

PLANO DE ORDENAMENTO DA ORLA COSTEIRA PARA O TROÇO CIDADELA (CASCAIS) – FORTE DE S. JULIÃO DA BARRA

Luís Rebolo. Arquitecto, PLURALPlaneamento Urbano, regional e de Transportes Lda

1 - INTRODUÇÃO

No presente documento apresenta-se um resumo das principais propostas do **Plano de Ordenamento Orla Costeira (POOC) para o troço situado entre a Cidadela (Cascais) e o Forte de São Julião da Barra.** O POOC foi elaborado para o Instituto da Água (INAG) por um associação constituída entre as empresas **PLURAL, Lda; BIODESIGN, Lda; ECODINÂMICA, Lda; HIDROPROJECTO, SA,** sob a direcção da primeira e que conta ainda com a colaboração **do IPIMAR, Instituto de Investigação das Pescas e do Mar.**

2 - PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

Num troço de costa recortado e com ocupação variada, como é o caso presente, foi necessário estabelecer diversos tipos diferenciados de intervenção, de forma a propôr soluções para problemas específicos.

As intervenção propostas foram agrupadas de acordo com as seguintes tipologias:

- **Intervenções nas praias**, que encontram a sua expressão nos planos de praia, desenvolvidos à escala de planos de pormenor, e fortemente dirigidos para a exequibilidade a curto/médio prazo
- **Intervenções costeiras**, onde se englobam as intervenções em áreas críticas, e aquelas que envolvem infra-estruturas pesadas, numa perspectiva de proposta ou de manutenção do existente;

- **Zona Protegida das Avencas**, que pelas suas enormes possibilidades e individualidade, justifica um capítulo próprio;
- **Intervenções Paisagísticas**, que correspondem às propostas de intervenção em áreas de interesse paisagístico não englobáveis nas categorias anteriores;
- **Passeio Marítimo**, que pela especificidade de que se reveste neste troço de costa, foi alvo de uma abordagem específica;
- **Valores Culturais**, em que se fazem considerações acerca dos valores patrimoniais existentes na área do POOC, sua preservação e reabilitação;
- **Acessibilidades e Estacionamento**, onde se faz uma avaliação das necessidades de acessos e estacionamento, de acordo com a capacidade de carga das praias e se apontam possíveis soluções para os déficits de estacionamento identificados.

3 - INTERVENÇÕES NAS PRAIAS

3.1 - Vocação das Praias

Dentro do contexto de intervenção referido na introdução deste capítulo, utilizou-se a simbologia de um "**colar de pérolas**": cada praia ou unidade costeira de utilização constitui uma das "**pérolas**", unidas por fios de coesão (percursos pedonais, Marginal, caminho-de-ferro) que as transformam num "colar". Este conceito surgiu pela natural ou potencial adequação de usos diversificados no troço e como referido em particular nas praias do mesmo; há assim que valorizar e qualificar as diferenças e aptidões no domínio do **lazer, desportos de praia e náuticos, saúde e talassoterapia, conservação e educação ambiental, animação exterior e de eventos**.

Estes aspectos devem ser atingidos nomeadamente através da requalificação das actividades e se pretende

para a zona e sua fruição, dos quais se podem também destacar como objectivos estratégicos, as iniciativas necessárias para obtenção do galardão da **Bandeira Azul**, para algumas **praias**.

Apresenta-se no Quadro 1 um resumo da temática do "**colar de pérolas**" aplicado às praias deste troço de costa.

3.2 - Capacidades de Carga das praias

Na sequência da definição das aptidões/potencialidades, da área de intervenção, importa introduzir o conceito de "capacidade de carga" genericamente definido como "a população que uma determinada paisagem ou ecossistema pode suportar infinitamente sem degradação das suas condições"; este conceito, é adaptável à qualidade de vida humana e, no caso vertente, à dimensão de conforto por utente de praia para a agradável fruição do espaço, correspondendo à resultante ideal do cruzamento das variáveis ambientais, sociais e económicas.

Quadro 1 - Temática das Praias

Quadro 1 - Temática das Praias

PRAIA	TEMA	MOTIVOS SUBJACENTES À DEFINIÇÃO DO TEMA
Peixe	Praia de Enquadramento	Função de enquadramento paisagístico à Baía de Cascais
Rainha	Praia de Charme	Caracter romântico e muito intimista, que a tornam única
Conceição	Praia de Usos múltiplos	Sem predominância específica de características ou usos
Duquesa	Praia de Usos múltiplos	Sem predominância específica de características ou usos
Moitas	Praia do Futuro	Esta praia no futuro verá a sua área substancialmente aumentada pela recarga de areias que se propõe
Tamariz	Praia Elegante	Pelas características da área em que se situa e numa perspectiva histórica de ambiência que se pretende restituir
S. João	Praia da Família	Frequentada maioritariamente por famílias, criando-se ambiência própria
Azarujimha	Praia do recato	Praia pequena com carácter intimista por se situar numa pequena recintância da falésia
S. Pedro	Praia de Usos múltiplos	Sem predominância específica de características ou usos
Bafureira	Praia do Estilo	Praia em que os seus frequentadores se destacam pela atitude
Avenças	Praia Ecológica	Praia de reconhecido valor ecológico, pelas espécies florísticas e faunísticas presentes
Parede	Praia da Saúde	Praia com características que a tornam aconselhável para o tratamento de doenças ósseas
Carcaveiros	Praia da Juventude	Pelas suas grandes dimensões é a mais apetecida pelos jovens para a prática e realização de eventos desportivos

Tomando como base a definição constante do Anexo 1 do Decreto-Lei n' 309193 de 2 de Setembro, a quase totalidade das praias do troço em estudo podem ser classificadas como "urbanas de uso intensivo", a que se estima corresponder, face à experiência nacional e internacional sobre a temática, um valor médio de 10 m² de praia por utente, em situações de máxima afluência normal (domingo no Verão).

Contudo e dada a diversidade de situações de utilização de praias que o troço encerra, e considerando a estratégia global de adequação o potenciação de usos face às características das mesmas, definiram-se duas outras situações de capacidade de carga, para condições de uso mais intensivo (8 m² 1 utente) ou extensivo (12 m² 1 utente).

Para aferição daqueles indicadores é de referir que, por exemplo, por contagens efectuadas em fotografia aérea de um domingo de Junho de 1994 (4.6.94) às 13h25m e com bom tempo, **a densidade de uso da praia do Tamariz ronda os 15-17 m² 1 utente.**

Para as praias da zona em estudo, consideraram-se as seguintes situações de capacidade de carga desejável:

- **praias de uso padrão (10 m² 1 utente)** - proposta de utilização confortável de praias a requalificar ou criar: Moitas, Tamariz e Parede,
- **praias de uso intensivo (8 m² 1 utente)** - decorrentes da menor dimensão útil da praia, melhores equipamentos ou maior procura : Rainha, Conceição, Duquesa, S.João, Azarujiinha, S.Pedro e Bafureira;
- **praias de menor densidade de uso (12 m² 1 utente)** - potenciação de actividades específicas: Avencas e Carcavelos;

Ocorre ainda o caso específico da **Praia do Peixe**, onde pelos motivos atrás enunciados, se considera que esta

deve ser um elemento fundamental do enquadramento paisagístico excepcional da frente de Cascais, valorizada nesse sentido, mas sem equipamento específico para o uso balnear sazonal activo, assumindo-se como **praia de uso interdito** em termos balneares. Com base naqueles indicadores, conceitos e nas áreas de praia actualmente existentes e propostas elaborou-se o Quadro 2.

Quadro 2 - Proposta de Capacidades de Carga

PRAIA	Índice para cálculo da Capacidade de Carga	Área de Praia existente	Área de Praia proposta	Capacidade de Carga proposta
	(m ² /utente)	(m ²)	(m ²)	(utentes)
1 - Praia do Peixe	0	850	2850	-
2-Praia da Rainha	8	800	800	100
3-Praia da Conceição	8	1 800	2 340	293
4-Praia da Duquesa	8	3 900	5 070	634
5-Praia das Moitas	10	250	5 625	563
6-Praia do Tamariz	10	10 000	20 000	2 000
7-Praia de S. João	8	6 200	8 600	1 075
8-Praia da Azarujinha	8	800	800	100
9-Praia de S. Pedro	8	6 750	6 750	844
10-Praia da	8	2 100	2 100	263

Bafureira				
11 - Praia das Avencas	12	1 875	1 875	156
12-Praia da Parede	10	2 500	2 500	250
13-Praia de Carcavelos	12	58 500	58 500	4 875
TOTAL	-	100 325	118 035	11 151

Estes indicadores servem como base para a proposta da capacidade teórica de utilização adequada das praias face às suas características existentes ou desejáveis, bem como para os dimensionamentos de estruturas, serviços e equipamentos necessários.

3.3 - Dimensionamento dos apoios

Em relação aos apoios de praia, foi efectuado um estudo, em termos de características construtivas e linguagem arquitectónica, dimensionamento e serviços autorizados. Estes podem ser divididos entre os serviços mínimos obrigatórios, comuns aos vários tipos de apoio, os serviços obrigatórios a cada tipologia, que a distinguem das demais, e os máximos admissíveis para cada nível de serviço e correspondente tipologia de apoio de praia.

3.4 - Planos de Praia

Para cada praia ou grupo de praias foi elaborado um Plano de Praia, que consta de uma Planta à escala 1: 1.000 e que tem tradução em Capítulo correspondente do regulamento do POOC.

4 - INTERVENÇÕES COSTEIRAS

4.1- Tipos de intervenção

No âmbito da engenharia costeira, a Orla do Litoral entre Cascais e S. Julião da Barra constitui um trecho da costa que apresenta diversas questões das quais se consideram mais relevantes as seguintes:

- A questão da manutenção das infra-estruturas costeiras e portuárias existentes;
- O caso da integração das futuras infra-estruturas portuárias na orla costeira;
- A consolidação das arribas;
- A alimentação artificial e recuperação de algumas praias;
- A implantação de novas infra-estruturas de apoio aos sistemas de protecção contra a erosão;

Os tipos de intervenção propostos no presente Plano podem ser integrados nas seguintes categorias,.

- Medidas preventivas
- Estabilização de arribas
- Alimentação artificial de **praias**
- Sensibilização e Monitorização relativamente aos processos naturais em curso

4.2 - Manutenção e Recuperação de Obras Costeiras existentes

Foram considerados os seguintes grupos de obras costeiras existentes:

- **Obras de valorização costeira**, que sustentam casos de erosão localizada, melhoramento de condições de varagem ou atracação de embarcações de pesca, valorização de praias, sem que sejam introduzidas alterações à dinâmica do litoral. ei
- **Obras de protecção costeira**, as quais se destinam a controlar um processo erosivo mais acentuado numa área urbana e/ou melhoramento

das condições de utilização de praias, no entanto, devido à sua volumetria elas introduzem alterações significativas de erosão imediatamente a sotamar.

4.3 - Consolidação de Arribas

No quadro 3 apresenta-se um resumo das intervenções propostas para as arribas.

Quadro 3

Quadro 3 - Resumo das Intervenções Propostas para as Arribas

Intervenção preconizada	Ações a desenvolver
ESTABILIZAÇÃO DOS COROAMENTOS E ENCOSTAS	Apenamentos de blocos em risco de queda. Adoçamento de encostas Estabelecimento de nevos degraus nas vertentes. Implantação de muretes de apoio junto à base das arribas.
DRENAGEM SUPERFICIAL	Execução de valas de crista. Desvio das escorrências da face das arribas para as linhas de água.
ACONDIÇÃOAMENTO DOS ACESSOS E PASSEIOS MARGINAIS	Ripagem das encostas das arribas, de modo a conseguir-se um perfil estável. Utilização de redes de protecção devidamente enquadradas na paisagem. Recorso a ancoragens e/ou betão projectado em certos casos bem determinados.
PROTECÇÃO DE TRECHOS DIRECTAMENTE ATINGIDOS PELA ONDULAÇÃO	Colocação de enrocamento na base das arribas segundo perfis suaves ao longo dos trechos mais atingidos.

4.4 - Alimentação Artificial das Praias

Em relação aos enchimentos artificiais de praias, considera-se a ideia de celebrar um protocolo com a Administração do Porto de Lisboa, para o fornecimento de areias provenientes das dragagens efectuadas na embocadura do no Tejo e nos canais de acesso ao Porto de Lisboa.

Por recomendação do INAG os critérios de selecção de enchimentos de areia deverão ser o seguintes:

- Aumentar a defesa costeira;
- Voltar a colocar areia onde já existiu;

- Colocar areia onde já existem equipamentos que a justifiquem.

A colocação de enrocamento para manutenção de areais com fins balneares é considerada de evitar.

Para desenvolver uma estratégia de alimentação artificial de praias, vários aspectos deverão ser tidos em consideração:

1. Informação prévia sobre os processos costeiros e evolução do litoral;
2. 2. Parâmetros e elementos para a elaboração de projectos;
3. 3. Métodos de execução.

5 - ZONA PROTEGIDA DAS AVENCAS

Entre a Cidadela de Cascais e o Forte de S. Julião da Barra, situa-se, ao nível da vila de Parede, uma **área de grande interesse geo-biológico - a Praia das Avencas**. Esta zona apresenta uma grande biodiversidade e poderá considerar-se uma zona-tipo relativamente à constituição dos povoamentos litorais de substrato rochoso, tanto do ponto de vista da fauna, como da flora.

Em consequência e com vista a proteger tal habitat, propõe-se a criação de uma "**zona protegida imperativa**", delimitada por duas radiais perpendiculares à costa ao nível da batimétrica dos 15 m, ficando coberta a área rochosa infra-litoral, de modo a preservar o estado natural dos fundos não se recomendando ali qualquer acção de recarga artificial ou implantação de infra-estruturas que possam perturbar o ecossistema em causa.

Deverá ser equacionada a hipótese de **criar** trechos adjacentes de resguardo pelo que , contiguamente à zona "imperativa", se estabeleceu uma outra, adjacente,

com as mesmas características biocenóticas e que funcionará como "tampão" à zona anterior, denominada "zona complementar", que não necessitando de urna regulamentação específica para o seu uso, é no entanto também considerada em termos de ordenamento marinho como uma área a adequar a usos de conservação e educação ambiental.

6 - INTERVENÇÕES PAISAGÍSTICAS

A valorização paisagística desta faixa costeira passa pelo incremento das suas potencialidades inatas, como seja a **possibilidade** de desfrute das condições naturais (praia e paisagem mar a partir da faixa costeira) associado a valores patrimoniais (fortes, moradias classificadas e núcleo histórico de Cascais), aumentando o padrão de qualidade e ofertas de lazer, contemplando as várias camadas etárias e sociais que usufruem deste trecho de costa. Tais potencialidades e objectivos consubstanciaram-se nos seguintes pontos:

- prolongamento e valorização do passeio marítimo até ao forte de S. Julião da Barra;
- criação de zonas equipadas de lazer e estadia;
- implementação de um Centro de Interpretação Ambiental;
- identificação e intervenção em zonas com vegetação de atractivo paisagístico/cénico;
- identificação de zonas de vegetação a conservar/recuperar.

As **Zonas Equipadas de Estadia e Lazer** integram-se na Categoria de Espaços de Lazer e Valorização Paisagística, sendo individualizadas nas Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG).

Existem outras que são abordadas nos Planos de Praia. Estas zonas são implantadas nos locais onde a faixa entre a marginal e as falésias é mais espaçosa.

O **Centro de Interpretação Ambiental** tem toda a justificação no quadro conceptual dos novos valores **ligados à** conservação, interpretação e divulgação da natureza e meio ambiente. Um equipamento deste tipo terá como objectivos principais:

- a existência de programa organizado e temporizado de sessões de educação e divulgação ambiental, preparado também em termos didácticos e programáticos para poder receber a visita de grupos escolares de vários escalões, incluindo uma exposição multimédia onde se explicarão os fenómenos geológicos que estiveram na origem desta c~, as condições ecológicas passadas e actuais, como se tem vindo a fazer a intervenção do Homem sobre o meio desde tempos ancestrais, **incluindo** as grandes linhas de orientação do ordenamento do território para a faixa costeira e para o município, **quais** as suas consequências e como todas estas **variáveis** são responsáveis pela paisagem actual desta costa e da outra **faixa** costeira que se avista a sul;
- produção de materiais educativos e divulgadores sobre o património natural, paisagístico e cultural da região (Livros, brochuras, folhetos, vídeos, fotografia, etc ...)

Para se cumprirem estes objectivos, o Centro de Interpretação Ambiental contará com um anfiteatro para

cem pessoas, e uma sala de exposições. Adjacente ao Centro existirá um bar com esplanada.

As **Zonas com Vegetação de Atractivo Paisagístico/Cénico** estão integradas na Classe de Espaços de Preservação Paisagística e nos Espaços Sujeitos a Planos de Praia. São áreas que se localizam numa faixa entre a marginal e as falésias, sendo constituídas por espécies que não apresentam interesse do ponto de vista conservacionista, mas que devem ser mantidas pelo interesse cénico. Estas zonas deverão ser alvo de intervenções que não as desvirtuem e que simultaneamente as valorizem, como seja o passeio marítimo e algum equipamento leve (papeleiras e painéis de interpretação da paisagem).

As **Zonas de Vegetação a Conservar/Recuperar** estão integradas na Classe de Espaços de Arribas e Falésias e Planos de Praia. Os locais abrangidos por estas zonas serão obrigatoriamente afectos a usos estritamente compatíveis com a defesa da vegetação natural e das comunidades naturais associadas já existentes (nas falésias) ou de modo a favorecer a sua instalação.

7 - PASSEIO MARÍTIMO

A ideia de prolongar o Passeio Marítimo desde a Azarujinha até ao Forte de S. Julião da Barra, tem vindo a ganhar forma e a assumir um papel fundamental na estruturação e valorização da área de intervenção, exigindo assim uma abordagem mais detalhada, no âmbito do presente relatório.

A necessidade e vontade de implementar este prolongamento tem subjacente, não só o sucesso inerente ao actual Passeio Marítimo, como também uma grande expectativa no sentido de valorizar e dotar o restante troço desta costa com a possibilidade de uma

utilização pedonal/lúdica, resguardada do tráfego da marginal, e que permita, simultaneamente, uma maior proximidade visual e física ao mar. O objectivo é de que toda esta faixa possa ser percorrida, desde Cascais até ao Forte de S. Julião da Barra, a pé, de bicicleta, de patins, etc., de forma segura, culturalmente enriquecedora e agradável.

Dada a diversidade paisagística e funcional da zona em estudo, esta continuação do Passeio, deverá apresentar características diferentes de acordo com os troços que atravessa. Apresenta-se, sempre que possível, mais que uma hipótese de traçado para os vários troços, de modo a dar às entidades decisoras possibilidade de escolha de acordo com os condicionalismos presentes.

Assim, sinteticamente, nos locais onde se revele possível, sem impactes negativos significativos, ou quando não existe solução alternativa, o caminho seguirá na base das falésias ou paredão, num contacto mais próximo com o mar, em moldes semelhantes ao existente. Nalguns locais em que seja possível, coloca-se a hipótese deste desenvolver-se no topo das falésias, o que permitirá apreciar e desfrutar a paisagem-mar de forma diferente.

Noutros troços devido ao interesse conservacionista da vegetação existente nas arribas e/ou à estreiteza do espaço entre a marginal e a falésia ou paredão, o caminho poderá seguir em consola, rebaixado em relação à estrada de modo a criar maior conforto físico/sensorial, aos peões utentes deste Percurso, mantendo a vegetação de interesse cénico existente junto à marginal. No troço da Praia das Avencas o passeio assumirá o carácter de trilho em saibro, de modo a permitir a instalação de vegetação própria da faixa litoral. Na Ponta de Rana prosseguirá em madeira sobre

estacas, não desvirtuando as características dos afloramentos rochosos aí presentes.

Este percurso será pontuado por painéis de interpretação, onde estará patente informação acerca de aspectos relevantes ou curiosos da paisagem, história, ecologia e património do local.

8 - VALORES CULTURAIS

Para a utilização do património como figura de ordenamento foi feito um levantamento dos elementos patrimoniais conhecidos nesta **faixa** da orla costeira. Estes elementos dividem-se em dois grupos importantes pela sua localização: os elementos terrestres e os subaquáticos.

Os primeiros estão compilados na "Carta Arqueológica de Cascais", na Planta do Património do POOC, e outras fontes publicadas (cf. **Bibliografia**) e os segundos estão na posse do COAS - Centro de Operações de Arqueologia subaquática do IPPAR. Estes elementos estão protegidos quanto à sua divulgação pública pelo seu carácter e valor comercial que lhe é dado, estando impedidos assim de o apresentar.

No âmbito do POOC consideraram-se como Valores Culturais:

- os Imóveis Classificados
- os Imóveis em Vias de Classificação
- Outros Imóveis com Interesse
- Conjuntos Urbanos com Interesse

A maior parte dos projectos de desenvolvimento urbano que envolvam alterações topográficas ou a remoção/alteração de construções ou edifícios poderão afectar grandemente o património terrestre e no caso

presente e em estudo o património subaquático, no caso de projecto onde se promova a alteração da linha de costa (marinhas, esporões, estruturas de defesa de arribas, dragagens, etc.).

No sentido de preservar, conhecer e aproveitar o diferentes tipos de património num enriquecimento tanto dos novos projectos como do próprio património propõem-se algumas medidas preventivas que se consideram muito importantes sem as quais a destruição desse património é quase inevitável.

Por uma questão metodológica apresentam-se dois grupos de medidas, umas para o património terrestre, outras para o património subaquático.

Medidas Preventivas para o Património Terrestre

- consulta da informação compilada na carta arqueológica e do património (PDM de Cascais, por exemplo);
- consulta de legislação sobre património (a Lei do Património Português, 13185 e legislação sobre impactes ambientais, Dec. 186190 e Dec. Reg. 38/90, por exemplo);
- consulta de entidades (Câmara Municipal de Cascais, o IPPAR);
- realização de diversos trabalhos arqueológicos: prospecção, sondagens prévias, escavação integral;
- integração do Património em projectos de natureza diversa;
- outras acções compensatórias (criação de museus de sítio, implementação de outros usos ligados ao turismo e à cultura);
- no caso de edifícios com ocupação habitacional, incentivar a sua preservação.

Medidas Preventivas para o Património Subaquático

- consulta obrigatória do COAS - Centro de Operações de Arqueologia subaquática do IPPAR.
- realização de sondagens segundo os critérios propostos pelo COAS (sonar de varrimento lateral, magnetometria, sistema de posicionamento diferencial, etc.).
- outros trabalhos de escavação e levantamento subaquáticos.

9 - ACESSOS E ESTACIONAMENTO

A partir das capacidades de carga teóricas por praia, em número de pessoas, foram avaliadas as 9

necessidades de estacionamento automóvel, considerando uma ocupação das praias correspondente à máxima carga teórica.

Para esse efeito, partiu-se dos resultados dos inquéritos efectuados nas praias durante o período balnear, que permitiram estabelecer a repartição modal actual dos utilizadores das diversas praias e, admitindo que essa repartição modal se manteria invariante, calculou-se o total de pessoas por praia que utilizariam o automóvel para se deslocarem. Obtido este valor, a sua conversão para veículos foi feita considerando três hipóteses de índice de ocupação por veículo:

Hipótese 1: 1,5 pessoas/veículo, que corresponde ao índice médio de ocupação revistado no tráfego na Área Metropolitana de Lisboa

Hipótese 2: 2,0 pessoas/veículo, que corresponde a um valor intermédio entre as hipóteses 1 e

Hipótese 3: 3,5 pessoas/veículo, que corresponde, grosso modo, à dimensão média da família na Área Metropolitana de Lisboa

Uma vez obtido o total de veículos por praia, de acordo com cada uma das três hipóteses estabelecidos, foi feito o confronto com a oferta de estacionamento disponível e avaliados os défices ou reservas de capacidade. São os resultados destes cálculos que se apresentam no Quadro4.

A observação e análise dos resultados obtidos relativos ao diferencial entre a oferta e a procura prevista (Quadro 3) permite constatar que:

- A praia de Carcavelos é a que regista défice de estacionamento mais elevado, da ordem dos 490 lugares de estacionamento. Segue-se-lhe a praia do Tamariz, com um défice da ordem dos 470 lugares.
- A praia de S. Pedro regista défice da ordem dos 280 lugares de estacionamento e a praia de S. João regista um défice da ordem dos 55 lugares de estacionamento.
- As restantes praias apresentam reserva de capacidade que se pode considerar confortável, sendo de salientar o caso da praia da Bafureira, que regista uma reserva superior a 800 lugares.

Em relação às praias do Peixe, Rainha, Conceição, Duquesa e Moita, não foram efectuados os levantamentos da oferta de estacionamento, dada a inserção urbana dessas praias, razão que determina que a oferta de estacionamento existente não seja específica e dedicada à utilização das praias, mas antes para apoio

de outras funções urbanas, que são efectivamente dominantes.

Nestas condições, não é possível estabelecer, para aquelas praias, a reserva de capacidade ou défice de estacionamento determinado pelos utilizadores das praias, sendo apenas possível estabelecer as necessidades induzidas pelos frequentadores das praias.

10 - PROGRAMA DE EXECUÇÃO

O Programa de Execução partiu de uma inventariação das diversas obras a realizar, por praia ou troço de costa, classificadas de acordo com o tipo de obra, que se apresenta no Quadro 4.

Na sequência das propostas, sistematizaram-se as diversas intervenções em função de prioridades.

O prazo de vigência do POOC é de 10 anos, o que se torna um período muito curto para o esforço de investimento que implica a realização das intervenções propostas, sendo algumas de elevado montante financeiro. Assim, considerou-se que algumas intervenções só serão concluídas, ou mesmo iniciadas após 10 anos do horizonte do POOC.

1 1 - PLANO DE FINANCIAMENTO

A validade do Plano de Financiamento está directamente associada às opções feitas em determinado contexto, pelo que dado o seu carácter dinâmico, deverá ser aferido à medida que surjam evoluções capazes de afectar os resultados previstos.

Deste modo, o Plano de Financiamento deve funcionar como uma Orientação geral das actividades a realizar no futuro, não constituindo um programa de gestão financeira de aplicação directa.

A elaboração do orçamento para as realizações do POOC obedece a critérios técnicos associados aos projectos, sendo a sua distribuição, sustentada pelas prioridades de intervenção e pelas tendências e pressões de desenvolvimento e ordenamento manifestadas.

O Quadro 5 - Cronograma Financeiro, consolida a estimativa orçamental das realizações previstas por áreas temáticas de intervenção, em função do escalonamento apresentado do Programa de Execução.

Os valores estabelecidos devem ser alvo de uma actualização sistemática, com base num indicador da inflação anual que considere a componente do sector da construção.

Os valores indicados devem, igualmente, ser considerados com as devidas reservas, assim como a hierarquização que deve ser encarada como hipótese de trabalho, uma vez que as acções a levar a cabo envolvem algumas vertentes de carácter sócio-político que ultrapassam o âmbito do presente trabalho.

Importa ainda esclarecer que algumas das intervenções indicadas, ou parte delas, poderão não estar a cargo do INAG, mas sim de outras entidades, como a Junta de

Turismo, a Câmara Municipal de Cascais, ou mesmo particulares e concessionários.

Para as restantes intervenções, o recurso a candidaturas e programas de financiamento, constitui também, uma possibilidade a definir pelas entidades promotoras.

QUADRO 5 - Cronograma Financeiro

	(em milhares de escudos)			
	Curto Prazo 2/3 anos	Médio Prazo 4/6 anos	Longo Prazo 7/10 anos	POOC TOTAL mais de 10 anos
Manut. e recuper. de obras costeiras existentes	0	130.000	45.000	175.000
Consolidação geotécnica de Arribas	440.000	0	0	440.000
Alimentação artificial de praias	400.000	80.000	70.000	550.000
Obras complementares de defesa costeira	230.000	120.000	0	350.000
Passeio Marítimo	377.500	981.000	750.000	2.108.500
Espaços de Lazer e Valorização Paisagística	166.000	263.800	60.000	489.800
Preservação Paisagística e Biofísica	12.795	12.060	0	24.855
Edifício	98.000	180.000	67.000	345.000
Acessos Pedonais	81.600	69.000	4.000	154.600
Estacionamento	122.000	154.600	2.100	278.700
Outros	7.500	3.700	1.200	12.400
Total parcial	1.935.395	1.864.160	999.300	4.798.855
Estudos e Projectos	96.769	93.208	4.865	189.977
TOTAL	2.032.164	1.957.368	1.004.265	4.998.832