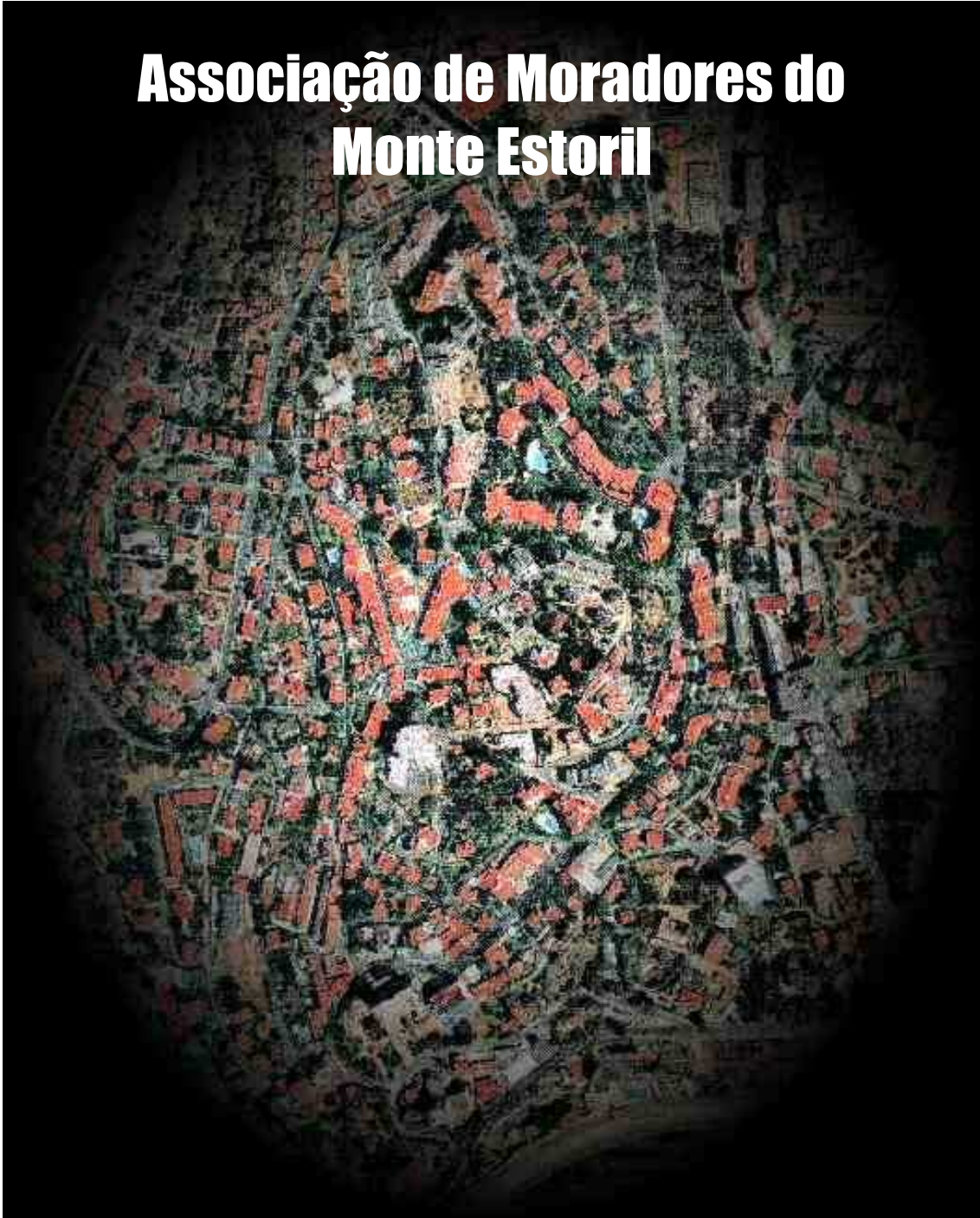


Associação de Moradores do Monte Estoril



**PROJECTO INTEGRADO DE REQUALIFICAÇÃO
DO MONTE ESTORIL**



1. Breve apresentação
2. Comissão Promotora
3. Nota
 - 3.1. Projecto geral
 - 3.2. Projectos específicos
 - 3.2.1. Projecto de requalificação da Alameda Columbano – Jardim da Estação;
 - 3.2.2. Projecto de requalificação da Rua e Escadinhas de Santa Cruz;
 - 3.2.3. Projecto de requalificação do Jardim Carlos Anjos – Monte Estoril Centro;
 - 3.2.4. Projecto de Requalificação das Cocheiras do Monte – Av. S. Pedro;
 - 3.2.5. Projecto de Requalificação do Cruzeiro – Estoril Praia - Mercado;
4. Enquadramento geral
 - a) - Preâmbulo
 - b) - Requalificação versus crescimento
 - c) - Requalificação dos Estoris – Monte e Santo António
5. Património
 - 5.1. PROBLEMAS DETECTADOS
 - 5.2. NÍVEIS E PRINCÍPIOS DE INTERVENÇÃO
 - 5.2.1. A massificação construtiva
 - 5.2.2. A destruição do património
 - 5.2.3. A pressão urbana da envolverência
 - 5.3. ORDENAMENTO URBANO E PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL
6. Ordenamento Urbano
7. Trânsito e Estacionamento
8. Recuperação, Requalificação e Modernização das Infraestruturas
9. Segurança
10. Conclusão



1. *Breve apresentação*

A Associação de Moradores do Monte Estoril (AMME) nasce de um núcleo de moradores do Monte que entendeu ser seu dever participar na gestão e na orientação dos destinos da sua terra. Esta participação será à margem dos partidos políticos, mas não contra eles. E será uma participação responsável, cordata e consciente. Mas, também, exigente.

A AMME não reclama, para si, uma vocação contestatária. Mas uma vocação de parceira. Desde logo, parceira da Junta de Freguesia do Estoril e da Câmara Municipal de Cascais. Depois, parceira de outras entidades, públicas ou privadas, cuja actuação no Monte Estoril apresenta relevância notória para o modo de vida dos monte-estorilenses.

A AMME propõe-se, desde logo, funcionar, no âmbito do Monte Estoril, como uma gestora de condomínios global, ou seja: em consonância com as administrações dos vários condomínios e com os restantes moradores, identificar os problemas existentes e os que forem surgindo, de forma a poder apresentar projectos bem sustentados e viáveis de resolução desses mesmos problemas. Para a prossecução desse objectivo, a AMME está disponível para estudar e estabelecer acordos e contratos-programa com a Junta de Freguesia e a CMC.

Fiel a este programa, a AMME entendeu que a sua primeira tarefa teria de ser a de proceder a um levantamento, tão exaustivo quanto possível, dos problemas e insuficiências que mais se fazem sentir no Monte Estoril, e elaborar, a partir desse levantamento, um conjunto integrado de medidas visando a eliminação ou, pelo menos, a minimização desses problemas e dessas insuficiências. É assim que nasce este Projecto Integrado de Requalificação do Monte Estoril.

Monte Estoril, Setembro de 2002



2. *Comissão Promotora*

Alfredo Dias Valente de Carvalho
António Pinto Coelho de Aguiar
Diogo Velez Mouta Pacheco de Amorim
Jaime Roque de Pinho de Almeida (Lavrado)
João Aníbal Queirós Felgar Henriques
Joaquim Manuel Cardoso Mendes
José Francisco Gomes Santos Fernandes
José Luís de Athaide de Almeida e Silva
Luís Miguel Lupi Alves Caetano
Manuel Pinto Barbosa
Paulo Ribeiro Maia de Loureiro
Salvador Correia de Sá



O Projecto Integrado de Requalificação do Monte Estoril é uma proposta que a Associação de Moradores do Monte Estoril apresenta à Junta de Freguesia do Estoril, à Câmara Municipal de Cascais, às forças políticas mais representativas e a todos os monte-estorilenses.

3.1. Projecto geral

Ao projecto geral que ora se apresenta, em breve se seguirão alguns projectos específicos já em estudo e que são os seguintes:

3.2. Projectos específicos

- 3.2.1. Projecto de requalificação da Alameda Columbano – Jardim da Estação;
- 3.2.2. Projecto de requalificação da Rua e Escadinhas de Santa Cruz;
- 3.2.3. Projecto de requalificação do Jardim Carlos Anjos – Monte Estoril Centro;
- 3.2.4. Projecto de Requalificação das Cocheiras do Monte – Av. S. Pedro;
- 3.2.5. Projecto de Requalificação do Cruzeiro – Estoril Praia - Mercado;



4. *Enquadramento geral*

a) – **Preâmbulo**

1. O concelho de Cascais, com particular relevo para os núcleos antigos das freguesias do Estoril e Cascais que se foram desenvolvendo e consolidando até aos anos sessenta, representou, durante muitos anos, um exemplo ímpar de qualidade urbana e paisagística. Essa qualidade foi determinante para a consolidação de uma imagem de marca turística que assumiu, durante muitos anos, uma notável dimensão internacional.
2. Essa qualidade urbana e paisagística tem sofrido rudes golpes: o interior do concelho, onde predominam os bairros clandestinos, encontra-se mergulhado na mais profunda desordem urbanística; a faixa litoral encontra-se depredada pela sobreconstrução; por fim, as infra-estruturas viárias não dão resposta ao excesso de procura gerado pelo absurdo aumento da promoção imobiliária.
3. Muito do que foi feito – e mal feito – é irremediável. Importa, contudo, evitar a definitiva nivelção deste concelho por outros que se transformaram em símbolos do caos urbanístico. Para tal, há que tomar medidas claras e urgentes. Essas medidas, ainda que incidindo sobre todos os aspectos do concelho em geral, terão de, com particular relevância e urgência, centrar-se na preservação do que ainda resta dos núcleos tradicionais de Cascais, Monte Estoril, Estoril e S. João do Estoril, neste último caso tendo essencialmente em conta a faixa que se estende entre a via férrea e o mar. O mesmo é dizer que urge uma requalificação de toda a frente marítima do concelho, onde se concentra o essencial do valor urbanístico, paisagístico e turístico da Linha de Cascais, com particular relevo para o troço compreendido entre Cascais e S. João do Estoril.



b) - Requalificação versus crescimento

Confundir desenvolvimento com crescimento descontrolado é uma herança da Revolução Industrial que já só em Portugal faz o seu caminho. Os sucessivos executivos camarários que passaram por Cascais, não mais fizeram do que agir com base neste pressuposto errado. O resultado está à vista e dispensa comentários.



Chegou-se ao ponto em que o concelho, com particular relevo para o sector compreendido entre a A5 e o mar, já não comporta qualquer acréscimo de urbanização. Mais: seria bem vinda alguma desurbanização, passe o neologismo.

A urgente necessidade de estancar, por muito tempo, o crescimento urbano na faixa litoral – entenda-se como tal, a já citada zona entre a A5 e o mar – tem a ver com uma qualidade mínima exigida e não com uma alegada inexistência de infra-estruturas, nomeadamente viárias. E isto porque, no que respeita a estas últimas, há que quebrar o círculo vicioso: rua – urbanização – estrada de duas faixas –

mais urbanização – via rápida de quatro faixas – viaduto - ainda mais urbanização. Os aglomerados urbanos terão de ser espaços de vivência, e não ghettos medonhos quadriculados entre viadutos e auto-estradas urbanas.



Chega um momento em que há que parar. Parar para pensar e parar para agir. Agir remediando os erros, curando as feridas, cerzindo os rasgões. Ou seja, interromper, por uns tempos, o crescimento, começar a requalificação para mais tarde, em novos moldes, se poder retomar, de forma sustentada, um crescimento saudável. Há, assim, que inverter a filosofia que tem presidido à actuação dos autarcas que têm dirigido os destinos do concelho de Cascais, filosofia essa que se pode resumir da seguinte forma:



Uma Visão Torcida da Realidade: Imóvel Demolido na Avenida Fausto de Figueiredo

1. Acabar com as casas e com os jardins, substituídos por espaços verdes raquíticos, incaracterísticos e anónimos;
2. Acabar com uma das criações máximas da cultura, que é a de um ambiente urbano estratificado e consolidado, para o substituir por essa hodierna e medonha invenção que são os “equipamentos culturais”. Equipamentos culturais que ninguém frequenta;
3. Acabar com um ambiente salutar e despoluído, substituído por essa outra hodierna e medonha invenção que são os equipamentos desportivos, que ficam tão desertos quanto os equipamentos culturais.



Cascais não foi exceção – bem pelo contrário – a esta filosofia pseudo-desenvolvimentista. Como tal, há que inverter caminho. Há que refazer o sentido das ruas, as cores e a harmonia das fachadas, acabar com o abate de árvores e replantar muitas outras, recriar algum silêncio e conforto. Os promotores imobiliários terão que se habituar à ideia de que haverá que ganhar dinheiro de um modo mais sofisticado e menos primário: zero de construção nova, tudo de repromoção; ou seja, a receita que hoje é comum em todas as cidades do mundo civilizado. Repromoção em diversos graus de nível e de profundidade, desde a mera renovação até à mais radical reconstrução com sustentação de fachadas. E ainda que seja entendida como menos rentável do que a construção nova – o que é discutível - há que ter em conta que as cidades não existem para a promoção imobiliária, é a promoção imobiliária que existe para as cidades.

Esta, pois, a filosofia que defendemos para o concelho de Cascais: centrar-se na requalificação – que é um trabalho para alguns anos – e reduzir ao mínimo a construção nova.

Consideramos importante, ainda, chamar a atenção para um aspecto da máxima relevância: o de que a requalificação não será possível sem que se proceda a um prévio rebalanceamento do trânsito entre o interior e o litoral do concelho, desviando para o interior – nomeadamente para a A5 – o grosso do trânsito de atravessamento do concelho. Assim, haverá que criar as condições necessárias para a drenagem do essencial do movimento pendular Cascais-Lisboa pela A5, de forma a descomprimir, drasticamente, a pressão do trânsito de atravessamento sobre o troço da Av. Marginal compreendido entre Cascais e Carcavelos, mas, principalmente, entre Cascais e S. João.



Para tal importa que, entre outras coisas:

1. Passem do papel à realidade as vias estruturantes previstas para a zona norte de Cascais;
2. Sejam abertos nós de saída no sentido Cascais – Lisboa, a começar por um nó em S. João do Estoril;
3. Se criem as condições necessárias para a integração, vital para o reequilíbrio urbanístico da Linha de Cascais, da A5 na rede nacional de estradas, eliminando a portagem e aumentando o número de acessibilidades;
4. Registamos, com satisfação, que o troço da Av. Marginal compreendido entre o início da sua bifurcação em S. João do Estoril e Cascais, foi integrado na rede de estradas municipal. Defendemos, contudo, que o restante da Av. Marginal deverá ser integrada na rede de estradas dos concelhos de Cascais e Oeiras, isto com o fim de a poder dotar de características de uma verdadeira avenida marginal. No que respeita ao troço referido como já integrado, entre outras medidas, haveria que :
 - 4.a) Diminuir o número de faixas de quatro para duas;
 - 4.b) Dotá-lo de um moderno piso anti-ruído;
 - 4.c) Alargar e ajardinar os passeios;
 - 4.d) Aumentar o número de semáforos;
 - 4.e) Implantar ”quebra-molas” eficazes.

Tais medidas serão tendentes a desincentivar o tráfego de atravessamento e a transformar esse troço da Marginal numa avenida aprazível e segura. Como bom termo de comparação temos a Croisette de Cannes.



c - Requalificação dos Estoris – Monte e Santo António

Com validade para todo o concelho, a filosofia acima definida terá de ser aplicada, de modo mais rigoroso, à frente marítima do concelho, onde se concentra o essencial do valor urbanístico e paisagístico da Linha de Cascais, com particular relevo para o troço



O virar da página na gestão urbana do Monte Estoril

compreendido entre Cascais e S. João do Estoril e, dentro deste, para a freguesia do Estoril, numa zona delimitada a sul pelo mar, a poente e a norte pelos limites da freguesia, e a oriente

pelo Vale de Santa Rita. Essa zona representa um valioso património arquitectónico e urbanístico, representativo de sucessivos momentos históricos que se iniciaram com o virar do século, e que urge preservar.



Para esse sector, sugere-se que:

1. Seja impedida toda e qualquer construção nova, interditando a divisão dos lotes actualmente existentes;
2. Sejam tomadas medidas incentivadoras ao restauro de imóveis degradados e penalizadoras para os imóveis em estado de abandono;
3. Seja impedido todo e qualquer abate de árvores;
4. Se proceda a uma exaustiva classificação do património histórico, arquitectónico, paisagístico, ecológico, cultural e ambiental;
5. Se definam os princípios de uma política clara de recuperação, revitalização e requalificação do edificado e dos espaços existentes;
6. Se estabeleçam regras estritas de circulação automóvel e de estacionamento, tendo em conta o princípio da prioridade total ao peão;
7. Seja delineado um projecto integrado e coerente de arquitectura paisagística;
8. Sejam tomadas medidas tendentes a uma drástica diminuição dos fluxos de trânsito, de atravessamento e mesmo local.

É integrado nesta perspectiva do concelho de Cascais e, dentro dele, da freguesia do Estoril que delineámos o Projecto Global de Requalificação do Monte Estoril, que passamos a apresentar.



5. Património

Criado em parceria entre a Associação de Moradores do Monte Estoril (A.M.M.E.) e a Fundação Cascais (F.C.), o programa de requalificação patrimonial do Monte Estoril pressupõe a recuperação da generalidade dos imóveis detentores de valor histórico, arquitectónico ou paisagístico existentes na localidade.

Enquadrado no sistema de identificação de património criado pela Fundação Cascais, e baseado no Levantamento Exaustivo de Património que aquela instituição editou no final do ano 2000, este projecto assenta na necessidade de inventariar, de forma exaustiva, as muitas potencialidades que a este nível o Monte Estoril apresenta.



**Conhecer e Reconhecer o
Valor Patrimonial do
Monte Estoril**

A sistematização da informação, eivada de pressupostos que permitam a sua congregação com as demais propostas que, em outras áreas, a A.M.M.E. vai apresentar, insere-se nos parâmetros de inventariação utilizados pela Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (D.G.E.M.N.), nomeadamente no seu Inventário Nacional de Património (I.P.A.). Com este pressuposto, garante-se a possibilidade de emitir de imediato as directrizes que permitam oficializar uma eventual classificação individual de alguns dos imóveis referenciados ou, em alternativa, a classificação do Monte Estoril como núcleo histórico oficial.



O projecto de requalificação patrimonial do Monte Estoril obedece assim a quatro vectores estratégicos que a A.M.M.E. considera fundamentais:

- Conhecer de forma sistemática os valores patrimoniais existentes;
- Inventariar oficialmente a generalidade dos imóveis existentes;
- Classificar oficialmente e garantir a protecção dos valores patrimoniais da localidade;
- Adaptar os mecanismos de gestão urbanística do território, nomeadamente o P.D.M. –Plano Director Municipal- às necessidades sócio-culturais do Monte Estoril.



5.1. PROBLEMAS DETECTADOS

A elaboração deste projecto de requalificação, baseado no pressuposto de que a passagem do tempo tem sido factor determinante na destruição paulatina do Monte Estoril, partiu de um amplo estudo da realidade local, bem como do estado de conservação genérico dos imóveis.

Os problemas detectados no estudo prévio apontavam genericamente para um fraco conhecimento da realidade local por parte das entidades oficiais que, por desconhecimento ou desinteresse, foram deixando degradar os mais variados factores que contribuíram para a degradação patrimonial da localidade. Dificuldades de estacionamento, má iluminação pública, irregularidade dos pavimentos, degradação do espaço urbano, desadequação do mobiliário urbano, foram alguns dos factores que influenciaram negativamente a evolução patrimonial local.

Diagnosticada a situação, foi possível definir a área prioritária de intervenção, composta pelos três principais núcleos urbanos da localidade, no espaço mais central da povoação, onde se verifica a maior concentração e diversidade dos edifícios com valor patrimonial.

O espaço delimitado não só concentra os principais elementos da estrutura urbana do Monte Estoril, como também engloba os principais espaços estruturantes de toda a vivência e mobilidade quotidiana da localidade (Jardim Carlos Anjos, Largo Ostende, Urbanização do Lago e zona da estação ferroviária).

O aumento significativo dos ritmos de crescimento populacional e de visitantes, principalmente após o 25 de Abril de 1974, traduziu-se numa alteração significativa de toda a filosofia de ocupação do espaço, constringendo o surgimento de um novo Monte Estoril, no qual a vida, o espaço, as casas e as pessoas obedecem a diferentes formulações socio-culturais. Importou, por isso, equacionar toda a problemática da requalificação patrimonial do Monte Estoril num quadro abrangente que se liga à própria situação de evolução e de transição da localidade para uma cada vez maior urbanidade.

O traçado sinuoso das suas ruas, aliado ao carácter romântico dos seus lotes edificadas, torna muito difícil qualquer espécie de intervenção estabilizadora no seu centro histórico. No entanto, e para assumir, no quadro dos novos equilíbrios sociais do Concelho de Cascais, o seu papel de relevo na consolidação da Identidade Municipal e no fomento da sua vocação turística, o Monte Estoril deve corresponder às solicitações que os ritmos de vivência actual exigem.

É, por isso, um desafio, a procura de respostas eficazes a estas novas situações, e é neste contexto que se deverão entender as propostas de requalificação que se apresentam.

Importa requalificar patrimonialmente o Monte Estoril e, a par dele, fornecer condições para uma melhor sociabilização dos seus moradores e, conseqüentemente,



para o fomento da actividade comercial. Os três factores, de forma conjunta, contribuem para a criação de condições de vida ímpares, que consolidam a própria qualidade do futuro do Concelho de Cascais.

Modernizar o Monte Estoril, conferindo-lhe maior conforto urbano e social, garante o aumento do prazer na sua fruição, contribuindo para uma maior atractividade por parte dos consumidores. Incentivar o comércio tradicional, como consequência desta requalificação patrimonial, é dar mais vida à localidade e gerar, simultaneamente, mais meios financeiros necessários à sua contínua conservação e melhoria.



5.2. NÍVEIS E PRINCÍPIOS DE INTERVENÇÃO

A intervenção urbana no Monte Estoril, espelhando os resquícios do passado que ainda subsistem e integrando-os num projecto mais vasto que permita a introdução das inovações necessárias ao conforto social dos seus habitantes e visitantes, pressupõe a assumpção de uma série de princípios que nortearam a idealização deste projecto.

Quando no final do Século XIX os mentores da Companhia Mont'Estoril procuraram rentabilizar os factores naturais existentes no Pinhal da Andreza, com o sentido de os colocar ao serviço das populações, a vegetação, a localização geográfica, o tipo de solos, e a paisagem, assumiram papel fundamental. Assim, toda e qualquer intervenção institucional no Monte Estoril, sobretudo no que concerne ao património edificado, deverá ter em linha de conta o cuidado especial que tem de ser legado a estes aspectos, como forma de readquirir potencialidades e valores que a localidade já conheceu.



**VILLA
HERMÍNIA**
Uma
das dezenas de
imóveis
devolutos do
Monte Estoril

A degradação urbano-paisagística que caracterizou Cascais ao longo dos últimos anos, acelerada pela constante e crescente procura que se tem assistido nos mercados imobiliários Nacionais relativamente a habitações situadas neste espaço, contribuiu para que o Monte Estoril fosse afectado de três formas distintas:



5.2.1. A massificação construtiva

A construção sistemática no Monte Estoril, ocupando a generalidade dos espaços livres e envolvendo em edifícios de traça moderna o núcleo antigo da localidade, não só absorveu grande parte dos antigos valores históricos e arquitectónicos que ainda subsistiam, como também condenou, por falta de critério, de lógica, de razoabilidade e de planificação, a possibilidade de crescimento ordenado, justo, sensato e ponderado do local.

As antigas características do local, baseadas no verde do arvoredo e no azul da paisagem, estão hoje estrangidas por modernos e incaracterísticos edifícios de vários andares, desprovidos de uma envolvência verde que a Companhia Mont' Estoril entendia ser fundamental para a recriação do ambiente social que se desejava fomentar.

Por outro lado, esta massificação construtiva está necessariamente ligada a uma aumento brusco e trágico do número de habitantes do local, o que obviamente implica estrangimentos infra-estruturais importantes e sistemáticos. A rede viária, os estacionamento, a segurança, a distribuição de energia eléctrica, a rede de águas e de gás, e o saneamento básico, foram rapidamente esgotados com a construção não planeada dos últimos anos, criando um caos urbano que implica efectivamente uma diminuição drástica da qualidade de vida dos habitantes e de todos aqueles que visitam o Monte Estoril.



5.2.2. A destruição do património

A generalização dos licenciamentos urbanos no Monte Estoril, sem o cuidado de promover medidas que evitem a especulação imobiliária, tem contribuído para que, principalmente desde 1974, muitos dos mais importantes e significativos imóveis históricos do Monte Estoril, tenham sido deixados ao abandono.

Aparentemente inexplicável, este fenómeno fica a dever-se aos constrangimentos legais existentes no nosso País que, contrariando tudo aquilo que comumente se considera ‘bom senso’, tornam mais fácil construir um edifício incomum num espaço onde existia um imóvel que ruíu “naturalmente”, do que num espaço totalmente vazio.

Procurando rentabilizar o valor dos seus terrenos, muitos especuladores adquiriram imóveis históricos com o único intuito de aguardar a sua progressiva degradação e posterior derrocada. Quando a construção é de boa qualidade (como aliás acontece com quase todos os imóveis importantes do Monte Estoril), este processo natural, que muitas vezes é bastante moroso, é ajudado através da criação de incentivos à degradação. O abandono das casas com portas e janelas abertas, convites certos à sua utilização por marginais com actividades que facilmente dão origem a sinistros raramente controláveis, como incêndios, inundações, furtos de peças importantes para a estrutura da construção, etc., acaba por facilitar o processo de degradação, criando as condições para a derrocada e, conseqüentemente, para a valorização especulativa do terreno.

Como é evidente, este tipo de intervenção implica o desenvolvimento de fenómenos de marginalidade, insegurança, práticas criminosas, e degradação urbana. Como é natural, enquanto existirem imóveis com estas características, e se mantiver a impunidade actual, o Monte Estoril e o seu património construído vão desaparecendo paulatinamente, levado consigo grande parte da memória e da vivência da localidade.



5.2.3. A pressão urbana da envolvência

Apesar de todos estes condicionalismos, e sobretudo da degradação efectiva que tem caracterizado o Monte Estoril ao longo dos últimos 28 anos, a atractividade deste espaço mantém-se.

Muitos dos que desejam usufruir das regalias e das mais valias oferecidas pela localidade, acabam por adquirir habitações nas envolvências da povoação.

O crescimento desordenado destes espaços, e sobretudo a inexistência de uma efectiva rede de transportes de qualidade no Concelho de Cascais, faz com que grande parte daqueles que seguiram esta via, se vejam obrigados a utilizar o Monte Estoril como espaço privilegiado de passagem para outras partes do Concelho.

Assim, com a poluição provocada pelos gases produzidos pelos automóveis, aliada ao estacionamento maciço, em ruas e ruelas pensadas somente para trânsito pedonal, está a criar-se uma envolvência de poluição e de tráfego que degrada efectivamente as estruturas dos imóveis, o ambiente urbano, e a possibilidade de se rentabilizar turística e comercialmente os valores patrimoniais que ainda subsistem.

Para o turista comum, que deseja observar aquele que é ou foi um dos principais núcleos da arquitectura romântica do Século XIX, onde existem peças patrimoniais de inextinguível valor, como é possível percorrer o Monte Estoril nas condições actuais?





5.3. ORDENAMENTO URBANO E PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL

O principal instrumento de ordenamento territorial do Concelho de Cascais é o Plano Director Municipal. Este documento, actualmente em aparente processo oficial de revisão, apresenta lacunas graves de estrutura e de orientação que seria fastidioso estar a sublinhar.

No entanto, e sobretudo no que concerne ao património do Monte Estoril, o P.D.M. apresenta um total desconhecimento e desinteresse pela sua requalificação, mantendo no seu articulado uma série de princípios que, se não forem alterados, condenam esta localidade a transformar-se em mais uma espécie de bairro de terceira categoria dos subúrbios de Lisboa.

No entender da Associação de Moradores do Monte Estoril, o Plano Director Municipal de Cascais, quando for efectivamente revisto, deverá ter em linha os seguintes factores que julgamos fundamentais para a preservação do ambiente urbano e do conjunto patrimonial deste local:

- A assumpção de uma vocação efectiva para o Concelho de Cascais;
- A adaptação do conjunto normativo do documento às premissas que derivem dessa vocação;
- O redimensionamento e a reclassificação das cartas de condicionantes relativas ao Monte Estoril;
- O assumir do fundamento social do P.D.M.



Mas passamos a explicar de forma sucinta:

A Vocação de Cascais e a sua Importância para o Monte Estoril

A inexistência neste Plano Director Municipal de uma opção vocacional para o Concelho de Cascais, como facilmente se verifica, acaba por impedir a existência de um verdadeiro projecto global de construção e de crescimento do espaço municipal.

Senão vejamos: se se assumir que Cascais é um Concelho com vocação habitacional, à semelhança do que fizeram noutros tempos os Concelhos da Amadora, de Loures ou de Odivelas, o crescimento urbano previsto num instrumento de ordenamento de território terá de dedicar especial atenção à criação de infra-estruturas que suportem o agravamento da taxa de ocupação do espaço, e da necessária pressão urbana que tal opção implica. Ao assumir este tipo de escolha, um plano director pressupõe ainda que outro tipo de actividades estão condenadas a espaços residuais ou anexos à própria vocação do Concelho. A pesca, a agricultura, ou o próprio comércio, numa opção deste género, são subsidiárias relativamente à actividade principal, e devem adaptar-se conforme poderem às regras ditadas pelos mercados.

No entanto, e como facilmente se verifica ao longo dos seus quase setecentos anos de História, Cascais assumiu-se sempre como espaço de eleição para actividade de lazer e fruição, sendo mesmo aqui, em períodos longínquos da nossa existência comunitária, que nasceram os primeiros embriões de futuros núcleos de turismo.

Assim sendo, e sobretudo entendendo que o Monte Estoril, enquanto projecto global imaginado, pensado, desenhado, planificado e construído pela Companhia Monte, foi desde a sua origem pioneiro na gestão da actividade turística em Portugal, é lícito entender que hoje, quando a degradação da memória e da Identidade Nacional se vêm paulatinamente aumentadas com a diluição do país no todo federalista europeu, esta localidade e este Concelho deverão assumir a vocação turística, desenvolvendo no P.D.M. os mecanismos necessários à requalificação do seu património e das suas potencialidades naturais.



A Adaptação do P.D.M. à Vocação do Concelho

Desta forma, e após ter sido assumida a vocação turística como a principal estrutura de subsistência de Cascais, os responsáveis municipais deverão zelar pela criação de estruturas de apoio a essa actividade.

No Monte Estoril, a história, a génese, e a própria vivência de muitos anos, implicam uma efectiva riqueza potencial que pode contribuir de forma efectiva para o alicerçamento da actividade turística municipal.

Ora, nesta perspectiva, o Monte Estoril é, por excelência, espaço privilegiado de promoção de Cascais e da Costa do Estoril, e contrariando a tendência de destruição patrimonial que tem grassado nos últimos 28 anos, deve ser entendido como espaço de eleição para a recuperação de imóveis que possam contribuir para essa vocação.



O estabelecimento de um conjunto de regras e de princípios que orientem os proprietários, os locatários e os comerciantes para os benefícios que emergem deste tipo de opção, sensibilizando-os para as necessárias correcções que é necessário empreender na forma como tem sido gerido o Monte Estoril, é o primeiro passo no sentido de se dotar a localidade de uma massa crítica capaz de potenciar, numa perspectiva de médio e longo prazo, a riqueza que patrimonialmente possui.

Por outro lado, é ainda essencial, nesta perspectiva de rentabilização do que existe, que se criem incentivos e benefícios a todos os munícipes que, possuidores de imóveis no Monte Estoril, ou arrendatários de habitações ou lojas nesta localidade, contribuam para a consolidação da vocação turística municipal, uma vez que estão a contribuir também para a promoção de Cascais e da Costa do Estoril, gerando a riqueza e o desenvolvimento de qualidade que todos desejamos.



Adaptar o P.D.M. à vocação turística municipal passa, assim, e sobretudo no que diz respeito ao património monte-estorilense, pela correcta planificação urbana da localidade e pela consolidação de uma memória que se tem vindo a perder.

A criação e a assumpção de um perímetro histórico no Monte Estoril, no seio do qual as condicionantes às intervenções urbanas, e os incentivos à recuperação sejam o mote, é fundamental para que se preservem valores e se recrie a identidade. O Monte Estoril, que hoje conhecemos desagradado, e verdadeiramente estuprado na sua vivência, só pode subsistir enquanto valor, se tudo aquilo que contribuiu para o seu surgimento puder ressurgir hoje, consolidado pela legalidade conferida pela assumpção destes princípios no P.D.M.

O redimensionamento e a reclassificação das cartas de condicionantes relativas ao Monte Estoril

No actual P.D.M. são inadmissíveis os valores patentes nas cartas de condicionantes relativas ao Monte Estoril.

O legislador, ou a equipa técnica responsável pela elaboração do actual Plano Director Municipal de Cascais, das duas uma: ou não conheciam o Monte Estoril, tendo elaborado o plano sem qualquer espécie de noção da realidade; ou então, através da aprovação deste documento, procuraram rentabilizar a especulação imobiliária em torno dos imóveis históricos existente na localidade.

Em qualquer dos casos, e sobretudo se pensarmos que o Monte Estoril é hoje um dos últimos locais onde ainda é possível distinguir alguns dos aspectos que caracterizaram a génese da vocação turística do Concelho, é fundamental que na revisão do P.D.M. toda o perímetro da localidade seja considerado como espaço urbano de baixa densidade.

De forma complementar, e à semelhança do que se tentou fazer para o centro histórico da Vila de Cascais, é essencial que se criem mecanismos alternativos de salvaguarda do património consolidado do Monte Estoril. Um Plano Global de Salvaguarda do Núcleo Urbano do Monte Estoril, aliado a medidas retaliativas nas cartas de condicionantes do P.D.M., seria caminho conseqüente na consolidação da vocação turística de Cascais e na requalificação efectiva do património histórico e arquitectónico do Monte Estoril.



Assumir o Fundamento Social do P.D.M.

As localidades, como os Concelhos e os Países, dependem de forma efectiva da sua estrutura urbana e patrimonial. O conjunto de habitações existentes, em contraponto com as ruas, as infra-estruturas e os demais equipamentos urbanos, formam um todo que é indissociável da imagem que deles retemos.

No entanto, e mais importante do que todos os conjuntos de condicionantes físicas que se possam imaginar, as localidades, os países, as freguesias ou os concelhos são sobretudo o resultado da interacção existente entre as comunidades que neles habitam ou trabalham, com aquilo que os envolve.

De que valeu, no caso específico do Monte Estoril, a existência de uma inextinguível riqueza patrimonial, inserida numa paisagem magnífica, numa rede viária verdadeiramente única, e num tecido social consolidado ao longo de quase cem anos de história, quando o poder político, através da omissão das suas obrigações, deixou criar condições para a desagregação da sua população? De que serviu todo o fulgor do Monte Estoril de outros tempos quando encerraram as portas do antigo Colégio de João de Deus? De que serviram as ruelas bonitas e os airosos beirados quando ardeu o Hotel Miramar ou quando se utilizou o Grande Hotel de Itália para realojamento de populações oriundas do exterior?

A resposta é simples: para nada!

O Monte Estoril, tal como todas as localidades do Concelho de Cascais, só pode contribuir de forma efectiva para a vocação turística municipal, oferecendo ao habitante, ao comerciante, e ao visitante uma qualidade que incentive a estadia, se socialmente se criarem as condições para que se reconstrua a sua memória colectiva.

O Plano Director Municipal, enquanto instrumento privilegiado de gestão do espaço, deve assumir como factor fundamental ao crescimento sustentado do Monte Estoril, e conseqüentemente à recuperação do seu património construído, a recriação social da antiga povoação.



Contrariamente ao que se tornou costume dizer desde 1974, o Monte Estoril não era o ninho confortável de uma burguesia endinheirada que ociosamente por aqui ia vegetando. Longe disso. Esta localidade foi sempre um espaço multicultural, e multiétnico, onde gente das mais variadas origens e patamares sociais se juntou para construir uma espécie de paraíso urbano.

Empreendedores, lutadores e sonhadores, os monte-estorilenses foram sempre, ao longo de cento e quase vinte anos, cascalenses cumpridores das suas obrigações para com a sociedade e exemplares no respeito que a todos dedicaram e a todos mereceram.

O Monte Estoril do futuro, alicerçado numa componente patrimonial riquíssima e praticamente indescritível, deverá reassumir a sua vocação de anfitriã, afável e educada, de todos quantos desejem conhecer com qualidade o Concelho de Cascais.





6. *Ordenamento Urbano*

Apesar de ter sido uma das primeiras localidades do País a usufruir de um plano global de ordenamento urbano, criado a partir das ideias inovadoras de Carlos Anjos e do Conde de Moser, o Monte Estoril é hoje um dos mais descaracterizados espaços do Concelho de Cascais.

Estagnado no tempo e omissos em termos de investimento público, este local deverá ser alvo de uma vasta campanha de reconversão urbana.

De todos os aspectos onde se afigura necessária essa intervenção, destacamos os seguintes:

- passeios;
- arruamentos;
- mobiliário urbano;
- sinalética;
- espaços verdes;
- enquadramento arquitectónico;
- infraestruturas urbanas.



7. *Trânsito e Estacionamento*

a) O contexto urbano do Monte Estoril

Uma análise urbanística e histórica do Monte Estoril leva-nos a facilmente detectar quatro fases na sua evolução (ver planta em Anexo I):

Primeira fase (Núcleo da Companhia Mont'Estoril - a verde na planta)

Corresponde à fase inicial da Companhia Mont' Estoril. O Monte Estoril nasce, no fim do século XIX, como um projecto integrado de urbanização, com regras muito próprias e estritas. Foi um projecto iniciado por Carlos Anjos e continuado, a partir de 1888 pela Companhia Mont' Estoril de que foram principais animadores o mesmo Carlos Anjos e o Conde de Moser. De entre as já referidas regras, uma há que destacar, por ser particularmente relevante para o tema do trânsito: a de que as ruas deveriam ser estreitas e sinuosas. Estreitas, para poderem ser sombreadas pelas árvores dos jardins; sinuosas, para que se mantivesse um desejado recorte romântico e bucólico da povoação.





Segunda fase (Núcleo Palmela - a encarnado na planta)

Desaparecida a Companhia, o Monte Estoril continua a desenvolver-se. Uma segunda fase da evolução urbanística do Monte nasce com a urbanização do chamado Monte Palmela, quando a Duquesa Maria Luísa decide urbanizar o monte que se erguia sobre o parque da sua casa de veraneio. É a parte hoje ocupada, entre outras, pelas avenidas da Venezuela, Calhariz, Sanfré e Faial. Já fugindo ao plano inicial de urbanização, as suas ruas, ainda que estreitas, são mais largas do que as da primeira fase.

Terceira fase (Núcleo Estado Novo - a laranja na planta)

Corresponde ao Estado Novo dos anos 40 e às casas, de arquitectura predominante “à antiga portuguesa”, que se erguem na parte superior da Av. Sabóia, Avenidas do Lago e Biarritz.

Quarta fase (Núcleo Moderno – a amarelo na planta)

Concentra o essencial da população do Monte, corresponde aos anos sessenta. É tipificada por prédios altos e incaracterísticos que se desenvolvem ao longo da Rua de S. Remo, Rua Costa Pinto, Av. Piemonte e Rua do Viveiro e se debruçam sobre aquilo a que chamamos a Via de Cintura ao Monte Estoril, mais à frente devidamente descrita e identificada.

b) O sistema hierarquizado e integrado de vias que o contexto urbano exige

A sucinta descrição a que se procedeu na Introdução é necessária para que melhor se compreendam os fundamentos da nossa proposta de um sistema bem integrado de tráfego no Monte Estoril. Como base dessa proposta, estabeleceremos uma hierarquização das vias que contornam e atravessam o Monte Estoril nas seguintes categorias, hierarquizadas pela capacidade de drenagem do tráfego (ver mapa em Anexo II):



B1) Via Circular do Monte (VCM – a encarnado no mapa)

Formada pelo eixo viário Rua Alfredo da Silva - Av. da Venezuela - Av. de Pádua – Av. de Itália – Av Piemonte – Rua Henrique Mantero Belard – troço sul da Rua D. Bosco – Rua do Viveiro- Av. Fausto Figueiredo – Av. Marginal. É uma via de escoamento por excelência, que segue pelos limites do lugar do Monte Estoril e que, no essencial do seu percurso, corresponde à fase moderna da povoação. A Via Circular do Monte (VCM) deverá funcionar como:

- Via de escoamento do tráfego estranho ao Monte Estoril, ou seja, o que se verifica entre Cascais e outras localidades limítrofes do Monte e a Av. Marginal ou a A5;
- Principal via distribuidora do tráfego de entrada e saída no Monte Estoril.

B2) Vias de escoamento (a azul no mapa).

As que estabelecem a ligação entre a Via de Cintura do Monte - VCM e as vias de acesso residencial. São as que se seguem:

- Av. Sabóia, nos seguintes troços:
 - troço compreendido entre a Rua Henrique Mantero Belard e a Rua do Grande Hotel
 - troço compreendido entre a Rua D. António Guedes de Herédia (antiga Rua do Parque) e a saída da Shell para a Marginal)
- Av. das Acácias
- Av. da Senhora do Monte da Saúde (troço compreendido entre Av. de Itália e Av. S. Pedro)
- Rua do Vale (entre a Av. de S. Pedro e o Largo Ostende)
- Rua de Espinho
- Rua de S. Remo
- Rua Costa Pinto
- Rua Conde Moser
- Rua da Nazaré
- Rua do Lago
- Av. do Lago
- Rua D. António Guedes de Herédia (antiga Rua do Parque)



- Av. Sanfré
- Av. Faial

Vias de distribuição residencial (a verde no mapa)

O sistema capilar que estabelece a ligação entre as residências e as vias de escoamento. No Monte Estoril, dada a pouca largura destas ruas, elas devem, tanto quanto possível, ser de trânsito e estacionamento reservado aos moradores. São as que se seguem:

- Av de S. Pedro
- Rua do Lido
- Rua Brighton
- Rua de Nice
- Rua Trouville
- Rua Mondariz
- Rua Alegre
- Av dos Estrangeiros
- Rua Bijou (pedonal em parte)
- Rua Vitorino Vaz (pedonal na sua maior parte)

Para além destas, no mapa constam ainda:

Vias de acesso residencial (a amarelo no mapa);

- Rua dos Açores
- Rua Calhariz
- Av. Biarritz
- Rua da Granja
- Rua de Madrid
- Rua da Póvoa do Varzim
- Rua do Pinheiro
- Rua de Peniche
- Rua do Hângar
- Rua da Senhora do Monte da Saúde
- Rua Francisco Simplicio



Vias com trânsito condicionado a comércio e residentes (a rosa no mapa).

Vias pedonais (a castanho no mapa);

- Rua Vitorino Vaz (em parte)
- Rua D. Manuel de Mello (antiga Rua do Jardim)
- Rua do Mercado
- Travessa das Padarias

Como facilmente se compreenderá, a muito específica origem do Monte Estoril determina um particular cuidado na delimitação de um sistema de tráfego que possa devolver, a este núcleo urbano, a qualidade que já teve.

c) Quatro problemas que urge resolver

Quatro problemas surgem como particularmente graves

- 1. Excesso de carga de tráfego*
- 2. Má distribuição dessa carga sobre o conjunto da rede viária.*
- 3. Autocarros de passageiros*
- 4. O estacionamento*

Estes quatro problemas, haverá que resolvê-los tendo em conta as já citadas especificidades do Monte Estoril e partindo da hierarquização das vias já igualmente definida.



1. Excesso de tráfego

Com a excepção da Via de Cintura do Monte (VCM) e da Av. Sabóia, o Monte Estoril caracteriza-se pelos arruamentos estreitos, sinuosos e desprovidos de passeios. Arruamentos que não foram obviamente preparados para a carga de tráfego que a excessiva urbanização acarretou. Arruamentos que são, claramente, meras vias de acesso residencial e que nunca, em tempo algum, deveriam ter sido condenadas a vias de escoamento de tráfego e, muito menos, de tráfego de atravessamento.



**TRÂNSITO
E
ESTACIONAMENTO**
Duas das Principais
preocupações dos
moradores do Monte
Estoril

Quanto à excessiva urbanização, o mal está feito e é dificilmente remediável, pelo menos nos anos mais próximos. Mas quanto ao tráfego de atravessamento, não parece difícil resolver o assunto.

De facto, e apesar da óbvia insuficiência do sistema viário do Monte, uma parte substancial do trânsito que hoje circula entre Cascais e Lisboa, quer o que se efectua pela A5, quer o que segue pela estrada marginal, é feito através do Monte Estoril (a laranja no mapa que segue como Anexo III).

De facto, a sobreconstrução nas freguesias que hoje compõem o núcleo urbano de Cascais, teve os seguintes efeitos colaterais:

- “Entupir”, no interior, os dois nós de acesso de Cascais à A5, pelo que se torna mais rápido o acesso pelo nó do Estoril.
- “Entupir”, no litoral, o acesso à Av. Marginal, tornando mais rápido, no sentido Cascais-Lisboa, aceder a essa avenida através do Monte Estoril ou, no sentido Lisboa-Cascais, fugir ao engarrafamento da rotunda do Jumbo, entrando pelo Monte Estoril.

Assim sendo, quase todo o trânsito que hoje existe no Monte Estoril é trânsito de atravessamento e escoamento, por ruas que não estão preparadas para essa sobrecarga. Viver no Monte Estoril transformou-se num inferno e num constante perigo para os peões.



A solução proposta (ver Anexo IV) implica a orientação do trânsito entre Cascais e o nó do Estoril, da A5 para a Via Circular do Monte (VCM). Este percurso, em relação ao que hoje é dominante e consta do Anexo III, obriga a percorrer apenas mais 600 metros, e por vias mais largas e desimpedidas. Em contrapartida, os benefícios em termos de segurança e de qualidade ambiental para os moradores no Monte Estoril são mais do que notórios. Para que este percurso seja “obrigatório”, haverá que (anexo V):

1.1. Nos dois extremos da Via de Cintura do Monte (VCM) em que esta “desagua” na Av. Marginal (Rua Alfredo da Silva e Av. Fausto de Figueiredo) criar a possibilidade de se seguir, quer no sentido de Cascais, quer no de Lisboa. Se isto é já possível no caso da Av Fausto de Figueiredo, não o é no caso da Rua Alfredo da Silva. Assim sendo, haverá que inverter o sentido de trânsito nesta rua, que de entrada no Monte Estoril, passará a ser de saída para Lisboa e para Cascais. Os semáforos a colocar poderão ser os retirados do cruzamento do Hotel Atlântico, como mais à frente se verá. Esta solução terá a vantagem suplementar de obrigar a diminuir a velocidade de abordagem à curva que antecede o posto de abastecimento da Shell, uma das mais perigosas e férteis em desastres mortais de toda a Av. Marginal. Paralelamente, haverá que dificultar o atravessamento do Monte. Para tal, duas medidas são imprescindíveis:

1.1.1. Para desincentivar o atravessamento de quem procede de Cascais, será colocado um sinal de trânsito obrigatório à entrada da Rua D. António Guedes de Herédia (antiga Rua do Parque) de forma a que, quem vem da Av. da Venezuela seja obrigado a entrar na Marginal em qualquer dos dois sentidos. Feito isto, será mais compensador, para quem venha de Cascais, pela Av. de Pádua para a A5, em vez de desviar à esquerda para entrar na Av. da Venezuela, seguir pela Av. de Itália entrando, assim, na Via de Cintura do Monte (VCM). Quanto aos que vêm de Cascais para entrar na Av. Marginal, terão duas soluções: virar na Av. da Venezuela e sair para a Marginal pela Alfredo da Silva, ou seguir a Via de Cintura do Monte (VCM) e entrar na Marginal pela Av. Fausto de Figueiredo.

1.1.2. Para desincentivar o atravessamento de quem procede de Lisboa, na Av. Sabóia, antes do entroncamento com a Rua do Grande Hotel, será colocado um sinal de trânsito de sentido obrigatório para a Rua do Grande Hotel, com exceção de comerciantes, moradores e transportes públicos. Simultaneamente, será colocado, na Rua Belmonte, um sinal de sentido obrigatório para a Av. Sanfré. Da Av. do Faial, bem como da Rua D. António Guedes de Herédia (antiga Rua do Parque) não será permitido o acesso à Av. da Venezuela.



- 1.1.3. De notar que este condicionamento de trânsito no Jardim Carlos Anjos e restante centro do Monte Estoril é essencial para desincentivar o trânsito de atravessamento do Monte Estoril.
- 1.2. Como medidas complementares de desincentivamento, teremos ainda: no entroncamento da Av. de Pádua com a da Venezuela deverá haver um sinal apontado na direcção da Av. de Itália com a indicação A5; bem visíveis também, dois sinais: um para quem vem da Rua do Viveiro e da Rua de São Tomé e Príncipe, apontando à Av. Fausto de Figueiredo e indicando Cascais-Sul; outro para quem vem da Rua de São Tomé e Príncipe e Av. Fausto de Figueiredo, apontando à Rua do Viveiro (Via de Cintura do Monte) e indicando Cascais-Norte.
- 1.3. No que respeita ao entroncamento da Av. Fausto de Figueiredo, seria útil, caso possível, dotá-lo de uma rotunda na Marginal, de forma a permitir uma maior fluidez de tráfego de/para o Monte Estoril e Amoreira. Rotundas deveriam também existir, caso fosse possível, no cruzamento da Av. das Acácias com a Rua do Viveiro, e da Av. das Acácias com a Av. Fausto de Figueiredo e Rua de S. Tomé e Príncipe.
- 1.4. Encerrar o acesso, em ambos os sentidos, na confluência entre a Av. Sabóia e a Av. Marginal, frente ao Hotel Atlântico. Os semáforos seriam retirados e colocados, como já acima se sugeriu, na Av. Marginal, no entroncamento desta com a Rua Alfredo da Silva. O parque de estacionamento do Hotel Atlântico teria uma saída/entrada, directa de/para a marginal. A Rua do Pinheiro ficaria sem saída para a Av. Sabóia. Esta, no troço compreendido entre o actual entroncamento com a Marginal e o cruzamento com a Rua Bijou ficaria transformada em jardim, integrando o troço da Rua Vitorino Vaz até ao portão da Villa do Monte. Recorde-se que, neste momento, existem quatro acessos da Av. Marginal ao Monte Estoril no sentido Lisboa-Cascais e nenhuma no sentido Cascais – Lisboa. Saliente-se que faz falta um acesso no sentido Cascais – Lisboa; e que bastam dois acessos no sentido Lisboa – Cascais, à semelhança, aliás, do que acontece na generalidade dos casos das povoações da Linha. A existência de quatro acessos, apenas serve para devassar o Monte Estoril, transformando-o num mero local de passagem. Acresce que esta entrada junto ao Hotel Atlântico, por se encontrar no enfiamento da Av. Marginal, é propícia à entrada de automóveis a alta velocidade, com óbvio perigo para os peões que se arriscam nesse troço da Av. Sabóia, pois que, como é sabido, os passeios encontram-se ocupados por carros. Por fim, e havendo mais duas entradas para o Monte Estoril para quem vem de Lisboa - Av. Fausto de Figueiredo e bombas



da Shell -, qualquer delas a menos de cem metros - só se encontram vantagens no encerramento deste acesso de e para a Av. Marginal.

- 1.5. O imprescindível acesso ao centro do Monte Estoril, para quem vem de Cascais, poderá ser feito através de uma terceira faixa aberta no terreno que separa a Av. Marginal da parte superior da Alameda Columbano. Essa faixa de viragem abriria para a rampa da Shell, rampa essa cuja inclinação poderá – e deverá – ser bastante minimizada. Os necessários semáforos já lá existem, na passagem de peões que serve a praia e a estação. Simultaneamente, e caso seja possível, este cruzamento poderá servir também para escoar o trânsito do centro do Monte Estoril para a Av. Marginal, complementarmente ao que se prevê na Rua Alfredo da Silva.

Esta solução permitiria que, quer o centro, quer a periferia do Monte Estoril, ficassem, de forma equilibrada, servidos por acessibilidades eficazes, diferenciando trânsito de atravessamento e trânsito local.

2. Má distribuição da carga de tráfego sobrance sobre o conjunto da rede viária

Independente da retirada do tráfego que não necessita passar pelo Monte Estoril, mas que se deveria limitar a contorná-lo, algumas medidas serão fáceis tomar para que o tráfego restante perturbe, o menos possível, a vida dos monte-estorilenses (Anexo VI). Os problemas que melhor se detectam, são:

- 2.1. Demasiadas entradas da Marginal (no sentido Lisboa-Cascais) para o centro do Monte Estoril, devassando este em demasia. Problema que se resolverá com o encerramento da entrada e saída do Monte, em frente ao Hotel Atlântico, bem como o da entrada pela Rua Alfredo da Silva;
- 2.2. Em contrapartida, não existe qualquer entrada da Marginal no sentido Cascais-Lisboa, dificultando o acesso ao Monte Estoril e particularmente ao seu centro, para quem chega de Cascais. Problema que se resolverá com o novo acesso, servido de semáforos, pela Alameda Columbano;



- 2.3. O tráfego que sobe a Av. S. Pedro dá uma péssima qualidade de vida e comporta não pouco risco para os lojistas dessa avenida, bem como para os clientes que por ela se aventuram. Poderá e deverá ser substituída a Av. S. Pedro, como via de acesso ao Largo Ostende, pela Rua Conde Moser, possuindo esta muito menos casas, lojas e movimento de peões do que a Av. S. Pedro;
- 2.4 O troço da Av. de Sabóia compreendido entre a Rua da Nazaré e a Rua do Grande Hotel encontra-se sobrecarregado de tráfego. Poderá resolver-se, estabelecendo, neste troço, apenas um sentido (nascente-poente), em articulação com o já único sentido poente-nascente que existe na Av. das Acácias.

3 - Autocarros de Passageiros

As ruas estreitas do Monte Estoril comportam mal o tráfego de autocarros, com particular relevo para os autocarros articulados que, em caso algum, deverão circular dentro do Monte. Independentemente de outras medidas que se encontram já em estudo, desde logo propõe-se que os autocarros, como alternativa à Av. S. Pedro, passem a subir até ao Largo Ostende pela Rua Conde Moser.

4 - Estacionamento

O estacionamento de longa duração tem de acabar. Com particular relevo para o estacionamento dos automóveis que permanecerão todo o dia, pertencentes a quem se dirige de comboio para Lisboa. O Monte Estoril está transformado em depósito de automóveis, a maioria deles nem sequer pertencentes a residentes da localidade. Esta situação agravou-se nos últimos tempos, desde que o estacionamento no Estoril passou a ser pago e aumentaram as áreas de estacionamento pago em Cascais. Assim sendo, há que estabelecer, rapidamente, no Monte Estoril o regime de estacionamento pago nas zonas centrais, de forma a desincentivar o estacionamento de longa duração, com particular relevo para o estacionamento de apoio à CP.

São (ver Anexo V) os seguintes os locais que sugerimos para estacionamento pago, com o cálculo aproximado dos lugares que poderão ser disponibilizados:



- 4.1. Alameda Columbano: estacionamento em espinha, de ambos os lados, no primeiro troço (entre a Av. Marginal e o túnel subterrâneo sob a Marginal) da Alameda;
- 4.2. Av. Sabóia: troço sul (proposta Av. Prof. Dias Valente - pág. 40);
 - 4.2.1. Estacionamento em espinha no local já hoje preparado para isso. Vinte e três (23) lugares;
 - 4.2.2. Estacionamento em fila na parte superior, do lado sul. Haverá que reduzir a largura do passeio. Treze (13) lugares;
- 4.3. Jardim Carlos Anjos: em espinha nos locais já hoje existentes, frente ao Jardim, ao Hotel Estoril Éden e aos antigos Correios. Dezassete (17) lugares;
- 4.4. Av. Sabóia (troço norte):
 - 4.4.1. Em ambos os lados no segmento do troço que será de sentido único, ou seja, entre a Rua do Grande Hotel e a Rua da Nazaré: em espinha, à direita de quem sobe; em fila, à esquerda. Noventa e três (93) lugares;
 - 4.4.2. Em apenas um lado no segmento superior, junto ao Clube Mimosas. Trinta (30) lugares;
- 4.5. Rua Belmonte: em espinha frente ao Hotel Sabóia. Cinco (5) lugares;
- 4.6. Av. Sanfré: no troço inferior da rua. Dez (10) lugares;



4.7. Av. S. Pedro: em espinha, no troço intermédio. Vinte (20) lugares;

4.8. Av. da Venezuela: em um dos lados, no troço que desemboca na Rua D. António Guedes de Herédia. Trinta (30) lugares.

Quanto à possibilidade de construção de um parque de estacionamento subterrâneo, tem sido aventada a hipótese de aproveitar o subsolo do Jardim Carlos Anjos. Não nos parece o mais indicado, por três razões: a primeira, porque o espaço não é grande; a segunda, porque exigiria o derrube de árvores que, por muito que se replantassem, seriam sempre mais pequenas, a terceira porque a constituição do subsolo do jardim é rochosa e com nascente de água, o que demoraria uma eternidade a construir.

Existe uma alternativa que não sofre das duas desvantagens referidas: o grande terreno do Hotel Miramar, que se estende nas traseiras desse hotel e com frente para a Av. das Acácias, Rua Vitorino Vaz e Rua do Pinheiro. Ora uma vez que o parque de estacionamento subterrâneo não é urgente, parece-nos mais indicado aguardar pelas obras de promoção e repromoção que, mais cedo ou mais tarde, serão feitas no Hotel Miramar para poder negociar com o promotor um ou mais pisos para a CP ou para a Câmara Municipal de Cascais.

O Anexo VII mostra a nossa proposta para a racionalização do estacionamento.





d - Lista das alterações

A resolução dos quatro problemas identificados exige, como ficou visto, algumas alterações no sentido do trânsito dentro do Monte Estoril. Como síntese, segue-se a lista exaustiva das alterações propostas, com a sucinta justificação de cada uma:

1. Alameda Columbano
2. Rua do Grande Hotel – Proibição de estacionar
3. Rua do Mercado e escadinhas ao fundo ligando com a rua do Hângar
4. Av. Sabóia:
 - 4.a. Troço compreendido entre a Av. Marginal e o entroncamento com a Av. das Acácias. Entre a Av. Marginal e o entroncamento com a Rua Bijou, passa a ser pedonal; fechar entrada e saída da Av. Marginal; fechar entrada da Rua do Pinheiro; estacionamento pago no lado direito de quem sobe; propõe-se que seja rebaptizada com o nome Prof. Dias Valente, em substituição da que actualmente ostenta esse nome
 - 4.b. Troço compreendido entre a o entroncamento com a Av. das Acácias e o entroncamento com a Rua D. António Guedes de Herédia: estacionamento em espinha, pago, na face sul do jardim, de um lado e outro da rua. Este troço deverá passar a chamar-se Jardim Carlos Anjos. Permitir o acesso à Rua D. António Guedes de Herédia.
 - 4.c. Troço compreendido entre o entroncamento com a Rua D. António Guedes de Herédia e o entroncamento com a Rua do Grande Hotel. Este troço deverá ter o trânsito condicionado a transportes públicos, serviço das lojas e residentes e deverá processar-se apenas no sentido nascente-poente.
O pavimento da faixa de circulação deverá ser em macadame. A primeira parte do troço (Rua D. António Guedes de Herédia) deverá, tal como o anterior, chamar-se Jardim Carlos Anjos. A Av. Sabóia só deverá começar no entroncamento com a Rua D. António Guedes de Herédia.
 - 4.d. Troço compreendido entre o entroncamento com a Rua do Grande Hotel e o entroncamento com a Rua da Nazaré. Sentido único, na direcção nascente – poente; estacionamento pago em ambos os lados da avenida.



- 4.e. Troço compreendido entre a o entroncamento com a Rua da Nazaré e o entroncamento com a Av. Biarritz. Estacionamento pago num dos lados.
5. Rua do Pinheiro: em beco, com entrada e saída apenas pela Av. das Acácias. Estacionamento reservado a moradores.
6. Rua Vitorino Vaz: fechada logo após o portão da Villa do Monte, com entrada e saída apenas pela Av. das Acácias.
7. Rua D. Manuel de Melo: exclusivamente pedonal, como acesso privilegiado que é, à praia, ao Passeio Marítimo e à estação da CP.
8. Rua D. António Guedes de Herédia: passa a ter dois sentidos. Contudo, quem chega, vindo pela Rua da Venezuela, terá sinal de sentido obrigatório para a Rua Alfredo da Silva. Proibição de estacionamento.
9. Rua Alfredo da Silva: inverte o sentido, que de ascendente passa a descendente. Semáforos na marginal, que permitam virar no sentido de Lisboa.
10. Rua Belmonte: Estacionamento pago.
11. Av. do Faial: estacionamento pago no troço inferior.
12. Av. Sanfré: estacionamento pago no troço inferior.
13. Av. S. Pedro: inverter sentido do trânsito que passa a ser descendente, porque menos poluente. No seu segmento inferior, mais estreito: Impedir estacionamento e fazer um passeio, protegido contra estacionamento.
14. Av. da Sr^a. do Monte da Saúde, entre a Av. de Itália e a Av. S. Pedro. Inverte o sentido de trânsito.
15. Av. do Lago. Apenas um sentido de trânsito, no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio.
16. Rua e Escadinhas de Santa Cruz. Entre a Av. das Acácias e o cruzamento da Rua de Peniche: pedonal. Dará um maior conforto e um melhor enquadramento ao quiosque que se aí se encontra.
17. Av. das Acácias. Fazer dois passeios defendidos contra estacionamento. Limitadores de velocidade. Proibição absoluta de estacionar.



8. Recuperação, Requalificação e Modernização das Infraestruturas

Uma rápida passagem pelas ruas do Monte Estoril permite estabelecer o seguinte diagnóstico:

- Passeios invadidos por automóveis e degradados por esses mesmos automóveis;
- Tapete de betuminoso que não se adequa ao centro histórico do Monte Estoril, com a agravante de favorecer excessos de velocidade em ruas muito estreitas;
- Um emaranhado de cabos aéreos que fazem lembrar um bairro clandestino.

E, ainda:

- Rede de águas pluviais estrangulada;
- Rede de esgotos domésticos em sobrepressão;
- Inaceitável mistura entre as duas redes em, pelo menos, uma zona do Monte Estoril.

Estes são pontos que há que corrigir. Chegou a hora de a CMC investir algum dinheiro no Monte Estoril.

1. Assim, e no que respeita às ruas que integram o núcleo histórico do Monte Estoril (a amarelo no mapa que constitui o Anexo VIII), sugerimos que:
 - 1.a. Sejam pavimentadas a macadame. As ruas pedonais, ou de trânsito reservado a comércio e residentes, (a verde no mesmo mapa) deverão ter pavimento à antiga portuguesa;
 - 1.b. Sejam dotadas de candeeiros de ferro fundido, similares aos que já existem em alguns pontos;
 - 1.c. Sejam enterrados todos os cabos aéreos;
 - 1.d. As ruas que não estejam dotadas de estacionamento pago, este seja reservado a comércio e moradores (ver Anexo VII).



2. E ainda que:

- 2.a. Os passeios das ruas marcadas a verde e a vermelho no mapa que constitui o Anexo IX, sejam reparados e defendidos com estruturas que impeçam o estacionamento selvagem;
- 2.b. Se aproveitem as obras para construir galerias técnicas, que, em futuras intervenções, tornem as obras menos onerosas e incómodas. As galerias técnicas deveriam ser pagas, em partes iguais, por todas as empresas, serviços e instituições que usam infraestruturas subterrâneas (Saneamento, TV Cabo, EDP, Águas de Cascais, Telefónicas, Gás) incluindo no rol a própria CMC.

No que respeita às alterações necessárias às infraestruturas de águas e saneamento, dado o carácter eminentemente técnico do estudo, será integrado nos projectos parcelares que em breve se seguirão a este projecto global.



9. *Segurança*

Um dos mais graves problemas do Monte Estoril tem a ver com a falta de segurança. De facto e para além dos factores geradores de insegurança que têm a ver com o País – um sistema judicial que das poucas vezes que funciona, funciona mal, e uma polícia ineficaz (independentemente das razões, algumas ponderosas, alegadas para justificar essa ineficácia) - outros factores há, esses específicos:

1. Casas abandonadas pelos promotores: Ver ponto 5.2.2.

2. Duas discotecas –

Senado e Bauhaus – que juntam, nas noites de fim de semana, uma notória quantidade de gente pouco recomendável. Duas coisas acontecem: entre as dez da noite e a uma da manhã, quadrilhas de delinquentes assaltam quem e o que podem, de forma a ter dinheiro para gastar lá dentro. Passados três ou quatro horas, gasto o dinheiro, essas quadrilhas de delinquentes, transformados agora em bandos de selvagens, quando de lá saem, vão destruindo tudo o que encontram pelo caminho, de carros a candeeiros, passando pelas próprias gaiolas do jardim Carlos Anjos. Sistemática ausência da polícia. Acresce que a existência de uma discoteca (caso do Bauhaus) por cima de um posto de abastecimento de gasolina é, de uma notória irresponsabilidade. Principalmente quando o posto de abastecimento fica na zona de saída de uma das curvas da marginal que mais sinistros regista. O risco de um carro chocar numa das bombas de gasolina é, naquele ponto, bem grande. O que, rapidamente, daria uma discoteca a arder com centenas de pessoas lá dentro.

No que respeita a estes dois factores locais de insegurança, como tentativa de solução para o ponto 1., a mais viável será a de fazer pressão, junto da Administração Central, para que se legisle no sentido de penalizar fiscalmente – e muito – os proprietários de casas em situação clara de abandono ou de terrenos expectantes. Quanto ao ponto 2., importava deslocalizar as duas discotecas para além da Av. Marginal. No que respeita ao Bauhaus, porque a situação é mais grave, importava garantir, desde já, que ou encerra o posto de abastecimento, ou encerra a discoteca.



No que respeita aos factores gerais de insegurança, haveria que minimizá-los com algumas medidas, das quais avançamos, desde já, com as seguintes:

1. Pedir à CMC que dote o concelho de um corpo de Polícia Municipal suficiente – bem para além do actual ridículo número de dois ou três elementos - para que a PSP seja liberta de tarefas de trânsito, para a qual é, aliás, insuficiente;
2. Estabelecer com a Esquadra da PSP do Estoril um plano viável de cobertura do Monte Estoril, que permitisse minimizar a situação de total abandono em que este se encontra;
3. Definir um plano de segurança, integrando a contratação de guardas-nocturnos. A AMME contrataria os que se entendesse necessários, dividindo os custos entre os moradores. Ou seja: em lugar de uma contratação casuística, seria definido um plano de segurança, de gestão da segurança e de recebimentos e pagamentos que, desde já, a AMME se disponibiliza para encabeçar. Avança-se, desde já, que nas noites de fim de semana, a segurança considerada necessária para anular os efeitos dos frequentadores das duas discotecas, deverá ser pago pelas próprias discotecas. Igualmente se contactará a CP para saber em que medida esta se encontraria disposta a participar no custo de uma segurança permanente junto à estação do Monte Estoril, entre o cair da noite e a hora do último comboio.



10. Conclusão

Este estudo poderia ser bem mais completo. Contudo, entendemos que importa partir, e rapidamente, para o essencial. E o essencial é o que fica dito.

Contamos com todos, moradores e autarcas, para que o Monte Estoril possa retomar algum do seu esplendor do virar do século. Que saibam os moradores e os autarcas que, pelo seu lado e para este fim, poderão sempre contar connosco.

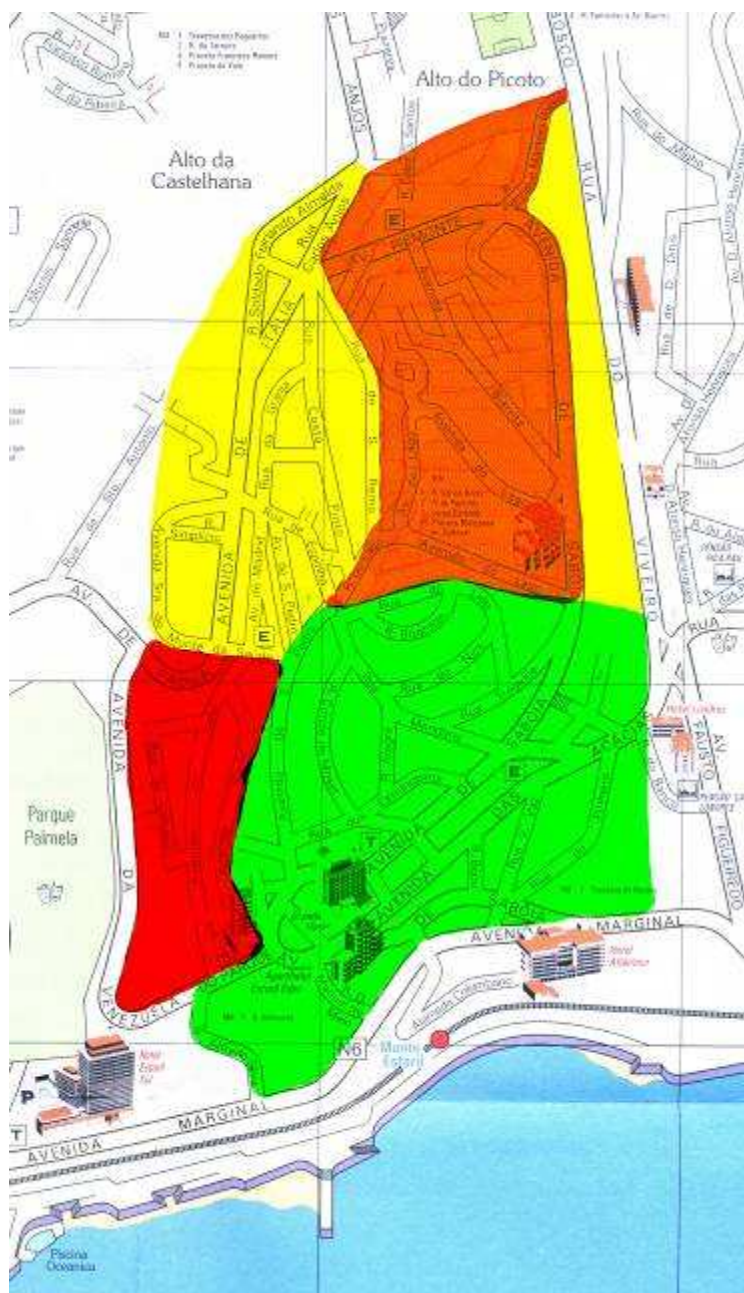
A Associação de Moradores do Monte Estoril



ANEXOS



Anexo I





- | | |
|---|--|
|  NÚCLEO 1 – COMPANHIA DO MONTE |  NÚCLEO 2 – MONTE PALMELA |
|  NÚCLEO 3 – ESTADO NOVO |  NÚCLEO 4 - MODERNO |



Anexo II

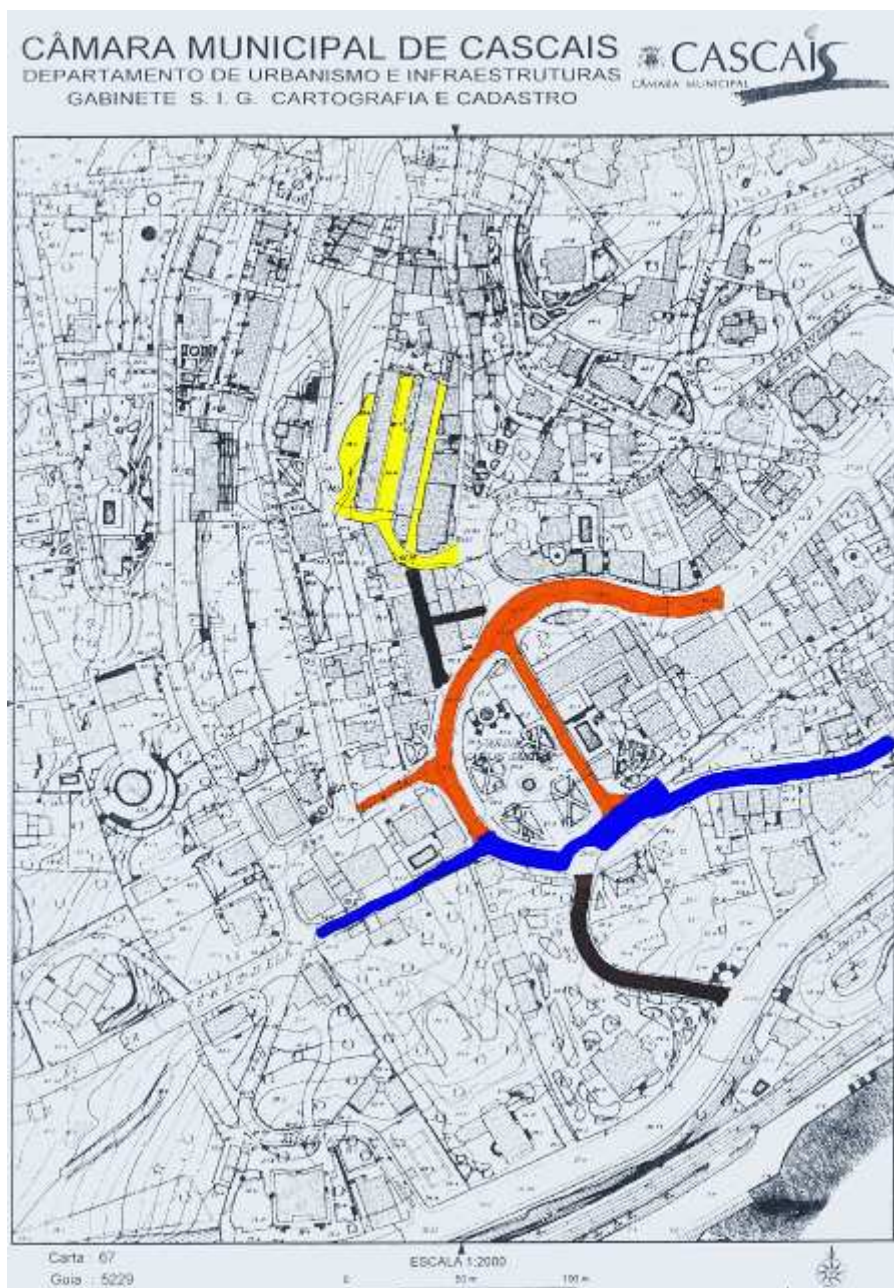


-  CIRCULAR EXTERIOR DESVIO DE TRÂNSITO DE ATRAVESSAMENTO
-  VIA DE ESCOAMENTO

-  VIA DE DISTRIBUIÇÃO RESIDENCIAL
-  PEDONAL



Pormenor Anexo II





Anexo III



Actual trânsito de atravessamento do Monte Estoril – a evitar



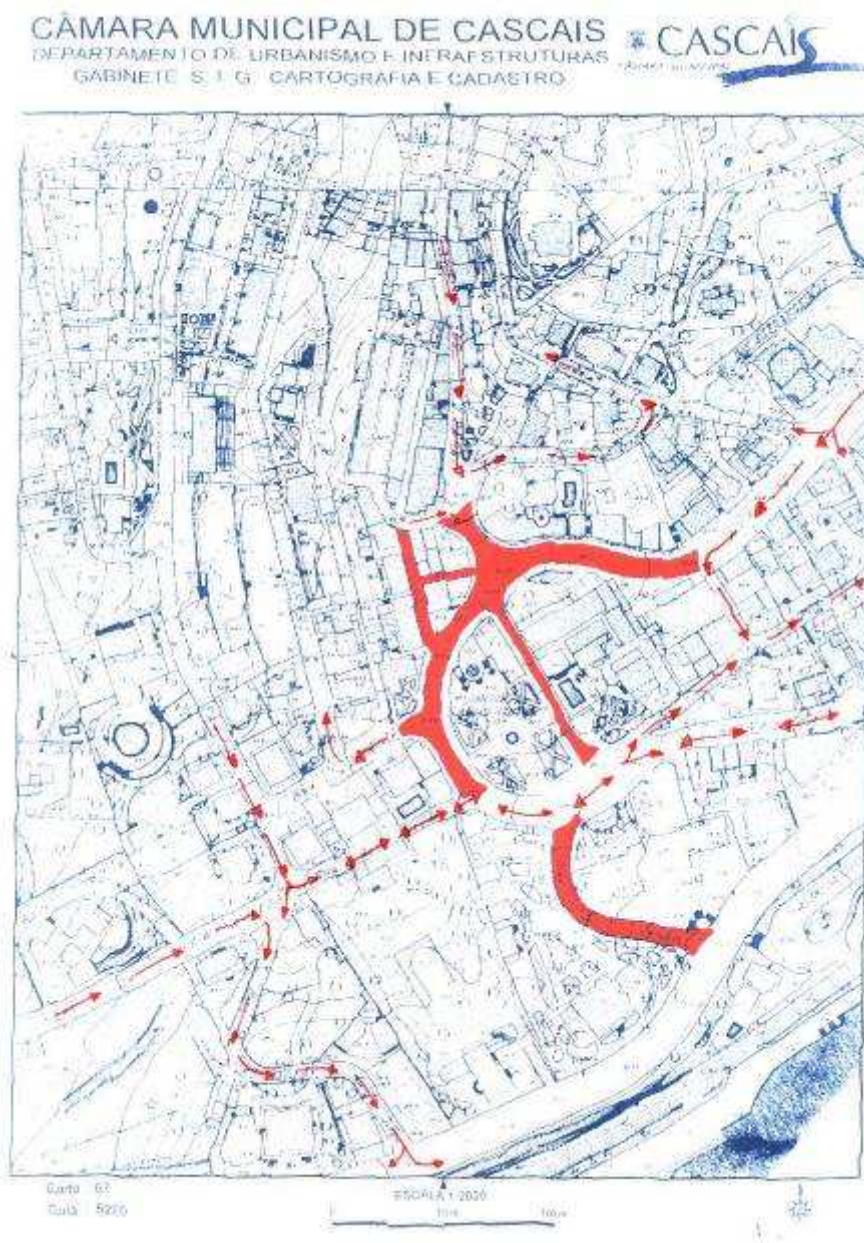
Anexo IV



- TRÂNSITO DE CASCAIS
- TRÂNSITO DE E PARA A MARGINAL
- TRÂNSITO DE E PARA A A5



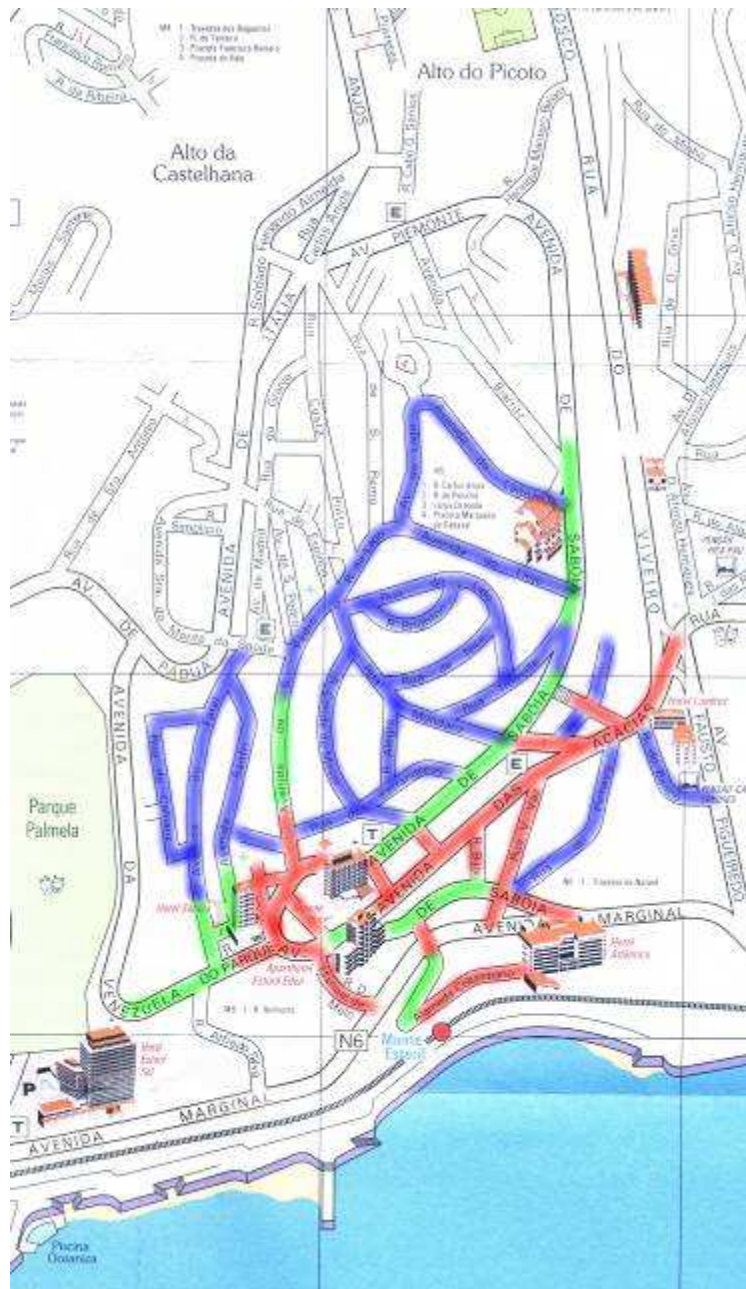
Anexo V



Proposta de alteração de sentido de trânsito



Anexo VII



- ESTACIONAMENTO PROIBIDO
- ESTACIONAMENTO CONDICIONADO A MORADORES E COMÉRCIO
- ESTACIONAMENTO PAGO

Anexo VIII



 TRANSITO RESERVADO A RESIDENTES E COMÉRCIO



Anexo IX



- PASSEIOS A FAZER
- PASSEIOS A REFAZER



