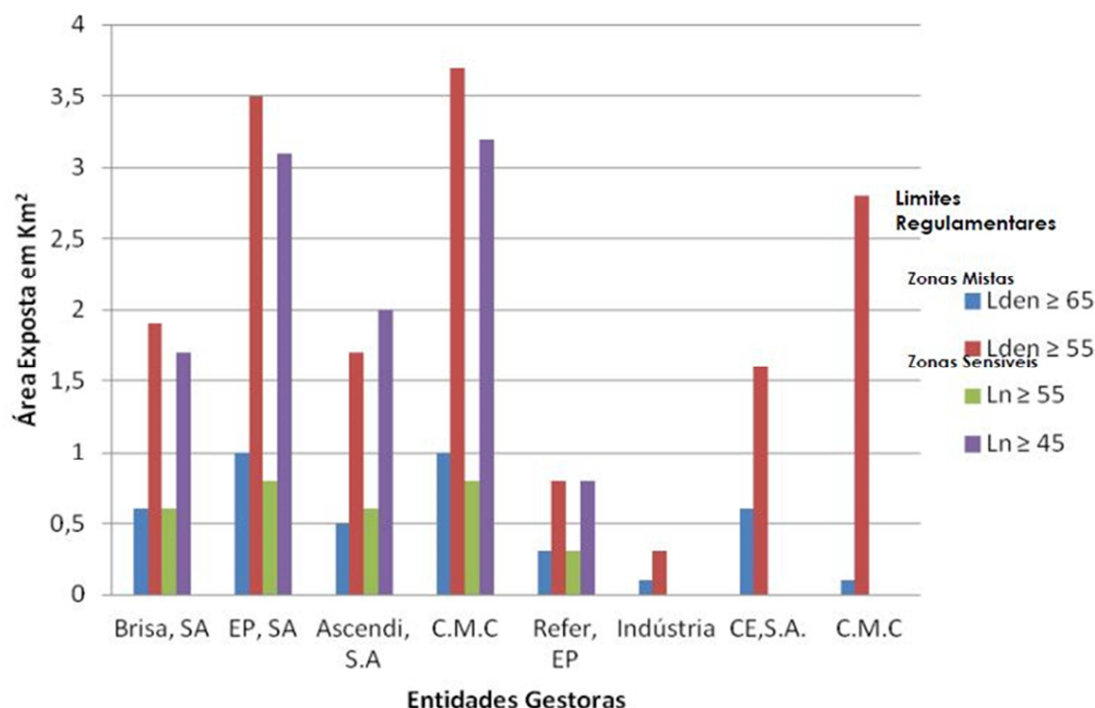
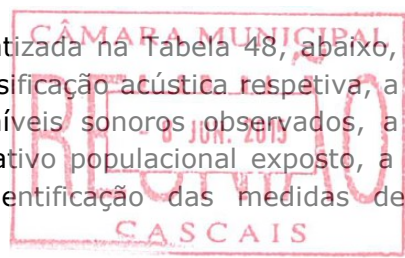


Figura 94: Quantificação da área exposta (km²) a valores Lden e Ln superiores aos limites regulamentares, por entidade gestora

A análise efetuada nas zonas de conflito identificadas no território concelhio, centra-se nas áreas com ocupação de tipo sensível ao ruído, (habitacional, escolar, etc.), e tem por base o

cruzamento da informação extraída dos mapas de conflito, nomeadamente a identificação das áreas de intervenção prioritária, (onde sejam excedidos em mais de 5 dB(A) os limites regulamentares), com o resultado de cálculo relativo a pontos de avaliação ou controlo, distribuídos de forma homogénea na área de interesse.

Assim, para cada zona de conflito é sistematizada na Tabela 48, abaixo, a informação de interesse primordial, designadamente, a classificação acústica respetiva, a identificação das fontes de ruído que contribuem para os níveis sonoros observados, a identificação da correspondente Entidade Gestora, o quantitativo populacional exposto, a identificação das medidas de minimização existentes, a identificação das medidas de minimização a implementar e a prioridade de intervenção.



Designação (1)	Classificação	Fonte Sonora	Entidade Responsável	População Sobre-exposta (2)	Medidas de Minimização Existentes	Medidas de Minimização a Implementar	Categoria de sobre-exposição	Prioridade de intervenção
ZC1	Zona Mista - Guia -	EN 247	EP, S.A.	0	Substituição da Camada de Desgaste	Redução de Velocidade	Reduzida	X
ZC2	Zona Sensível - Cascais -	Av. Rei Humberto de Itália	CMC	29	-	Repavimentação com pavimento pouco ruidoso	Reduzida a moderada	Ö
ZC3	Zona Mista - Cascais -	EN 9-1 (Av. Eng. Adelino Amaro da Costa)	CMC	343	-	Redução de velocidade de circulação (≤ 50 km/h) e Repavimentação	Troço até ao cruzamento com a R. Birre/R. Santana - Reduzida a moderada	X
							Após cruzamento - Moderada a Moderadamente Elevada	Ö
ZC4	Zona Mista - Malveira da Serra -	EN 9-1 (Estrada da Malveira da Serra)	CMC	58	-	Redução de velocidade de circulação (≤ 50 km/h)	Reduzida	X
ZC5	Zona Mista e Zona Sensível - Cobre -	3ª Circular	CMC	211	-	Redução de velocidade de circulação (≤ 50 km/h)	Moderada a moderadamente elevada	Ö
ZC6	Zona Mista e Zona Sensível - Alvide Cabreiro -	A5	BRISA, SA	0	-	-	Reduzida a moderada	X
ZC7	Zona Mista - Alcabideche (hospital) -	Acessos Hospital	CMC	0	-	-	Reduzida	X
		3ª Circular			-			

Designação (1)	Classificação	Fonte Sonora	Entidade Responsável	População Sobre-exposta (2) (unidade)	Medidas de Minimização Existentes	Medidas de Minimização a Implementar	Categoria de sobre-exposição	Prioridade de intervenção
		A16	ASCENDI, S.A		Barreiras Acústicas			
		A5	BRISA, S.A		-			
ZC8	Zona Mista - Alcabideche -	A16	ASCENDI, S.A	57	Barreiras Acústicas	Monitorização ⁽³⁾	Troços sem barreiras: moderada a moderadamente elevada	Ö
		EN 9	EP, S.A		-		Troços com barreira: reduzida a moderada	
		EN 6-8			-		Reduzida	
		Acessos ao Hospital	CMC		-			
ZC9	Zona Mista	Autódromo	CE – Circuito Estoril S.A.	63	-	Barreiras Acústicas	Moderadamente elevada a elevada	Ö
ZC10	Zona Mista - Alcoitão -	Via Longitudinal Norte	CMC	4	-	-	Reduzida	X
ZC11	Zona Mista/Zona sensível - Alcabideche / Alcoitão -	EN 6.8	EP, S.A	50	-	Redução de velocidade de circulação (≤ 50 km/h) e Repavimentação	Zona Mista: Reduzida	X
							Zona Sensível: reduzida a elevada	Ö
ZC12	Zona Mista/Zona sensível - Estoril -	Auto-Estrada A5	BRISA, S.A.	0	Barreiras Acústicas	-	Zona Mista: Reduzida	X
							Zona Sensível: Reduzida a moderada	Ö
ZC13	Zona Mista - Estoril -	Av. Bombeiros Voluntários	CMC	126	-	-	Troço até ao cruzamento com a Av. Condes de Barcelona: Reduzida a moderada	Ö
ZC14	Zona Mista, com subárea Sensível - Cascais -	EN 6	EP, S.A	75	-	Repavimentação	Reduzida a moderada	Ö
		Via-férrea Lisboa Cascais	CP, S.A /REFER, S.A		Barreiras Acústica	Barreira Acústicas		
ZC15	Zona Sensível e Mista	Autoestrada A5	BRISA, S.A.	9	Barreiras Acústicas	-	Zona Mista: Reduzida	X

Designação (1)	Classificação	Fonte Sonora	Entidade Responsável	População Sobre-exposta (2) (unidade)	Medidas de Minimização Existentes	Medidas de Minimização a Implementar	Categoria de sobre-exposição	Prioridade de intervenção
	- S. Domingos de Rana						Zona sensível: Reduzida a moderada	
ZC16	Zona Mista Carcavelos	Autoestrada A5	BRISA, S.A.	0	Barreiras Acústicas		Reduzida a moderada	X
ZC17	Zona Mista - Alcoitão-	EM 589	CMC	346	-	Repavimentação	Reduzida a moderada	Ö
ZC18	Zona Mista, com subárea Sensível - Manique -	EM 589	CMC	233	-	Repavimentação	Reduzida a moderada	Ö
ZC19	Zona Mista - Tires -	Aeródromo Municipal	CMC	37	-	-	Reduzida; Troço junto à pinta de aquecimento: Moderada a moderadamente elevada	Ö
ZC20	Zona Mista - Abóboda / Trajouce -	EN 249-4	EP,S.A	121	-	Repavimentação	Reduzida	X
ZC21	Zona Mista - Abóboda -	EM 579	CMC	112	-	Redução de velocidade de circulação (≤ 40 km/h) e Repavimentação	Reduzida a moderada	Ö
ZC22	Zona Mista e Sensível - Abóboda -	EM 579	CMC	15	-	Redução de velocidade de circulação (≤ 50 km/h) e Repavimentação	Zona Mista: Reduzida a moderadamente elevada	X Ö
ZC23	Zona Mista - Trajouce -	Tratolixo	Tratolixo	0	-	-	Moderada a Moderadamente Elevada	Ö
ZC24	Zona Mista - Tires -	EN 249-4 Dureza, Lda	EP,S.A Dureza, Lda	114	-	Redução de velocidade de circulação (≤ 50 km/h) e Repavimentação	Reduzida a Moderada	Ö
ZC25	Zona Mista - Carcavelos-	EN 6-7	EP,S.A.	54	-	-	Reduzida	X
ZC26	Zona Mista	EN 6	EP,S.A	716	-	Redução de velocidade de	Reduzida a moderada	Ö

Designação (1)	Classificação	Fonte Sonora	Entidade Responsável	População Sobre-exposta (2) (unidade)	Medidas de Minimização Existentes	Medidas de Minimização a Implementar	Categoria de sobre-exposição	Prioridade de intervenção
	- S. João e S. Pedro do Estoril -					circulação (≤ 50 km/h - veículos ligeiros) e Repavimentação		
		Via-férrea Lisboa-Cascais	CP,S.A /REFER,S.A		Barreiras Acústicas	Barreira Acústica		
ZC27	Zona Mista - Parede / Carcavelos -	EN 6	EP,S.A.	459		Redução de velocidade de circulação (≤ 50 km/h - veículos ligeiros)	Reduzida a moderada	Ö
ZC28	Zona Mista - Conceição da Abóboda -	Sanestradas, Lda	Sanestradas, Lda	0	-	-	Reduzida a moderada	X
ZC29	Zona Mista - Cascais-	Av. D. Pedro I Avenida Marginal	CMC	124	-	-	Reduzida	X
ZC30	Zona Mista - Tires-	EN 247-5	EP	3	-	-	Reduzida	X
ZC31	Zona Mista	Via-férrea Lisboa-Cascais	CP,S.A /REFER,S.A	462	Barreiras Acústicas	-	Reduzida	X
ZC32	Zona Mista - Cascais -	Av. Sintra	CMC	3	Barreiras Acústicas	-	Reduzida	X

(1) A numeração das zonas de conflito é idêntica à numeração da correspondente ficha técnica (ZCn; FTn).

(2) População exposta a níveis sonoros superiores aos limites regulamentares aplicáveis (zona mistas ($L_{den} \leq 65$ dB(A) e $L_n \leq 55$ dB(A)), zonas sensíveis ($L_{den} \leq 55$ dB(A) e $L_n \leq 45$ dB(A))).

(3) De acordo com o estabelecido na correspondente Ficha Técnica (ZC8);

X Sem prioridade de intervenção na medida em que não existe população sobre-exposta significativa.

Ö - Com prioridade de intervenção

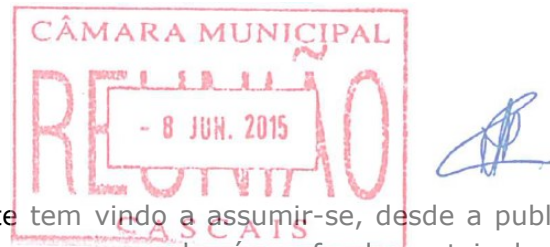
Tabela 48: Identificação e descrição geral das zonas de conflito

As soluções propostas na Tabela 48, a adotar para as zonas de conflito, podem ser analisadas com maior detalhe na proposta de Plano Municipal de Redução de Ruído.

7.5 Qualidade do ar

7.5.1 Enquadramento

7.5.1.1 Geral



A caracterização da qualidade do ar ambiente tem vindo a assumir-se, desde a publicação da Diretiva n.º 1996/96/CE (Diretiva Quadro), como uma das áreas fundamentais da gestão ambiental no seio da União Europeia (UE). Esta Diretiva foi transposta para o ordenamento jurídico nacional através do Decreto-Lei n.º 276/99, de 23 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 279/2007, de 6 de agosto. A necessidade de avaliação permanente da qualidade de vida, particularmente em áreas urbanas, conduziu a UE ao estabelecimento de um quadro normativo que enfatiza a necessidade de medir/monitorizar a qualidade do ar, por forma a avaliar a exposição das populações e efeitos nos ecossistemas. A introdução de políticas e medidas de melhoria da qualidade do ar está na agenda política nacional e europeia, aparecendo as autarquias como um dos agentes fundamentais desta nova abordagem, dada a sua grande proximidade e intervenção em áreas cruciais para a qualidade do ar como o planeamento e ordenamento do território ou a gestão de tráfego, ao nível local. Dada a quantidade de diplomas legais (à Diretiva-Quadro seguiram-se as chamadas "Diretivas Filhas": Diretiva 1999/30/CE de 22 de abril, Diretiva 2000/69/CE de 16 de novembro, Diretiva 2002/3/CE de 12 de fevereiro e Diretiva 2004/107/CE de 15 de dezembro), tudo foi articulado e integrado em maio de 2008 através de nova diretiva, a Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa, tendo sido transposta para o direito nacional através do Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro.

Neste contexto, é fundamental que exista um bom diagnóstico da qualidade do ar, o qual permita otimizar as políticas municipais de gestão ambiental. No Concelho de Cascais existe uma única estação de monitorização da qualidade do ar, localizada numa zona de tráfego intenso no centro de Cascais. Os resultados desta estação revelam uma tendência positiva ao nível da melhoria da qualidade do ar. Esta tendência corresponde à redução dos valores dos poluentes analisados – todos eles abaixo dos valores limite.

7.5.1.2 Cascais

A área da qualidade do ar ambiente, é uma das áreas em que a Câmara Municipal de Cascais tem vindo nos últimos anos a desenvolver esforços para a obtenção de mais e melhor informação com o intuito de melhorar as condições ambientais no concelho, prova dessa situação é o conjunto de protocolos existentes com diversos organismos para uma melhor avaliação e gestão da qualidade do ar, e as diversas campanhas de medição que

têm sido realizadas por todo o concelho. Em 2002 a Comissão Coordenação e Desenvolvimento Regional em colaboração com a Câmara Municipal de Cascais, instalou uma Estação fixa de Qualidade do Ar (tráfego), na Av. D. Pedro I, junto ao mercado de Cascais, e que desde então tem vindo a apresentar um dos piores resultados e Partículas em Suspensão (PM10) em toda a Área Metropolitana de Lisboa.

7.5.2 Enquadramento legal

A Diretiva 1996/62/CE, de 27 de setembro, relativa à avaliação e gestão do ar ambiente, também denominada Diretiva Quadro da qualidade do ar, veio definir um novo quadro legislativo e estabelecer as linhas de orientação da política de gestão da qualidade do ar ambiente, no seio da União Europeia (UE). Em Portugal, este documento foi transposto para a ordem jurídica interna através do Decreto-Lei n.º 276/99, de 23 de julho.

Um dos princípios base introduzidos pela Diretiva Quadro assenta no estabelecimento de objetivos de qualidade do ar ambiente na UE, os quais visam evitar, prevenir ou limitar efeitos nocivos sobre a saúde humana e sobre o ambiente. O diploma estabelecia também que a avaliação da qualidade do ar fosse feita com base em métodos e critérios comuns em todos os Estados Membros. Esta avaliação deveria dotar todo e cada Estado Membro de informações adequadas sobre a qualidade do ar ambiente, para que o público fosse delas informado.

À Diretiva Quadro seguiram-se as designadas Diretivas Filhas, que estabeleceram os valores normativos para cada poluente identificado.

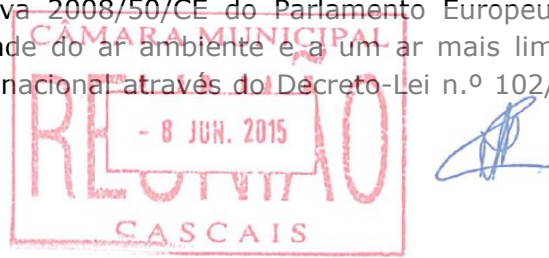
As duas primeiras Diretivas Filhas, transpostas para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 111/2002, de 16 de abril, vieram estabelecer, relativamente à proteção da saúde humana, valores limite, e respetivas margens de tolerância a ter em consideração até à sua entrada em vigor, para o NO₂, NO_x, SO₂, PM10, Pb (Diretiva 1999/30/CE de 22 de abril), CO e C₆H₆ (Diretiva 2000/69/CE, de 16 de novembro). Foram também fixados limiares de alerta para o SO₂ e NO₂, e valores limite para o SO₂ relativos à proteção dos ecossistemas e de NO_x para proteção da vegetação. Foram ainda estabelecidos limiares de avaliação com o objetivo de definir a estratégia de avaliação de cada zona e aglomeração em função dos níveis encontrados. Até à entrada em vigor dos valores limite da qualidade do ar estabelecidos para a proteção da saúde humana pelo Decreto-Lei n.º 111/2002, de 16 de abril, em 2005 ou 2010, continuam a ser aplicados os valores limite estabelecidos na Portaria n.º 286/93, de 12 de março.

A Diretiva 2002/3/CE, de 12 de fevereiro, (3.ª Diretiva Filha) transposta para o direito interno pelo Decreto-Lei n.º 320/2003, de 20 de dezembro, estabeleceu valores alvo e objetivos de longo prazo para o O₃ relativos à proteção da saúde humana e ecossistemas, assim como um limiar de alerta e um limiar de informação ao público. Até à entrada em vigor desse decreto, a 9 de setembro de 2003, são aplicados os limiares estabelecidos, para a saúde humana e vegetação, na Portaria n.º 623/96, de 31 de outubro.



A 4.ª Diretiva Filha (Diretiva 2004/107/CE), transposta pelo Decreto-Lei n.º 351/2007, diz respeito a hidrocarbonetos aromáticos policíclicos e a metais pesados.

Finalmente, dada a quantidade de diplomas legais, tudo foi articulado e integrado em maio de 2008 através de nova diretiva, a Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa, tendo sido transposta para o direito nacional através do Decreto-Lei n.º 102/2010, de 23 de setembro.



7.5.3 Zonamento

Apresenta-se o mapa do índice global da qualidade do ar tendo em consideração os poluentes de tráfego obtido para o ano de 2009. Este mapa global foi obtido a partir dos quatro mapas criados usando regressão linear múltipla para os poluentes de tráfego (PM10 anual, PM10 diário, NO₂ horário e NO₂ anual) selecionando o pior índice associado a cada célula. A escala usada tem cinco classes, à semelhança do índice da qualidade do ar divulgado diariamente pela APA no site www.qualar.org, e tem em consideração os valores limite que são avaliados para um ano de dados de NO₂ e PM10.

Índice	Média anual de NO ₂	19º máximo horário de NO ₂	Média anual de PM10	36º máximo diário de PM10
Muito bom	0-10	0-100	0-25	0-35
Bom	11-20	101-150	26-30	36-40
Médio	21-30	151-170	31-35	41-45
Fraco	31-40	171-200	36-40	46-50
Mau	≥ 41	≥ 201	≥ 41	≥ 51

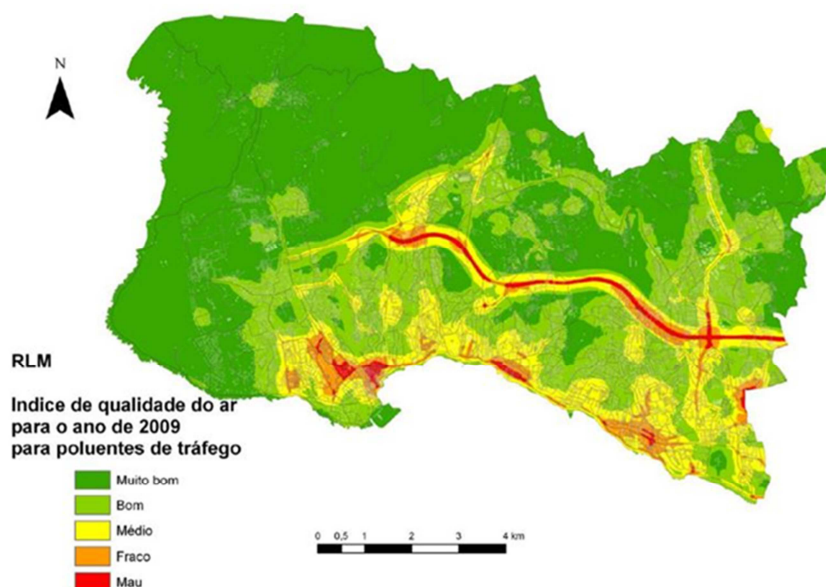
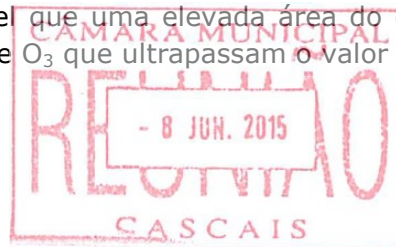


Figura 95: Mapa do índice global da qualidade do ar

Este mapa permite identificar zonas de concentrações mais baixas nas áreas mais densamente povoadas e/ou com maior tráfego rodoviário, identificando-se como zonas menos problemáticas as quatro áreas principais onde as concentrações de NO₂ poderão ter ultrapassado o VL anual que correspondem as imediações da autoestrada A5 e os núcleos populacionais de Cascais, Estoril e Parede. É provável que uma elevada área do concelho, menos densamente povoada, esteja sujeita a níveis de O₃ que ultrapassam o valor alvo.

7.5.4 Medidas de melhoria



1. PROPOSTA 1

a) Enquadramento

Avaliação da qualidade do ar em locais críticos do Concelho de Cascais. Tendo em conta os resultados na carta de qualidade do ar, pretende-se desenvolver um conjunto de campanhas mais específicas, de modo a complementar os dados obtidos anteriormente e monitorizar toda a zona. Esta monitorização deverá ser realizada a cada 2 anos.

b) Materialização da proposta

Estas campanhas envolverão a recolha de dados de partículas em suspensão (PM10 e PM2.5), NO₂, CO e O₃ com a Estação Móvel de Qualidade do Ar. Serão também monitorizados os seguintes parâmetros meteorológicos: direção e velocidade do vento, temperatura do ar e precipitação, medidos através da estação meteorológica.

O período de medição em cada local será de duas semanas, de modo a obter-se uma amostragem representativa.

Tendo em conta que as campanhas de medição de qualidade do ar deverão ser realizadas em períodos considerados como típicos (excluindo p. ex. as férias escolares), propõe-se a realização das duas primeiras campanhas de medição período de verão, e as duas campanhas seguintes no período de inverno, evitando o mês de dezembro.

A realização de campanhas de medição da qualidade do ar nas freguesias mais poluídas do Concelho de Cascais, simultaneamente com o recenseamento do tráfego rodoviário permitirá aferir da existência de fatores específicos causadores da poluição. O diagnóstico assim obtido possibilitará a inventariação e identificação de um conjunto de medidas concretas, com impacto à escala local, com vista à minimização da poluição atmosférica nas zonas mais urbanizadas das freguesias do concelho.

2. PROPOSTA 2

- Enquadramento

Redução dos níveis de poluentes nas zonas mais sensíveis, promovendo a melhoria generalizada da qualidade do ar no Concelho de Cascais

- Materialização da proposta

Os automóveis são as principais fontes de poluição nas cidades, ao nível do ar, contribuindo de um modo particular para a degradação da qualidade de vida dos cidadãos.

b1) É necessário que sejam efetuados estudos ao nível de quarteirões ou mesmo de novos loteamentos para que sejam previstos os níveis de poluição gerados e que podem levar a medidas concretas, como a alteração da circulação de veículos, para uma melhor qualidade do ar.

A alteração de percursos e de sentidos em vias de circulação, de forma a desviar parte do tráfego rodoviário mais intenso destas zonas críticas. Para tal é necessário aprofundar os estudos já realizados para aferir da verdadeira eficiência da medida. Passa essencialmente por implementar circuitos preferenciais, afastando-os de zonas críticas.

b2) A reprogramação de semáforos com vista a aumentar a fluidez do tráfego em determinadas zonas e a diminuir o tempo de paragem/ralenti das viaturas. Esta é uma medida que se pode aplicar a zonas mais limitadas e onde se verifique um aumento de poluição com origem no funcionamento dos motores em subidas (uso de pontos de embraiagem). Neste ponto temos o caso muito ilustrativo desta situação, o caso da Avenida D. Pedro junto ao Mercado Municipal.

b3) Em futuros concursos para atribuição de licenças para transporte rodoviário em automóveis ligeiros (táxis, automóveis classe A e T), quer para o transporte público (autocarros), as exigências da Câmara Municipal devem retratar os interesses ambientais do concelho, solicitando que estas sejam associadas a viaturas que devem cumprir as normas EURO 5 e 6.

O condicionamento no acesso a determinadas zonas, já identificadas na carta de qualidade do ar (como os centros históricos de Cascais e Parede), por parte de veículos que não cumpram determinado critério de emissão de poluentes atmosféricos (como as normas EURO 3- veículos posteriores a 1999), a exemplo do que foi promovido pela Câmara Municipal de Lisboa, com introdução de uma Zona de Emissões Reduzidas – ZER. Este é um processo de mudança das realidades, passa-se de uma situação em que nada se fazia, para o início de um processo. É sempre a fase que custa mais, tanto do ponto de vista técnico-administrativo, quanto político e social.

Devendo o nível de exigência nos locais a implementar ser gradual, mas sempre por princípio a limitação de veículos com motores que não cumpram a norma EURO 3, promovendo um período para adaptação. A esta medida devem estar anexas outras, como a criação de zonas de estacionamento na envolvente das zonas restritas bem como formas de deslocar.

7.6 Avaliação bioclimática e do potencial eólico para a instalação de mini turbinas

7.6.1 Avaliação bioclimática: unidades de resposta climática homogénea (CLIMATOPOS)



As Unidades de Resposta Climática Homogénea – URCH (ou Climatopos) traduzem a variedade de climas locais de uma região na escala meso climática. São áreas homogéneas do ponto de vista físico, em termos de morfologia urbana, posição topográfica e condições de ventilação natural, que “interagem” de modo particular com a atmosfera. A avaliação das condições climáticas locais e urbanas, sobretudo a ventilação e os padrões térmicos, visam propor soluções de planeamento e ordenamento que visem minimizar o stress térmico das áreas urbanas, sobretudo em situações de calor extremo e criar condições de ventilação ótimas, de modo a melhorar a qualidade do ar e reduzir as necessidades de arrefecimento/aquecimento dos edifícios. Na Figura 96 apresenta-se a avaliação climática através do mapa das URCH, que seguiu a metodologia de Alcoforado et al (2005).

Esta avaliação resulta dos padrões de ventilação (obtidos a partir de modelos das velocidades médias do vento e das formas de relevo que orientam as direções predominantes do fluxo e drenagem do ar”) e das densidades de ocupação e cobertura natural dos solos (densidades urbanas, florestas, parques e jardins), que condicionam ou modificam os padrões térmicos e regimes do vento.

- A. Unidades de ventilação (Figura 97) – São áreas com funções específicas que atuam no campo térmico urbano e na qualidade do ar. Foram definidas 6 unidades territoriais:
- Serra de Sintra (vertente sul na área do concelho);
 - Nível de Transição, com duas subdivisões: Ocidental, em posição de maior abrigo aos ventos predominantes de norte; Oriental, mais exposta e com boa ventilação dos ventos de nordeste que contornam a serra pelo seu flanco este.
 - Plataforma setentrional e meridional no sul do concelho. Encontram-se separadas pelo limite aerodinâmico e distinguem-se pela ocupação urbana menos densa (a primeira) e de média e alta densidade (a segunda). A última distingue-se igualmente da primeira pelo aumento do atrito provocado pelo edificado mais denso e consequente empobrecimento da ventilação. São as áreas onde ocorrem os padrões térmicos que dão origem à maior intensidade das ilhas urbanas de calor.
 - Topos – Áreas com altitude relativa superior à envolvente e com condições de melhor ventilação.
 - Fundos de vales - Áreas com altitude relativa inferior com funções predominantes de canalização dos ventos e drenagem do ar.
 - Frente marítima (ocidental e meridional/urbana) – Áreas de maior exposição/ às brisas de mar.

B. Morfologia urbana e outros tipos de ocupação natural e artificial dos solos (Figura 98).

Correspondem à densificação da malha urbana (com o consequente aumento da carga térmica/efeito de ilha de calor e redução da velocidade do vento) e às áreas naturalizadas com funções regularizadoras dos climas locais. As densidades foram definidas por três índices: H/W – razão entre as alturas dos edifícios (H) e largura das ruas (W); rugosidade aerodinâmica (Z0) – que representa o atrito ao vento provocado pela rugosidade das superfícies na camada limite atmosférica (CLA); e Índice de Volumetria (IV) – total massa “edificada” (volume edificado) em cada célula de 100x100m, definida em altura pela altura média dos edifícios (camada atmosférica urbana inferior).

- Alta densidade urbana – Definida por valores elevados de H/W e Z0;
- Média densidade urbana - Definida por valores médios de H/W, Z0 e IV;
- Baixa densidade urbana – Definida por valores baixos de H/W, Z0 e IV;

As manchas verdes distinguem-se sobretudo pela sua maior (floresta e matas com predominância de arvoredos) ou menor (matos rasteiros e superfícies relvadas) capacidade de reduzirem o vento junto à superfície, pela capacidade de exercerem a evapotranspiração (função de arrefecimento dos espaços) e sombreamento (redução da radiação solar direta).

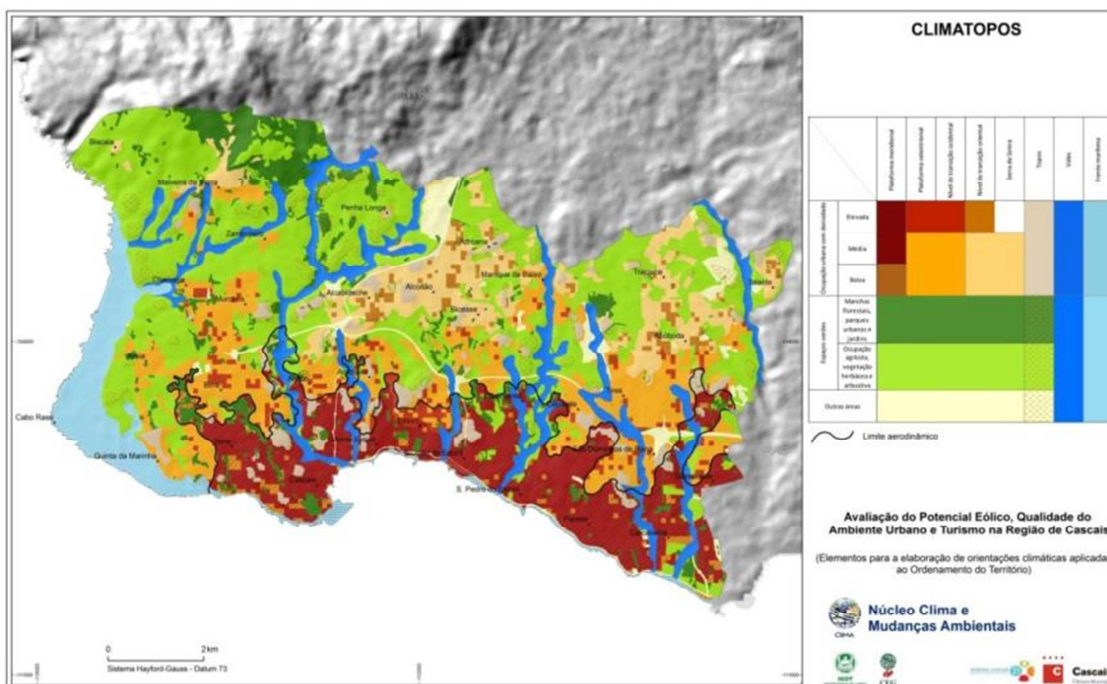


Figura 96: Unidades de Resposta Climática Homogénea – URCH (Climatopos)

Outras áreas de menor importância pela pequena área ocupada no concelho e fraca capacidade de induzir modificações climáticas de relevo (como por exemplo o Aeródromo

Municipal de Cascais, em Tires, e o *Autódromo do Estoril*), apenas foram destacadas pela sua baixa rugosidade aerodinâmica (Z0) e forte impermeabilização dos solos.

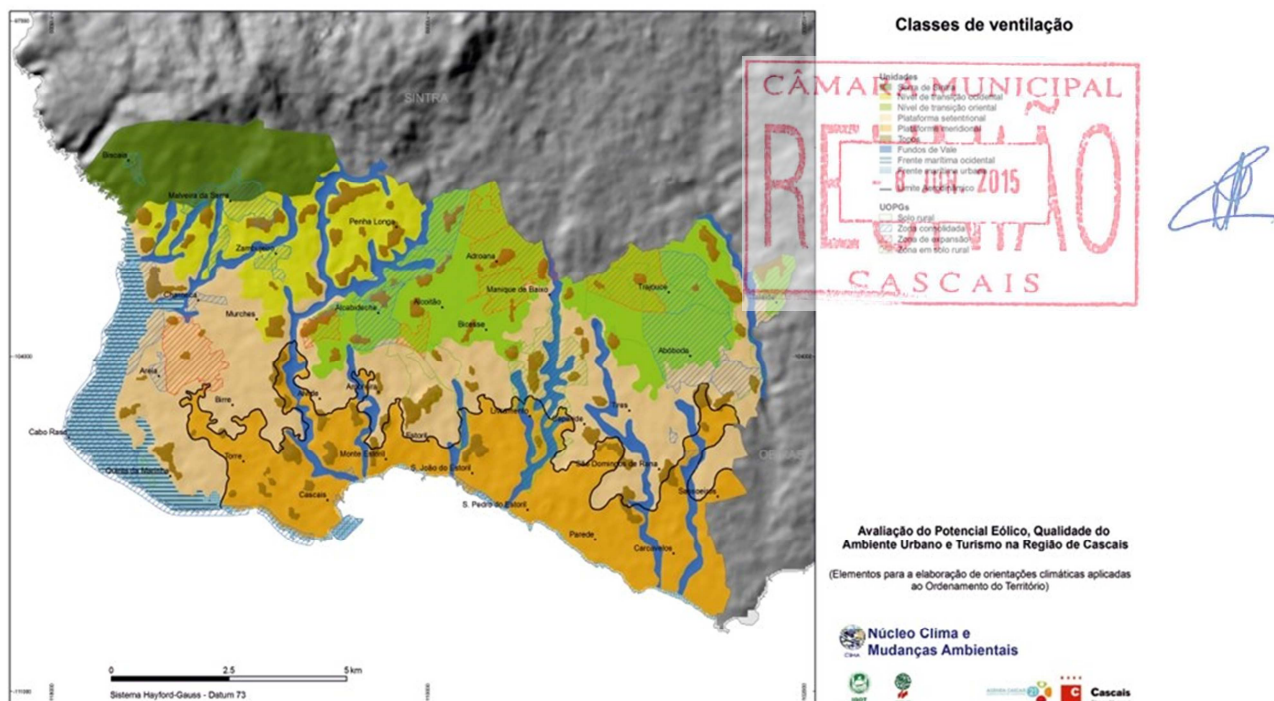


Figura 97: Classes de ventilação

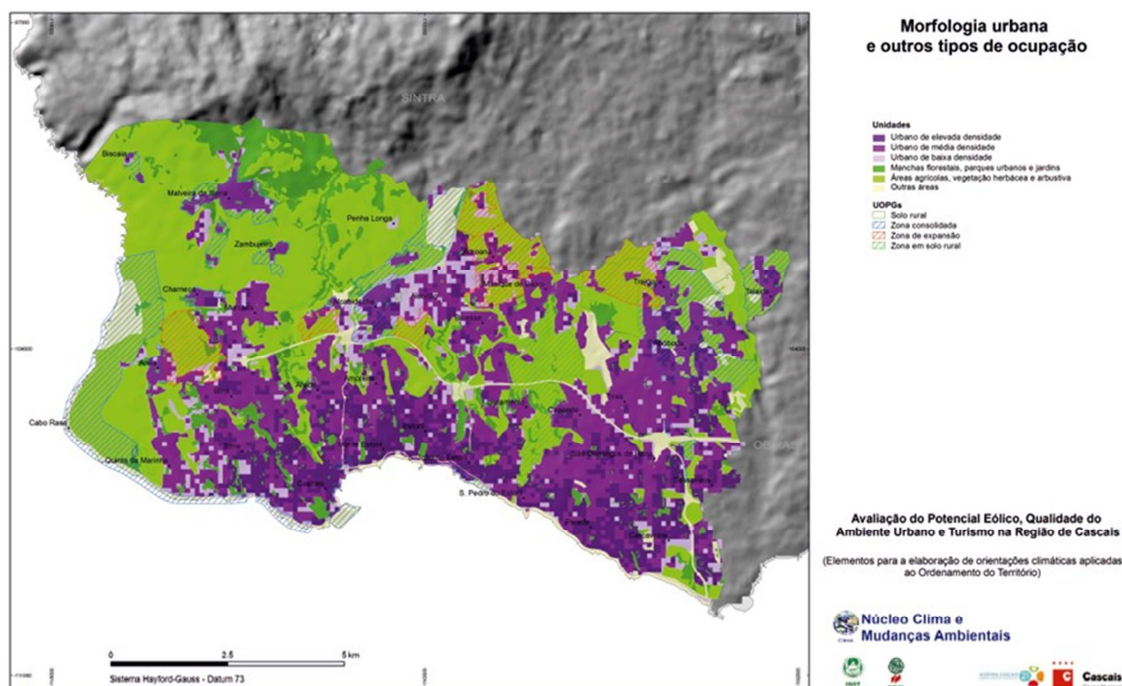


Figura 98: Densidade de ocupação e cobertura natural/artificial dos solos.

7.6.2 Potencial eólico para a instalação de mini turbinas

A região de Cascais possui um reconhecido elevado potencial eólico. O aproveitamento deste recurso natural pode ser bastante vantajoso, sobretudo se se pretender criar comunidades locais mais sustentáveis. A instalação de micro turbinas eólicas pode tornar essas comunidades mais autónomas sob o ponto de vista energético, criando, por exemplo, pontos de fornecimento de eletricidade à rede com a contrapartida da criação de pontos do tipo MOBI.E, estimulando assim a utilização do carro elétrico a curto prazo. Neste trabalho foram efetuadas várias avaliações, tanto do recurso vento (Figura 99), como do seu potencial para micro geração (Figura 101).

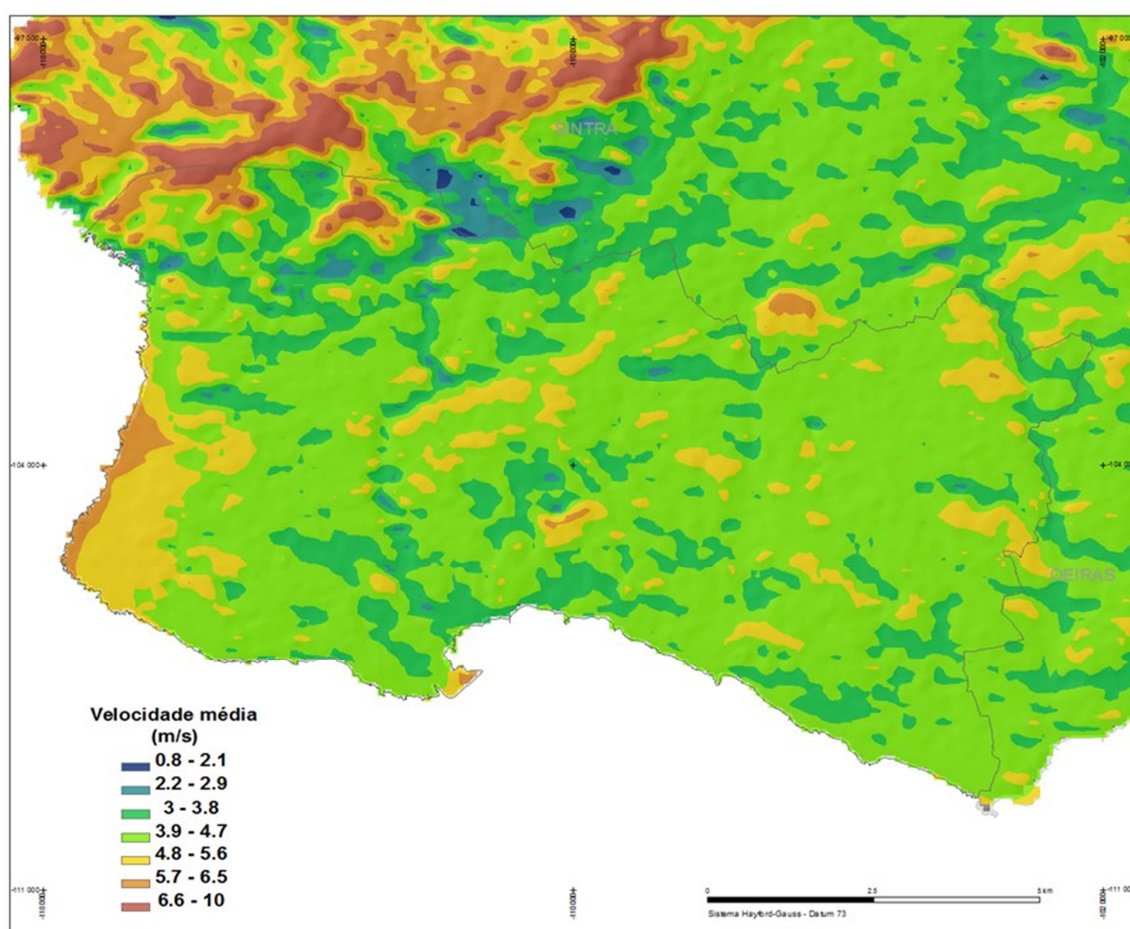


Figura 99: Velocidade média anual do vento (m/s)

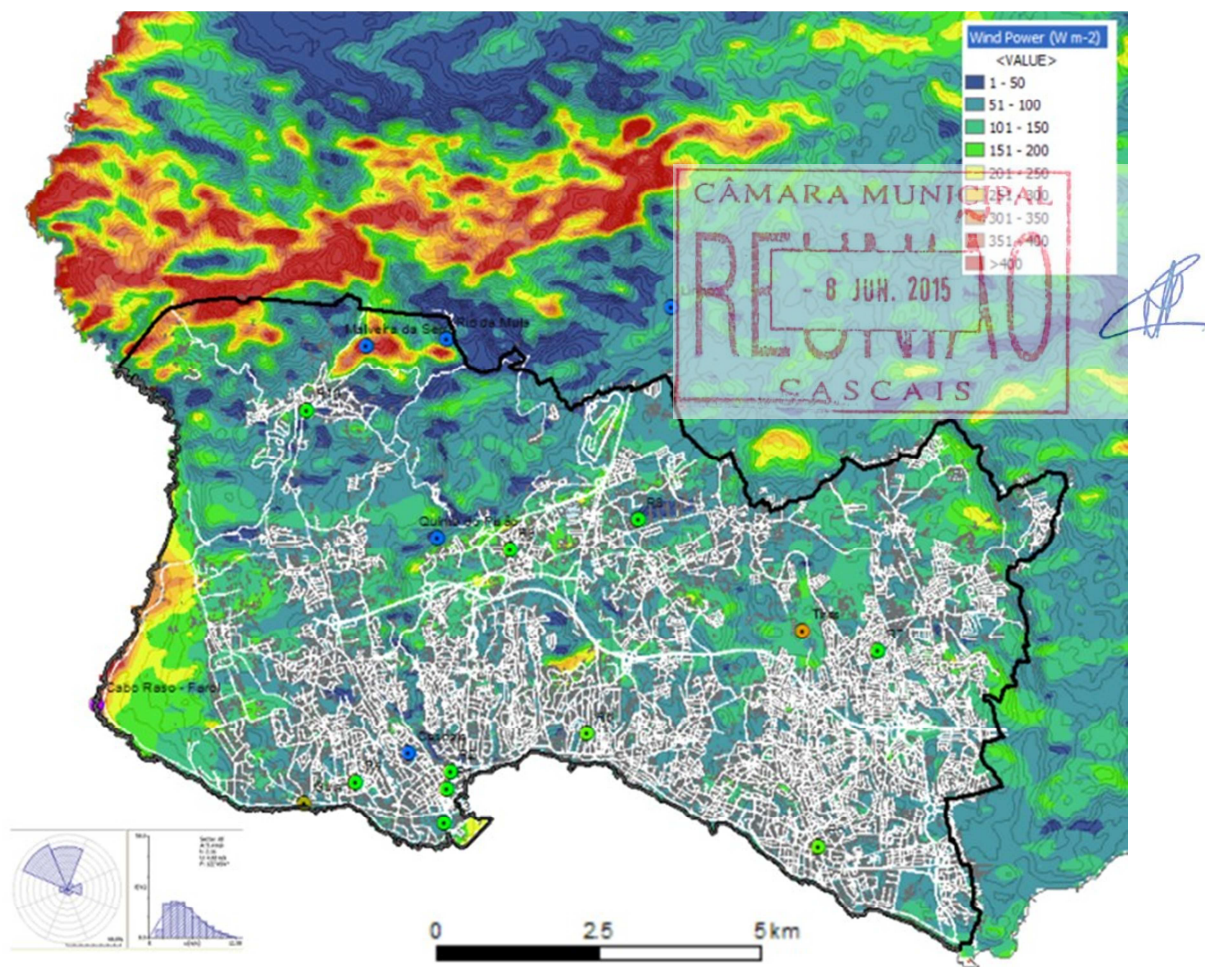


Figura 100: Densidade de potência (W m-2)

Não se inclui a avaliação do potencial eólico no interior de ruas e outros locais específicos (por exemplo, no topo de edifícios), já que essa avaliação requer outros estudos microclimáticos. Os resultados permitiram elaborar uma cartografia de aptidão para a instalação de micro-turbinas do tipo das já instaladas na Ponta do Sal (aerogeradores *Skystream*, Figura 101). Seguiu-se a metodologia de Lopes e Correia (2012).

Da análise efetuada verifica-se que, de um modo geral, as “Zonas de Expansão” possuem um bom potencial anual atual (cores quentes na Figura 101) e futuro (cores frias na Figura 101). Igualmente na periferia de algumas “Zonas Consolidadas, poderá ser interessante instalar mini turbinas.

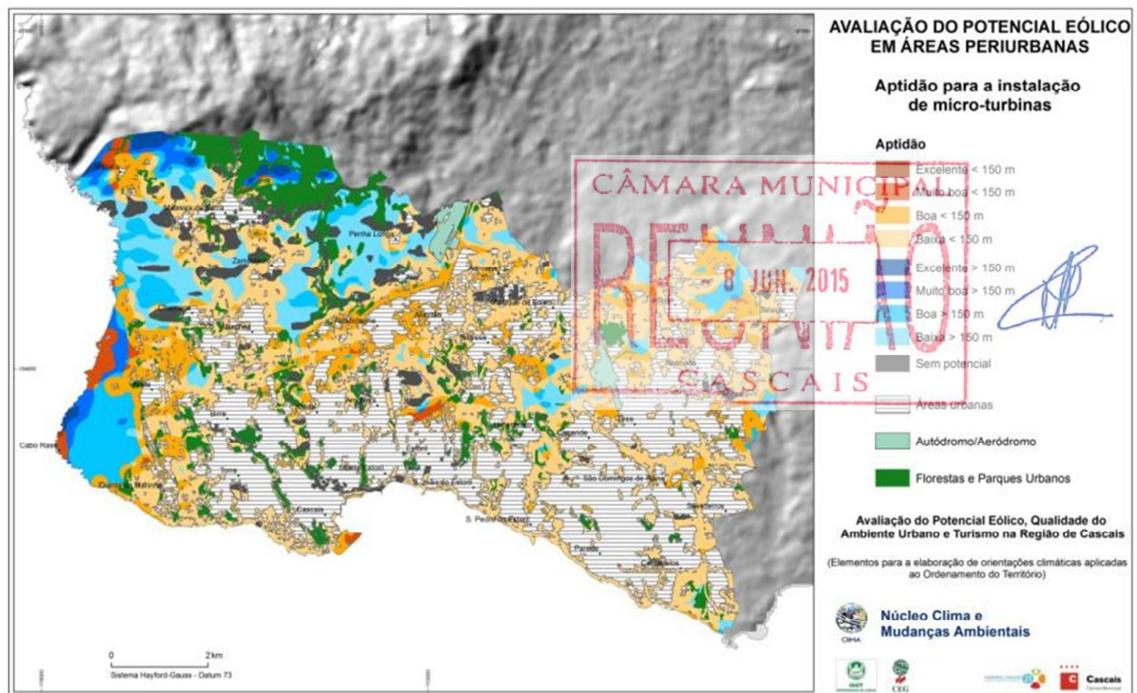


Figura 101: Aptidão para a instalação de micro turbina eólicas do tipo *Skystream*.

7.6.3 Plano de ação

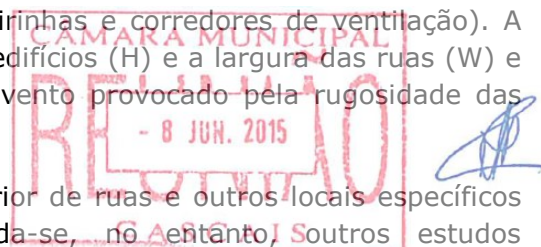
Para melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e promover a sustentabilidade urbana, é essencial considerar os aspetos do clima urbano no ordenamento. As “Orientações Climáticas” são medidas possíveis de serem tomadas e que contribuam para mitigar ou melhorar as componentes do clima urbano, consideradas como adversas para a saúde e conforto humano, ou que originem ambientes (interiores ou exteriores) pouco eficientes sob o ponto de vista energético. Neste estudo propõem-se várias orientações climáticas de modo a atingir os seguintes objetivos:

- Mitigar o efeito da ilha de calor urbano e as suas consequências;
- Melhorar as condições de ventilação e a qualidade do ar;
- Aproveitar o potencial eólico natural para geração de eletricidade a partir de mini turbinas.

A partir da avaliação bioclimática anteriormente apresentada são propostas várias medidas/orientações para as áreas identificadas (URCH), dando-se especial destaque aquelas que, por serem consideradas zonas de expansão urbana (não consolidadas), são as que necessitam de uma intervenção mais cuidada. No entanto, também nas áreas consolidadas, de solo rural e na extensa frente marítima, é necessário manter as boas práticas de urbanismo. As propostas baseiam-se também nos estudos apresentados por Alcoforado et al (2005) e Gonçalves et al (2004), ambos em Lisboa.

Apresentam-se de seguidas as recomendações para as principais áreas de intervenção (Tabela 49 e Figura 102), especialmente aquelas que, pelas suas características, necessitam de uma intervenção mais regulada (sobretudo as que se encontram em expansão), ou aquelas que carecem de proteção especial pela sua função reguladoras dos climas locais e dos microclimas urbanos (áreas verdes, frentes ribeirinhas e corredores de ventilação). A razão "H/W" representa a relação entre a altura dos edifícios (H) e a largura das ruas (W) e o termo Z0 (rugosidade aerodinâmica), o atrito ao vento provocado pela rugosidade das superfícies na camada limite atmosférica (CLA).

Não se inclui a avaliação do potencial eólico no interior de ruas e outros locais específicos (por exemplo, no topo de edifícios). Recomenda-se, no entanto, Soutros estudos microclimáticos do vento em torno dos edifícios, para se poder avaliar as melhores condições de ventilação natural que possam promover a sua eficiência energética.



	Unidades de Resposta Climática Homogénea (Climatopos)	Área (%)	Funções climáticas: recomendações com vista à mitigação do stresse térmico e manutenção/melhoria das condições de ventilação;
	Áreas de intervenção		Potencial eólico para a instalação de mini turbinas.
1. Áreas predominantemente urbanas	1.1 Plataforma Meridional de alta e média densidade urbana (predominantemente consolidadas).	15,3	<p>a) Manter nas construções urbanas uma razão H/W < 1. Evitar o aumento do número de pisos dos edifícios e a construção nos espaços intersticiais. Promover, nas novas edificações, a maximização das fachadas a sul, a fim de promover os ganhos solares no Inverno. (Para mais normas urbanísticas de pormenor, cf. Gonçalves et al, 2004).</p> <p>b) Manter os espaços verdes existentes e favorecer a manutenção de pequenos jardins e logradouros com vegetação.</p> <p>c) Nos espaços verdes de lazer, favorecer uma estrutura diversificada, com alternância de áreas abertas e arborizadas, dando preferência à vegetação caducifólia;</p> <p>d) A barlavento das áreas de permanência (por exemplo esplanadas), criação de barreiras de árvores de folha persistente.</p> <p>e) Utilizar materiais de construção e cobertura de baixa condutividade e albedo elevado.</p>

	Unidades de Resposta Climática Homogénea (Climatopos) Áreas de intervenção	Área (%)	Funções climáticas: recomendações com vista à mitigação do stresse térmico e manutenção/melhoria das condições de ventilação; Potencial eólico para a instalação de mini turbinas.
	1.2 Plataforma setentrional e nível de transição ocidental com predominância de média e baixa densidade urbana (zonas em expansão).	15,6	a) Manter uma razão H/W <input type="checkbox"/> 1. De acordo com Gonçalves et al (2004), são preferíveis as configurações urbanas com edifícios desenvolvidos num eixo este-oeste (situação energética mais favorável). As ruas deverão ter uma largura que evite o sombreamento mútuo da fachada sul dos edifícios no Inverno. b) Manter corredores de ventilação com orientação N-S (Alcoforado et al, 2005). Reduzir a camada de atrito ao vento para valores de z_0 (rugosidade aerodinâmica) inferiores a 0,7m. c) Criar espaços verdes extensos no interior e entre as áreas edificadas (pequenos jardins e logradouros com vegetação). Onde possam ocorrer acelerações vento (efeito Venturi), ponderar a restrição do plantio de árvores a espécies mais resistentes e em menor quantidade para diminuir o risco de quedas com vento forte.
	1.1 Plataforma Meridional de alta e média densidade urbana (predominantemente consolidadas).	15,6	a) Nos espaços verdes de lazer, favorecer uma estrutura diversificada, com alternância de áreas abertas e arborizadas, dando preferência à vegetação caducifólia. b) A barlavento das áreas de permanência (por exemplo esplanadas), criação de barreiras de árvores de folha persistente. c) Nos espaços verdes de proteção, favorecer manchas densas de árvores de folha persistente d) Utilizar materiais de construção e cobertura de baixa condutividade e albedo elevado. e) Possibilidade de utilização do potencial eólico para micro geração nas áreas de "Boa", "Muito Boa" e "Excelente" aptidão atual para a instalação de mini turbinas perto dos perímetros urbanos atuais (máxima distância <150m).

	Unidades de Resposta Climática Homogénea (Climatopos)	Área (%)	Funções climáticas: recomendações com vista à mitigação do stresse térmico e manutenção/melhoria das condições de ventilação;
	Áreas de intervenção		Potencial eólico para a instalação de mini turbinas.
	1.3 Área de transição oriental, de média e baixa densidade urbana.	8,9	a) Igual a 1.2
	1.4 Áreas de média e baixa densidade urbana da Serra de Sintra.	0,6	a) Igual a 1.2 e 1.3
2. Espaços verdes	2.1 Espaços verdes, predominantemente ocupados por florestas, parques urbanos e jardins.	6,3	a) Manter e, se possível, aumentar estes espaços porque desempenham um importante papel na promoção de condições bioclimáticas favoráveis (contribuindo para o arrefecimento das áreas urbanas adjacentes, através do efeito de sombra e da evapotranspiração) e na biodiversidade. b) Nos espaços verdes de proteção, favorecer manchas densas de árvores de folha persistente.
	2.1 Espaços verdes, predominantemente ocupados por florestas, parques urbanos e jardins.	30,6	a) Possibilidade de utilização do potencial eólico para micro geração.
3. Toos	3.1 Topos com predominância de ocupação urbana e manchas florestais	3,9	a) Possibilidade de utilização do potencial eólico para micro geração nas áreas de "Boa", "Muito Boa" e "Excelente" aptidão para a instalação de mini turbinas, à distância máxima de 150 metros dos perímetros urbanos atuais e futuros.
	3.2 Topos com predominância de herbáceas e outras áreas de baixa rugosidade aerodinâmica	3	
4. Corredores de ventilação	4.1 Vales com ocupação urbana de média e alta densidade	4	Zonas de proteção específica de ventilação: 1. Ribeiras das Vinhas e Castelhana. 2. Ribeiras da Amoreira e Cadaveira. 3. Ribeira de Manique. 4. Ribeiras das Marianas e Sasseiros. a) Preservar os vales de novas construções e da ocupação com vegetação densa.

	Unidades de Resposta Climática Homogénea (Climatopos)	Área (%)	Funções climáticas: recomendações com vista à mitigação do stresse térmico e manutenção/melhoria das condições de ventilação;
		Áreas de intervenção	
	4.2 Vales e zonas limítrofes com ocupação urbana de baixa densidade, floresta, parques urbanos e áreas agrícolas e outras.	5,7	b) Impedir a construção de edifícios altos ou médios ($H/W < 1$) com a fachada principal orientada perpendicularmente aos ventos dominantes (N, NW e NE). c) Evitar a plantação de manchas arbóreas densas que impeçam a circulação dos ventos dominantes.
5. Frente ribeirinha	5.1 Marítima (oeste).	5,1	a) Impedir a construção de edifícios altos ou médios ($H/W < 1$) com a fachada orientada paralelamente à linha de costa. b) Manter corredores abertos perpendiculares ou oblíquos em relação à costa.

Tabela 49: Avaliação climática e recomendações para o ordenamento

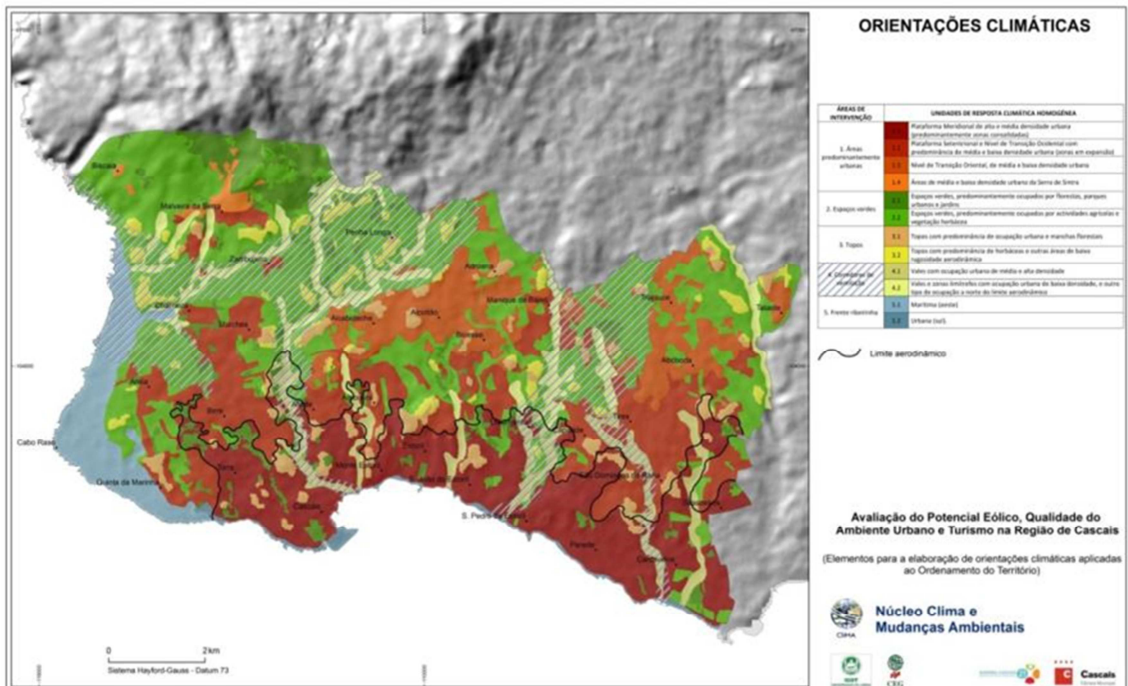


Figura 102: Especialização das orientações climáticas para o Ordenamento do Território de Cascais

7.7 Área extrativa

7.7.1 Enquadramento

7.7.1.1 Geral



A recuperação paisagística de pedreiras, constitui uma obrigação, de acordo com Decreto-Lei n.º 270/2001, de 6 de outubro.

As formas de recuperação de pedreiras a céu aberto são inúmeras, dependendo sempre das condicionantes existentes, da função a dar ao espaço e dos montantes que se pretendem investir. No entanto, a mais comum é a replantação das áreas afetadas, após o "enchimento" das zonas exploradas, com diversos materiais.

Mas como dizem Isabel Azevedo e Silva e Mário Bastos no documento intitulado - RESTAURAÇÃO, REABILITAÇÃO E RECONVERSÃO NA RECUPERAÇÃO PAISAGÍSTICA DE MINAS E PEDREIRAS - ... "A reconversão dos espaços afetados por atividades mineiras tem uma diversidade apenas limitada pela capacidade de imaginação ou pela tecnologia. O conhecimento profundo das características do terreno (geotécnicas, etc.), do enquadramento ambiental, da ocupação humana, das expectativas territoriais, da aptidão dos solos, etc., pode determinar a conceção de soluções inovadoras com claras mais-valias económicas, ambientais ou mesmo socioculturais".

As recuperações não necessitam de ser algo monótono e formatado, poderá ser dado espaço à criatividade conciliando a recuperação paisagística e ambiental de um local que tem um impacto visual negativo, em algo que se torne útil para a população local, concelhia e até tornar-se numa zona de atracção regional.

As possibilidades de reconversão de uma determinada área de pedreira, tem, na maior parte das vezes, a vertente económica no topo da lista de prioridades.

Por vezes, este tipo de padrão poderá ser alterado com uma visão mais abrangente, abrindo a porta a outro tipo de soluções alternativas, tendo em conta os pilares ambientais e sociais, criando mais-valias para as populações da zona envolvente.

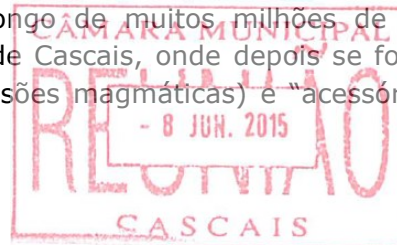
Existem fatores que podem vir a influenciar as opções em estudo, nomeadamente, condições biofísicas do local, padrão de ocupação do território, a memória do local, os PDM e outros.

7.7.1.2 Cascais

São as rochas sedimentares, consolidadas a partir desses materiais depositados em meio marinho, tornadas compactas e rijas ao longo de muitos milhões de anos, que ainda formam o “corpo antigo” da atual geologia de Cascais, onde depois se foram implantar os restantes “órgãos vitais” (as intrusões e efusões magmáticas) e “acessórios” (a cobertura terciária e quaternária).

Formações Dominantes:

1. Na superfície aflorante as formações cretácicas são claramente dominantes no concelho, podendo distinguir-se nelas três zonas quanto à sua natureza geológica diversa:
2. Calcários e calcários margosos, na zona Leste do concelho. O seu especto é apinhado, com níveis margosos cinzentos e esverdeados e com intercalações gresosas na base do andar.
3. Grés Ferruginosos. Ocupando o sector central, entre o Estoril e Cascais, surge uma região de grés amarelados e avermelhados, similares aos característicos do chamado “Complexo de Almargem” (Almargem do Bispo).
4. Calcários Compactos. A oeste de Cascais, calcários semi-cristalinos, mais antigos, de fácies urgoniana (Cretácico Inferior), apresentam-se bastante compactos e dolomitizados (alteração devida à substituição do carbonato de cálcio por carbonato duplo de cálcio e magnésio).



7.7.2 Enquadramento legal

O Decreto-Lei n.º 270/2001 alterado pelo Decreto-Lei n.º 340/2007, de 12 de outubro, veio: 1) Introduzir a definição de categorias das pedreiras em 4 classes de pedreiras, de 1 a 4 de acordo com a ordem decrescente de impacte que provocam e 2) definir que a responsabilidade pelo licenciamento de pedreiras a céu aberto de classes 3 e 4, cabe às Câmaras Municipais, embora o licenciamento dos Planos Ambientais e Recuperação Paisagística (PARP), seja da responsabilidade das CCDR, nos quais se estabelecem as regras para a recuperação das pedreiras.

Os PARP são “documentos técnicos constituídos pelas medidas ambientais, pela recuperação paisagística e pela proposta de solução para o encerramento da pedreira”. É através destes planos que se podem estabelecer os usos, e formas alternativas de recuperação dos espaços.

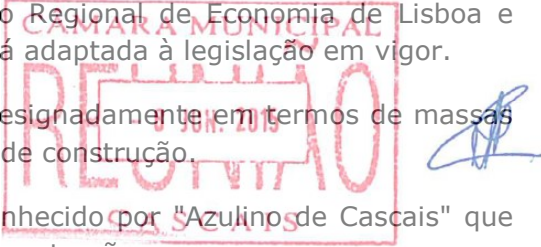
Numa pedreira a céu aberto podem existir inúmeras soluções a adotar, estando estas, sempre dependentes da opção estratégica a atribuir ao local com a definição do espaço e da formulação da solução apresentada pelo projetista, não sendo de descurar as questões financeiras mas também a vertente social.

7.7.3 Diagnóstico

No Concelho de Cascais existem cinco pedreiras ativas, sendo que 4 delas estão em terrenos particulares e estão licenciadas pela Direção Regional de Economia de Lisboa e Vale do Tejo, e uma em terreno municipal que não está adaptada à legislação em vigor.

O Concelho de Cascais é rico em recursos minerais, designadamente em termos de massas minerais, areias e calcários, utilizadas como materiais de construção.

Pelo seu interesse refere-se o calcário ornamental conhecido por "Azulino de Cascais" que se encontra em 'riscos de extinção' sob o avanço das construções.



PEDREIRA	Entidade Licenciadora	N.º Proc.DRE LVT	Proprietário / Explorador	Freguesia / Local	Tipo de material	Classificação em PDM (em vigor)	
						Planta de Condiç. (Tipo de Serviço)	Usos da Planta de Ordenamento
Mato dos Celcos	DRE-LVT	3861	J. Guilherme J. Costa / Tecnovia	S. D. Rana / Outeiro Polima	Calcário (britas)	Indústria Extrativa	Cult. Nat. n 1; Espaço canal; Prot. Enquad.
Safardão n.º 9	DRE-LVT	5687	CMC Polibloco - Ind. de Mármores e Granitos, Lda.	Cascais / Birre	Calcário (ornamental)	Indústria Extrativa	Indústria Extrativa
Mato da Cruz	DRE-LVT	3928	Jodofer	Alcabideche / Mato da Cruz	Calcário (britas)	Indústria Extrativa	Cultural Natural- Nível I e Nível II
Pedreira do Mato da Amoreira	CMC	1515	CMC António Henrique Seguro	Cascais / Pampilheira	Azulino Cascais	Indústria Extrativa	Ind. Extrativa; Urbano Baixa; Cult. Nat. nível I
Figueira n.º 2	DRE-LVT	3177	Tecnissan - Construções e Saneamento, Lda.	S. D. Rana / Conceição da Abóbada	Calcário (britas)	Indústria Extrativa	Ind. Extrativa; Equipamento; Agrícola- Nível I; Prot. Enquad.

Tabela 50: Situação das pedreiras existentes no Concelho de Cascais

7.7.4 Propostas

7.7.4.1 Proposta 1

a) Enquadramento

Parque Urbano do Mato da Amoreira – Recuperação da Pedreira para parque temático
Pretende-se com este projeto proceder à requalificação da pedreira Mato da Amoreira



b) Materialização da proposta

Projeto e obra para:

- Criação de espaços verdes públicos, dada a elevada dinâmica construtiva, verificada na envolvente, nos últimos anos.

Devido ao tipo de uso do solo (extração de Azulino de Cascais), este local apresenta, as seguintes potencialidades:

- Recreio e Lazer;
- Atividades no âmbito geológico.

Este projeto tem diversas vertentes, passando pela recuperação paisagística, criando a possibilidade de espaços de espetáculo, de cafetaria e ainda percursos de visitação. Para a realiza o deste projeto   necessário realizar um novo estudo de Plano Ambiental Recupera o Paisagística e recursos financeiros.

A pedreira denominada "Mato da Amoreira", está localizada entre Birre e Pampilheira, no lugar da Barraca de Pau em Cascais, cuja explora o principal é o Azulino de Cascais, calcário essencialmente calcicl stico de cor cinzento-azulada, bem como o aproveitamento do subproduto de outro tipo de pedra calcária. A pedreira encontra-se situada numa zona de baixa densidade.

  uma zona que possui explora o há algumas décadas, sendo esta executada inicialmente de forma artesanal, e que, com o evoluir dos tempos, ficou mais mecanizada recorrendo-se ao uso ou   utiliza o de máquinas e explosivos para a extra o.



Figura 103: Fotografia aérea da área em estudo

7.7.4.2 Proposta 2

a) Enquadramento

No Concelho de Cascais, predominam rochas sedimentares datadas do Cretácico. Pretende-se executar um levantamento das reservas existentes no concelho da rocha ornamental característica e única de Cascais - Azulino de Cascais.

b) Materialização da proposta

Portugal tem uma geologia bastante diversificada, existindo ocorrências minerais com vasta potencialidade económica. Assim, para garantir uma correta gestão no aproveitamento de um recurso, deverá ser comprovada a sua capacidade geológica, devendo ser elaborado um Estudo Geológico.

Assim para o Concelho de Cascais será importante proceder a um levantamento geológico do seu território, averiguando quais as reservas existentes e o seu potencial, em especial a sua rocha ornamental mais característica, o Azulino de Cascais.

8. Habitação

A proposta que se apresenta pretende configurar uma nova política de reabilitação urbana que garanta a complementaridade e coordenação entre os diversos atores, concentrando recursos em operações integradas nas áreas mais degradadas do concelho identificadas pelos serviços municipais como potenciais "Áreas de Reabilitação Urbana", bem como com a implementação de programas e medidas de carácter social abrangendo públicos diversificados, no sentido da promoção da equidade e coesão social.

Entenda-se por Reabilitação Urbana uma intervenção no tecido urbano que promova a conservação e recuperação dos edifícios e espaços públicos degradados e a consequente revitalização económica e social. A política de reabilitação urbana tem como objetivo melhorar a qualidade da habitação, aumentando a oferta. De acordo com Decreto-lei n.º 104/2004 de 7 de maio " A degradação das condições de habitabilidade, de salubridade, de estética e de segurança de significativas áreas urbanas do País impõe uma intervenção do Estado tendente a inverter a respetiva evolução... a par das áreas críticas de recuperação e reconversão urbanística merecem... uma atenção particular as zonas urbanas históricas cuja conservação, recuperação e readaptação constituem um verdadeiro imperativo nacional entende-se por «reabilitação urbana» o processo de transformação do solo urbanizado, compreendendo a execução de obras de construção, reconstrução, alteração, ampliação, demolição e conservação de edifícios...".

Na sequência das medidas políticas das últimas décadas, vários têm sido os constrangimentos legais e fiscais que têm contribuído para perpetuar a degradação do património edificado, com destaque para a ausência de políticas que favoreçam e estimulem o mercado de arrendamento em conjunto com a falta de incentivos para que o mercado de arrendamento possa efetivamente oferecer valores de renda mensais competitivos, comparando com as prestações pagas às entidades bancárias aquando do financiamento para habitação própria.

Neste contexto, no Concelho de Cascais, e segundo os dados dos Censos de 2001 e 2011 já analisados, uma parte das habitações vagas está inserida no mercado, identificada quer para venda quer para arrendamento. Porém, muitas outras não estão diferenciadas, o que nos leva a concluir que poderão não estar no mercado por não terem condições de habitabilidade ou simplesmente pela falta de confiança dos proprietários, decorrente da pouca celeridade dos tribunais na resolução de situações de quebra contratual de pagamento da renda. E muitas vezes são situações em que os proprietários estão mais interessados na valorização do fogo, ou dos terrenos, quando o estado de conservação é muito mau, infringindo o artigo 89º do Decreto de Lei nº26/2010, de 30 de março.

O novo paradigma do planeamento e da gestão municipal deverá passar por dar prioridade a regenerar e reabilitar o que está em mau estado, reutilizar o que está devoluto e qualificar o espaço público concelhio, como um contributo para a coesão territorial. Simultaneamente deverá criar medidas de acesso ao alojamento, tendo em conta as fases

do ciclo de vida da população, as dinâmicas familiares e as características de grupos distintos, tais como jovens, seniores, profissionais qualificados, população com deficiências incapacitantes, população sem-abrigo, famílias com fracos rendimentos, etc.

Esta estratégia local de habitação privilegia o conhecimento das necessidades habitacionais, qualitativas e quantitativas, como instrumento de gestão e planeamento estruturador de uma nova política de habitação e reabilitação integrada.

Na fase de diagnóstico tornou-se evidente que os fogos devolutos e/ou degradados tinham maior incidência nos núcleos urbanos históricos do concelho, e que permanecem nestas circunstâncias pelas mais diversificadas razões, como se irá enunciar. Assim, no intuito de ultrapassar estes constrangimentos, as soluções para a sua colocação no mercado terão de ser eficazes, uma vez que o elevado estado de degradação do edificado não será compatível com um concelho que se quer coeso e competitivo.

Pela sua complexidade, a habitação representa um produto de mercado com determinadas especificidades, obedecendo a uma lógica e a comportamentos que se caracterizam pela segmentação e diferenciação do produto, pela valorização de determinadas localizações, pelo marketing e comercialização próprios deste mercado e conseqüentemente pelas expectativas dos agentes económicos. Trata-se de um mercado complexo que exige não só a total compreensão da sua dinâmica e mecanismos de funcionamento, mas também a alteração de procedimentos que possam contribuir para criar um ambiente que permita a reabilitação do parque habitacional do concelho. Assim, pretende-se contribuir para:

- A criação de um ambiente de confiança que conduza os proprietários a colocar os seus imóveis no mercado de arrendamento, com garantias efetivas de proteção aos senhorios em caso de incumprimento dos contratos;
- O estabelecimento de um sistema de apoio social aos inquilinos com rendimentos reduzidos, através do acesso a rendas de valores mais baixos;
- A reabilitação de fogos devolutos e/ou degradados de modo a viabilizar e valorizar a sua colocação no mercado, sempre que os proprietários demonstrem não ter condições para assumir esse encargo, mas estejam disponíveis para que uma entidade credível (podendo esta ser a CMC), assegure esse serviço, mediante a concessão de parte do valor dos arrendamentos durante um período a acordar.

A entrada no mercado de muitas das habitações que se encontram devolutas assente numa dinâmica que resulte da aplicação das medidas a enunciar, permitirá o desenvolvimento do mercado imobiliário, concebendo-se as circunstâncias necessárias para levar os investidores a rever a posse estática da propriedade assente apenas na sua valorização.

A atual situação do mercado reúne condições particulares que possibilitam a alteração da dinâmica do mercado habitacional, uma vez que depois do forte crescimento do mercado entre 1971 e 2002 se seguiu uma conjuntura de diminuição das vendas em resultado da forte contração da procura. Por sua vez, esta forte contração da procura é justificada por diversos fatores, tais como: o aumento das taxas do mercado interbancário, que agravou as condições de vida das famílias; o aumento de medidas mais restritivas no financiamento ao crédito por parte do sistema bancário, através do aumento das taxas de juro aliado a uma

conjuntura económica recessiva, que conduziu à maior precaridade no mercado de trabalho e ao aumento das taxas de desemprego. São fatores que conduzem a alterações da dinâmica habitacional, alterações essas que passam por soluções de arrendamento com valores de rendas mais reduzidos, que permitam igualmente uma maior mobilidade face às novas conjunturas que a sociedade atual apresenta, tais como a alteração da estrutura familiar com o aumento do número de famílias monoparentais e de divórcios, ou mesmo o crescente número de imigrantes.

Assim, independentemente da causa que leva um imóvel a estar desocupado, ou em mau estado de conservação, torna-se um imperativo apresentar algumas das possíveis razões e ajustar algumas das suas soluções: imóveis no mercado à espera de transações, seja para venda ou arrendamento; imóveis adquiridos na base de uma expectativa de valorização patrimonial a médio/longo prazo; imóveis devolutos por falta de confiança no sistema de arrendamento, preferindo-se perder a receita da renda face à hipótese de se perder o controlo da fração após o arrendamento, ganhando apenas a componente de valor correspondente à valorização patrimonial do mercado; imóveis degradados por precisarem de obras, para as quais os proprietários não dispõem de meios técnicos, financeiros ou capacidades pessoais; imóveis cuja titularidade está muito fragmentada.

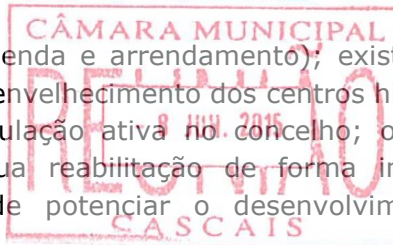
Desde 2008, na sequência do trabalho desenvolvido pelo município de Cascais no que respeita à avaliação do Estado de Conservação exterior do edificado, a Autoridade Tributária e Aduaneira procede ao agravamento anual da taxa normal do Imposto Municipal sobre Imóveis (IMI), para os imóveis que se encontram degradados há mais de 12 meses. Esta medida, apesar de ser incentivadora e de pretender dinamizar o mercado habitacional, não é suficiente para atingir o objetivo de reabilitação do parque habitacional do concelho, sobretudo nos núcleos urbanos históricos.

Neste âmbito da proposta de Revisão do PDM-Cascais, será adotado um conjunto de incentivos que pretende fomentar a reabilitação urbana como alternativa sustentável à construção de habitação em zonas de expansão das áreas urbanas consolidadas, estabelecidos em Regulamento Municipal e que poderão passar por: redução da taxa normal do IMI, durante a vigência do primeiro contrato (cinco anos) para os fogos reabilitados e colocados no mercado de arrendamento; benefícios fiscais para quem arrendar fogos atualmente devolutos, no âmbito do IRS e IRC (cinco anos); inclusão de medidas de âmbito fiscal, em eventuais programas de natureza urbanística que venham a ser criados, visando a reabilitação de fogos degradados.

Num contexto de degradação dos imóveis do parque habitacional do Concelho de Cascais, em que estão em causa as condições de habitabilidade, de salubridade, de estética e de segurança, o dimensionamento da habitação e a organização funcional dos espaços construídos, na generalidade, não se coaduna com os atuais níveis de exigência e muitas destas operações de reabilitação carecem de um processo de licenciamento de alteração (aumento de área de construção e aumento do número de pisos), ou de redefinição da propriedade horizontal.

8.1 Análise SWOT

- Pontos fortes: Valor histórico e cultural; Proximidade de comércio e serviços; Proximidade de equipamentos coletivos;
- Pontos fracos: Elevado preço da habitação (venda e arrendamento); existência de edifícios degradados; abandono populacional; envelhecimento dos centros históricos;
- Oportunidades: Aumento do número de população ativa no concelho; o elevado número de fogos devolutos possibilita a sua reabilitação de forma integrada; alteração do regime de arrendamento pode potenciar o desenvolvimento do mercado;
- Ameaças: Habitação para arrendamento ilegal (anexos) a valores de referência mais baixos que os do mercado.



8.2 Estratégia para a habitação

Os pressupostos desta estratégia para a habitação decorrem da interpretação e enquadramento da *Estratégia de Sustentabilidade de Cascais*, nomeadamente no que respeita a linhas orientadoras de atuação. Neste contexto, importa identificar os pilares que sustentarão a filosofia e as linhas de orientação desta *Estratégia Local de Habitação para Cascais*:

1. Conhecimento e Inovação

- a) Apostar numa intervenção sócio territorial baseada no conhecimento do território e das populações;
- b) Valorizar o diagnóstico enquanto instrumento de planeamento construído com a participação dos diferentes atores territoriais;
- c) Implementar modelos de governança partilhada.

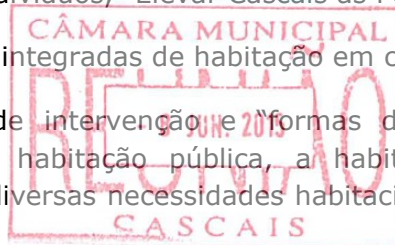
2. Conhecimento e sustentabilidade

- a) Promover um habitat sustentável quanto à utilização dos recursos, meios ecológicos e eficiência energética;
- b) Reabilitar e qualificar o existente numa ótica de reutilização e requalificação do habitat urbano, com vista à qualidade de vida das suas populações;
- c) Implementar uma política de gestão sustentável dos territórios que se pretendem "verdes" e modernos.
- d) Garantir a preservação do património construído.

3. Conhecimento e coesão social

- a) Implementar uma política de coesão social e territorial;
- b) Valorizar as capacidades dos indivíduos, "Elevar Cascais às Pessoas";
- c) Criar respostas diversificadas e integradas de habitação em contexto urbano.

Estes três pilares agregam pressupostos de intervenção e "formas de fazer" que se traduzem em medidas que enquadram a habitação pública, a habitação privada, a reabilitação urbana, e as respostas às mais diversas necessidades habitacionais de públicos diversificados.



8.3 Medidas de atuação

8.3.1 Criação de um observatório de habitação do Concelho de Cascais

O observatório de habitação, regulamentado em 15 de dezembro de 2011 (Regulamento Municipal de Habitação Social - RMAHS), privilegia o conhecimento das necessidades habitacionais do Concelho de Cascais, visando a realização de um plano local de habitação constituído por diagnósticos atualizados desta problemática, com vista à criação de respostas alternativas adequadas à realidade concelhia, à sustentabilidade do processo e à identificação de novas soluções.

Efetivamente, o conhecimento das necessidades implica o conhecimento do mercado habitacional, das suas dinâmicas bem como dos fenómenos sociais inerentes e a capacidade de definir intervenções que atinjam as causas dos mesmos.

Ao nível do diagnóstico a autarquia aposta num modelo organizacional assente em equipas multidisciplinares que intervêm em áreas urbanas definidas como prioritárias.

- Programa Cascais-Observatório Local de Habitação.

8.3.2 Criação de um processo de licenciamento célere "Via Verde licenciamento"

Com base no conhecimento desta realidade, e tendo em conta a urgência e especificidade dos processos de licenciamento de alteração/ampliação em edifícios, propõe-se a criação de um processo célere de licenciamento (via verde interna) para todos os fogos devolutos e/ou degradados.

Propõe-se, assim, o estabelecimento de um procedimento que para além de identificar estes casos e fazer o registo detalhado dos mesmos, os encaminhe para um procedimento de prioridade agravada. Pretende-se anular um dos principais fatores de “desmobilização” das iniciativas privadas para a reabilitação e reconversão do património construído.

- Programa de licenciamento Via Verde de fogos degradados/devolutos.

8.3.3 Gestão de habitação – reabilitar para arrendar (resposta inclusiva)



No que concerne à reabilitação urbana, os fatores que impedem a reabilitação de imóveis degradados e devolutos estão relacionados com os estrangulamentos já referidos que atuam sobre o mercado de arrendamento. Para o mercado de arrendamento se tornar competitivo, é necessário que os proprietários vejam o arrendamento como um bom investimento e assim a reabilitação urbana poderia fazer parte das possibilidades de rentabilização de um imóvel, evitando-se a demolição de edifícios com potencial de reabilitação.

Porém, na atual situação do mercado de arrendamento, as suas características e constrangimentos, já referenciados, dificultam a possível transição destes fogos para o mercado, pelo que se propõe a existência de um serviço assente em mecanismos que conduzam à real melhoria da qualidade do património habitacional concelhio, ao aumento da oferta de fogos para arrendamento e que proporcione um ambiente de confiança entre as partes interessadas, diminuindo os riscos entre senhorios e inquilinos.

Assim, em zonas previamente definidas, em que o número de fogos degradados e devolutos se torne um fator de desvalorização e de desqualificação da habitação existente na envolvente, a reabilitação destes fogos poderia passar pela inscrição numa bolsa de arrendamento que prestasse um serviço de mediação entre os senhorios e os inquilinos, intermediando o seu relacionamento, com as seguintes valências:

- a) Captação de fogos degradados ou devolutos para arrendamento junto de senhorios, através de contrato de gestão, assegurando uma renda garantida pelo período do contrato;
- b) Gestão das obras de reabilitação/manutenção necessárias à colocação do fogo no mercado de arrendamento.
- c) Contratualização e gestão de uma garantia adequada que permitisse, em caso de reabilitação do imóvel o retorno do investimento inicial, por parte da entidade gestora através do arrendamento;
- d) Criação e gestão de uma base de dados com toda a informação sobre oferta, fiscalidade, questões jurídicas, vantagens do arrendamento, procura, etc.,

- e) Divulgação e publicitação das vantagens do arrendamento e dos serviços prestados;
- f) Aconselhamento e apoio na formalização de candidaturas a financiamento para a reabilitação.

Esta metodologia que destaca os imóveis degradados e/ou devolutos localizados nos núcleos urbanos históricos e identificados no processo de avaliação do estado de conservação do edificado existente na CMC, incentivará os seus proprietários a inscreverem-se, podendo ainda beneficiarem de outros serviços complementares à reabilitação e à manutenção dos seus imóveis. A inscrição neste processo beneficiará ainda, por via da valorização patrimonial inerente, da criação de rendimento através do arrendamento, garantindo a sustentabilidade da operação.

Esta dinâmica ainda que dependente da procura dos interessados em rentabilizar o seu imóvel, consubstancia uma postura pró-ativa para arrastar outros proprietários.

A fonte de financiamento deste sistema terá pois que ser equacionada no âmbito da política fiscal, uma vez que a colocação das frações devolutas no mercado provocará também um aumento da receita fiscal, por via do IRS, orientando a atividade económica para a reabilitação urbana. O novo sistema de avaliação patrimonial também trará um acréscimo de receitas através do IMI.

O aumento da receita fiscal ou a criação de uma taxa a aplicar a cada contrato de arrendamento, taxa essa deduzida ao IMI, podem servir de fonte de financiamento de um fundo de seguro de renda, também denominado por fundo social de renda, que garantisse o pagamento nos períodos em que se registasse o incumprimento do pagamento das rendas, proporcionando a diminuição da desconfiança no sistema por parte dos proprietários.

É importante que esta estratégia integre financiamentos mais flexíveis e abrangentes, sendo imprescindível definir programas de apoio à recuperação e reabilitação urbana mais simples e acessíveis.

- Programa Gestão de Habitação- reabilitar para arrendar;
- Programa de imóveis degradados/devolutos – incentivos fiscais;
- Programa Municipal de apoio ao arrendamento.

8.3.4 Gestão e manutenção do parque habitacional público (estatal/municipal)

Esta medida rege-se pelo contrato-programa de cooperação técnica e financeira entre o município de Cascais e a EMGHA, Empresa de Gestão do Parque de Habitação do Município de Cascais, no que se refere à gestão da habitação social de Cascais.

A manutenção e conservação de imóveis de habitação social foram competências esquecidas durante largas dezenas de anos em Portugal. Estejamos a falar do senhorio Estado ou do inquilino, as patologias construtivas de origem ou o mero desgaste de utilização da casa, são situações que na sua maioria permanecem ignoradas no tempo, ou por falta de financiamento ou porque surgiram e se alimentaram conflitos de interesses entre as duas partes. Esta situação, ao longo do tempo, traduziu-se na degradação evidente dos imóveis, indigna do património construído, da paisagem urbana e da vivência destes espaços. Com uma maior consciência nos últimos anos dos efeitos desta negligência, têm sido feitos investimentos no parque habitacional municipal, procurando uma valorização e integração deste património no tecido urbano enquanto um fator determinante de coesão social.

Nesta medida, visa-se igualmente intervir em fogos devolutos do parque habitacional público (estatal e municipal), encarando este ativo como um instrumento tático fundamental para a política local de habitação. Pretende-se promover a mobilidade e acessibilidade à habitação, adequar as respetivas tipologias às dinâmicas dos agregados familiares, através de permutas e/ou transferências, garantir alojamento em situações classificadas como necessidades especiais de adaptação, ou de situações de emergência decorrentes de catástrofes naturais, tais como sismos, incêndios e inundações, assim como de situações urgentes de violência doméstica e de sem abrigo.

Assim, nesta medida estão integradas ações de requalificação, manutenção e conservação do parque habitacional municipal, constituindo no seu todo uma estratégia de gestão. Esta gestão implica a constituição de um sistema que, através dos serviços municipais, regista anualmente os pedidos de habitação (a 31 de dezembro 2014 existiam cerca de 2218 pedidos de habitação), por forma a instituir um processo dinâmico e eficiente. Este sistema, está regulamentado desde 15 de dezembro de 2011, aposta em instrumentos de diagnóstico e intervenção para instrução e análise dos pedidos de habitação.

- Programa de gestão e manutenção do parque habitacional municipal;
- Programa municipal habitação social (PMHAS).

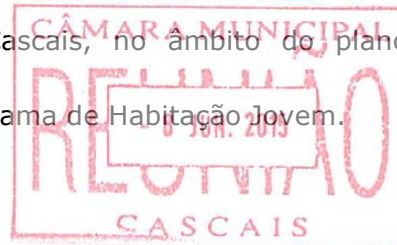
8.3.5 Habitação para públicos diversificados

Com base no diagnóstico de necessidades de habitação, constituem prioridade os projetos para públicos diversificados, devidamente integrados na malha urbana e em programas mais latos de reabilitação e qualificação urbana. A promoção de habitação poderá passar por colocar no mercado fogos devolutos com condições habitacionais, reabilitar e conservar alojamentos degradados ou construir de novo, tendo em consideração a consolidação da malha urbana.

Nesta medida, importa também conjugar e articular as especificidades (acesso, manutenção de encargos com habitação, tipologias adequadas, etc.) de determinados públicos – jovens, seniores, profissionais qualificados, pessoas sem-abrigo, pessoas com deficiências ou

incapacidades famílias com baixos rendimentos, etc., com as potencialidades urbanísticas de diferentes territórios.

- Programa Mercado Social de Arrendamento;
- Projeto Oficina Social;
- Projeto-piloto Casas Primeiro em Cascais, no âmbito do plano concelhio para integração de pessoas sem-abrigo;
- Programa de Habitação Sénior e Programa de Habitação Jovem.



A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script.

8.4 Conclusão

A proposta de *Estratégia Local de Habitação para Cascais*, preconizando uma intervenção em 6 medidas, terá maior incidência nos centros históricos ameaçados pela degradação física do seu edificado, pelo envelhecimento gradual do seu tecido social e pelas constantes pressões à transformação urbana, constituindo igualmente uma metodologia de ação para a melhoria efetiva da qualidade de vida das populações, através de operações urbanísticas de revitalização, reabilitação e valorização, procurando salvaguardar a coesão social, promovendo e estimulando a continuidade e o fortalecimento das identidades locais.

Finalmente, procura responder às atuais exigências de salubridade e conforto, qualidade e segurança, e ao enorme desafio da recuperação de um parque edificado e de espaços públicos que, aos poucos se reconhecerá renovado e cujo conjunto se reverte num património urbano reabilitado que a todos valoriza e pertence. O objetivo é assim adequar estas áreas muito sensíveis à atualidade sem que se altere significativamente a sua identidade.

Nesse sentido, a estratégia de ação proposta deverá recair não só sobre a recuperação do parque edificado, mas também num contexto de reabilitação urbana integrada, que passe pela requalificação do espaço público, pela renovação de Infraestruturas Urbanas, pela reabilitação e implementação de Equipamentos; pela revitalização do Tecido Social, através de Programas de Habitação Jovem; pela dinamização do comércio de proximidade e pela dinamização cultural.

Pretende-se que esta estratégia seja mais do que um simples processo de reabilitação do edificado, destinada a recuperar e beneficiar fisicamente determinadas áreas. O objetivo será sim evoluir para um conceito de reabilitação integrada, suportada por uma nova política urbana que procure a requalificação do concelho, desenvolvendo estratégias de intervenção múltiplas e globais destinadas a potenciar os valores culturais, socioeconómicos, ambientais e funcionais destas áreas urbanas e de forma a elevar substancial e sustentavelmente a qualidade de vida das populações residentes.



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

9. Equipamento

9.1 Equipamentos de ação social

A ação social assume-se como um instrumento determinante para a coesão social, nomeadamente através da Rede Social concelhia, presidida e coordenada pela Câmara Municipal, como uma plataforma de articulação e congregação de esforços que impulsiona o trabalho de parceria alargada entre os agentes sociais, contribui para uma consciência coletiva dos problemas sociais, para a otimização dos recursos de intervenção e para a ativação de respostas necessárias. A Rede Social é constituída pelas organizações públicas e solidárias, organizadas num Conselho Local de Ação Social (CLAS), que tem como missão:

- Reduzir a pobreza e a exclusão social, promovendo o acesso aos direitos fundamentais, combatendo as dificuldades sentidas por quem é diferente ou está mais fragilizado/a e fomentando a responsabilidade social de todos;
- Promover estilos de vida saudáveis e o desenvolvimento pessoal, familiar e ocupacional das pessoas e grupos mais vulneráveis;
- Investir em equipamentos e serviços sociais de qualidade, promovendo a equidade social e territorial no acesso aos mesmos.

A complexidade e multidimensionalidade dos problemas sociais obrigam a uma intervenção integrada e articulada entre os agentes sociais, a qual só é possível quando estes se organizam em rede, promovendo em conjunto um planeamento integrado e sistemático e potenciando sinergias, competências e recursos.

A intervenção do CLAS é complementada pela ação de outras entidades privadas que promovem respostas sociais e pelas que, no âmbito da sua responsabilidade social, promovem ou apoiam outras iniciativas sociais.

As respostas sociais são constituídas por serviços disponibilizados a partir de equipamentos sociais cuja instalação e funcionamento é regulamentado pela Segurança Social, e por programas, projetos ou iniciativas de combate ou prevenção da pobreza e das diferentes formas de exclusão social que garantem, minimizam ou promovem os fatores facilitadores ou bloqueadores do bem-estar, em quatro dimensões:

- Igualdade de direitos e não discriminação;
- Dignidade e reconhecimento;
- Autonomia e desenvolvimento social;
- Participação e envolvimento nas intervenções que lhe dizem respeito.

Tendo em conta a integração destas dimensões nas diversas áreas de vida, a ação da Câmara Municipal no domínio social centra-se em torno de políticas que prosseguem os seguintes objetivos:

- Promover equipamentos e serviços sociais de qualidade, em resposta a necessidades dos indivíduos e famílias ao longo das diversas fases de vida, assegurando a equidade territorial e num quadro de corresponsabilidade entre o setor público e privado;
- Promover o acesso a bens essenciais, serviços e respostas sociais, a municipais em situação de carência socioeconómica;
- Incentivar respostas inclusivas que abranjam públicos heterogéneos;
- Contribuir para a criação de condições para um envelhecimento ativo e para a autonomia, participação e bem-estar da população sénior;
- Promover uma ação concertada entre as diversas organizações que atuam em fenómenos específicos como a violência doméstica e as Pessoas Sem-Abrigo, com vista à diminuição do fenómeno e à superação dos seus impactos;
- Promover a integração da população imigrante;
- Promover uma intervenção socio-territorial integrada e participada em zonas de intervenção prioritária para o combate à pobreza e exclusão social, desenvolvendo com os vários atores locais programas ajustados aos problemas e potencialidades identificados localmente, que integrem ações no domínio da formação e desenvolvimento social, atendimento e acompanhamento social, apoio à inserção profissional, promoção da saúde, facilitação do acesso a atividades de lazer, desportivas e culturais e a reabilitação ou qualificação do edificado e do espaço envolvente;
- Promover a igualdade de género no concelho, enquanto fator de coesão social, integrando este princípio de forma transversal nos diferentes níveis e domínios de intervenção;
- Sensibilizar e apoiar a prática do voluntariado como um contributo relevante no exercício de cidadania;
- Promover o empreendedorismo social e a participação e corresponsabilização da sociedade civil na resolução e prevenção dos problemas e sociais e na resposta às necessidades sociais;
- Desenvolver parcerias efetivas e dinâmicas entre os agentes sociais locais no sentido de promover o planeamento e a intervenção integrada, potenciando sinergias, competências, conhecimentos e recursos e contribuir para a qualificação dos agentes envolvidos nos processos de desenvolvimento social local.

Neste quadro, é desenvolvido um conjunto de programas e medidas que integram o Plano de Execução do PDM-Cascais e contribuem para um território coeso e inclusivo. A sua execução não se limita à ação da autarquia e envolve o conjunto de agentes sociais locais.

O paradigma da inclusão não é nem deverá ser um projeto e uma ambição da competência exclusiva do Estado. Esse dinamismo conta necessariamente com o empenho de todos os atores e instituições que intervêm em cada um dos sectores de atividade. É partindo desta co-responsabilização social, onde interagem de forma salutar os sectores público, solidário e privado que podem surgir as mais diversas respostas sociais que compõem a rede de serviços e equipamentos sociais.

O programa de execução tem por base prioridades e objetivos concertados pelo CLAS para o Plano de Desenvolvimento Social 2012-2015 (PDS) aprovado em junho de 2012.

9.1.1 Equipamentos e serviços sociais

Os equipamentos sociais integram respostas sociais destinadas aos grupos mais vulneráveis da sociedade e também a toda a população numa perspetiva de adequação às diferentes necessidades sociais. Potenciam a conciliação familiar e a atividade profissional, e são meios e instrumentos de reparação e de prevenção de situações de carência e de exclusão, bem como de integração e promoção comunitária.

As respostas sociais regulamentadas e sedeadas em equipamentos, com pertinência no concelho, são as apresentadas no quadro seguinte:

GRUPOS	RESPOSTAS
Crianças (1ª Infância)	Creche/ Creche familiar/ Amas
	Intervenção precoce (com crianças em risco de atraso de desenvolvimento)
Crianças e Jovens em risco	CAT - Centro de Acolhimento Temporário de crianças e jovens em risco
	LIJ - Lar de Infância e Juventude
	Apartamento de Autonomização
Pessoas Idosas ou Dependentes	SAD - Serviço de Apoio Domiciliário
	Centro de Convívio
	Centro de Dia
	Lar de Idosos
Pessoas com deficiência / Doença mental	Centro de Atendimento, Acompanhamento e Animação de pessoas com deficiência
	CAO - Centro de Atividades Ocupacionais de pessoas com deficiência
	Lar residencial de pessoas com deficiência
	Serviço de transporte adaptado
	Fórum Sócio Ocupacional para pessoas com doença do foro mental ou psiquiátrico
	Unidade de Vida Autónoma
Pessoas com HIV/SIDA	Residência para Pessoas com HIV/SIDA
	CAAP – Centro de Atendimento e Acompanhamento Psicossocial para Pessoas com HIV/SIDA
Pessoas toxicodependentes	Equipa de intervenção direta (população toxicodependente , suas famílias e comunidade afetada)
	Apartamento de reinserção social de pessoas toxicodependentes
Pessoas Vítimas de Violência Doméstica	Centro Atendimento a Vítimas de Violência Doméstica
Pessoas Sem-Abrigo	Equipa de Rua para Pessoas Sem-Abrigo
Família e Comunidade em geral	Atendimento e Acompanhamento Social
	CAFAP - C. Apoio Familiar e Aconselhamento Parental
	Centro Comunitário
	Refeitório social
	Ajuda alimentar

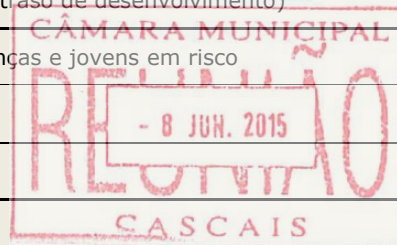


Tabela 51: Respostas sociais regulamentadas e sedeadas em equipamentos, com pertinência no concelho

O conceito inerente a cada uma destas respostas encontra-se definido por Despacho do Senhor Secretário de Estado da Segurança Social de 19 de janeiro de 2006.

Os equipamentos sociais podem integrar uma única resposta ou diversas respostas destinadas ao mesmo grupo (por exemplo Lar, Centro de Dia e SAD) ou a diversos grupos (por exemplo Creche e Centro de Dia). A otimização dos equipamentos, a rentabilização dos recursos, a alteração do peso das diversas faixas etárias ao longo do tempo e o reforço de metodologias de intervenção integrada concorrem para uma necessidade crescente de equipamentos integrados que respondam a uma pluralidade de grupos-alvo, nos diversos ciclos de vida.

No que respeita às entidades proprietárias, estas podem ser públicas ou privadas, sendo estas últimas com ou sem fins lucrativos. A maioria das entidades privadas sem fins lucrativos tem o estatuto de IPSS (Instituição Particular de Solidariedade Social) ou equiparado e tem sido financiada pela Segurança Social e/ou pela autarquia, para a construção ou requalificação dos equipamentos e para o funcionamento das respostas prestadas.

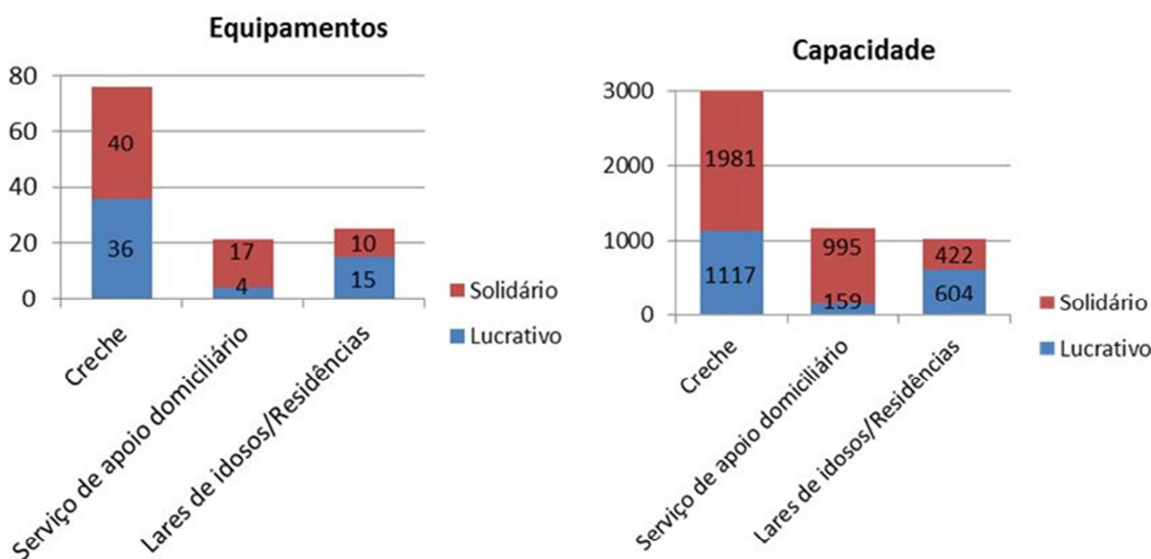


Figura 104: Entidades proprietárias dos equipamentos sociais

Na rede de equipamentos e serviços sociais do concelho, o setor privado lucrativo representa 29% do total das respostas e centra-se somente em três tipologias de serviço: creche, apoio domiciliário para pessoas idosas ou dependentes e lar de idosos. Conforme se verifica nos gráficos seguintes, somente no caso das respostas residenciais para pessoas idosas, o número de equipamentos lucrativos é superior ao da rede solidária.

Na última década, o estado investiu fortemente no apoio à construção de equipamentos sociais, no estabelecimento de acordos de cooperação para o seu funcionamento e no apoio

às respostas que as entidades promovem. Apesar desse esforço, as necessidades da população não estão ainda cobertas, continuando a ser necessário o investimento público e privado nesta área.

A Carta de Equipamentos e Serviços Sociais do Concelho de Cascais (Carta Social, 2008), traçou objetivos até 2016, nomeadamente a taxa de cobertura a atingir, pelas respostas destinada aos grupos etários específicos e o aumento da oferta necessária nas restantes tipologias de serviços, para as quais não é possível obter dados da população-alvo, de forma a calcular taxas de cobertura. O quadro seguinte apresenta a taxa de cobertura atual e as metas definidas para creche e respostas à população idosa.

Taxa de cobertura	Creche (e amas)		Lares/Residências de idosos		Centro de Dia		C. Convívio/Academia S.		SAD	
	2012 *	Meta 2016	2012 **	Meta 2016	2012 **	Meta 2016	2012 **	Meta 2016	2012 **	Meta 2016
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Alcabideche	20	40	4,5	4,7	1,1	6,1	6,4	9,2	3	Não definida na Carta Social. A meta nacional é 7%
Carcavelos	36	43	1,0	4,7	1,8	5,9	0	5,4	4	
Cascais	43	44	2,0	4,5	0,5	5,6	5,1	8,0	0,7	
Estoril	60	46	2,0	4,6	4,7	11,9	0,9	6,9	6,4	
Parede	57	43	6,3	4,6	1,4	6,2	11,3	6,5	2	
S.D. Rana	41	41	1,4	4,3	2,9	6,2	2,2	7,1	3,3	
Concelho	41	42	2,8	4,6	2,1	6,8	4,1	7,4	3,1	

* Taxa calculada com base na estimativa populacional para 2016 de crianças 0-3 anos, constante da Carta Social, dado ainda não existirem dados do Censos 2011 desagregados.

** Taxa calculada com base nos dados do censos 2011 para população > 65 anos.

Tabela 52: Taxas de cobertura de taxa de cobertura atual e metas definidas para creche e respostas à população idosa.

Tendo em conta a taxa de cobertura em 2012, para atingir as metas da Carta Social, seria necessário o seguinte número de novas vagas:

<i>Vagas necessárias</i>	Creche (e amas)	Resposta residencial para idosos	Centro de Dia	C. Convívio/ Academia S.	SAD
Alcabideche	283	97	433	238	387
Carcavelos	73	199	275	275	192
Cascais	6	288	502	279	620
Estoril	-129	141	421	333	24
Parede	-93	-118	188	-198	188
S.D. Rana	9	290	405	464	392
Concelho	149	897	2.224	1.391	1.804

Tabela 53: Previsão de novas vagas necessárias para atingir as metas da Carta Social

A Carta de Equipamentos e Serviços Sociais do Concelho de Cascais define os critérios orientadores de programação da rede, nomeadamente a melhoria da territorialidade cujo objetivo é:

- Promover o acesso e a utilização dos equipamentos e serviços, alicerçado em princípios de universalidade, equidade e sustentabilidade;
- Contribuir para combater as assimetrias sociais baseadas nas desiguais oportunidades de acesso aos equipamentos;
- Reordenar a rede local de modo a colmatar espaços não cobertos por determinadas respostas.

Com base nos critérios estabelecidos, as localizações prioritárias para a criação das vagas mencionadas são as seguintes:

Tipo de resposta		Freguesia	Zona
Crianças e Jovens	Creche	Alcabideche	Abuxarda / Amoreira
			Alcoitão / Adroana/ Alcabideche
			Malveira da Serra
			Manique
Crianças e Jovens	Lar de Infância e Juventude-10/18 anos	Concelhio	
	Apartamento de Autonomização	Carcavelos	S. Miguel das Encostas
Pessoas Idosas	SAD - Serviço de Apoio Domiciliário	Em todas as freguesias, exceto a freguesia do Estoril no futuro próximo	
	Centro de Dia	Alcabideche	Centro
			Manique
			Murches
			Abuxarda Norte
			Abuxarda / Alvide
			Alcabideche / Bicesse
		Carcavelos	Freguesia
		Cascais	Aldeia de Juso / Birre
			Alvide
			Guia
			Restante freguesia
		Pessoas Idosas	SAD - Serviço de Apoio Domiciliário
Monte Estoril			
Parede	Murtal		
	Zona Nascente		
	Restante freguesia		
S.D.Rana	Talaíde		
	Trajouce		
	Rebelva / S.D.Rana / Penedo		
	Área central a norte da A5		
	Caparide / Cabeço de Mouro / Polima		
	Tires / Abóboda		
Conceição da Abóboda			
Espaço Sénior (Centro de Convívio, Academia Sénior ou outra modalidade)	Alcabideche		Abuxarda Norte
			Alcoitão
	Carcavelos		Rebelva / Carcavelos
	Cascais		Aldeia de Juso
			Cascais
	Estoril	Freguesia	
	S.D.Rana	Tires	
		Rebelva / Madorna	

Tabela 54: Localizações prioritárias para a criação das novas vagas necessárias para atingir as metas da Carta Social

As necessidades apontadas para os diversos grupos-alvo devem ir sendo superadas não só através da iniciativa pública, mas também da iniciativa privada e através de parcerias público-privadas rentabilizando a rede de equipamentos já existente.

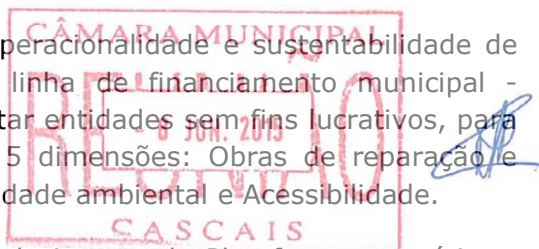
Por exemplo, no que respeita aos Espaços Sénior, estes englobam as diferentes modalidades de resposta social para pessoas idosas, com autonomia e ativas, as quais tradicionalmente se restringiam a Centros de Convívio. Considerando que as necessidades e as condições deste grupo têm evoluído, importa criar respostas diferentes, que diminuam o risco de isolamento e contribuam para um envelhecimento ativo. Uma alternativa que tem surgido neste sentido é a Academia Sénior, sendo que este tipo de resposta poderá não necessitar de um equipamento próprio, mas ser desenvolvido em equipamentos escolares, em especial do ensino secundário, em cuja requalificação se pretende integrar uma visão de espaço multifuncional.

Relativamente aos Centros de Dia, para pessoas idosas mais dependentes, deveriam ser potenciados os equipamentos com resposta residencial, cobrindo igualmente esta valência, assim como o apoio domiciliário a quem permaneça na sua residência.

- Dado o alargamento da rede de equipamentos estar condicionado à iniciativa privada e, no caso da rede solidária, estar condicionado à possibilidade das IPSS estabelecerem de acordos de cooperação com o estado, os projetos de equipamentos constantes do plano de execução baseiam-se nos critérios e necessidades referidas, com um caráter meramente indicativo. Pelas mesmas razões, optou-se por indicar valores de cofinanciamento municipal médios, somente nos projetos dos equipamentos que se consideram prioritários, especialmente em equipamentos para pessoas com deficiência e para pessoas idosas. Os critérios subjacentes ao cofinanciamento para construção de equipamentos indicado nas fichas do Programa de Execução são os seguintes:
- Dar seguimento aos compromissos já assumidos e processos em curso;
- Considerar a equidade territorial, privilegiar zonas geográficas onde será mais difícil a promoção de investimentos privados;
- No que respeita a respostas residenciais para idosos, apoiar a promoção de um novo equipamento por freguesia com esta necessidade, incluindo no mesmo equipamento um Centro de Dia e Serviço de Apoio Domiciliário sempre que necessário, numa percentagem de 40% do custo calculado de 2.500.000,00€;
- Apoiar metade das necessidades acima indicadas para Centro de Dia, numa percentagem de 40% do custo calculado de 800.000,00€;
- Apoiar a totalidade de Centros de Atividades Ocupacionais para pessoas com deficiência, por se tratar de respostas com uma prioridade elevada, numa percentagem de 40% do custo calculado de 800.000,00€;
- Apoiar Lares residenciais para pessoas com deficiência nas freguesias a descoberto, numa percentagem de 40% do custo calculado de 1.400.000,00€;
- No caso das creches, não se assumem novos compromissos dado que a cobertura prevista (42%) já estar quase alcançada e ser superior à meta europeia e nacional (33%).

A qualificação dos equipamentos e das respostas existentes constituem igualmente uma linha de atuação relevante para a sustentabilidade local. Com este objetivo, é desenvolvido um conjunto de projetos e ações cujo objetivo é intervir nos aspetos materiais e imateriais das respostas existentes.

Para a requalificação e melhoria das condições de operacionalidade e sustentabilidade de equipamentos não lucrativos, disponibiliza-se uma linha de financiamento municipal - Programa Requalifica Five - à qual se podem candidatar entidades sem fins lucrativos, para desenvolver ações integradas que podem abranger 5 dimensões: Obras de reparação e conservação, Condições de conforto, Segurança, Qualidade ambiental e Acessibilidade.



Ao nível imaterial, a aposta é na dinamização e fortalecimento de Plataformas temáticas, que se traduzem em parcerias efetivas e dinâmicas, entre entidades públicas e privadas que atuam junto de públicos com as mesmas características. Estas parcerias investem na qualificação dos recursos humanos, através de planos de formação anuais, no *benchmarking* entre as organizações, na qualificação organizacional (e pontualmente em processos de certificação de qualidade) e na definição e aplicação de procedimentos comuns acordados entre as entidades envolvidas, entre outros.

Com o objetivo de alargar o número de vagas, em especial para clientes com fracos recursos económicos, equaciona-se um conjunto de medidas alternativas à construção de novos equipamentos, nomeadamente:

- Rentabilizar a rede de equipamentos privados, através da disponibilização de bolsas para o pagamento das mensalidades, a famílias de baixos recursos económicos;
- Prestar apoio técnico para a qualificação de equipamentos privados não licenciados, mas que possam vir a ter as condições necessárias para o licenciamento (estas respostas não estão incluídas nas taxas de cobertura atrás mencionadas);
- Desenvolver um programa de incentivos / regulamento de apoio às entidades que promovam a criação de novas respostas sociais ou ampliem os equipamentos existentes. Estes incentivos poderão ser financeiros ou ao nível da facilitação de processos administrativos na autarquia, de contrapartidas na cedência de terrenos, de apoio técnico na implementação de projetos, etc.

Para além da construção de novos equipamentos, o desafio é criar novas tipologias de respostas sociais, versáteis e reconvertíveis, para responder adequadamente às variações da pirâmide etária ao longo do tempo e às diferentes aspirações e necessidades dos seus grupos-alvo.

A situação geográfica e económica, assim como o capital humano de Cascais, constituem vantagens para o investimento privado no setor social. As necessidades sociais não se esgotarão. Importa contudo assegurar que as respostas sociais se desenvolvam com formas de gestão e em equipamentos ambientalmente e financeiramente sustentáveis e acessíveis a pessoas em diferentes condições.

O investimento definido como prioritário que consta das grelhas e fichas de equipamentos sociais, respeita a Carta Social e promove a coesão territorial, sempre articulando fatores

fundamentais tais como as necessidades das populações e o contexto económico ou financeiro que viabiliza a construção destes mesmos equipamentos. A “Carta Social do Concelho” fez prospetivas até 2016 (com base no censos de 2001) e encontra-se neste momento a ser revista no âmbito do Diagnóstico Social do Concelho em curso, que será finalizado em junho de 2016.

9.1.2 Programas e projetos de intervenção



A igualdade de oportunidades no acesso a bens e serviços e de oportunidades de participação na sociedade é o princípio fundamental em que se baseia um conjunto de programas e projetos de intervenção social. Estes respondem a necessidades sentidas a partir da apreensão da evolução dos fenómenos que estão na base das problemáticas atuais ou emergentes, geradoras de exclusão e de riscos sociais.

Ainda que se trate de fenómenos multidimensionais que só podem ser analisados numa abordagem intersectorial, o diagnóstico social aponta para a priorização de medidas no âmbito do envelhecimento, do acesso a bens essenciais, da integração de imigrantes, da promoção da igualdade de oportunidades, e da intervenção à medida em situações de maior fragilidade tais como vítimas de violência doméstica, pessoas sem-abrigo, pessoas sem rendimento e comunidades fragilizadas. Para isso torna-se necessário, para além das respostas prestadas pelos equipamentos sociais, investir em programas imateriais que capacitem as pessoas, que desenvolvam a resiliência individual e comunitária, que promovam novos comportamentos e que incrementem o empreendedorismo social, a solidariedade e a participação da sociedade através do voluntariado e da responsabilidade social.

9.1.2.1 Acesso a bens essenciais

Apesar do Concelho de Cascais apresentar um poder de compra *per capita* superior ao nível nacional e ao da Grande Lisboa, verifica-se que um grupo significativo da população não tem acesso aos bens elementares de sobrevivência e a serviços essenciais. Não havendo dados precisos sobre a taxa de pobreza, sabe-se que:

- 3% das famílias (2.669 famílias) recebiam o Rendimento Social de Inserção em dezembro de 2011, das quais 68% (1.823) tinham rendimento do trabalho ainda que insuficiente;
- 6,4% das pessoas idosas (2.373) receberam em 2011 o Complemento Solidário para Idosos;
- 5.384 alunos recorreram a auxílios económicos e alimentares nas escolas públicas no ano 2011/2012;
- 8.877 desempregados receberam subsídio de desemprego (Inicial, social ou subsequente) em 2011;

- Em setembro 2012 estavam registadas no Centro de Emprego 10.840 pessoas desempregadas, das quais 560 para 1º emprego e 3.769 desempregados de longa duração - o equivalente a 8% da população em idade ativa (15-64 anos);
- Quase 4% da população (> 3.000 famílias) recorre a instituições sociais para apoio alimentar e outros apoios pontuais de emergência;
- As instituições sociais constataam um crescimento acentuado da pobreza e dos pedidos de auxílio.

De forma a promover um mínimo de dignidade às famílias com insuficientes recursos financeiros, pretende-se continuar a investir no alargamento, na organização e qualificação de redes de apoio a partir da solidariedade local e dos recursos das instituições sociais e da autarquia. Esta intervenção passa por maximizar o apoio alimentar e dos bancos de roupa e outros bens pessoais ou domésticos, facilitar o acesso a medicamentos, apoiar em pagamentos pontuais de necessidades urgentes e facilitar o acesso a serviços e apoios psicossociais indispensáveis. Estes apoios são enquadrados por um acompanhamento social das famílias beneficiárias para permitir o diagnóstico e intervenção com a família, potenciando a procura de soluções para a autonomia familiar.

9.1.2.2 Igualdade de género

A igualdade das mulheres e dos homens é um direito fundamental para todos e todas, constituindo um valor capital para a democracia e coesão social. A fim de ser completamente conseguido, não é suficiente que este direito esteja legalmente reconhecido, sendo necessário o seu efetivo exercício em todos os aspetos da vida. Conforme se constata no Diagnóstico local da Igualdade de Género em Cascais (2009), no quotidiano a igualdade de género ainda não é uma realidade. As diferenças e assimetrias, resultantes de fatores históricos, sociais e culturais, carecem de reflexão e de intervenção política no sentido de identificar as barreiras e os condicionalismos que as provocam, procurando simultaneamente formas de as ultrapassar.

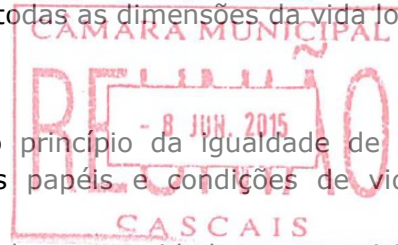
Reconhecendo a importância da Integração da dimensão da igualdade de género na administração local como requisito de boa governação, a CMC tem vindo a efetuar um percurso significativo com vista à definição e implementação de uma estratégia integrada que permita combater a persistência e a reprodução das desigualdades e promova um concelho verdadeiramente igualitário.

A Estratégia Municipal para a Igualdade de Género (EMIG), em fase de implementação, reconhece que para promover efetivamente a igualdade de género é necessário integrar este princípio de forma transversal nas diversas áreas e domínios da intervenção, de acordo com o conceito de *mainstreaming* de género, preconizado internacionalmente. Está focada na ação a partir da autarquia, englobando a cooperação com o conjunto dos atores locais e visa iniciar um caminho que conduza o município de Cascais a um território onde:

- Individualmente, todas as pessoas tenham a oportunidade de desenvolver as suas capacidades pessoais e tomar livremente opções de realização pessoal, familiar e profissional, sem condicionalismos baseados em estereótipos de género;
- Coletivamente, homens e mulheres detenham a mesma visibilidade, o mesmo poder e níveis de participação e decisão em todas as dimensões da vida local/municipal.

A EMIG integra a seguinte tipologia de ações:

- Ações que visem dar visibilidade ao princípio da Igualdade de género e/ou que promovam a reflexão em torno dos papéis e condições de vida de homens e mulheres;
- Ações que promovam a igualdade de oportunidades na participação, acesso e usufruto de bens, recursos e serviços;
- Ações que visem identificar e superar assimetrias, segmentações e discriminações em função do género.



9.1.2.3 Envelhecimento e velhice

As condições de bem-estar na velhice e para um envelhecimento saudável ao longo da vida, são influenciadas pelas diversas políticas locais, desde o urbanismo, à mobilidade, à saúde, ao desporto, à cultura, à educação, etc. Trata-se assim de uma área de intervenção transversal que assume uma importância crescente dada a realidade demográfica.

A tendência de crescimento do índice de longevidade e da taxa de envelhecimento levanta novos desafios. Como afirmou Kofi Anan: "A expansão do envelhecer não é um problema. É sim uma das maiores conquistas da humanidade. O que é necessário é traçarem-se políticas ajustadas para envelhecer são, autónomo, ativo e plenamente integrado. Se não se fizerem reformas radicais, teremos em mãos uma bomba relógio a explodir em qualquer altura". O envelhecimento não é pois um drama, mas uma oportunidade. Essa oportunidade é também económica.

Torna-se necessário alterar a perceção existente sobre o envelhecimento e a velhice e inovar nas respostas destinadas à população sénior, cujas características se vão alterando. Para responder mais eficazmente, pretende-se investir na atualização do conhecimento sobre as suas aspirações, necessidades e potencialidades, promover o reconhecimento social e a valorização das capacidades pessoais e coletivas e apostar na promoção de iniciativas que contribuam para um processo de envelhecimento saudável ao longo dos vários ciclos de vida, focado na corresponsabilização do próprio.

É neste contexto que se pretende desenvolver uma estratégia para o envelhecimento e velhice para o horizonte de 2030, que envolva diversos atores públicos e privados e a população local.

A Estratégia para o Envelhecimento e Velhice 2030 deverá:

- Analisar tendências, descrever a situação presente.

O conjunto de organizações que atuam nesta área, desenvolve projetos e iniciativas no sentido de promover o bem-estar na velhice e ambientes capacitadores de autonomia, da igualdade de oportunidades e da promoção de estilos de vida saudável (atividades desportivas e de lazer, promoção do conhecimento, acesso às TIC, disponibilização de recursos como ajudas técnicas e transporte adaptado, entre outras).

Outra área de investimento neste domínio é o desenvolvimento de um plano de comunicação e sensibilização que promova a perceção do envelhecimento como um processo ao longo da vida, quebre estereótipos, diminua atitudes negativas na sociedade (gerontofobia, preconceito e discriminação das pessoas idosas) e reforce o envelhecimento ativo.

9.1.2.4 Sem-abrigo

A construção de um território socialmente coeso depende entre outros aspetos de uma clara dimensão de inclusão socioeconómica. As pessoas sem-abrigo representam a expressão mais visível e extrema de um contexto de pobreza e exclusão social.

Em Cascais o seu número é significativo (100 casos registados em Dezembro de 2014) o que implica uma intervenção específica.

Reconhecendo a complexidade e multidimensionalidade da intervenção junto de pessoas sem-abrigo a Rede Social de Cascais promove desde 2010 uma intervenção integrada e especializada com base em instrumento orientador - Plano Concelhio para a Integração de Pessoas Sem-Abrigo (Plano). Definido inicialmente para o período 2010/2013, está já aprovado o Plano para o período 2014/2018. Neste contexto procurou-se qualificar e potenciar os recursos existentes com o objetivo de:

- Definir um conceito de sem abrigo de acordo com orientações nacionais e europeias;
- Implementar um esquema de procedimentos para a intervenção;
- Assegurar a monitorização das situações de sem-abrigo;
- Assegurar uma intervenção integrada junto das pessoas sem-abrigo com base na figura do gestor de caso;
- Criar/reformular respostas e metodologias de intervenção;

À data o trabalho desenvolvido no âmbito do Plano possibilitou:

- A introdução da problemática dos sem-abrigo na agenda política local e consequente mobilização de recursos financeiros para a intervenção;
- O alinhamento da parceria local, com orientações e metas definidas a nível nacional;

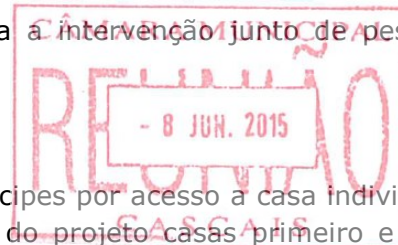
- Colocar a intervenção com as pessoas sem-abrigo ao mesmo nível de outras problemáticas sociais;

- A atribuição de um gestor de caso a 70% das pessoas em condição de sem-abrigo;

A introdução de novas medidas sociais para a intervenção junto de pessoas sem-abrigo (projeto Casas Primeiro em Cascais);

- Reforçar a rede de respostas locais;

- Retirar da condição de sem-abrigo 33 municípios por acesso a casa individualizada (18 por acesso a habitação municipal, 5 no âmbito do projeto Casas Primeiro e 11 por acesso a casas arrendadas).



Os desafios à integração de pessoas sem-abrigo são múltiplos e a sua natureza diversa, contudo a manutenção de uma rede de intervenção específica para esta problemática, constitui a melhor garantia de sucesso no desenvolvimento de um concelho mais coeso.

9.1.2.5 Intervenção em territórios intervenção prioritária

No concelho existem territórios onde os fenómenos de pobreza e exclusão são mais acentuados. Com o objetivo de promover uma maior equidade territorial, estes territórios devem ser alvo de intervenções integradas, implementando programas à medida dos problemas e potencialidades locais identificados. Estas intervenções resultam da articulação entre os atores locais e da captação de outros agentes necessários, nas áreas da educação, formação e emprego, social, saúde, desporto, cultura e requalificação urbana.

Atualmente estão a ser alvo de intervenções socio territoriais as seguintes zonas:

- Freguesia de Cascais: Torre e Cruz da Guia;
- Freguesia do Estoril: Galiza;
- Freguesia de Alcabideche: Adroana, Bairro Cruz Vermelha e Alcoitão;
- Freguesia de S. Domingos de Rana: Mato Cheirinhos e Zambujal/Brejos.

Encontram-se identificadas outras zonas como potenciais Territórios Intervenção Prioritária, as quais poderão vir a ser alvo de intervenção se a sua prioridade for diagnosticada e tendo em conta os recursos disponíveis.

9.1.2.6 Violência doméstica

A violência doméstica e em especial a violência contra as mulheres, tem assumido uma visibilidade crescente, em especial em Cascais. É um fenómeno que viola os direitos

humanos e constitui um obstáculo à concretização dos objetivos de desenvolvimento e de igualdade entre homens e mulheres.

Para além da violência exercida em contexto de conjugalidade (ou em condições análogas), quer heterossexual, quer homossexual, a violência doméstica engloba ainda atos de violência (física ou psíquica) exercidos contra pessoas idosas, menores, pessoas com deficiência, e outras situações de particular vulnerabilidade, como por exemplo, grávidas. Esta diversidade de situações remete para a necessidade dum intervenção concertada e mobilizadora dos diversos setores da sociedade para um combate eficaz a todas as formas de violência doméstica.

A nível municipal, foi criado, em 2003, o Fórum Contra a Violência Doméstica com vista ao enquadramento dum intervenção integrada e territorializada nesta problemática, o qual tem vindo a implementar Planos de Ação detalhados, de forma continuada e fundamentada.

Desde 2004 que o numero de situações de violência doméstica denunciadas à PSP e GNR tem aumentado. No entanto, a partir de 2011 começou a decrescer ligeiramente (em 2013 foram apresentadas, em média, dez denuncias de violência doméstica por semana, tendo sido denunciadas 503 situações de violência doméstica à PSP e GNR no concelho (menos 102 que em 2012)).

A nível nacional tem-se verificado esta mesma tendência de descida nos últimos anos, embora em 2013, contrariamente ao Concelho de Cascais, tenha sido registado um aumento em relação a 2012 (+3%).

A intervenção neste âmbito, desenvolvida pelos diversos parceiros de forma articulada, integrada e em rede, engloba um conjunto de medidas centradas nas vítimas e na sua segurança, assim como ações promotoras de mudança comportamental, numa ótica preventiva, dirigida aos agressores. Integra ainda uma abordagem da violência familiar contra pessoas idosas e a prevenção da violência doméstica junto das camadas mais jovens da população, abordando o fenómeno da violência no namoro.

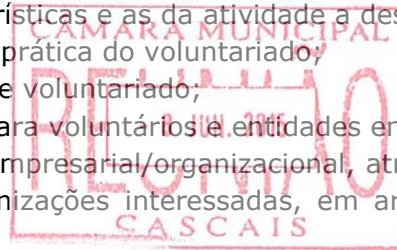
9.1.2.7 Voluntariado

O aumento do número de pessoas ativas e com tempo disponível (desempregadas ou após a aposentação), a dimensão das necessidades sociais face à escassez de recursos profissionais para as satisfazer e a consciência da importância de uma responsabilidade social partilhada e da participação ativa dos munícipes como contributo decisivo para uma maior coesão social são fatores que incrementam o voluntariado e reforçam a necessidade de políticas ativas facilitadoras desta prática.

Não obstante serem desenvolvidos projetos de voluntariado em outras áreas de governança (juventude, ambiente,...), no âmbito da ação social são promovidas duas linhas de atuação:

- Banco de Voluntariado Local de Cascais que tem como objetivos:

- Promover o encontro entre a oferta e a procura de voluntariado divulgando projetos e oportunidades de voluntariado, acolhendo as candidaturas das pessoas interessadas na atividade voluntária, proceder à avaliação do perfil dos candidatos e ao seu encaminhamento para as oportunidades existentes, de acordo com as suas características e as da atividade a desenvolver;
 - Sensibilizar os cidadãos para a prática do voluntariado;
 - Disponibilizar informações sobre voluntariado;
 - Promover ações de formação para voluntários e entidades enquadradoras.
- Facilitação de ações de voluntariado empresarial/organizacional, através do apoio na implementação de projetos das organizações interessadas, em articulação com as necessidades locais.



9.1.2.8 Empreendedorismo social

Não obstante a economia de mercado e o estado social que nos caracteriza, subsiste um conjunto de necessidades sociais a que mercado não responde ou somente disponibiliza respostas acessíveis a uma parte da população.

É na procura de resposta a essas necessidades que se justifica o incremento do empreendedorismo social, ou seja, de atividades económicas edificadas no interesse social, não lucrativas, que aporem soluções inovadoras, importantes e com impacto positivo para o concelho.

De forma a fomentar a participação e corresponsabilização da sociedade civil na resolução e prevenção dos problemas sociais, alargar a rede de agentes e respostas sociais e promover a equidade no acesso a serviços e bens, a autarquia apoia projetos ou atividades sociais de empreendedores que atuem em prol da população desfavorecida e apresentem externalidades positivas. Valorizam-se modelos de negócio inovadores, de baixo custo (mas de qualidade) e alicerçados nas seguintes características:

- Produzam um impacto significativo para o concelho – nos ganhos para os beneficiários, nas mudanças que geram e no universo que abrangem;
- Sejam financeiramente sustentáveis - consigam gerar os recursos necessários para manter a solução a funcionar;
- Sejam ambientalmente sustentáveis - privilegiem recursos baratos, abundantes, excedentes e/ou existentes localmente;
- Capacitem os utilizadores/clientes para participar no sistema - desafiem a visão tradicional e façam com que os excluídos criem valor para si e para a sociedade;
- Atuem em complementaridade e em rede com os agentes locais – integrando as redes e parcerias existentes e rentabilizando os recursos ou capacidade instalada e/ou subaproveitada de parceiros, e implementando soluções integradas em que todos ganhem.

O incentivo pode traduzir-se em apoio técnico, logístico ou financeiro.

9.1.2.9 Mediação intercultural e integração de imigrantes

A multiculturalidade é uma riqueza e uma realidade significativa no concelho. Os imigrantes correspondem a 11% da população concelha - 22.320 pessoas imigrantes (SEF 2011).

A integração de imigrantes, em especial dos que apresentam maiores dificuldades de inserção, é o objetivo de um conjunto de ações específicas e ações transversais em comunidades onde esta realidade é dominante e traduz-se em:

- Colocação de agentes de mediação intercultural em serviços públicos para facilitar a aproximação das partes, a comunicação e compreensão mútuas, o desenvolvimento da convivência e a adequação institucional;
- Apoio individualizado e desenvolvimento de projetos à medida, em territórios onde existem comunidades imigrantes com um peso significativo, atuando em áreas chave como a habitação, saúde, educação, apoio social ou intervenção comunitária;
- Num Centro Local Atendimento Integrado aos Imigrantes (CLAII).

9.2 Equipamentos desportivos

As políticas públicas em matéria de desporto encontram justificação pelos benefícios que esta atividade humana pode proporcionar no desenvolvimento global do indivíduo e na sociedade, designadamente pelos contributos inequívocos que podem proporcionar em três níveis:

1. Na afirmação individual e coletiva dos cidadãos;
2. Na melhoria da condição física, da saúde e bem-estar e da qualidade de vida dos cidadãos;
3. Na inserção e coesão social, considerando os diversos estratos sociais que compõe a comunidade, sejam de natureza racial, económica, género, etária, origem, capacidades ou outros.

O Município de Cascais, através da Câmara Municipal, tem vindo ao longo dos anos a materializar as suas políticas de atuação neste domínio, assentando em três programas de desenvolvimento:

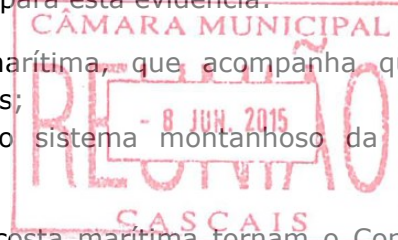
1. Rede de infraestruturas desportivas;
2. Associativismo desportivo;
3. Promoção da atividade física e desportiva.

O Concelho de Cascais, de acordo com as tipologias definidas no Decreto-Lei n.º 141/2009 de 16 de junho, possui uma ampla rede de Espaços Artificiais, designadamente instalações desportivas de base, formativas e recreativas, cuja distribuição abrange todas as freguesias do concelho.

Possui ainda instalações desportivas especializadas ou monodisciplinares e instalações aptas para o espetáculo desportivo, tais como estádio, hipódromos e autódromo.

Está ainda especialmente vocacionado para a prática desportiva em espaços naturais, aquáticos e verdes, concorrendo dois fatores para esta evidência:

1. A extensão da sua costa marítima, que acompanha quase metade do perímetro dos limites concelhios;
2. A penetração no concelho do sistema montanhoso da Serra de Sintra, integrado no PNSC.



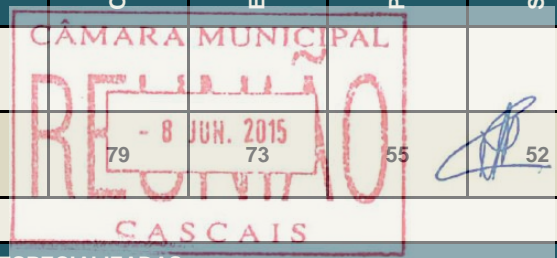
A extensão e, sublinhe-se, a qualidade da costa marítima tornam o Concelho de Cascais particularmente apto para a prática de uma assinalável variedade de desportos náuticos, o que contribuiu para que se tornasse um dos principais centros nacionais neste domínio.

De acordo com a Carta de Desporto do Concelho de Cascais de 2010, encontram-se caracterizadas 423 instalações desportivas de diversas tipologias distribuídas pelas seis Freguesias, à altura existentes, conforme demonstra o quadro seguinte.

Tipologia	Nº Instal. Existentes	Alcabideche	Carcavelos	Cascais	Estoril	Parede	S.D. Rana
INSTALAÇÕES DE BASE							
Grandes Campos de Jogos	24	4	5	4	4	1	6
Pavilhões	19	3	3	3	4	3	3
Salas de Desporto Formativas	29	4	1	6	7	5	6
Salas de Desporto Recreativas	71	6	7	22	9	17	10
Pavilhões / Salas Desporto	119	13	11	31	20	25	19
Polidesportivo	48	13	3	8	9	7	8
Pequenos Jogos Formativos	21	1		3	9	6	2
Campos de Ténis	69	4	21	15	19	6	4
Pequenos Jogos Recreativos	25	7	2	4	2	3	7
Polidesportivos /Pequenos Jogos	163	25	26	30	39	22	21
Piscinas Desportivas	6	1	1	1	1		2
Piscinas Aprendizagem	9	2	1	1	1	2	2
Piscinas Recreativas	11	1		4	4	2	
Piscinas Descobertas	3			2	1		
Piscinas	29	4	2	8	7	4	4
Pista Atletismo Simplificadas	3	2				1	
Escalada	4	2		1		1	
Skate/Patinagem	4	1		1			2
Circuitos de Manutenção	6	1	3	1	1		
Jogos Tradicionais	1	1					
Pedovias/Ciclovias	6		1	3	2		
Mini-golfe	2		1			1	
Instalações Recreativas Diversas	23	5	5	6	3	2	2



Tipologia	Nº Instal. Existentes	Alcabideche	Carcavelos	Cascais	Estoril	Parede	S.D. Rana
TOTAL INSTALAÇÕES DE BASE	361	53	49	79	73	55	52
INSTALAÇÕES ESPECIALIZADAS							
Campos de Golfe	6	2		2	2		
Hipódromo/Centro Hípicos	5			4		1	
Marina / Centro Náuticos	4			3	1		
Bowling	1			1			
Padel	6			3	3		
Squash	7			6	1		
TOTAL INSTALAÇÕES ESPECIALIZADAS	29	2	0	19	7	1	0
INSTALAÇÕES ESPECTÁCULO							
Autódromo	1	1					
Hipódromo	2			2			
Estádio	1				1		
TOTAL INSTALAÇÕES ESPECTÁCULO	4	1	0	2	1	0	0
TOTAL ESPAÇOS ARTIFICIAIS	394	56	49	100	81	56	52



Tipologia	Nº Instal. Existentes	Alcabideche	Carcavelos	Cascais	Estoril	Parede	S.D. Rana
ESPAÇOS VERDES NATURAIS							
Parques de Lazer	10	3	1	4	1		1
Percursos pedestres	4	3		1			
Percursos BTT	3	3					
Escalada	3	1		2			
Praia /Desportos com Bola	1		1				
TOTAL ESPAÇOS VERDES NATURAIS	21	10	2	7	1	0	1
ESPAÇOS AQUÁTICOS NATURAIS							
Atividades Náuticas	8	2	2	2	2		
TOTAL ESPAÇOS AQUÁTICOS NATURAIS	8	2	2	2	2	0	0
TOTAL ESPAÇOS NATURAIS	29	12	4	9	3	0	1

Tabela 55: Equipamentos desportivos - Distribuição de tipologias por freguesias

Considerando os critérios de programação da DGOTDU / IND – maio 2002, que estabelece como referência para Área Desportiva Útil (ADU) o valor de 4m² por habitante, constata-se que o Concelho de Cascais se encontra com um défice superior a 50%. Sendo um défice considerável, importa contudo ressaltar que a ADU calculada não inclui as Instalações Especiais e os Espaços Naturais.

O quadro seguinte identifica as existências e, em função dos critérios e programação acima definidos, as necessidades em ADU e em número de instalações desportivas.

Tipologia	Nº Instalações Existentes	População (A)	Critério Programação (B)	Necessidade de por Tipologia (C = A * B)	Existência por tipologia (D)	Necessidade de Atual (E = D-C)	Dimensões Standard (F)	Nº Instalações Necessárias (G=E/F)
INSTALAÇÕES DE BASE								
Grandes Campos de Jogos (1)	24		2	412.858	121.329	291.529	8000	36
Pavilhões	19				19.899			
Salas de Desporto Formativas (2)	29				10.450			
Salas de Desporto Recreativas	71				11.902			
Pavilhões / Salas Desporto	119		0,15	30.964	42.251	-11.286	1350	-8
Polidesportivo	48				60.765			
Pequenos Jogos Formativos (3)	21				13.116			
Campos de Ténis	69				43.943			
Pequenos Jogos Recreativos	25				10.116			
Polidesportivos /Pequenos Jogos	163		1	206.429	127.940	78.489	1500	52
Piscinas Desportivas	6				2.214			
Piscinas Aprendizagem	9				1.358			
Piscinas Recreativas	11				1.162			
Piscinas Descobertas	3				950			
Piscinas	29		0,05	10.321	5.684	4.638	400	12
Pista Atletismo Simplificadas	3		0,8	165.143	5.280	159.863	14000	11
Escalada	4							
Skate/Patinagem	4							
Circuitos de Manutenção	6							
Jogos Tradicionais	1							
Pedovias/Ciclovias	6							
Mini-golfe	2							
Instalações Recreativas Diversas	23							
TOTAL INSTALAÇÕES DE BASE	361							
INSTALAÇÕES ESPECIALIZADAS								
Campos de Golfe	6							
Hipódromo/Centro Hípicos	5							
Marina / Centro Náuticos	4							

Tipologia	Nº Instalações Existentes	População (A)	Critério Programação (B)	Necessidade de por Tipologia (C = A * B)	Existência por tipologia (D)	Necessidade de Atual (E = D-C)	Dimensões Standard (F)	Nº Instalações Necessárias (G=E/F)
Bowling	1							
Padel	6							
Squash	7							
TOTAL INSTALAÇÕES ESPECIALIZADAS	29							
INSTALAÇÕES ESPECTÁCULO								
Autódromo	1							
Hipódromo	2							
Estádio	1							
TOTAL INSTALAÇÕES ESPECTÁCULO	4							
TOTAL ESPAÇOS ARTIFICIAIS	394							
Tipologia	Nº Instalações Existentes	População (A)	Critério Programação (B)	Necessidade de por Tipologia (C = A * B)	Existência por tipologia (D)	Necessidade de Atual (E = D-C)	Dimensões Standard (F)	Nº Instalações Necessárias (G=E/F)
ESPAÇOS VERDES NATURAIS								
Parques de Lazer	10							
Percursos pedestres	4							
Percursos BTT	3							
Escalada	3							
Praia /Desportos com Bola	1							
TOTAL ESPAÇOS VERDES NATURAIS	21							
Atividades Náuticas	8							
TOTAL ESPAÇOS AQUÁTICOS NATURAIS	8							
TOTAL ESPAÇOS NATURAIS	29							



Tipologia	Nº Instalações Existentes	População (A)	Critério Programação (B)	Necessidade de por Tipologia (C = A * B)	Existência por tipologia (D)	Necessidade de Atual (E = D-C)	Dimensões Standard (F)	Nº Instalações Necessárias (G=E/F)
TOTAL	423	206.429	4	825.716	302.484	523.232		
	Instalações	População	m ² /hab.	m ²	m ²	m ²		

Tabela 56: Equipamentos desportivos - Distribuição por tipologia - existências e necessidades

Em relação à distribuição da ADU por freguesia, constata-se que as freguesias de Alcabideche e S. Domingos de Rana apresentam valores significativos abaixo da média concelhia, conforme se pode verificar pela análise do quadro seguinte.

Freguesias	População	Área Útil Desportiva	ADU m ² /hab.	Nº Instalações
Alcabideche	42.160	53.775	1,28	68
Carcavelos	23.296	47.374	2,03	53
Cascais	35.409	51.174	1,45	109
Estoril	26.397	63.472	2,40	84
Parede	21.660	32.301	1,49	56
S.D.Rana	57.507	54.388	0,95	53
Total	206.429	302.484	1,47	423

- População: Fonte INE - Resultados provisórios, Censos, 7 de dezembro 2011.
- Área Desportiva/Instalações: Carta de Desporto do Concelho de Cascais 2010 / Departamento de Desporto 2011.
- Nota: A área desportiva útil por habitante (ADU/hab.) foi calculada a partir das instalações desportivas com dimensões normalizadas, não tendo sido considerados, entre outros, os espaços naturais de recreio e desporto, pedovias e ciclovias, os espaços de escalada e skate, os campos de golf e de mini-golfe, hipódromos e centros hípicas, e os centros náuticos e marina.

Tabela 57: Área Desportiva Útil por habitante - m²/hab

Da caracterização da rede de infraestruturas desportivas, foram igualmente identificadas necessidades em instalações desportivas, enumeradas pelos inquiridos da Carta de Procura e Consumo Desportivo, nomeadamente:

- Piscina coberta (54,4%),

- Espaços desportivos informais de bairro (52,7%),
- Equipamentos desportivos nos parques e jardins públicos (46,3%),
- Percursos pedestres (40,4%),
- Piscina ao ar livre (38%),
- Percursos para bicicleta (36,8%),
- Pavilhão desportivo (28,8%),
- Centro náutico (24,7%),
- Pista de atletismo (23,3%),
- Ringues e polidesportivos (20,5%),
- Campo de futebol (18,3%).



De acordo com os cenários de crescimento demográfico, a previsível dinâmica socio económica do concelho faz prever um aumento da população e alteração da sua estrutura. Esta alteração estrutural representa a evolução dos grupos etários da população do Concelho de Cascais entre 2006 e 2021, na qual se verifica que existirá um ligeiro crescimento percentual dos grupos etários mais jovens e mais idosos em detrimento dos grupos etários potencialmente ativos. Consequência desta alteração será por um lado o adiamento do progressivo envelhecimento populacional, e por outro, um progressivo aumento do índice de dependência total.

Com o decréscimo da população potencialmente ativa, os índices de dependência tendem inevitavelmente a aumentar, e a apresentação do índice de juventude da população e do índice de renovação da população ativa sustentam as afirmações anteriores, quando apresentam um decréscimo contínuo dos seus valores.

O aumento da pressão demográfica, que se tem sentido no Concelho de Cascais, traduz-se numa constante exigência coletiva e individual. Não basta somente ter capacidade de atração e gerir os recursos locais de acordo com a organização espacial existente, é necessário promover e desenvolver, de forma prospetiva, condições que possam trazer uma elevada qualidade de vida a esta população.

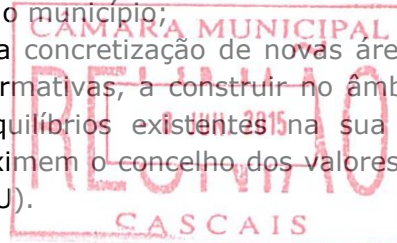
9.2.1 Rede de infraestruturas desportivas

Compete ao município o planeamento da rede integrada de infraestruturas, a qual deve ser concretizada através da construção de instalações municipais e do apoio à construção e manutenção de instalações de outra propriedade, através do estabelecimento de parcerias com entidades públicas e privadas, respeitando o quadro de competências em vigor e as normas de financiamento público definidas por lei.

Ao nível do PDM-Cascais colocam-se como objetivos:

- a) A salvaguarda das áreas de instalações desportivas existentes e a reserva de espaço para as ampliações previstas;

- b) A racionalização dos investimentos públicos em matéria de equipamentos, assegurando a articulação das necessidades entre os diferentes equipamentos sociais, designadamente educativos, desportivos, culturais e de ação social;
- c) A reserva de espaços para a concretização de instalações desportivas consideradas estratégicas para o desenvolvimento do município;
- d) A definição de regras que permitam a concretização de novas áreas de instalações desportivas de base, recreativas e formativas, a construir no âmbito de operações urbanísticas, que atenuem os desequilíbrios existentes na sua distribuição pelo território e área de influência, e aproximem o concelho dos valores aconselhados de área desportiva útil por habitante (ADU).



Para concretizar estes objetivos, merecem, desde já, destaque as seguintes propostas de intervenções:

9.2.1.1 Freguesia de Alcabideche

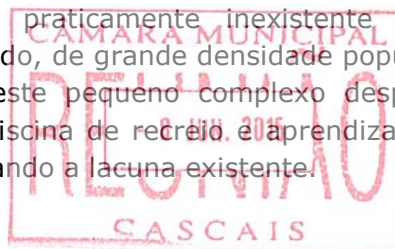
- Complexo Desportivo da Adroana – complexo especialmente vocacionado para o ensino, formação e treino das modalidades de ar livre – futebol rãguebi e atletismo, contribuindo ainda para a requalificação do território da Adroana/Bairro da Cruz Vermelha. Considera-se ainda a hipótese de construção de uma nave multiusos, para espetáculos desportivos e artísticos e outros eventos.
- Complexo Desportivo de Alcabideche – no âmbito do Polo Multifuncional de Alcabideche, que considera a requalificação dos equipamentos escolares envolventes – Escola Secundária Ibn Mucana, Escola Básica 2,3 Alcabideche, e considerando os já existentes equipamentos de saúde e ensino superior, especialmente vocacionados para a população portadora de deficiência - Centro de Medicina e Reabilitação e Escola Superior de Saúde, deve ser tida em conta as ofertas já existentes e as necessidades específicas deste tipo de população, integrando novas valências desportivas.
- Centro de Desporto de Natureza da Malveira da Serra – a Carta de Desporto de natureza do Parque natural Sintra-Cascais permite a prática de um conjunto de atividades desportivas, designadamente as atividades pedestres, de bicicleta, hípicas e escalada, que usam já a Malveira da Serra como centro de início e fim das atividades. A estratégia de intervenção proposta visa articular ações e entidades, de forma a potenciar e desenvolver a atividade socioeconómica da localidade em torno desta oportunidade.

9.2.1.2 União de Freguesias de Carcavelos e Parede

- Piscina Carcavelos – propõe-se a construção de uma piscina, salas desportivas multifuncionais e infraestruturas de apoio. Este equipamento deve ser construído em terrenos próximos da Escola Básica e Secundária de Carcavelos, de forma a servir a

população escolar e a comunidade, prevendo-se a possibilidade de os custos de construção e a gestão sejam da responsabilidade de entidade privada;

- Sala de Tiro do Clube Desportivo do Arneiro – equipamento desportivo especializado para a prática de Tiro Desportivo;
- Complexo Desportivo do Murtal – sendo praticamente inexistente a oferta desportiva nas localidades do Murtal e do Penedo, de grande densidade populacional, assume grande importância a construção deste pequeno complexo desportivo – composto por salas de desporto/exercício e piscina de recreio e aprendizagem, em terrenos reservados desde os anos 90, colmatando a lacuna existente.



9.2.1.3 União de Freguesias de Cascais e Estoril

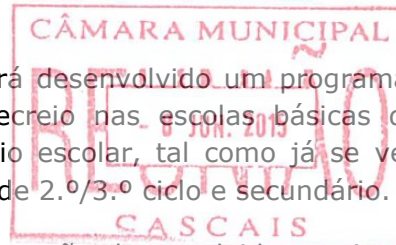
- Campo de Grandes Jogos de Cascais – no âmbito dos compromissos assumidos com o Grupo Dramático e Sportivo de Cascais, prevê-se a construção de um campo de futebol de 7, com as dimensões de referência de 70mX40m;
- Agrupamento de Escolas de Cascais – prevendo-se a reorganização e requalificação das escolas que integram este agrupamento, designadamente a Escola Secundária de Cascais, importa assegurar que sejam previstos instalações que sirvam a população escolar, mas também a comunidade envolvente, articulando as ofertas já existentes.

9.2.1.4 Freguesia de S. Domingos de Rana

- Parque Desportivo de Tires - requalificação de um parque desportivo que ao longo dos anos tem vindo a receber intervenções avulsas, reorganizando os espaços e introduzindo novas tipologias, eventualmente em articulação com o Estabelecimento Prisional de Tires e permutando terrenos com privados, para criar melhores acessibilidades.
- Complexo Desportivo da Abóboda – conclusão deste complexo, depois da construção das Piscinas Municipais e da realocação do campo de grande jogos, dotando-o de instalações de apoio a esta instalação e, eventualmente, construindo um pavilhão desportivo, tipologia em que esta zona do concelho é carenciada. Estando previsto a sul o Parque Urbano da Abóboda, a ampliação deste complexo, deve ser realizada em articulação com o projeto do parque, integrando soluções conjuntas ao nível do estacionamento do aglomerado.
- Pavilhão Desportivo do Zambujal/Matarraque – o pavilhão previsto, para além de permitir resolver o problema de degradação e perigosidade das atuais instalações sociais e desportivas da Sociedade Recreativa Unidos do Zambujal, visa responder à carência desta zona do concelho nesta tipologia.

Para além destas infraestruturas, no âmbito do desporto formal, consideradas estratégicas para o desenvolvimento do concelho, deve ser considerada particular atenção às instalações recreativas de proximidade e aos espaços naturais, designadamente - espaços de jogo e recreio de bairro, os espaços informais em parques e jardins públicos, os percursos pedestres e cicláveis.

Em articulação com a área da Educação, será desenvolvido um programa de adaptação e construção de novos espaços de jogo e recreio nas escolas básicas de 1.º ciclo, que permitam o seu acesso para além do horário escolar, tal como já se verifica em grande parte dos estabelecimentos de ensino básico de 2.º/3.º ciclo e secundário.



Do mesmo modo, em relação à área Social, serão desenvolvidos projetos integrados que incluam a componente da atividade física para a população sénior, que nos próximos anos tenderá a crescer de forma significativa.

9.2.2 Associativismo desportivo

No âmbito do apoio ao associativismo, que desde sempre tem merecido uma aposta do município, pretende-se reforçar o seu envolvimento na organização e enquadramento da prática desportiva, de forma a aumentar o número de praticantes regulares de modalidades desportivas, com especial incidência na população mais jovem, incentivando ainda a excelência e o sucesso dessa prática, pelos benefícios evidentes na afirmação individual e coletiva, seja qual o nível considerado, grupo, localidade, freguesia, concelho ou nacional.

Compreendendo quase uma centena de entidades que desenvolvem de forma regular a sua atividade, o Regulamento de Apoio às Entidades Desportivas, aprovado pela Assembleia Municipal, é um instrumento fundamental na transparência e equidade dos apoios municipais ao desenvolvimento da prática desportiva no concelho.

9.2.3 Promoção da atividade física e desportiva

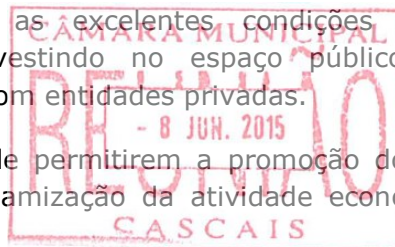
Para estimular a prática do desporto e da atividade física regular, reconhecendo a importância formativa e educativa do desporto, e os benefícios que a atividade física pode proporcionar na saúde e bem-estar dos cidadãos, e a nível social, contribuir para a inclusão e coesão social da comunidade, o município tem vindo a desenvolver um programa específico, envolvendo entidades públicas e privadas, como estabelecimentos de ensino, empresas de serviços desportivos, clubes e associações.

Deste programa resultam um conjunto de ações e atividades dirigidas a toda a população, independentemente do género, idade, raça, escalão socioeconómico e origem.

9.2.4 Eventos desportivos de prestígio

Em articulação com o Turismo, o município irá manter uma forte aposta na receção de eventos desportivos internacionais, aproveitando as excelentes condições naturais, designadamente para os desportos náuticos, investindo no espaço público e nas infraestruturas de apoio e acolhimento, em parceria com entidades privadas.

A realização de eventos internacionais, para além de permitirem a promoção do destino turístico do Estoril, é igualmente uma fonte de dinamização da atividade económica do concelho.



9.3 Equipamentos educativos

Educação no seu sentido lato, é o ato de aprender, apreender, descobrir e ser capaz de transformar, é transversal e acontece ao longo da vida de qualquer cidadão, está presente em múltiplos cenários e confere-nos uma responsabilidade coletiva acrescida pelos impactos que reporta ao quotidiano, pelos condicionantes que provoca no processo de desenvolvimento futuro de qualquer sociedade.

Aprendemos em primeiro lugar na família, aprendemos quando brincamos, quando nos relacionamos com os outros, aprendemos nos espaços públicos, nos fóruns culturais, na escola, na rua, ao longo da nossa vida, com tudo o que nos vai chegando, absorvendo, na infância e adolescência de uma forma mais intensa, todos os inputs que transformamos ou não em conhecimento, que podem ou não contribuir para que consolidemos a pessoa adulta que iremos ser. Serão determinantes no modo como percebemos a realidade e nos preparamos para ser cidadãos ativos e participativos nas comunidades em que nos inserimos.

Especializamos as nossas aprendizagens e desenvolvemos a nossa cidadania ativa pela conversão das nossas motivações, aptidões e oportunidades em profissões, desempenhando a escola, em estreita articulação com agentes locais, sector económico, ensino superior, formação profissional - recursos da educação, trabalho, juventude-, um papel vital na especialização e certificação de saberes e competências, passaporte para um nível de enquadramento nacional, europeu e de globalização.

De facto sem educação não há desenvolvimento, aqui entendido não só como capacitação do indivíduo com conhecimentos e competências que lhe permitam uma cidadania ativa e solidária e a concretização de um projeto de vida, mas de forma alargada, no sentido de desenvolvimento comunitário, na medida em que se preparam as pessoas, adultos e crianças, para a participação e transformação da sua própria comunidade, identificando e expressando as suas necessidades, criando sinergias e responsabilidades partilhadas pelo seu bem-estar e qualidade de vida.

Confere sentido e intencionalidade a um Projeto de Plano Diretor Municipal, pois deve estar obrigatoriamente presente quando se fala em qualidade de vida, em criatividade, conhecimento e inovação, em sustentabilidade ambiental, participação cívica e cidadania ativa, em inclusão e coesão social.

A comunidade educadora que Cascais quer ser, com a marca de qualidade a que se impõe, implica, de forma intencional, obrigar-se a:

- Repensar o espaço público: a rua, os espaços verdes coletivos enquanto espaços fundamentais de convivialidade e aprendizagem, permitindo a circulação em segurança, acessíveis a todos, que promovam, pelos modelos presentes, a participação, comportamentos cívicos adequados.

"A rua é um espaço potencial de jogo que está em desaparecimento progressivo da cultura lúdica infantil" (Carlos Neto 1997). É urgente, por isso restituir à criança, locais/espaços que propiciem momentos de magia, de encantamento, de construção do brincar, que possibilitem relacionamentos de proximidade com os outros e em particular, com a comunidade.

- Repensar o tempo livre e os modelos de lazer: espaços desportivos informais, ludotecas, espaços culturais e outros espaços de convívio informal.

O lazer é uma área da experiência humana, um recurso para o desenvolvimento pessoal e uma fonte de saúde e de prevenção de perturbações físicas ou psíquicas, um direito humano que é gozado, uma vez satisfeitas as necessidades básicas do indivíduo, e um indicador de qualidade de vida com um enorme potencial económico.

Enquanto município, importa promover e defender o tempo livre e o lazer das crianças e jovens. O desenvolvimento e alargamento de uma rede de Ludotecas, enquanto espaços privilegiados de brincar, de atividade em família, recurso igualmente importante para a receção de um turismo de família que se pretende acolher, integra uma linha de intervenção estratégica.

Promover o direito à educação é promover também o direito da criança a brincar e a jogar como aspeto fundamental do seu desenvolvimento.

- Repensar os equipamentos em geral e os de educação formal em particular, escolas públicas e privadas ou solidárias, universidades, centros de formação e tantos outros recursos enraizados na comunidade, com responsabilidade no processo de desenvolvimento local.

Nos equipamentos Escolares Públicos, a intencionalidade educadora deve obrigatoriamente estar presente na sua conceptualização, tendo como princípios estruturantes a qualidade, sentido estético e funcionalidade, robustez e versatilidade, sustentabilidade, que promovam e estimulem a criatividade e inovação, a abertura ao exterior, propiciando o desenvolvimento do conhecimento, da cidadania ativa e da participação.

O documento de referência, orientador do planeamento da rede de equipamentos escolares, tem vindo a ser a Carta Educativa do Concelho de Cascais, datada de 2002, ano em que foi aprovada pelos órgãos municipais competentes, tendo apenas sido homologada em 29 de maio de 2007 pelo Ministério da Educação.

O seu prazo de vigência terminou no final de 2011, pelo que a sua revisão deverá ocorrer tendo já em linha de conta os novos dados dos Censos, e deverá integrar os indicadores e informação recolhida no processo de monitorização que anualmente se foi realizando, em parceria com as escolas e DRELVT, tendo em linha de conta as novas realidades educativas, as profundas transformações ocorridas durante os últimos anos, bem como as alterações de política educativa, traduzidas nas sucessivas alterações legislativas publicadas.

Pensar numa Carta de Equipamentos Escolares, no contexto do Plano Diretor Municipal, e tendo em conta o seu conceito prospetivo e de ordenamento do território, das suas ofertas e recursos, a Carta Educativa, cujo processo de revisão se perspetiva em complementaridade ao PDM-Cascais, deve ter em linha de conta:

- O alargamento da escolaridade obrigatória para 12 anos;
- A inclusão da educação pré-escolar, como primeira etapa da educação básica de oferta universal, ao nível dos 5 anos, tendencialmente abrangendo as faixas de 3 e 4 anos;
- O reordenamento da rede do ensino básico;
- O alargamento do ensino profissional e a sua distribuição espacial em função de uma especialização das ofertas por família de profissões, por território educativo, em articulação com o tecido económico e social local;
- A definição de uma rede de ofertas e Recursos ao nível da Educação Especial, espacialmente distribuídas por especialização, por forma a garantir a inclusão no sistema educativo, durante os 12 anos de escolaridade, das crianças e jovens portadores de deficiência;
- O processo de agregação de escolas e conseqüente alargamento dos territórios educativos, previsto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 44 / 2010, de 14 de junho.

Trata-se pois de um profundo processo de reordenamento da rede escolar, que parcialmente tem vindo a ser já implementado, mas que deverá alterar, de forma muito significativa, todo o conceito de *Território Educativo*, e o quadro da rede de ofertas e recursos educativos ao nível concelhio.

O Concelho de Cascais é, no âmbito metropolitano, um concelho de muitas especificidades e situações atípicas, tendo em conta a forte atratividade que ainda exerce, e a nível educativo, a enorme representatividade do ensino particular e cooperativo que, em 2001, abrangia 48% da população em idade escolar.

Na elaboração das propostas de equipamentos escolares públicos apresentadas, sejam estas da responsabilidade Municipal ou do Ministério da Educação, foram tidos em conta, os indicadores e as estimativas de crescimento populacional, entretanto confirmadas, e com reflexos de evidência ao nível escolar, assumidas no documento Carta Educativa,

reformulando o modelo proposto em função dos novos paradigmas da gestão e da política educativa nacional, bem como das linhas de desenvolvimento estratégico do município.

Foram ainda tidos em conta os indicadores da população escolar nos últimos 10 anos, bem como elementos resultantes de estudos e relatórios setoriais. Refira-se que a quase totalidade dos equipamentos propostos estão já inseridos em processos de construção já iniciada, aprovada, ou planeada a curto médio prazo. Remeteram-se para os anos finais do horizonte PDM-Cascais, as situações de necessidade não confirmada com base nos dados atuais, que serão confirmadas em sede de revisão da Carta Educativa, e após receção dos dados finais do Censo.

Assumem particular relevância neste contexto e pela sua abrangência e multifuncionalidade, as reabilitações / ampliações de escolas Básicas e Secundárias.

Tem o município tido, neste âmbito, um papel importante na definição do plano estratégico de cada complexo escolar, apoiando a escola na construção destes documentos, que conferirão aos novos equipamentos, uma especificidade e identidade própria.

A definição de uma rede de ofertas formativas de carácter profissional que integrem, de forma transversal, quer as necessidades e visões das entidades do meio socio económica e as perspetivas de desenvolvimento local, quer as motivações e perfis vocacionais dos jovens, tem sido uma área de intervenção preferencial e gestionária do território, para o município que em paralelo procura apoiar a qualificação das ofertas profissionalizantes promovidas no concelho.

Refira-se o projeto-piloto de criação de uma unidade tecnológica de Formação na área automóvel, paradigma de uma oferta formativa de qualidade e alto nível de especialização.

Numa primeira Planta anexa estão referenciados todos os equipamentos escolares públicos e privados, inseridos na unidade Agrupamento de Escola e respetivo território educativo.

A área de influência de cada escola do 1º ciclo, é a unidade mais pequena de referência geográfica a partir da qual se estabelece o *Território Educativo* abrangido por cada um dos Agrupamentos.

Nos mapas subsequentes procurou-se sistematizar toda a informação relativa às ofertas educativas de cada escola, publica e privada, por Agrupamento / *Território Educativo*. Assim, identificaram-se os níveis de ensino ministrados e as ofertas especializadas de cada escola.

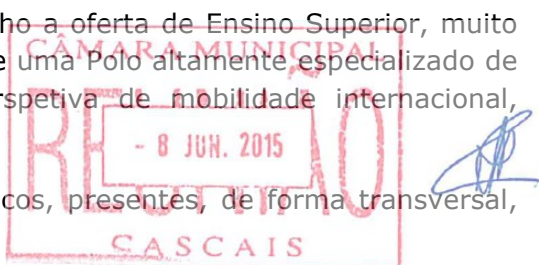
Também no que se refere ao n.º de alunos por nível de ensino, foi possível obter os dados do ano letivo 2011 /2012 na MISI, dados oficiais do Ministério da Educação que se incluíram nas tabelas. No que se refere ao ensino privado ainda não foi possível obtenção de dados da maioria dos estabelecimentos.

No horizonte das propostas apresentadas, está presente, a obrigação Constitucional de prover o acesso à escolaridade obrigatória dos cidadão residentes num determinado território, sem esquecer que existem e deverão coexistir uma rede de ofertas e projetos

diversificados, de opções privadas, lucrativas e/ou solidárias, de projetos educativos diferenciados, que constituem e contribuem para a qualidade da oferta educativa do Concelho de Cascais.

Refira-se igualmente a proposta de alargar no concelho a oferta de Ensino Superior, muito especificamente a proposta estruturante de criação de uma Polo altamente especializado de Ensino Superior Artístico, a desenvolver numa perspetiva de mobilidade internacional, enquanto referencial de qualidade e visão global.

Assim sendo, e como eixos estruturantes e estratégicos, presentes, de forma transversal, nos equipamentos escolares proposto, identificam-se:



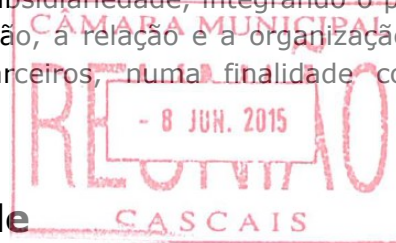
- Um novo conceito de escola - conferir à escola o papel de instituição de referência na comunidade onde se insere, reposicionando-a no contexto local, tendo em linha de conta a interdependência e a complementaridade, na multiplicidade, das suas áreas de Intervenção. A escola, no seu conceito amplo, é um micro cosmos de vários intervenientes e dimensões de Intervenção, e tem que obrigatoriamente integrar o processo de desenvolvimento do território onde se insere. Tem a responsabilidade de receber e integrar, mas também de desafiar, propor, inovar, criar, de constituir uma nova centralidade que irradie novas visões e propostas, conhecimento e cultura;
- Um novo conceito de gestão escolar e projeto educativo, baseado num modelo de organização territorial que agrega, numa mesma unidade gestonária, o Agrupamento Escolar, os vários níveis de ensino, integrando o aluno num projeto educativo que decorre desde o pré-escolar até ao 12.º ano, consubstanciando o conceito de escolaridade obrigatória de 12 anos;
- Um novo conceito de equipamento multifuncional, agrega valências e equipamentos específicos que preveem, propiciam e apelam, ao uso regulado pela comunidade. Equipamentos culturais, desportivos, tecnológicos, de formação ao longo da vida, de apoio à infância e de convívio intergeracional;
- Um conceito ambicioso de educação no Concelho de Cascais, que se perspetiva enquanto marca de identidade, qualidade e alta especialização.

Estabelece como desígnio, investir:

- Na universalização do acesso à educação pré-escolar.
- Na melhoria dos resultados escolares, enquanto timbre de qualidade, sucesso e conclusão de um percurso escolar, promovendo respostas educativas especializadas, ações direta ou indiretamente propiciadoras de sucesso.
- No processo de integração em meio escolar de cidadãos portadores de deficiência, garantindo-lhes condições para uma efetiva igualdade de oportunidades.
- A melhoria da qualificação profissional dos jovens, promovendo respostas de formação profissional inovadoras, enquadradas num mapa estratégico de oferta profissionalmente qualificante, construindo uma rede de ofertas e recursos de qualidade, projetadas para o futuro, em estreita articulação com o setor económico, garante de empregabilidade de sucesso e de desenvolvimento do território.
- Na criação de polos de ensino superior especializados com atratividade à escala supraconcelhia e nacional.

- Na criatividade, na inovação, no conhecimento, no desenvolvimento de novas e diferentes atitudes.

Em suma, assumir uma política local de desenvolvimento educativo, orientada pelos princípios de liberdade, responsabilidade e subsidiariedade, integrando o papel da educação formal e não formal, bem como a participação, a relação e a organização de uma cidade, com os seus agentes, interessados e parceiros, numa finalidade comum, que é a EDUCAÇÃO.



9.4 Equipamentos de saúde

Enquanto direito fundamental, sem distinção de raça, religião, opinião política e condição socioeconómica, a saúde é determinada por fatores individuais, socioeconómicos, ambientais e culturais.

Considerar a saúde em todas as políticas enquanto prioridade de intervenção municipal implica identificar e priorizar os determinantes de saúde que exigem maior nível de intervenção e consequentemente sobre os quais devem incidir as principais estratégias de promoção da saúde.

Neste contexto propõe-se o desenvolvimento de uma Estratégia Local de Promoção da Saúde que visa:

- Definição de prioridades e metas de intervenção concelhia em promoção da saúde;
- Promoção de uma abordagem intersectorial da promoção da saúde;
- Otimizar os recursos concelhios em promoção da saúde.

Assenta num modelo que cruza o ciclo de vida por natureza da intervenção, nomeadamente educação e literacia em saúde, ambientes saudáveis, desigualdades em saúde e participação em saúde.

A Estratégia Local de Promoção da Saúde resulta de dois processos complementares:

- Promoção de um Cluster de saúde e bem-estar;
- Constituição de um Fórum Concelhio para a Promoção da Saúde.

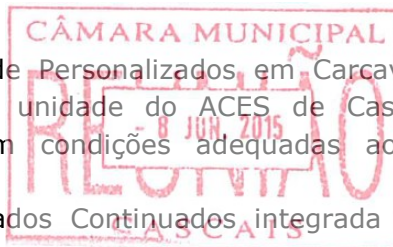
9.4.1 Cluster de saúde

A promoção de um Cluster de Saúde e bem-estar constitui uma intervenção estratégica para o desenvolvimento concelhio, porque possibilita sedear conhecimento e investigação,

qualificar a rede de respostas e serviços em saúde e adicionalmente, ancorar projetos chave como o turismo de saúde.

No que respeita a equipamentos para prestação de cuidados de saúde, salientam-se as seguintes prioridades:

- Instalação da Unidade de Cuidados de Saúde Personalizados em Carcavelos em equipamento qualificado, dado ser a única unidade do ACES de Cascais que permanece em instalações provisórias, sem condições adequadas ao serviço prestado;
- A implementação de uma Unidade de Cuidados Continuados integrada na Rede Nacional de Cuidados Continuados Integrados.



Das duas unidades inicialmente previstas para o concelho, uma nunca chegou a existir e outra foi convertida em lar privado para idosos.

9.4.2 Fórum concelhio para a promoção da saúde

A constituição de uma estrutura formal que coloque em diálogo e concertação estratégica os diferentes atores concelhios com intervenção em promoção da saúde, constitui uma oportunidade e um imperativo ao desenvolvimento de uma Estratégia Local de Promoção da Saúde.

Só uma abordagem intersectorial possibilitará intervir nos determinantes socioeconómicos da saúde assegurando uma intervenção conjunta e integrada sobre o indivíduo e o meio envolvente, visando a manutenção do estado global de saúde dos indivíduos pela adoção de estilos de vida saudáveis e pela existência de ambientes saudáveis.

São objetivos do Fórum Concelhio para a Promoção da Saúde:

- Promover um espaço de encontro, diálogo e concertação estratégica em torno da promoção da saúde;
- Definir e implementar uma Estratégia Local de Promoção da Saúde;
- Monitorizar indicadores concelhios em torno da promoção da saúde;
- Divulgar recursos concelhios em torno da promoção da saúde;
- Influenciar a agenda política local, produzindo recomendações, propostas e medidas de política.

Neste contexto a Promoção da saúde consubstancia-se numa intervenção conjunta e integrada sobre o indivíduo e o seu meio envolvendo, que visa a manutenção da saúde global do indivíduo, pela adoção de estilos de vida saudáveis.

Representa um investimento prioritário para a qualidade de vida dos indivíduos, com relevância crescente, face ao aumento da esperança média de vida e à incidência de doenças crónicas decorrentes de comportamentos de risco.

9.5 Equipamentos e infraestruturas de proteção civil, defesa nacional e segurança



Os instrumentos de gestão territorial identificam o conjunto dos equipamentos, infraestruturas e sistemas que asseguram a proteção civil, a defesa nacional e a segurança.

O PDM-Cascais inclui a cartografia dos equipamentos/infraestruturas de proteção civil e segurança, visando permitir a localização dos agentes de proteção civil municipais, bem como todos os equipamentos a eles associados.

9.5.1 Sistema municipal de proteção civil, bombeiros e outros agentes de proteção civil

No Concelho de Cascais há a referir as seguintes localizações de instalações da Proteção Civil:

- Instalações do SPC de Alcabideche,
- Gabinete Técnico Florestal - Sapadores Florestais - Vale de Cavalos.

9.5.1.1 Bombeiros

- CB Alcabideche;
- CB Carcavelos - São Domingos de Rana;
- CB Cascais;
- CB Estoril;
- CB Parede;
- Campo de Treinos do Município de Trajouce (unidade local de formação).

9.5.1.2 Forças de segurança e polícia municipal

9.5.1.2.1 PSP

- Esquadra de Turismo, Cascais;

- Esquadra de Trânsito, Carcavelos;
- Esquadra de Investigação Criminal, Monte Estoril;
- 50.^a Esquadra Lisboa, Cascais;
- 51.^a Esquadra Lisboa, Estoril;
- 52.^a Esquadra Lisboa, Parede;
- 54.^a Esquadra Lisboa, Carcavelos;
- 56.^a Esquadra Lisboa, São Domingos de Rana.



9.5.1.2.2 GNR

- Sub destacamento Territorial de Alcabideche, Alcabideche;
- Destacamento de Trânsito de Carcavelos, São Domingos de Rana.

9.5.1.2.3 Polícia marítima / autoridade marítima

- Capitania do Porto de Cascais, Cascais;
- Comando Local da Polícia Marítima, Cascais;
- Estação Salva-Vidas de Cascais, marina de Cascais, Cascais.

9.5.1.2.4 Polícia municipal

- Divisão de Polícia Municipal (Cascais);
- Parque Municipal de Viaturas (Trajouce);
- Parque de Reboques (Bairro do Rosário).

9.5.1.2.5 SEF

- Marina de Cascais;
- Aeroporto de Cascais;
- Largo da Misericórdia.

9.5.2 Outros equipamentos / infraestruturas de proteção civil

Para interligar os agentes de proteção civil a operar no território foi criado um Sistema de Comunicações de Emergência de Proteção Civil (SICOMECC), que para o seu pleno

funcionamento necessita de algumas infraestruturas de apoio, nomeadamente estações diretoras de rede, através de antenas e equipamento específico. Estas instalações localizam-se em:

- Alcabideche;
- Janes;
- Monte Estoril;
- Matos Cheirinhos.



Figura 105: Carta com Pontos de Concentração

Na iminência ou ocorrência de acidente grave ou catástrofe, haverá a necessidade de concentrar as populações evacuadas, em determinados locais, designados por pontos de concentração local. Os mesmos caracterizam-se como áreas livres para utilização temporária em situação de emergência. Nesse sentido no âmbito da atualização do Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil (PMEPC) aprovado, ficaram definidos 4 pontos de concentração, que virão identificados na carta de infraestruturas de proteção civil.

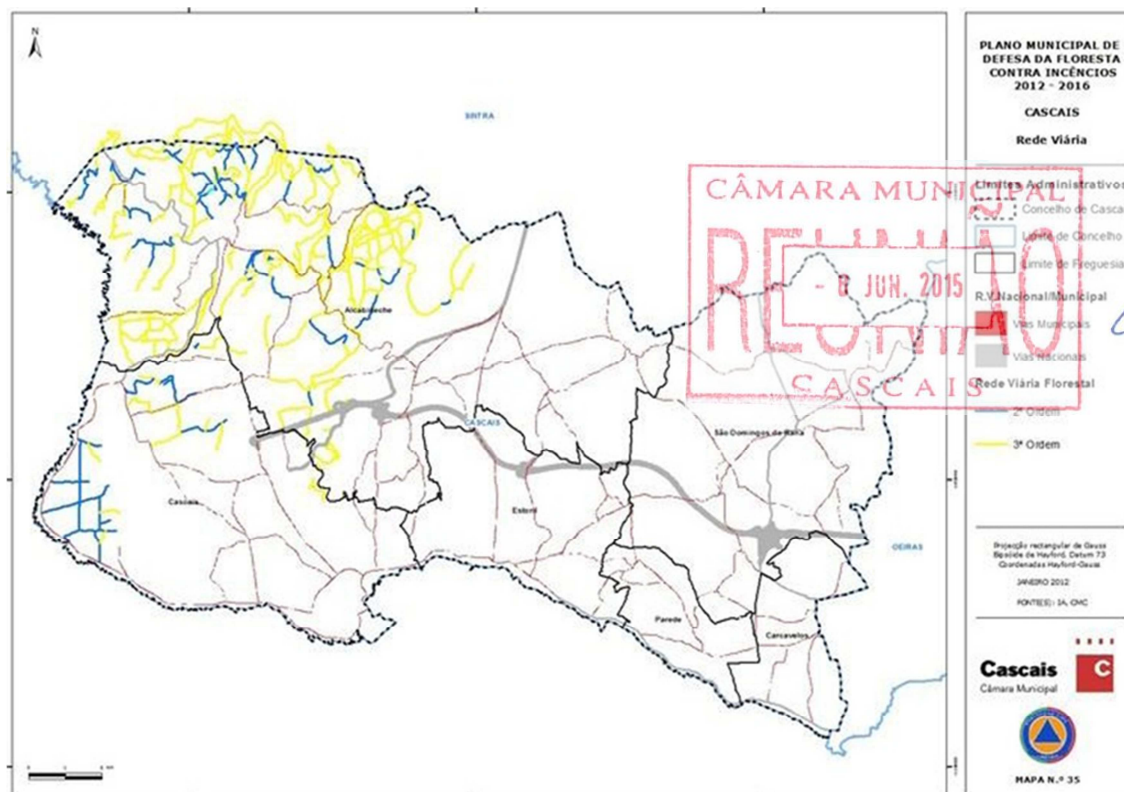


Figura 106: Carta da rede viária florestal

Consideram-se ainda como infraestruturas de proteção civil, a rede de postos de vigia, a rede viária florestal destinada à vigilância e combate a incêndios florestais, pontos de água e albufeiras destinadas ao abastecimento dos meios aéreos e terrestres envolvidos no combate aos incêndios.

9.5.3 Equipamentos de defesa nacional

No Concelho de Cascais há a referir as seguintes localizações de instalações de defesa nacional:

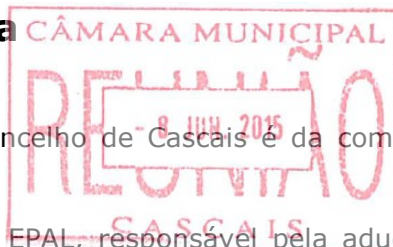
- PM027/Cascais – Posto de Observação do Grupo Norte;
- PM005/Cascais – Bateria da Parede.

10. Infraestruturas

10.1 Abastecimento de água

O sistema de abastecimento de água no Concelho de Cascais é da competência de duas entidades com diferentes níveis de atuação:

- Sistema em alta – sob gestão da EPAL, responsável pela adução e entrega ao sistema de abastecimento em baixa;
- Sistema em baixa – sob gestão da Águas de Cascais, SA, responsável pela adução e distribuição até ao consumidor final.



10.1.1 Rede EPAL

A rede dessa entidade é constituída por duas infraestruturas: a Conduta Baixa (desativada) e a Conduta Alta (em atividade). A principal e única função dessa rede é aduzir água ao sistema, através da Conduta Alta, a qual tem um traçado semelhante ao da autoestrada A5. No período do verão, caso se revele necessário, a adução pode ser complementada pela Conduta Superior, a partir de Vila Fria, localizada no Concelho de Sintra.

De acordo com a entidade EPAL, o seu plano de investimentos não prevê ações no Concelho de Cascais, pelo que a sua infraestrutura está terminada.

10.1.2 Rede Águas de Cascais, S.A.

A rede dessa entidade tem a dupla função de aduzir água ao sistema e de distribuir.

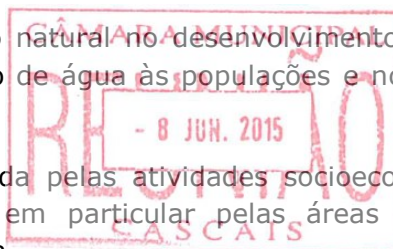
O reforço do sistema de adução integra um novo adutor, designado "Terceiro Adutor", que segue a via longitudinal norte terminando no reservatório de Alcoitão e que permite o abastecimento gravítico eliminando grande parte dos sistemas de bombagem. O "terceiro adutor" tem início no futuro reservatório superior com ligação ao nó da EPAL (Concelho de Sintra), estando também previsto um futuro reservatório em Manique.

A rede de distribuição de água potável encontra-se consolidada com um grau de cobertura tendencial de 100%.

10.2 Captações de águas subterrâneas para abastecimento público

A água subterrânea constitui um importante recurso natural no desenvolvimento social e económico das sociedades, através do abastecimento de água às populações e no apoio a atividades económicas.

Contudo, a sua qualidade é suscetível de ser afetada pelas atividades socioeconómicas, designadamente pelos usos e ocupação do solo, em particular pelas áreas urbanas, infraestruturas e equipamentos, agricultura e indústria.



Como tal, a implementação de proteção de perímetros de proteção das captações de água subterrânea destinadas ao abastecimento público afigura-se de particular importância na preservação e proteção da qualidade e quantidade dessa água.

Os perímetros de proteção visam prevenir, reduzir e controlar a poluição das águas subterrâneas (por infiltração de águas pluviais lixivantes e de águas excedentes de rega e lavagens), potenciar os processos naturais de diluição e de autodepuração, prevenir, reduzir e controlar as descargas acidentais de poluentes, e por último, proporcionar a criação de sistemas de aviso e alerta para a proteção dos sistemas de abastecimento de água, em situações de poluição acidental.

Por definição, um aquífero é uma unidade geológica que contém água e que a pode ceder em quantidades economicamente aproveitáveis. Na sua génese, a distribuição dos recursos hídricos subterrâneos está relacionada com as ações geológicas que moldaram o território. Cascais insere-se na orla (mesocenozóica) ocidental onde se encontra o aquífero O28 – Pisões – Atrozela, constituído por rochas detríticas terciárias e quaternárias, arenitos e calcários cretácicos e jurássicos (área assinalada na Figura 107). As águas deste sistema apresentam uma qualidade fraca, quer para o abastecimento quer para o regadio.

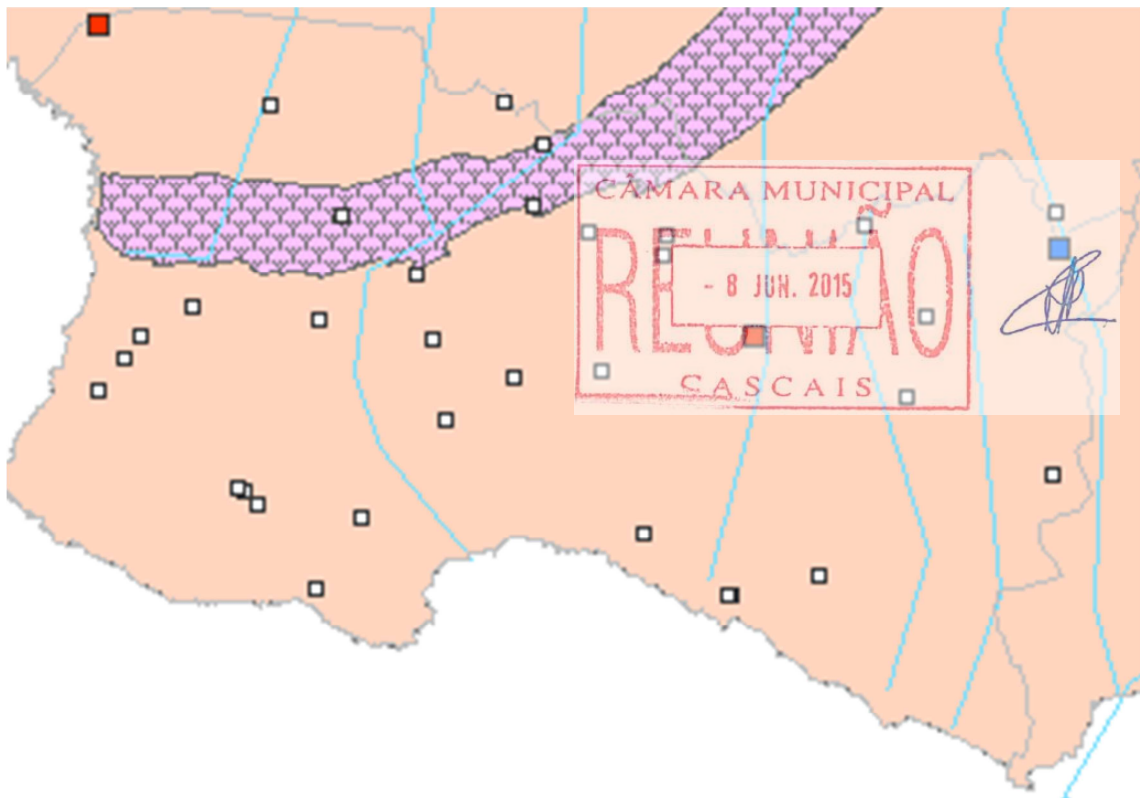


Figura 107: Aquífero O28 – Pisões – Atrozela

Os condicionamentos, zonas de servidão e faixas de terreno a respeitar decorrem do Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, com as alterações decorrentes do artigo 37.º da Lei da Água (Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro), pelo Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio e pela Portaria n.º 702/2009, de 6 de julho.

A somar à legislação acima citada, a ARH Tejo, em cumprimento do n.º 2 do art.º 43.º do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio em conjugação com o disposto no art.º 37.º da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro e n.º 2 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 382/99, de 22 de setembro, elaborou, com base na proposta e estudo hidrogeológico apresentados pelas Águas de Cascais, S.A., uma proposta de delimitação dos perímetros de proteção e respetivos condicionamentos para as captações nos polos de captação de Atrozela, Pau Gordo, Biscaia, Pisão, Cardosas, Murches, Cobre e Malveira da Serra – Vale de Cavalos.

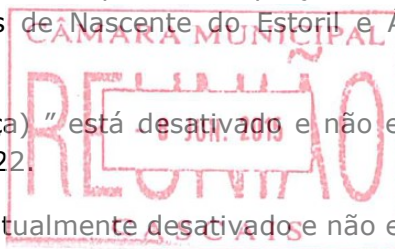
Neste sentido, as coordenadas das captações, os perímetros de proteção (englobando a zona de proteção imediata, a zona de proteção intermédia e a zona de proteção alargada), e as condicionantes, servidões administrativas e restrições de utilidade pública estão patentes no anexo elaborado pela ARH Tejo – Administração da Região Hidrográfica do Tejo, I.P., denominado “Proposta de delimitação dos perímetros de proteção de captações para abastecimento público e respetivos condicionamentos – Águas de Cascais, S.A.”.

10.3 Águas de nascente

No território do Concelho de Cascais foram identificados dois polos de captação de águas de Nascente, com vista à sua comercialização – Águas de Nascente do Estoril e Águas de Nascente de Vale Cavalos.

O polo “Águas de Nascente do Estoril (Banho da Poça)” está desativado e não explorado para este fim, desde a desativação das termas em 1922.

O polo “Águas de Nascente do Vale de Cavalos” está atualmente desativado e não explorado para este fim.



10.4 Infraestruturas de regulação de caudal

A elaboração do Plano de Proteção Contra Cheias visa o seguinte objetivo:

- Avaliar a necessidade de construção, com propostas de localização, de estruturas de regulação do caudal pluvial, nomeadamente com recurso a bacias de retenção, considerando o seu enquadramento paisagístico e o seu aproveitamento lúdico para utilização pública;
- Este plano inclui propostas de medidas corretivas de curto prazo e estudos prévios das bacias de retenção pluvial anteriormente delimitadas a nível de planeamento, compreendendo os seguintes pontos:
- Identificação das soluções possíveis de controlo na origem para redução dos caudais de ponta e dos volumes dos caudais afluentes aos coletores (retenção, armazenamento, etc.), bem como a sua caracterização física e dimensional, incluindo a proposta de localização das referidas soluções por bacia;
- Estudo prévio, incluindo a caracterização física e dimensional das bacias de retenção;
- Propostas de soluções de destino final das águas pluviais, por bacia.
- Os estudos efetuados incluem, ainda, informação importante para o município, nomeadamente:
- Estudo económico para a avaliação dos prejuízos potenciais de uma situação de cheia;
- Integração dos resultados obtidos com o Plano Especial de Operações de Cheias Para Portugal Continental;
- Esquematização das medidas a tomar e obras a efetuar com a finalidade de minimizar os efeitos adversos do escoamento pluvial numa situação de pluviosidade extrema, integrando as medidas com o Plano de Requalificação Paisagística e Ambiental das Ribeiras.

10.4.1 Caracterização

10.4.1.1 Enquadramento

O crescimento populacional observado nos grandes centros urbanos na última metade do passado século, associado ao aumento de expectativas consumistas e carentes de infraestruturas, provocou a urbanização de zonas naturais, aumentando a percentagem de áreas impermeáveis e, em consequência, aumentando a probabilidade de ocorrência de cheias. Para este fenómeno também contribuem as alterações climáticas mais recentemente agudizadas, com um sucessivo aumento de episódios meteorológicos extremos.

As cheias em ambiente urbano podem ter um impacto profundo nos sistemas sociais, económicos, naturais e até culturais. Para uma correta política que aborde a temática das cheias, da forma tecnicamente mais correta, é necessário, numa primeira análise, conhecer o comportamento da bacia hidrográfica em estudo, face a diferentes fenómenos meteorológicos.

No Concelho de Cascais podem definir-se 17 bacias hidrográficas, estendendo-se algumas para fora dos seus limites. De entre elas, destacam-se, pela sua dimensão relativa, as bacias das Vinhas, de Caparide e da Lage, esta última com apenas uma pequena percentagem da área dentro do concelho.

Devido às suas características geomorfológicas a bacia hidrográfica da ribeira das Vinhas é suscetível a fenómenos de cheia. Por este motivo, foi desenvolvido pelo Departamento de Ciências e Engenharias do Ambiente da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, a pedido da Câmara Municipal de Cascais, um estudo que aborda a temática das cheias na bacia hidrográfica da Ribeira das Vinhas, dentro dos limites do Concelho de Cascais, e visa o estudo técnico do comportamento desta bacia face a diferentes cenários de precipitação.

Neste sentido, foram criadas para o PDM-Cascais cartas de zonas inundáveis para áreas de risco, na bacia hidrográfica da Ribeira das Vinhas.

A definição de zonas inundáveis é fundamental no apoio ao planeamento urbano do concelho, não só por exigências legais vigentes, mas também pelo conhecimento das inundações históricas ocorridas em Cascais.

No caso da bacia hidrográfica da Ribeira das Vinhas as áreas inundáveis foram retiradas de DCEA/FCT/UNL 2012. Neste relatório apresentou-se o estudo do comportamento da bacia mencionada face a uma situação de cheia centenária e avaliadas medidas de mitigação da mesma. O comportamento da bacia considerou várias vertentes técnicas: hidrológicas, meteorológicas, topográficas, geológicas e hidráulicas, permitindo obter os caudais de ponta de cheia, bem como os níveis máximos de cheia, que delimitaram as zonas inundáveis.

10.4.1.2 Caracterização da bacia hidrográfica da Ribeira das Vinhas

A Ribeira das Vinhas nasce a 478m de altitude em pleno Parque Natural de Sintra-Cascais vindo a desaguar na vila de Cascais, depois de percorrer 9,4km. A bacia hidrográfica ocupa uma área com cerca de 27Km², da qual apenas 14,5Km² pertencem ao Concelho de Cascais.

Duas das linhas de água tributárias da Ribeira das Vinhas, nascem, tal como a linha de água principal, no Concelho de Sintra. São elas, a Ribeira do Pisão, cuja área da bacia hidrográfica é de 9,2Km² e a Ribeira da Penha Longa, com uma área contribuinte de 11,6Km². A primeira apresenta um declive médio de 1,9%, escoando-se num vale encaixado, e a segunda apresenta um declive médio de 1,5%, com um vale contribuinte mais aberto.

10.4.1.3 Carta de zonas inundáveis

Na identificação das zonas inundáveis foram utilizados modelos de drenagem de bacia, hidrológico e hidráulico, os quais permitiram conhecer a distribuição temporal e espacial do escoamento direto, resultante de um determinado evento de precipitação, e efetuar a sua simulação.

Desse estudo foi obtido, à entrada do troço coberto (perto do mercado de Cascais) um caudal de ponta de cheia centenária de 183,00m³/s. A capacidade máxima de vazão do troço coberto é estimada em 33,90m³/s. As zonas inundáveis (planta de condicionantes 02.01) materializam a incapacidade de escoar a totalidade do caudal afluyente ao troço coberto, numa situação de cheia centenária.

10.4.1.4 Minimização dos caudais de ponta de cheia

Para minimizar, ou diminuir, as zonas de inundação, é apresentada uma solução baseada em princípios de desenvolvimento sustentável, concebidos para gerir o risco ambiental resultante do escoamento urbano e contribuir, sempre que possível, para o aumento da qualidade ambiental.

A solução apresentada compreende a existência de três zonas de inundação controlada ou zonas de amortecimento, as quais visam o controlo dos caudais desde a origem, permitindo reduzir o caudal afluyente ao troço coberto da Ribeira das Vinhas, diminuindo, assim, o risco de inundação nas zonas adjacentes à Ribeira e principalmente ao núcleo urbano de Cascais. As estruturas de amortecimento preconizadas para a bacia hidrográfica da Ribeira das Vinhas são as seguintes:

- Bacia de Retenção BR1: situada na Ribeira do Pisão, afluente da Ribeira das Vinhas, a sua localização permite total encaixe no vale. Esta estrutura será implantada numa área de cerca de 31.100,00m² e terá como função amortecer a totalidade do caudal proveniente de NW da bacia hidrográfica. O caudal máximo afluente, para o período de retorno de 100 anos, é de 58,90m³/s e o volume total de armazenamento é de 328,50dam³;
- O coroamento da BR1 foi preconizado à cota 98 e o seu ponto mais baixo está previsto à cota 86;
- Bacia de Retenção BR2: situada no troço final da Ribeira da Penha Longa, a sul da localidade de Atrozela, com uma área de ocupação estimada em 44.590,00m², terá como função armazenar o volume proveniente da zona NE da bacia. Na BR2 prevê-se um caudal máximo afluente de 72,90m³/s e um volume de armazenamento de 145,20dam³. O coroamento foi preconizado à cota 80 e talvegue à cota 75;
- Bacia de Retenção BR3: localizada na Ribeira das Vinhas, a montante da entrada do troço coberto, materializará a barreira final à propagação da onda de cheia do centro histórico da vila. A esta estrutura de amortecimento afluirá um caudal de ponta de cheia de 95,20m³/s e terá uma capacidade de armazenamento de 302,00dam³.

A estrutura irá ocupar uma área de 59.600m², encontrando-se dimensionada para uma cota de coroamento de 12m, um talvegue mínimo à cota 5m e um descarregador de fundo que permitindo a passagem apenas do caudal correspondente à capacidade máxima de vazão do troço coberto existente a jusante.

Nas zonas propostas para inundação, optou-se por manter, de uma forma geral, o terreno natural uma vez que as construções nessas zonas serão mínimas. A principal intervenção será a execução de estruturas de controlo do escoamento à saída, constituídas por orifícios e descarregadores de emergência/ superfície, que permitiram fazer o controlo dos caudais efluentes das zonas de armazenamento. Na planta de ordenamento são apresentadas as zonas de inundação controlada (bacias de retenção).

Com estas soluções pretende-se minimizar os impactos do aumento da quantidade e alteração da qualidade do escoamento superficial, e a integração, desenvolvimento e aumento da biodiversidade.

10.4.1.5 Integração paisagista com vista à manutenção da biodiversidade

A resolução das bacias de retenção, para além da sua identidade hidráulica, constitui-se como uma peça de arquitetura paisagista que se harmoniza perfeitamente com a paisagem do local, criando um todo uno e coerente com o curso e traçado da Ribeira das Vinhas.

O desenho orgânico previsto, em forma de concha longa acomodar-se-á ao relevo existente, sem criar descontinuidades espaciais com a envolvente. Assim, este troço da ribeira que

atualmente se encontra sinuoso, estrangulado, parcialmente obstruído e até degradado, ficará espaçoso, aberto e limpo.

O facto de se implantar num vale fresco, sempre com o nível freático alto e um elevado teor de humidade, em qualquer época do ano, permitirá criar atividades de "desporto livre", com um prado natural sempre verdejante mesmo durante a época estival.

Este conceito de desenho de paisagem possibilitará a abertura da Ribeira das Vinhas ao público como parque urbano ribeirinho. As bacias de retenção constituir-se-ão como pontos notáveis na ribeira, podendo funcionar simultaneamente como uma porta de entrada para um caminho pedonal e ciclável, que no futuro se poderá desenhar ao longo das margens desta.

Para além da função hidráulica das bacias, acresce a importância de criar um espaço de descompressão onde será possível desenrolar-se um recreio ativo e passivo, de um modo seguro e confortável. Um grande prado natural sempre fresco, pontuado com árvores caducifólias de grande e médio porte, conferir-lhe-ão um elevado conforto microclimático, transformando-o certamente num local atrativo para a população residente.

A instalação deste pequeno parque, bem como a sua sustentabilidade, terá consumos energéticos muito reduzidos.

A resolução natural bem adaptada ao ecossistema local evitará os consumos de água de rega e reduzirá grandemente as necessidades de operações de jardinagem, limitando-se estas a alguns cortes e limpezas desta estrutura hidráulica e verde auto sustentada.

10.5 Águas minerais naturais

A exploração de águas minerais naturais no concelho remonta a finais do século XIX, aquando da materialização das Termas do Estoril.

As Termas do Estoril são o único equipamento dedicado ao uso termal existente no Concelho de Cascais. O primeiro alvará de concessão data de 12 de abril de 1894. O contrato de exploração atual data de 30 de maio de 1995. As termas, integradas num conjunto Hotel e SPA, são suportadas por dois furos artesianos, com profundidade de 250m, e, por Portaria de 31 de agosto de 1936, foi reservada uma área de 50ha.

10.6 Saneamento

O sistema de saneamento de águas residuais organizado por bacias hidrográficas encontra-se consolidado com um grau de cobertura tendencial de 100%, sendo assegurado por duas entidades distintas, com diferentes níveis de atuação:

- Sistema em baixa – sob gestão da Águas de Cascais, SA – constituído por toda a rede municipal de drenagem de águas residuais domésticas, estações e condutas elevatórias. Este sistema permite assegurar a condução das águas residuais domésticas, desde as ligações dos ramais prediais aos coletores até aos limites do sistema em alta;
- Sistema em alta – sob gestão da SANEST – constituído pelo Intercetor Geral, por emissários terrestres, condutas e estações elevatórias. Este sistema permite conduzir as águas residuais domésticas provenientes do sistema em baixa, até à ETAR da Guia, onde são objeto de tratamento.

O tratamento primário dos efluentes na ETAR da Guia, fase Alíquida, é durante a época balnear, complementado com outro tratamento na estação da fase sólida, próxima do final da autoestrada A5, aumentando a capacidade de remoção da carga poluente das águas residuais.

Tendo em conta que o sistema de saneamento se encontra consolidado, o plano de investimentos contempla apenas a prossecução da reabilitação e substituição de troços de infraestruturas da rede de drenagem, de equipamentos de algumas instalações, e de implementação de ferramentas de apoio à gestão e manutenção de ativos e à gestão integrada da operação.

Apesar do sistema ser separativo, os caudais de infiltração nos coletores domésticos causam graves problemas de sobrecarga, sendo importante a anulação das ligações indevidas, estando também previstos investimentos nesta área, bem como na requalificação ambiental e paisagística de algumas ribeiras.

10.7 Eletricidade

A rede de distribuição elétrica inclui os equipamentos de rede elétrica a jusante da RNT – rede nacional de transporte. A rede de distribuição está estruturada em 3 níveis de tensão.

O nível de tensão mais alto (AT) corresponde à rede de 60kV, que recebe a energia nas subestações da RNT e a distribui pelas subestações de distribuição da EDP; as subestações de distribuição que transformam de 60kV para a nível de média tensão (MT), que poderá ser 30kV, 15kV ou 10kV. A rede de MT distribui, de forma radial, desde as subestações de distribuição até os postos de transformação (PT). Por fim, os PT transformam para o nível Baixa Tensão (BT), que é a rede que alimenta os consumidores domésticos.

A rede de AT para a região da área metropolitana de Lisboa que serve Cascais, está apresentada na Figura 108. As redes AT, embora tenham uma configuração geográfica emalhada, são geralmente exploradas em anel aberto. O facto de terem uma estrutura emalhada permite a reconfiguração da topologia em caso de avaria de um componente.



Figura 108: Rede de distribuição

O sistema de abastecimento de energia elétrica encontra-se consolidado com um grau de cobertura tendencial de 100%.

A malha da rede elétrica de linhas de 10kV que alimenta o concelho é suportada pelas subestações de Birre, Cascais, Estoril, Alcoitão, Parede, Abóboda e Trajouce, as quais se interligam com linhas de 60kV.

O plano de investimentos contempla uma nova subestação em Caparide, melhorando significativamente a qualidade de serviço nas localidades das freguesias de Estoril e S. Domingos de Rana, e um reforço da linha de alta tensão entre Trajouce e Alcoitão, melhorando também a qualidade de serviço da freguesia de Alcabideche, bem como os novos empreendimentos de média e grande dimensão, previstos para o Concelho de Cascais, nos próximos 10 anos.

Relativamente ao reforço da linha de alta tensão não será necessário a alteração do espaço canal visto a infraestrutura ficar enterrada.

10.8 Gás / Gasoduto

O sistema de abastecimento de gás natural, concessionado à LisboaGás, encontra-se com um grau de cobertura de cerca de 60%.

A região área metropolitana de Lisboa, é atravessada por um grande eixo nacional de transporte de gás natural em alta pressão (Sines – Valença), havendo alguns pequenos troços transversais destinados a alimentar centrais elétricas ou zonas de maior consumo.

A rede de distribuição de gás natural é constituída por gasodutos de média pressão (entre 4 e 20 bar), por redes locais de baixa pressão (entre 1 e 4 bar) e ainda por pequenos ramais (inferior a 1 bar). Esta rede serve maioritariamente o sector residencial, comercial e pequena e média indústria.

Às infraestruturas é exigido que possibilitem o trânsito de gás natural tendo em conta não só o cenário presente como também a entrada de novos consumidores, com eficiência e a preços adequados, garantindo a qualidade de serviço e de segurança de abastecimento, e cumprindo as restrições ambientais aplicáveis.

O plano de investimentos resulta das solicitações de abastecimento com número suficiente que permita a rentabilização do sistema, na garantia de abastecimento dos consumos previstos.

A informação referente ao sistema de abastecimento de gás propano não foi disponibilizada pela entidade gestora.

10.9 Telecomunicações

O Concelho de Cascais está amplamente infraestruturado no que concerne às redes de telecomunicações.

A rede telefónica pública fixa, não obstante a entidade exploradora, encontra-se disponível em todo o concelho com um grau de cobertura tendencial de 100%.

Do mesmo modo, a rede de televisão por cabo, não obstante a entidade exploradora, encontra-se disponível em todo o concelho com um grau de cobertura tendencial de 100%.

É ainda possível aceder aos serviços de comunicações das redes móveis, que cobrem todo o território concelhio, independentemente do operador, e suportado por mais de uma centena de antenas.

A servidão correspondente a estas infraestruturas encontra-se regulada pelo Decreto-Lei n.º 596/73, de 7 de novembro.

10.10 Faróis e outros sinais marítimos

O território concelhio é também constituído por uma extensa frente de mar. No território assinala-se a presença de vários dispositivos de sinalização marítima costeira, nomeadamente, o Farol de Santa Marta, o Farol da Guia e o Farol do Cabo Raso.

O sistema de sinalização do enfiamento da barra norte do porto de Lisboa integra a conjugação dos faróis de Santa Marta e da Guia.

As zonas de servidão destinam-se a garantir que a deteção/identificação dos dispositivos de assinalamento marítimo, por parte dos navegantes. Na sua envolvente será necessário analisar caso a caso a influência das edificações na visibilidade/conspicuidade do dispositivo, tendo em conta a sua cota máxima, características cromáticas e focos de luz a implantar.

Neste sentido, as áreas de servidão delimitadas pela Direção de Faróis são as seguintes:

- Para o enfiamento da barra norte do porto de Lisboa a soma do sector contido entre os azimutes verdadeiros 092 e 289, com origem no farol da Guia, com um círculo, centrado nesse mesmo farol, com um raio de 500 metros
- Para o farol do Cabo Raso a soma do sector compreendido entre os azimutes verdadeiros 115 e 006, com origem neste farol, com o círculo centrado ainda neste farol, com um raio de 500 metros.

Refere-se ainda que, de acordo com o quadro legislativo de referência em vigor, qualquer alteração ao nível construtivo, cromático ou luminoso, inscrito e área de servidão, fica sujeita a parecer da Direção de Faróis.

10.11 Marcos geodésicos

A Rede Geodésica Nacional é composta por um conjunto de pontos coordenados – vértices geodésicos – que possibilitam a referência espacial.

Os vértices geodésicos, tradicionalmente designados por Marcos Geodésicos, destinam-se a assinalar pontos fundamentais para apoio à cartografia e levantamento topográficos, e devem ser protegidos por forma a garantir a sua visibilidade.

Assim, nas proximidades dos marcos, só podem ser autorizadas construções ou plantações que não prejudiquem a sua visibilidade, nomeadamente na sua zona de proteção, que terá no mínimo, um raio de 15m.

No território concelhio assinala-se a existência de cinco marcos, com as seguintes características: Cascais TGGS (1.ª ordem / marca de bronze), EP Cascais (1.ª ordem / antena), Barril (2.ª ordem / bolembreano), Bicesse (2.ª ordem / Pilar tronco-cónico) e Pampilheira (2.ª ordem / Pilar tronco-cónico).

11. Servidões administrativas e restrições de utilidade pública

11.1 Introdução



Por servidão administrativa deve entender-se como o encargo imposto sobre um imóvel em benefício de uma coisa, por virtude da utilidade pública.

As servidões administrativas e restrições de utilidade pública decorrem do quadro legal vigente, sendo entendidas de forma genérica, respetivamente como um encargo imposto sobre um imóvel em benefício de uma coisa, por virtude da utilidade pública desta, ou como toda e qualquer limitação sobre o uso, ocupação ou transformação do solo, que impede o proprietário de beneficiar do seu direito de propriedade pleno, em resultado da aplicação direta da lei.

As servidões administrativas e as restrições de utilidade pública com incidência território do município de Cascais constam de uma carta própria - a Planta de Condicionantes - cuja análise deverá ser feita em conjunto com a Planta de Ordenamento, de forma a obter-se uma leitura homogénea, sobre quais os encargos, condicionantes ou limitações existentes sobre o uso, ocupação ou transformação do solo, que irão condicionar as iniciativas particulares ou os atos publico-administrativos.

Na ponderação dos interesses privados com as exigências decorrentes de uma sociedade que se quer sustentável, importa cada vez mais acautelar e proteger os interesses coletivos, designadamente em áreas tão sensíveis como o ambiente e os recursos naturais ou o património natural e cultural, e que por si justificam a imposição de restrições ou limitações aos direitos dos particulares, predominantemente ao nível do direito de propriedade ou de edificação.

Neste cômputo, devem os instrumentos de gestão territorial assegurar a harmonização dos interesses públicos de expressão espacial, atendendo a estratégias de desenvolvimento económico, estratégias de desenvolvimento social e de sustentabilidade e solidariedade inter geracional na ocupação do território, estabelecendo as medidas de tutela dos interesses públicos prosseguidos e explicitar os respetivos efeitos, designadamente quando essas medidas condicionam a ação territorial, quer dos particulares quer das entidades públicas.

Ao nível do Património classificado passível de sujeição a servidão foi elaborada ficha caracterizadora e identificadora do espaço.

No PDM-Cascais identificam-se as servidões e restrições de utilidade pública em vigor no Concelho de Cascais, com incidência sobre o uso, ocupação e transformação do solo inerente à classe de espaço sobre a qual recaem, encontrando-se as mesmas devidamente

representadas na Planta de Condicionantes, divididas pelas seguintes grandes áreas temáticas:

11.2 Áreas protegidas, recursos e valores naturais

11.2.1 Áreas classificadas e integradas no sistema nacional de áreas classificadas



- Parque Natural de Sintra-Cascais – criado pelo Decreto Regulamentar n.º 8/94, de 11 de março.
- Sítio Sintra/Cascais, da Rede Natura 2000 - em Portugal continental foram classificados 60 Sítios de Importância Comunitária (SIC), entre os quais o Sítio n.º 8 Sintra/Cascais e 40 Zonas de Proteção Especial (ZPE);

11.2.2 Árvores e arvoredos de interesse público

Decreto-Lei n.º 28.468, de 15/02/1938 – Estabelece os princípios para a classificação de árvores de interesse público.

No Concelho de Cascais, estão identificadas as seguintes árvores ou maciços de árvores classificadas como de Interesse Público:

- Plátanos (*platanus x acerifolia*) - conjunto de cinco árvores, estando uma isolada. São árvores centenárias de grande porte, plantadas muito perto umas das outras, na margem esquerda de um meandro da ribeira de Caparide, formando como que uma gigantesca abóbada, Diário do Governo n.º 121, II Série, de 22 de maio de 1965;
- Dragoeiro (*dracaena draco I*) - árvore centenária, situada na R. Bordalo Pinheiro, em S. João do Estoril, e que, conjuntamente com o antigo tanque de rega que fica ao lado, constituem uma memória da antiga Quinta da Carreira, Diário da Republica n.º 233, II Série, de 26 de setembro de 1995, com posterior retificação no Diário da República n.º 100, de 30 de abril de 2002;
- Cipreste da Califórnia (*cupressus macrocarpa hartweg ex Gordon*) - árvore centenária de carácter monumental, de copa ampla e frondosa, situada num jardim privado de uma moradia na Av. dos Bombeiros Voluntários, no Estoril. O cipreste avista-se ao longe e enobrece a casa. A parte basal da árvore está ornamentada com flores e uma sebe de buganvília (Diário da Republica n.º 276, II Série, de 28 de novembro de 1996);
- Figueira da Baía de Moreton ou Árvore-da-borracha (*ficus macrophylla Desf. Ex Pers.*) – Situada no Parque Marechal Carmona, em Cascais (Diário da República n.º 276, II Série, de 28 de novembro de 1996);

- Pinheiro das Canárias (*pinus canariensis Sweet & Sprengel*) - árvore centenária, de fuste grosso, de grande altura e copa ampla. Não é muito vistoso ou monumental por estar inserida numa vegetação arbórea luxuriante que se estende ao longo da linha de água no Parque Palmela, onde está situada, (Diário da República n.º 276, II Série, de 28 de novembro de 1996;
- Pinheiro Manso (*pinus pinea I*) - árvore quase centenária, de fuste baixo e grosso, com copa ampla equilibrada e frondosa. A árvore é contemporânea da urbanização do Parque do Estoril, iniciado em 1919, e está situada no entroncamento da Av. D. Nuno Álvares Pereira com a rua do Algarve (Diário da República n.º 120, II Série, de 24 de maio de 2000);
- Dragoeiro (*dracaena draco I*) - árvore com uma grande copa e dois fustes paralelos, de grande valor paisagístico. Apesar de ter dois pés considera-se apenas uma árvore. Está situada nos jardins do Hospital de Sant'Ana, na Parede (Aviso n.º 6/2007, de 9 de janeiro, da então Direção Geral dos Recursos e Florestas, hoje ICNF - Instituto da Conservação da Natureza e Florestas, I.P.);
- Maciço de 36 Dragoeiros (*dracaena draco*) - Situado junto à porta sul, lado poente, do Parque Palmela (Aviso n.º 5/2012, de 16 de março, do Ministério da Agricultura, Mar, Ambiente e Ordenamento do Território).

11.2.3 Domínio hídrico

- Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, alterada e republicada pelo Decreto-Lei n.º 130/2012, de 22 de junho - Lei da Água;
- Lei n.º 54/2005, de 29 de dezembro - titularidade dos recursos hídricos;
- Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio - Regime jurídico da utilização dos recursos hídricos;
- Decreto-Lei n.º 115/2010, de 22 de outubro - Avaliação e gestão dos riscos de inundação.

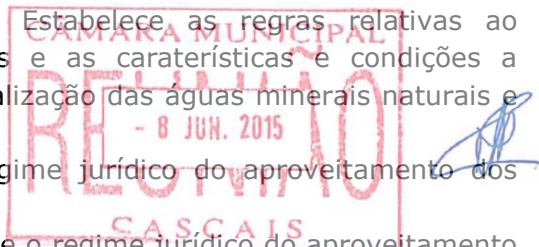
11.2.4 Recursos geológicos

11.2.4.1 Exploração geológica

- Decreto-Lei n.º 84/90, de 16 de março - Regime de aproveitamento das águas de nascente;
- Decreto-Lei n.º 90/90, de 16 de março - Regime jurídico do aproveitamento dos recursos geológicos.

11.2.4.2 Águas minerais naturais

- Decreto-Lei n.º 142/2004, de 11 de junho - Regime jurídico da atividade termal;
- Decreto-Lei n.º 156/98, de 6 de junho - Estabelece as regras relativas ao reconhecimento das águas minerais naturais e as características e condições a observar no tratamento, rotulagem e comercialização das águas minerais naturais e águas de nascente;
- Decreto-Lei n.º 90/90, de 16 de março- Regime jurídico do aproveitamento dos recursos geológicos;
- Decreto-Lei n.º 86/90, de 16 de março - Define o regime jurídico do aproveitamento das águas minerais naturais.



11.2.5 Valores naturais

11.2.5.1 Reserva Agrícola Nacional (RAN)

- Decreto-Lei n.º 73/2009, de 31 de março - Estabelece o Regime Jurídico da RAN;
- Portaria n.º 162/2011, de 18 de abril - Estabelece os limites e condições a observar para a viabilização das utilizações não agrícolas nas áreas referidas no n.º 1 do artigo 22º do Decreto-Lei n.º 162/2011, de 18 de abril;
- Declaração de Retificação n.º 15/2011, de 23 de maio - Corrige inexatidões da Portaria n.º 162/2011, de 18 de abril.

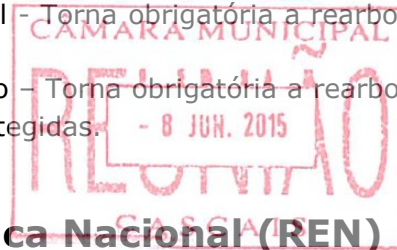
11.2.5.2 Regime florestal

- Decreto 24 de dezembro de 1901 - Estabelece o regime florestal;
- Decreto de 24 de dezembro de 1903 - Regulamento para a execução do regime florestal;
- Decreto de 11 de julho de 1905 - estabelece instruções sobre o regime florestal nos terrenos e matas de particulares.

11.2.5.3 Povoamentos florestais percorridos por incêndios

- Decreto-Lei n.º 327/90, de 22 de outubro, na redação dada pelo Decreto- Lei n.º 55/2007, de 12 de março - Regula a ocupação do solo nos povoamentos florestais percorridos por incêndios;

- Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, alterado e republicado pelo Decreto-lei n.º 1772009, de 14 de janeiro – Estabelece as medidas e ações estruturais e operacionais relativas à prevenção e proteção das florestas contra incêndios no âmbito do Sistema Nacional de Defesa da floresta contra Incêndios;
- Decreto-Lei n.º 139/88, de 22 de abril - Torna obrigatória a rearborização das áreas percorridas por incêndio;
- Decreto-Lei n.º 180/89, de 30 de maio – Torna obrigatória a rearborização das áreas percorridas por incêndio em áreas protegidas.



11.2.5.4 Reserva Ecológica Nacional (REN)

- Decreto-Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto (retificado pela Declaração de retificação n.º 63-B/2008, de 21 de outubro) – Estabelece o Regime Jurídico da REN;
- Portaria n.º 1356/2008, de 28 de novembro - condições para a viabilidade dos usos e ações compatíveis com os objetivos da REN;
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2012, de 3 de outubro - Aprova as orientações estratégicas de âmbito nacional e regional, que consubstanciam as diretrizes e critérios para a delimitação das áreas integradas na REN a nível municipal;
- Decreto-Lei n.º 239/2012, de 2 de novembro - procede à primeira alteração ao Decreto -Lei n.º 166/2008, de 22 de agosto, que estabelece o Regime Jurídico da REN.

11.3 Equipamentos

11.3.1 Defesa nacional

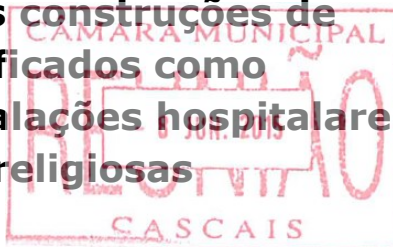
- Lei n.º 2.078, de 11 de junho de 1955 - Regime das servidões militares;
- Decreto-Lei n.º 45.986, de 22/10/1964. (entidades militares a quem compete o estudo da constituição, modificação ou extinção das servidões militares).

Os condicionamentos a respeitar relativamente a equipamentos de defesa nacional e áreas militares são os seguintes:

- a) PM/007/Cascais - Forte Velho de S. António da Barra — Ordem do exército n.º 4, Secretaria de Estado dos Negócios da Guerra de 30 de maio de 1899;
- b) PM027/Cascais – Posto de Observação do Grupo Norte — Decreto n.º 41.299, de 28 de setembro de 1957;
- c) Reduto de Gomes Freire — Decreto n.º 48.464, de 3 de julho de 1968;
- d) Torre do Forte de S. Julião da Barra — Decreto n.º 48.464, de 3 de julho de 1968;

- e) PM005,PM037,PM039 – Bateria e Ramal de Serventia, Central Elétrica e Abrigo para Projctor — Decreto n.º 28/2000, de 4 de dezembro.

11.3.2 Edifícios públicos e outras construções de interesse público não classificados como monumento nacional – instalações hospitalares, administrativas, escolares, religiosas



- Decreto-Lei n.º 40 388, de 21 de novembro de 1955 – Zonas de proteção de edifícios e outras construções de interesse público;
- Decreto n.º 21875, de 18 de novembro de 1932, alterado pelo Decreto-Lei n.º 31 467, de 19 de agosto de 1941 e pelo decreto-Lei n.º 34 993, de 11 de outubro de 1945 – zonas de proteção dos edifícios públicos de reconhecido valor arquitetónico, não classificados como monumentos nacionais que, apesar de ter sido revogado pelo Decreto-Lei n.º 173/2006, de 24 de agosto, se mantém em vigor para efeitos de aplicação do Decreto-Lei n.º 40388, de 21 de novembro de 1955, conforme artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 173/2006;
- Decreto-Lei n.º 108/94, de 23 de abril - Comete às CCDR (Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional) as competências da ex-DGOTDU (Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano – hoje DGT – Direção Geral do Território), nomeadamente as decorrentes dos diplomas sobre edifícios públicos ou outras construções de interesse público;
- Despacho n.º 932/2010, publicado na 2.ª série do Diário da República, de 14 de janeiro – Comete à Secretaria de Estado do Ordenamento do Território a competência para fixação das zonas de proteção e determinação de embargo de obras realizadas nas zonas de proteção dos edifícios ou construções de interesse público ao abrigo do Decreto-Lei n.º 40388, de 21 de novembro de 1955.

11.3.3 Estabelecimentos prisionais e tutelares de menores

- Decreto-Lei n.º 265/71, de 18 de junho – Estabelece zonas de proteção para os estabelecimentos prisionais e tutelares de menores.

11.4 Infraestruturas

11.4.1 Servidões aeronáuticas

- Decreto-Lei n.º 45 987, de 22 de outubro de 1964 – estabelece o Regime a que ficam sujeitas as servidões aeronáuticas, as zonas confinantes com aeródromos civis e instalações de apoio à aviação civil;
- Decreto-Regulamentar n.º 24/90, de 9 de agosto, Estabelece a servidão aeronáutica do Aeródromo Municipal de Cascais.



11.4.2 Infraestrutura ferroviária

- Decreto-Lei n.º 276/2003, de 4 de novembro – estabelece o Regime Jurídico dos bens do domínio público ferroviário.

11.4.3 Rede rodoviária nacional / regional / estradas e caminhos municipais

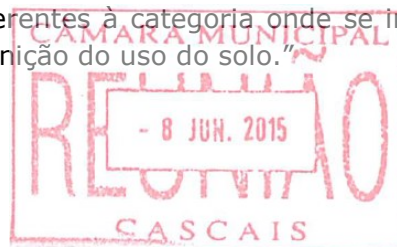
- Decreto-Lei n.º 222/98, de 17 de julho, retificado pela Declaração de Retificação n.º 19-D/98, de 31 de outubro e alterado pela Lei n.º 98/99, de 26 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 182/2003, de 16 de agosto (Plano Sectorial) – Define a Rede Rodoviária Nacional (PRN);
- Lei n.º 2110, de 19 de agosto de 1961 – Aprova o regulamento geral das estradas e caminhos municipais;
- Lei n.º 34/2015, de 27 de abril – aprova o novo Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional.

11.4.4 Transporte Público em Sítio Próprio (TPSP)

Considera-se que o espaço canal para o TPSP e respetiva servidão não deve constar do capítulo das servidões, atento o regime previsto no artigo 12.º do Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de maio, que estabelece:

- “1 - Os espaços-canais correspondem às áreas de solo afetas às infraestruturas territoriais ou urbanas de desenvolvimento linear, incluindo as áreas técnicas complementares que lhes são adjacentes, podendo ser qualificado como categoria de solo rural ou de solo urbano.

- 2 - As faixas e áreas sujeitas a servidão *non aedificandi* decorrentes da existência ou da previsão de um espaço – canal devem ser classificadas e qualificadas através da integração na classe e categoria onde se inserem.
- 3 - A cessação ou caducidade da servidão *non aedificandi* referida no número anterior determina a aplicação das regras referentes à categoria onde se insere ou, na ausência destas a obrigatoriedade de redefinição do uso do solo.



11.4.5 Abastecimento de água

- Decreto-Lei n.º 34.021, de 11 de novembro de 1944 – declara a utilidade pública e estabelece o regime da constituição das servidões necessárias às pesquisas, estudos ou trabalhos de abastecimento de águas potáveis ou de saneamento de aglomerados populacionais;
- Decreto-Lei n.º 123/2010, de 12 de novembro – Estabelece o regime especial das expropriações e constituição de servidões necessárias à realização das infraestruturas de abastecimento de água e de saneamento de águas residuais que integram candidaturas beneficiárias de cofinanciamento comunitário;
- Decreto-Lei n.º 230/91, de 21 de junho (n.º 2 do artigo 14.º) – Transforma a EPAL (Empresa Pública de Águas Livres) em sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos;
- Decreto Regulamentar n.º 23/95, de 23 de agosto – Aprova as normas técnicas a que devem obedecer a conceção, o dimensionamento, a construção e a exploração dos sistemas de abastecimento de água, bem como as respetivas normas de segurança que se mantêm em vigor até à aprovação do decreto-regulamentar, conforme refere o n.º 2 do artigo 79.º do decreto-Lei n.º 194/2009, de 20 de agosto;
- Decreto-Lei n.º 194/2009, de 20 de agosto – Aprova o regime jurídico dos serviços municipais de abastecimento público de água, de saneamento de águas residuais e de gestão de resíduos urbanos.

11.4.6 Drenagem de águas residuais

- Decreto-Lei n.º 34.021, de 11 de novembro de 1944 – declara a utilidade pública e estabelece o regime da constituição das servidões necessárias às pesquisas, estudos ou trabalhos de abastecimento de águas potáveis ou de saneamento de aglomerados populacionais;
- Decreto-Lei n.º 123/2010, de 12 de novembro – Estabelece o regime especial das expropriações e constituição de servidões necessárias à realização das infraestruturas de abastecimento de água e de saneamento de águas residuais que integram candidaturas beneficiárias de cofinanciamento comunitário;
- Decreto-Lei n.º 230/91, de 21 de junho (n.º 2 do artigo 14.º) – Transforma a EPAL em sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos;

- Decreto Regulamentar n.º 23/95, de 23 de agosto – Aprova as normas técnicas a que devem obedecer a conceção, o dimensionamento, a construção e a exploração dos sistemas de abastecimento de água, bem como as respetivas normas de segurança que se mantêm em vigor até à aprovação do decreto-regulamentar, conforme refere o n.º 2 do artigo 79.º do decreto-Lei n.º 194/2009, de 20 de agosto;
- Decreto-Lei n.º 194/2009, de 20 de agosto – Aprova o regime jurídico dos serviços municipais de abastecimento público de água, de saneamento de águas residuais e de gestão de resíduos urbanos;
- Sobre o Sistema de Saneamento da Costa do Estoril, incidem, desde 1992, servidões administrativas e restrições de utilidade pública, publicadas em diversos despachos dos diversos organismos da administração central.

11.4.7 Rede elétrica

- Decreto-Lei n.º 29/2006, de 15 de fevereiro – Estabelece as bases gerais da organização e funcionamento do Sistema Elétrico Nacional (SEN) bem como as bases gerais aplicáveis ao exercício das atividades de produção, transporte, distribuição e comercialização de eletricidade e à organização dos mercados de eletricidade;
- Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto – Desenvolve os princípios constantes do Decreto-lei n.º 29/2006, de 15 de fevereiro e estabelece o regime jurídico aplicável às atividades de produção, transporte, distribuição e comercialização de eletricidade, bem como à operação logística de mudança de comercializador e aos procedimentos aplicáveis à atribuição de licenças e concessões;
- Decreto-Lei n.º 26.852, de 30 de julho de 1936 (artigo 18.º, 19.º, 54.º e 56.º) Aprova o Regulamento de licenças para instalações elétricas;
- Decreto-lei n.º 43 335, de 19 de novembro de 1960 (artigo 37.º e 51.º) - Estabelece o regime aplicável à rede elétrica nacional (aplicável à constituição de servidões por força do artigo 75.º do Decreto-Lei n.º 172/2006);
- Decreto-Lei n.º 446/76, de 5 de junho (artigo 2.º) – Determina a existência de corredores de proteção para linhas de alta tensão;
- Decreto-Lei n.º 1/92, de 18 de fevereiro – Regulamento de segurança de linhas de alta tensão;
- Decreto-Lei n.º 90/84, de 26 de dezembro – Regulamento de segurança de redes de distribuição de energia elétrica de baixa tensão;
- Decreto-Lei n.º 393/85, de 9 de outubro – Regulamento das instalações elétricas de Parques de Campismo e marinas.

11.4.8 Gasodutos e oleodutos

- Decreto-Lei n.º 374/89, de 25 de outubro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 8/2000, de 8 de fevereiro – Define o regime do exercício das atividades de

importação, transporte, distribuição, fornecimento e armazenamento de gás natural, incluindo o gás natural liquefeito e dos seus gases de substituição;

- Decreto-Lei n.º 232/90, de 16 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 183/94, de 1 de julho e pelo Decreto-Lei n.º 7/2000, de 3 de fevereiro (artigo 1, 2.º, 3 e 7.º) – define o regime jurídico a que deve obedecer o projeto, construção, exploração e manutenção do sistema de abastecimento dos gases combustíveis canalizados;
- Decreto-Lei n.º 11/94, de 13 de janeiro – Define o regime aplicável às servidões necessárias à implantação e exploração das infraestruturas das concessões de serviço público relativas ao gás natural, no seu estado gasoso ou líquido, e dos seus gases de substituição;
- Decreto-Lei n.º 152/94, de 26 de maio – define o regime jurídico das servidões necessárias à implantação de oleodutos e gasodutos para o transporte de gás petróleo liquefeito e outros produtos refinados.

11.4.9 Telecomunicações

- Decreto-Lei n.º 597/73, 07 de novembro – Sujeita a servidões radioelétricas as zonas confinantes com os centros radioelétricos;
- Decreto n.º 326/76, de 6 de maio - Sujeita a servidão radielétrica as zonas confinantes com o Centro de Fiscalização Radioelétrica do Sul, pertencente à empresa pública do Estado “Correios e Telecomunicações de Portugal”;
- Decreto-Lei n.º 215/87, de 29 de maio – Determina que a constituição de servidões radielétricas seja efetuada por despacho conjunto do Ministro das Finanças e do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

11.4.10 Marco geodésico

- Decreto-Lei n.º 143/82, de 26 de abril – estabelece zonas de proteção aos marcos geodésicos.

11.4.11 Postos de vigia da rede nacional

- Decreto-Lei n.º 124/2006, de 28 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 17/2009, de 14 de janeiro – estabelece zonas de proteção aos postos de vigia da rede nacional.

11.4.12 Faróis e farolins

- Decreto-Lei n.º 594/73, de 7 de novembro – Estabelece o regime legal de constituição de servidões de sinalização marítima.

11.5 Património

11.5.1 Imóveis classificados e em vias de classificação

- Lei n.º 107/2001, de 8 de setembro – Lei de bases da política e do regime de proteção valorização do património cultural;
- Decreto-Lei n.º 140/2009, de 15 de junho - Estabelece o regime jurídico dos estudos, projetos, relatórios, obras ou intervenções sobre bens culturais classificados, ou em vias de classificação, de interesse nacional, de interesse público ou de interesse municipal;
- Decreto-Lei n.º 309/2009, de 23 de outubro – estabelece o procedimento de classificação dos bens imóveis de interesse cultural, bem como o regime jurídico das zonas de proteção e do plano de pormenor de salvaguarda, o regime jurídico dos estudos e projetos;
- Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, republicado pelo Decreto – Lei n.º 26/2010, de 30 de março – Estabelece o regime jurídico da urbanização e da edificação.”





A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

12. Avaliação Ambiental Estratégica

A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) relativa à Revisão do PDM-Cascais, incidiu sobre a avaliação das opções estratégicas e sua concretização no modelo territorial proposto pelo plano.

O objetivo da AAE é o de apoiar o processo de decisão subjacente à elaboração do PDM-Cascais, constituindo um contributo para o desenvolvimento sustentável do território do município de Cascais, atendendo às suas características intrínsecas que lhe conferem valor e atratividade e à relação que pode estabelecer com o território envolvente.

Deste procedimento resultou um Relatório Ambiental (RA) que, à luz das questões relevantes expressas no Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (RFCD), informa das oportunidades e riscos de índole estratégica resultantes da proposta de plano, e também indica diretrizes com vista à integração de questões ambientais e de sustentabilidade nas fases subsequentes de planeamento, nomeadamente na sua implementação, envolvendo para isso outras entidades.

O PDM-Cascais encontra-se sujeita a um processo de Avaliação Ambiental (AA) de acordo com o Decreto-Lei n.º 316/2007, de 19 de setembro – com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro, e subsidiariamente com o Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio. Este enquadramento define como responsável pela AA o proponente do plano a avaliar, neste caso a CMC. Essa responsabilidade estende-se à decisão de elaborar a AA, determinação do seu âmbito e alcance, consulta de entidades e do público sobre esse âmbito e alcance, preparação do RA e respetivas consultas públicas e institucionais, e, por fim, a apresentação da Declaração Ambiental à Agência Portuguesa do Ambiente.

A presente AA do PDM-Cascais baseia-se na metodologia de AAE, simultânea com a elaboração do plano, considerando opções estratégicas para avaliação e um contexto de sustentabilidade. A metodologia proposta assegura o cumprimento do estipulado no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, e no Decreto-Lei n.º 46/2009, de 20 de fevereiro, desenvolvendo-se em quatro fases metodológicas fundamentais:

- i. Identificação e análise de Fatores Críticos para a Decisão (FCD);
- ii. Análise de tendências;
- iii. Avaliação de oportunidades e riscos das opções estratégicas e da sua concretização no modelo territorial;
- iv. Bases para um programa de seguimento da implementação do Plano.

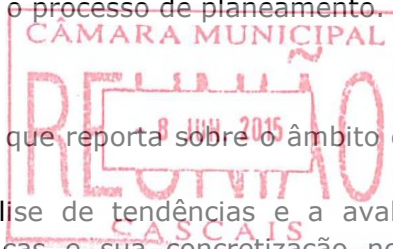
Esta abordagem estratégica pressupõe ainda que a AAE seja complementar à conceção do PDM-Cascais, utilizando, sempre que possível, os elementos de trabalho do plano, quer no que respeita ao diagnóstico, quer no que respeita às opções de desenvolvimento

preconizadas. A AAE tem ainda em conta os resultados obtidos no âmbito dos processos de consulta de entidades e do público.

Para assegurar estes objetivos, a metodologia a seguir na AAE concretiza-se nas atividades fundamentais adiante descritas, que se articulam com o processo de planeamento.

Os documentos a preparar no âmbito da AAE incluem:

- O Relatório de Fatores Críticos para a Decisão que reporta sobre o âmbito e alcance da AA;
- O Relatório Ambiental onde se inclui a análise de tendências e a avaliação de oportunidades e riscos das opções estratégicas e sua concretização no modelo territorial proposto, bem como as bases de um programa de seguimento da implementação do Plano – documento que acompanha o PDM-Cascais;
- A Declaração Ambiental a apresentar à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) no seguimento da aprovação do Plano.



Os FCD foram definidos em função:

- Do Quadro Referência Estratégico (que estabelece o referencial de avaliação face ao que se pretende para o futuro, bem como o enquadramento com outros planos e programas relevantes, incluindo políticas europeias e nacionais);
- Das questões estratégicas que configuram a conjuntura estratégica, objetivos e linhas de força que orientam o PDM-Cascais;
- Das questões ambientais e de sustentabilidade, nomeadamente, as legalmente definidas no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho.

Os FCD, e a sua relação com as Questões Ambientais consideradas relevantes para o PDM-Cascais, são os seguintes:

- Requalificação territorial e mobilidade (Alterações climáticas / Estrutura e Funcionalidade Ecológica / Mobilidade);
- Coesão e inclusão (Assimetrias sociais / Saúde e Bem-estar);
- Riscos e alterações climáticas (Alterações climáticas / Qualidade ambiental / Vulnerabilidade Territorial);
- Marca Cascais (Gestão de recursos ambientais / Energia / Património / Competitividade e Economia Verde).

Para cada FCD foram definidos critérios de avaliação e indicadores. Os critérios especificam o âmbito considerado nos FCD e os indicadores definem um instrumento de medida.

Para cada FCD foram identificadas as tendências principais do concelho, e com base nestas foram sistematizados os Pontos Fortes e os Pontos Fracos, assim como as Ameaças e as Oportunidades. Com base nos Critérios de Avaliação definidos foi efetuada a avaliação do Modelo Territorial. Para cada FCD foram ainda definidas Diretrizes de Planeamento e um Quadro de Governança.

A AAE acompanhou a evolução do processo de planeamento nomeadamente os resultados dos pareceres da Comissão de Acompanhamento, das reuniões de concertação, da conferência de serviços, assim como as alterações à proposta de plano resultantes da evolução do processo de planeamento. Desta forma, a versão do RA que acompanha o PDM-Cascais, espelha a análise efetuada após o Parecer Final da CCDR-LVT.

A AAE influenciou a proposta de Revisão do PDM-Cascais de forma transversal, desde a definição dos objetivos estratégicos, até à concretização de medidas programáticas direcionadas para a execução do plano, passando por diversas medidas de natureza regulamentar que visam salvaguardar e valorizar os valores ambientais e culturais em presença, assegurando o desenvolvimento do município de forma sustentada.

A AAE aponta ainda uma série de diretrizes para assegurar maior eficácia na implementação do PDM-Cascais, não terminando com a aprovação do Plano. O seguimento desta implementação (mediante o seu acompanhamento por um Programa de Seguimento), traduz-se num processo contínuo da AAE, que auxilia no cumprimento das metas pretendidas para o município de Cascais, no sentido de assegurar uma trajetória de sustentabilidade.



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

13. Alterações à proposta de Revisão do PDM-Cascais

13.1 No âmbito da Discussão Pública

Na sequência da Discussão Pública da proposta de Revisão do PDM-Cascais, em face dos contributos das participações recebidas e da respetiva análise e ponderação, a Câmara deliberou na Reunião Pública de 24 de abril, nos termos da Proposta n.º 419/2015, proceder a alterações à proposta final da Revisão do PDM-Cascais, conforme melhor descritos no "Relatório de Ponderação da Discussão Pública e Ajustes à Proposta de Plano".

Foram, ainda, introduzidos na versão final da proposta de Revisão do PDM-Cascais outras alterações decorrentes de retificações ou correções de carácter técnico-formal, nomeadamente, decorrentes da adequação às orientações emanadas pela Câmara, conforme melhor se discrimina e justifica na peça administrativa do processo denominada "Relatório das Alterações a Introduzir no Projeto de Versão Final do PDM-Cascais".

Importa ao momento salientar que decorrente da reorganização administrativa do território ocorrida em 2013, expressa na Lei n.º 11-A/2013, de 28 de janeiro e posterior declaração de retificação n.º 19/2013, de 28 de março, foram agregadas as Freguesias de Cascais e do Estoril, passando a designarem-se como União das Freguesias de Cascais e Estoril, bem como foram agregadas as Freguesias de Carcavelos e da Parede, passando a designarem-se como União das Freguesias de Carcavelos e Parede. No entanto, como o presente Relatório incorpora conteúdos de documentos produzidos em data anterior a 2013, optou-se por manter, nesses casos, as designações das Freguesias que vigoravam à data, preservando assim o seu contexto histórico e processual.

13.2 No âmbito do Parecer Final da CCRD-LVT

Na sequência do Parecer Final emitido pela CCRD-LVT, ao abrigo do artigo 78.º do RJIGT, procedeu-se às alterações à proposta PDM-Cascais a remeter à Câmara Municipal para envio à Assembleia Municipal, conforme melhor descrito no "Relatório de Análise ao Parecer Final da CCRD-LVT" (Anexo 24: Relatório de Análise ao Parecer Final da CCRD-LVT).

As alterações realizadas abrangeram, essencialmente, os seguintes temas: PROT-AML; Riscos; Ruído e Regulamento.



A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

14. Cartografia

14.1 Cartografia de referência

A cartografia de referência utilizada como suporte ao processo de planeamento foi produzida especificamente para o território do Concelho de Cascais com as seguintes especificações:



- Escala 1/2.000 com Voo em maio de 2010;
- *Datum* 73 Projeção cartográfica Gauss-Kruger;
- Elipsoide Internacional 1924;
- Transformada em PT-TM06 ETRS89 pelo método de grelhas no formato NTV2, com recurso a ficheiro de transformação D73_ETRS89geo.gsb, disponibilizado pela DGT;
- *Datum* Altimétrico Marégrafo de Cascais.

A Cartografia encontra-se homologada, processo de homologação n.º 128 de 24 de agosto de 2012.

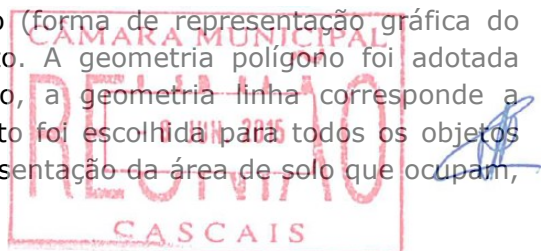
Os limites administrativos estão de acordo com a CAOP versão de 2014.

14.2 Normalização gráfica

Com o intuito de assegurar a qualidade dos instrumentos de gestão territorial e a sua eficácia no cumprimento das finalidades que justificam a sua elaboração, importa que a informação gráfica e a sua representação sejam, não apenas de boa qualidade, mas também que se adequem a um sistema de referência comum que facilite as operações de harmonização e integração. Para o efeito e nos termos do n.º 7 do artigo 6.º do Decreto Regulamentar n.º 10/2009, de 29 de maio de 2009, a elaboração das peças gráficas do Plano Diretor Municipal de Cascais, conforma-se com o estabelecido na Norma Técnica sobre o Modelo de dados para o Plano Diretor Municipal (Norma 01/2011), publicada pela ex-DGOTDU, que identifica as normas técnicas sobre a estruturação em sistema de informação geográfica da informação que integra os instrumentos de gestão territorial e estabelece a simbologia e as convenções gráficas a utilizar na representação do conteúdo regulamentar dos instrumentos de planeamento territorial.

Esta normalização melhora a qualidade gráfica do Plano Diretor Municipal enquanto instrumento fundamental para a gestão territorial do município de Cascais, e, simultaneamente, assegura um nível básico de informação que permite a sua integração em sistemas de informação de âmbito regional e nacional – nomeadamente no SNIT (sistema nacional de informação territorial) – e a sua utilização em modelos de análise supraconcelhia.

Conforme estabelece a referida norma técnica, foi elaborado o catálogo de objetos do Plano Diretor Municipal onde constam todos os objetos que constituem a planta de ordenamento e a planta de condicionantes. Para cada objeto, o catálogo apresenta o índice sequencial (número que individualiza o objeto), a designação / nome do objeto, a planta a que o mesmo pertence, bem como a geometria do objeto (forma de representação gráfica do objeto), a qual poderá ser polígono, linha ou ponto. A geometria polígono foi adotada sempre que os objetos representam áreas de solo, a geometria linha corresponde a entidades de configuração linear, e a geometria ponto foi escolhida para todos os objetos em que não é necessário, ou não foi possível, a representação da área de solo que ocupam, sendo por isso representados apenas por um símbolo



Esta organização, sistematização e inventariação dos conteúdos, permitirá, tanto às entidades públicas como aos particulares, uma consulta sectorial da informação gráfica.

15. Ficha Técnica

15.1 Direção do plano

Carlos Carreiras

Presidente da CMC



15.2 Direção executiva do plano

Vitor Silva

DPC

Diretor de Departamento

Arquiteto Paisagista

Mestre em Cultura e Formação
Autárquica

Doutor em Ciências do Ambiente

Precedentes:

João Teixeira

DMEI

Diretor Municipal

Engenheiro Civil

Diogo Capucho

DPGU

Diretor Municipal

Arquiteto

Luís António Neff

DOPA

Diretor Municipal

Urbanista

15.3 Coordenação

João Montes Palma

DPC / DORT

Chefe de Divisão

Arquiteto

Precedentes:

Pedro Pinheiro de Melo

DPC / DORT

Chefe de Divisão

António Duarte DPE / DORT Arquiteto
Coordenador

15.4 Assessoria CMC

Eugénio Rosa DMEI / GAPG Arquiteto
Filipa Ferreira DDE / DVRI Engenheiro Civil
Mestre em Estatística e Gestão de Informação
Helena Magno DGT / GACG Jurista
Isabel Pinto Gonçalves DHS Diretora de Departamento
Arquiteta
João Bento Vitorino DED Diretor de Departamento
Gestor de Desporto
João Cardoso de Melo Cascais Ambiente Arquiteto Paisagista
João Tiago Gonçalves Assessor da Presidência Arquiteto
Luís Campos Guerra DGT Diretor de Departamento
Arquiteto
Maria de Lurdes Bettencourt GAPG Licenciada em História
Marília Gomes DHJ / DIAJ Jurista
Paula Cabral DVRI Chefe de Divisão
Arquiteta
Rui Amaral DGT / DLUR Chefe de Divisão
Arquiteto



Precedentes:

Ana Paula Chagas Assessora da Presidência Arquiteta Paisagista
António Carvalho DEC Licenciado em História

Isabel Ricardo	DED / DAPC	Arqueóloga
		Mestre em Estudos de Cultura
Manuel João Ribeiro	SPC	Sociólogo
Pedro Estácio Marques	DMGI	Mestre em Gestão Financeira



15.5 Colaboração CMC

Adélia Matos	DPC / DORT	Arquiteta Paisagista
Alexandra Giraldes	DIT / DGEV	Engenheira Sanitarista
Ana Almada	DED / DIED	Psicóloga
Ana Lima	DIC / DSTI	Engenheira Biofísica
Ana Luisa Gil	DED / DIED	Psicóloga
António Fialho	DDE / DAPC	Arqueólogo
Carlos Arieiro	DIT / UQAE	Engenheiro do Ambiente
Carlos Estibeira	SPC / GAPO	Licenciado em Proteção Civil
Carlos Moreira	DIC / DSTI	Urbanista
Carolina Ferreira	DIT / UQAE	Engenheira Civil
Catarina Bentes	DIT / UQAE	Arquiteta de Gestão Urbanística / Mestre em Desenho Urbano
Céu Morais	DPC / DORT	Geógrafa
Cláudia Assunção	DIC / DSTI	Urbanista
Cristina Valente	DGT / ULAU	Arquiteta
Cristina Barbosa	DHJ / DICO	Jurista
Daniel Valente	DPC / DORT	Arquiteto
Eduardo Amaro	GAMP	Arquiteto

Fernando Martins	DPC / DORT	Arquiteto
Filipe Lazana	DGT / DLUR	Arquiteto
Hugo Oliveira	DIC / DSTI	Mestre em Ciências e
Isabel Alvarenga	DPC / DORT	Arquiteta
Isidora Bagorro	DHS / GACG	Assistente Social
Joana Fernandes	DPC / DORT	Arquiteta
Joaquim Fernandes	DHJ / DVRH	Mestre em Estudos Regionais e Autárquicos
João Álvares	DED / GACG	Licenciado em Gestão Autárquica
João Dantas	DGT / DRUL	Arquiteto
João Pestana	DGT / ULAU	Arquiteto
João Soares	DGT / DRUL	Arquiteto
José António Gonçalves	DDE / DAPC	Técnico Superior de Conservação e Restauro
José António Severino	DPF / DFIS	Arqueólogo
José Luís Bacelar	DGT / DRUL	Arquiteto
José Vale	DGT/ ULAU	Chefe de Divisão Engenheiro Civil
Karin Pereira	DDE / DCIP	Arquiteta
Lara Sá	SPC / DPSE	Mestre em Cartografia Geológica
Luís Cecílio	SPC / DPSE	Chefe de Divisão Gestor de recursos Humanos
Luís Guerreiro	DIT / DGEV	Jurista
Luís Miguel Oliveira	DIT / UQAE	Arquiteto de Gestão



		Urbanística / Mestre em Espaço Público
Luis Tavares	DED / DESP	Arquiteto
Luís Torres	DIT / UTMA	Engenheiro Técnico Civil
Mafalda Paula	DPC / DORT	Gestora
Manuela Louro	DFP / DAPE	Geógrafa
Maria do Céu Garcia	Adjunta da Presidência	Licenciada em Políticas de Segurança
Maria Conceição Santos	DIC / DARQ	Licenciada em História de Arte
Maria de Jesus Ventura	DDE / DAPC	Chefe de Divisão Socióloga
Maria João Gonçalves	DGT / ULAU	Arquiteta Urbanista
Maria João Lima	DIT / DGEV	Engenheira Florestal
Maria José Almeida	DPC / DORT	Arqueóloga / Mestre em Arqueologia Romana
Maria José Ramalho	DGT / GACG	Arquiteta
Maria Rita Herédia	DIT / DGEV	Arquiteta Paisagista
Maria Teresa Soares	DPC / DCOF	Linguista
Mário Lisboa	DDE / DAPC	Mestre em Estudos do Património
Mónica Neves	DIT / DGEV	Engenheira Florestal
Nuno Silva	SPC / GAPO	Engenheiro de Proteção Civil
Nuno Serrano	DPC / DORT	Arquiteto
Paula Lames	DDE	Jurista
Paula Nunes	DIT / UQAE	Engenheira do Território
Paula Portela	DPC / DORT	Licenciada em Estudos



Europeus

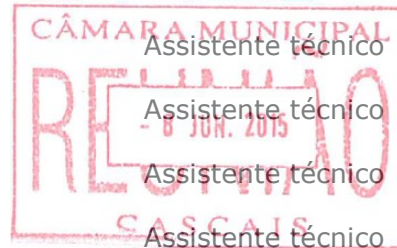
Paulo Domingos	SPC / GAPO	Tenente Coronel na reserva
Paulo Tinoco	DPC / DORT	Arquiteto do Planeamento
		
Pedro Matos	DGT / GACG	Arquiteto
Pedro Proença	DIC / DSTI	Urbanista
Rita Dias	DGT / ULAU	Arquiteta
Rita Sousa	DPC / DORT	Engenheira Civil
Rosário Daugbjerg	DDE / DVRI	Assistente Social
Rui Teixeira	DIC / DSTI	Geógrafo
Rute Ramalho	DPC / DORT	Arquiteta
Sara Dias	DMEI / GACG	Engenheira do Ambiente
Segismundo Branco	DGT / ULAU	Arquiteto
Sílvia Duarte	DIT / UQAE	Engenheira Química
Sofia Rodrigues	DED / DIED	Assistente Social
Sónia Barbedo	DGT / ULAU	Arquiteta
Sónia Sousa	DDE / DAPC	Licenciada em História
Susana Grácio	DPC / DORT	Geógrafa
Susana Pombal	DDE / DAPC	Mestre em Arqueologia
Vitória Lopes	DED	Arquiteta

Precedentes:

António Mota	DHJ	Jurista
Carlos Bessa	Adjunto da Ver. Clara Justino	Arquiteto
Maria Luísa Machado †	DRU / DAUD	Arquiteta

15.6 Apoio Administrativo CMC

Carmo Spínola	DPC	Assistente técnico
Joaquim Marau	DPC / DORT	Assistente técnico
Luís Rodrigues	DPC / DORT	Assistente técnico
Luísa Feijão	DPC / DORT	Assistente técnico
Maria Noémia Silva	DPC / DORT	Assistente técnico



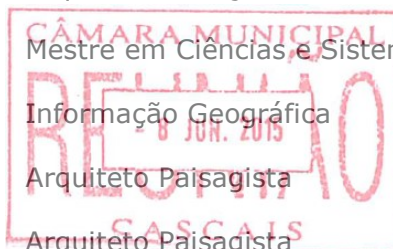
15.7 Colaboração externa

15.7.1 Avaliação Ambiental Estratégica

Maria do Rosário Partidário	Instituto Superior Técnico	Professora Doutora
André Vale	Instituto Superior Técnico	Mestre em Engenharia do Ambiente
Bernardo Augusto	Instituto Superior Técnico	Mestre em Engenharia do Ambiente
Joana Lima	Instituto Superior Técnico	Mestre em Engenharia do Território
Rita Bruno Soares	Instituto Superior Técnico	Mestre em Engenharia do Território
Rute Martins	Instituto Superior Técnico	Mestre em Arquitetura Paisagística
Sofia Frade	Instituto Superior Técnico	Mestre em Engenharia do Ambiente

15.7.2 Estrutura Ecológica Municipal

João Cardoso de Melo	EMAC / DMT	Arquiteto Paisagista
Alexandre Neto	EMAC / DMT	Mestre em Ciências e Sistemas de Informação Geográfica
Bernardo Cunha	EMAC / DMT	Arquiteto Paisagista
José Romana	EMAC / DMT	Arquiteto Paisagista
Pedro Reis	EMAC / DMT	Arquiteto Paisagista
Sara Saraiva	EMAC / DMT	Mestre em Biologia de Conservação
Susana Gomes	EMAC / DMT	Arquiteta Paisagista
Vasco Silva	EMAC / DMT	Mestre em Gestão e Conservação da Natureza



15.7.3 Alterações climáticas

João Dinis	DDE / GXXI	Geógrafo
António Lopes	IGOT / UTL	Geógrafo
Maria João Alcoforado	IGOT / UTL	Geógrafa
Tiago Ezequiel	IGOT / UTL	Geógrafo

16. Referências bibliográficas

AGÊNCIA CASCAIS NATURA, 2010. *Cascais Estrutura Ecológica – Relatório Técnico: Análise e Proposta*. Cascais.

ALFA, 2004. *Tipos de Habitat Naturais e Semi-Naturais do Anexo I da Directiva 92/43/CEE (Portugal continental): Fichas de Caracterização Ecológica e de Gestão para o Plano Sectorial da Rede Natura 2000*. Lisboa.

ALMEIDA, Teresa, SANTANA, Paula e FERREIRA, António Fonseca (eds.), 2010. *Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa - Proposta técnica final* [em linha]. 2010. S.l.: CCDRLVT. [Acedido em 18 dezembro 2014]. Disponível em: <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/plano-regional-de-ordenamento-do-territorio-da-area-metropolitana-de-lisboa/54.htm>.

ARIZPE, Daniel, MENDES, Ana, RABAÇA, João E., FABIÃO, André e CAMPOS, António Luís, 2011. *Zonas ribeirinhas sustentáveis: um guia de gestão*. Porto: ISA Press. ISBN 978-972-8669-42-3.

AUTORIDADE NACIONAL DE PROTECÇÃO CIVIL, 2009. *Manual para a elaboração, revisão e análise de planos municipais de ordenamento do território na vertente da protecção civil* [em linha]. Carnaxide: Autoridade Nacional de Protecção Civil. Cadernos técnicos PROCIV, 6. ISBN 978-989-96121-1-2. Disponível em: www.proteccaocivil.pt/cadernos/6.pdf.

CALACIURA, B. e SPINELLI, O., 2008. *Management of Natura 2000 habitats. 6210 Semi-natural dry grasslands and scrubland facies on calcareous substrates (Festuco-Brometalia) (*important orchid sites)*. S.l. European Commission.

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS, 2013. *Estratégia Ambiental e de Sustentabilidade* | Câmara Municipal de Cascais. In: [em linha]. 2013. [Acedido em 26 novembro 2014]. Disponível em: <http://www.cm-cascais.pt/area/estrategia-ambiental-e-de-sustentabilidade>.

CAPELO, J., MESQUITA, S., COSTA, J. C., ARSÉNIO, P., NETO, C., MONTEIRO-HENRIQUES, T., AGUIAR, C., HONRADO, J., ESPÍRITO SANTO, M. D. e LOUSÃ, M., 2007. A methodological approach to potential vegetation modeling using GIS techniques and phytosociological expert-knowledge: application to mainland Portugal. In: *Phytocoenologia*. 2007. Vol. 37, no. 3-4, pp. 399–415.

CARDOSO, Guilherme, 1991. *Carta arqueológica do Concelho de Cascais*. Cascais: Câmara Municipal.

CHRISTOPHER, Alexander, 1966. A city is not a tree. In: *Design*. 1966. Vol. 206, pp. 46–55.

CHURCHILL, Winston, 1943. *House of Commons Rebuilding* [em linha]. 28 October 1943. S.l.: s.n. [Acedido em 25 novembro 2014]. Disponível em: <http://hansard.millbanksystems.com/commons/1943/oct/28/house-of-commons-rebuilding>. Archived Commons HansardHC Deb 28 October 1943 vol 393 cc403-73
Speech to the House of Commons (meeting in the House of Lords) regarding the rebuilding of Parliament after its destruction by the Germans

COMISSÃO EUROPEIA, 2008. *Pacto de Autarcas* [em linha]. 2008. S.l.: s.n. [Acedido em 26 novembro 2014]. Disponível em: http://www.pactodeautarcas.eu/IMG/pdf/covenantofmayors_text_pt.pdf.

CONSELHO EUROPEU, 2010. *Toledo informal ministerial meeting on urban development* [em linha]. 22 June 2010. S.l.: s.n. Disponível em: http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/newsroom/pdf/201006_toledo_declaration_en.pdf.

CORREIA, Alexandre Vaz e OLIVEIRA, Ângelo Carvalho, 2002. *Principais Espécies Florestais com Interesse para Portugal: Zonas de Influência Mediterrânica*. S.l.: Direcção-Geral das Florestas.

CORREIA, Alexandre Vaz, OLIVEIRA, Ângelo Carvalho e TEIXEIRA, Carlos, 1999. *Principais espécies florestais com interesse para Portugal: zonas de influência mediterrânica*. Direcção-Geral das Florestas: s.n. Estudos e informação, 318. ISBN 972-8097-37-9.

DIAS, Susana Saraiva, FERREIRA, Alfredo Gonçalves e GONÇALVES, Ana Cristina, 2008. Definição de Zonas de Aptidão para Espécies Florestais com Base em Características Edafo-Climáticas. In: *Silva Lusitana*. 2008. Vol. 16, no. ESPECIAL, pp. 17-35.

DIREÇÃO GERAL DE AGRICULTURA E DESENVOLVIMENTO RURAL, [no date]. *Nota Explicativa da Carta dos Solos de Portugal e da Carta de Capacidade de Uso do Solo*. S.l.: Agricultura e Desenvolvimento Rural.

DRUCKER, Peter F., 1975. *Administração, tarefas, responsabilidades, práticas*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora.

DUPUY, Gabriel., GIMÉNEZ CAPDEVILA, Rafael e SERRATOSA, Albert, 1998. *El urbanismo de las redes: teorías y métodos*. Vilassar de Mar (Barcelona): Oikos-Tau. ISBN 8428109370 9788428109376.

EUROPEAN COMMISSION, 2010. *Europe 2020 - Europe's growth strategy* [em linha]. 10 March 2010. S.l.: s.n. [Acedido em 25 novembro 2014]. Disponível em: http://ec.europa.eu/europe2020/index_en.htm.

EUROPEAN COMMISSION., 1999. *ESDP, European spatial development perspective: towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union*. Luxembourg; Lanham, Md.: Office for Official Publications of the European Communities; Bernan Associates [distributor]. ISBN 9282876586 9789282876589.

EUROPEAN COMMISSION., 2012. *Energy roadmap 2050*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. ISBN 9789279217982 9279217984.

FEISS, Carl, 1961. Planning Absorbs Zoning. In: *Journal of the American Institute of Planners*. 1 May 1961. Vol. 27, no. 2, pp. 121-126. DOI 10.1080/01944366108978441.

FERREIRA, António Fonseca (ed.), 2007. *Lisboa 2020 - Uma Estratégia de Lisboa para a Região de Lisboa* [em linha]. 2007. S.l.: CCDRLVT. [Acedido em 2 dezembro 2014]. Disponível em: <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/documento-lisboa-2020/5093.htm>.

FIGUEIREDO, E., KASTENHOLZ, E., EUSÉBIO, M.C., CARNEIRO, M.J., BATISTA, P. e VALENTE, S. (eds.), 2010. *Livro de Actas do IV Congresso de Estudos Rurais – Mundos Rurais em Portugal: Múltiplos Olhares, Múltiplos Futuros*. Aveiro: s.n.

GONÇALVES, Ana Cristina, DIAS, Susana Saraiva e FERREIRA, Alfredo Gonçalves, 2008. Definição de Modelos de Silvicultura à Escala dos Planos de Ordenamento Florestal. In: *Silva Lusitana*. June 2008. Vol. 16, no. ESPECIAL, pp. 97-110.

GOULET, Raphaël. e EUROPEAN COMMISSION. 2011. *Regional policy for smart growth in Europe 2020*. [Luxembourg]: Publications Office of the European Union. Unit 01-- Information and Communications. ISBN 9789279203329 9279203320.

GUIOMAR, N., FERNANDES, J.P. e NEVES, N., 2007. Modelo de Análise Espacial para Avaliação do Carácter Multifuncional do Espaço. In: *Actas do III Congresso de Estudos Rurais (III CER) – Agricultura Multifuncional, Dinâmicas de Desenvolvimento Rural e Políticas públicas* [em linha]. S.l.: Sociedade Portuguesa de estudos Rurais. [Acedido em 19 dezembro 2014]. Disponível em: <http://sper.pt/oldsite/IIICER/index.htm>.

GUIOMAR, Nuno, OLIVEIRA, N. G., FERNANDES, J. P., TEIGA, P. e MOREIRA, M. B., 2011. *Gestão de serviços dos ecossistemas em bacias hidrográficas* [em linha]. S.l.: EPAL. [Acedido em 19 dezembro 2014]. Disponível em: <http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/4293>.

GUIOMAR, Nuno, PALHEIRO, P., LOUREIRO, C., CARVALHO, C. R., TOMÉ, J. e FERNANDES, J. P. (eds.), 2011. *Manual de boas práticas de gestão dos espaços florestais na bacia drenante da Albufeira de Castelo do Bode* [em linha]. S.l.: EPAL. [Acedido em 19 dezembro 2014]. Disponível em: <http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/8347>.

GUTIERRES, F.R.S., 2004. *Modelo de dados para a avaliação das potencialidades agro-florestais no Concelho de Vendas Novas*. Licenciatura. Évora: Universidade de Évora.

ICN, 2003. *Plano de Ordenamento do Parque Natural de Sintra-Cascais – Relatório*. Lisboa. Instituto da Conservação da Natureza.

JULIÃO, Rui Pedro (ed.), 2009. *Guia metodológico para a produção de cartografia municipal de risco e para a criação de sistemas de informação geográfica (SIG) de base municipal*. [Carnaxide] [Lisboa]: Autoridade Nacional de Protecção Civil; Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Instituto Geográfico Português. ISBN 978-989-96121-4-3.

KENNEDY, Christina, WILKISON, Jessica Bennett., BALCH, Jennifer. e ENVIRONMENTAL LAW INSTITUTE., 2003. *Conservation thresholds for land use planners*. Washington, D.C.: Environmental Law Institute.

LOPES, Ernani, 2009. *O Hypercluster da Economia do Mar: Um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa* [em linha]. Lisboa. SaeR/ACL. [Acedido em 16 Dezembro 2014]. Disponível em: http://www.sae.pt/up/UPLOAD-bin2_imagem_0955656001242642284-657.pdf.

MAAS, Winy., 2003. *Five minutes city: architecture and (im)mobility, forum & workshop Rotterdam 2002*. Rotterdam: Episode. ISBN 9059730038 9789059730038.

MARCHANTE, H., MARCHANTE, E. e FREITAS, H., 2005. *Plantas invasoras em Portugal – fichas para identificação e controlo* [em linha]. Coimbra: s.n. [Acedido em 19 dezembro 2014]. Disponível em:

http://www.abae.pt/programa/EE/documentacao/plantas_invasoras_em_Portugal_fichas_para_identificacao_e_controlo%5B1%5D.pdf.

MCHARG, Ian L., 2000. *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona: Editorial G. Gili. ISBN 8425217830 9788425217838.

MEADOWS, Donella H. e CLUB OF ROME., 1972. *The Limits to growth; a report for the Club of Rome's project on the predicament of mankind*. New York: Universe Books. ISBN 0876631650 9780876631652 0856440086 9780856440083 087663918X 9780876639184.

NETO, Carlos, 1997. *O jogo e o tempo livre nas rotinas de vida quotidiana de crianças e jovens*. 1997. S.l.: Edições FMH.

NOTHNAGLE, Alan L. e URBANIZERS - BURO FUR STÄDTISCHE KONZEPTE, 2012. *Renewable energies, energy efficiency and climate protection in the city of tomorrow national urban development policy: a joint initiative by the Federal Government, the states and municipalities*. Berlin; Bonn: BMVBS BBSR.

PARR, Adrian. e ZARETSKY, Michael, 2011. *New directions in sustainable design* [em linha]. London; New York: Routledge. [Acedido em 26 novembro 2014]. ISBN 9780203843031 0203843037. Disponível em: <http://site.ebrary.com/id/10422155>.

PEREIRA, Henrique, DOMINGOS, T., PROENÇA, V., RODRIGUES, P., FERREIRA, M., TEIXEIRA, R., MOTA, R. e NOGAL, A., 2009. Uma avaliação dos serviços dos ecossistemas em Portugal. In: PEREIRA, Henrique Miguel Leite Freitas (ed.), *Ecossistemas e bem-estar humano: avaliação para Portugal do Millennium Ecosystem Assessment*. 1a ed. Lisboa: Escolar Editora. ISBN 978-972-592-274-3.

POTZ., 2012. *Groenblauwe netwerken voor duurzame en dynamische steden / Urban green-blue grids for sustainable and dynamic cities*. Amersfoort: Coop for Life. ISBN 9789081880404 9081880403.

ROSAS, C., TEIXEIRA, R., MENDES, A., VALADA, T., SEQUEIRA, E., TEIXEIRA, C. e DOMINGOS, T., 2009. Agricultura. In: PEREIRA, Henrique Miguel Leite Freitas (ed.), *Ecossistemas e bem-estar humano: avaliação para Portugal do Millennium Ecosystem Assessment*. 1a ed. Lisboa: Escolar Editora. ISBN 978-972-592-274-3.

SANDE SILVA, J. (ed.), 2007. *Árvores e Florestas de Portugal 2: Os Carvalhais - Um património a conservar*. Lisboa: Jornal Público/ Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento/ Liga para a Protecção da Natureza.

SROA, 1965. *Carta de Capacidade de Uso do Solo De Portugal – Bases e normas adotadas na sua elaboração (região a sul do Rio Tejo)*. 1965. S.l.: Serviço de Reconhecimento e Ordenamento Agrário.

STEIN, Jay M., 1995. *Classic readings in urban planning: an introduction*. New York: McGraw-Hill. ISBN 0070611386 9780070611382.

TELO DA GAMA, L., 2004. *Recursos Genéticos Animais em Portugal. Relatório Nacional*. S.l.

INIAP e EZN.

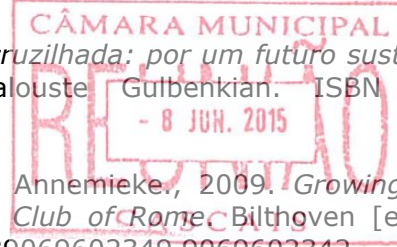
UNITED NATIONS, 1992. *Convention on biological diversity* [online]. 5 June 1992. S.l.: s.n. [Acedido em 25 novembro 2014]. Disponível em: <https://treaties.un.org/Pages/CTCTreaties.aspx?id=27&subid=A>.

VILAR, Emílio Rui., 5010. *O ambiente na encruzilhada: por um futuro sustentável*. Setúbal; Lisboa: Esfera do Caos; Fundação Calouste Gulbenkian. ISBN 9789896800130 9896800138.

VUUREN, D.P. van, FABER, A. e RIGHART, Annemieke., 2009. *Growing within limits: a report to the Global Assembly 2009 of the Club of Rome*. Bilthoven [etc.]: Netherlands Environmental Assessment Agency. ISBN 9789069602349 9069602342.

WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT., 1987. *Our common future*. Oxford; New York: Oxford University Press. ISBN 019282080X 9780192820808.

ZEEUW, H., SABINE, G. e WAIBEL, H., 2001. The integration of agriculture in urban policies. In: *Growing Cities Growing Food. Feldafing: Resource Centres on Urban Agriculture and Food Security*.





A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized, cursive script.

17. Listagem de Anexos

- Anexo 1: Deliberação de Revisão do PDM-Cascais (Proposta n.º 777/2000 aprovada por unanimidade em reunião de câmara havida a 14 de junho de 2000)
- Anexo 2: Publicitação da Revisão do PDM-Cascais (Avisos n.º 5426/2000 e n.º 8149/2000 publicados no Diário da República, 2ª série, em 25 de julho e 25 de outubro de 2000)
- Anexo 3: Constituição da Comissão Técnica de Acompanhamento do Plano Diretor Municipal de Cascais – revisão (Despacho n.º 23849/2000 publicado no Diário da República, 2ª série, a 22 de novembro de 2000)
- Anexo 4: Parecer da Comissão Técnica de Acompanhamento aos *Estudos de Caracterização* (ofício enviado à CMC com o registo de entrada E-Geral/2008/6277, datado de 3 de abril de 2008)
- Anexo 5: Conversão da Comissão Técnica de Acompanhamento do Plano Diretor Municipal de Cascais em Comissão de Acompanhamento (Aviso n.º 9445/2011 publicado no Diário da República, 2ª série, a 21 de abril de 2011)
- Anexo 6: Reformulação dos Estudos de Caracterização: remissão à CA para parecer (Ofício n.º 36875/2011 da CMC, datado de 22 de julho de 2011)
- Anexo 7: Adjudicação da AAE, que acompanha a Revisão do PDM-Cascais, ao IST (Proposta n.º 10081/2011 aprovada por maioria em reunião de câmara havida a 17 de outubro de 2011)
- Anexo 8: Delimitação vetorial da Reserva Agrícola Nacional – RAN (ofício da DRAPLVT enviado à CMC com o registo de entrada Entradas/2013/5137, datado de 19 de abril de 2013)
- Anexo 9: Proposta de delimitação da Reserva Ecológica Nacional para o município de Cascais - REN bruta (ofício da CCDR-LVT enviado à CMC com o registo de entrada Entradas/2012/8157, datado de 4 de junho de 2012)
- Anexo 10: Parecer da CCDR-LVT sobre o Relatório dos Fatores Críticos para a Decisão (ofício enviado à CMC com o registo de entrada Entradas/2012/5190, datado de 4 de abril de 2012)
- Anexo 11: Proposta de Revisão do PDM-Cascais a submeter à CCDR-LVT (Proposta n.º 252/2013 da qual a câmara tomou conhecimento em reunião havida a 21 de fevereiro de 2013)
- Anexo 12: Envio de Proposta de Revisão do PDM-Cascais à Assembleia Municipal (ofício n.º 6041/2013 da CMC, datado de 22 de fevereiro de 2013)

- Anexo 13: Envio de Proposta de Revisão do PDM-Cascais à CCDR-LVT (ofício n.º 6112/2013 da CMC, datado de 22 de fevereiro de 2013)
- Anexo 14: Revisão do PDM-Cascais - Alterações de iniciativa municipal ao ordenamento da proposta de fevereiro de 2013 (Proposta n.º 1150/2014 aprovada por maioria em reunião de câmara havida a 1 de dezembro de 2014)
- Anexo 15: Revisão do PDM-Cascais - Relatório de Concertação Reserva Agrícola Nacional e Reserva Ecológica Nacional (Proposta n.º 1200/2014 aprovada por maioria em reunião de câmara havida a 15 de dezembro de 2014)
- Anexo 16: Revisão do PDM-Cascais - Relatório dos Ajustes à proposta, de fevereiro de 2013, decorrentes da Redelimitação da RAN Bruta (Proposta n.º 1210/2014 aprovada por maioria em reunião de câmara havida a 15 de dezembro de 2014)
- Anexo 17: Revisão do PDM-Cascais – Relatório de Análise e Resposta ao Parecer Final da Comissão de Acompanhamento (Proposta n.º 1228/2014 aprovada por maioria em reunião de câmara havida a 22 de dezembro de 2014)
- Anexo 18: Revisão do PDM-Cascais - Relatório da “conferência de serviços” sobre a proposta de alterações ao ordenamento, de iniciativa municipal, aprovada em reunião de Câmara de dia 1 de dezembro (Proposta n.º 1229/2014, aprovada por maioria em reunião de câmara havida a 22 de dezembro de 2014)
- Anexo 19: Revisão do PDM-Cascais – Relatório sobre retificações à Carta de Ordenamento, Carta de Condicionantes e Regulamento da proposta de revisão da versão de fevereiro de 2013 (Proposta n.º 1230/2014 aprovada por maioria em reunião de câmara havida a 22 de dezembro de 2014)
- Anexo 20: Atas das Reuniões de Concertação que não se encontravam assinadas no Relatório de Concertação
- Anexo 21: Proposta n.º 64/2015, de 26 de janeiro: Revisão do Plano Diretor Municipal de Cascais – Abertura do Período de Discussão Pública
- Anexo 22: Proposta n.º 444/2015, de 6 de maio: Revisão do PDM de Cascais – Projeto de Versão Final do Plano Diretor Municipal
- Anexo 23: Ofício n.º 014571/2015, de 6 de maio - envio à CCDR-LVT do Projeto de Versão Final do PDM-Cascais
- Anexo 24: Relatório de Análise ao Parecer Final da CCDR-LVT.