

Manuel Salgado: "Vai haver uma bateria de radares na segunda circular"

Os radares em Lisboa recomeçaram a funcionar "há cerca de um mês e meio" e serão a grande apo conseguir reduzir a velocidade na 2ª circular, garantiu esta segunda-feira o vereador Manuel Salgado, levanta dúvidas.

22:02 • Negócios

Por Filomena Lança - Jornal de Negócios

"Percebo que não seja fácil" contrariar excessos de velocidade, mas "vai haver uma bateria de radares na 2ª circular", garantiu, esta segunda-feira, 25 de Janeiro, o vereador do Urbanismo da Câmara Municipal de Lisboa. Manuel Salgado (na foto) lembrou que há um plano elaborado no sentido de reduzir a velocidade média de circulação em Lisboa e que, mesmo que seja "uma questão de cultura" viajar a alta velocidade dentro da cidade, "esse plano é para cumprir" e a 2ª circular "é uma via urbana". O responsável falava numa conferência organizada pela Ordem dos Engenheiros onde se debateu o projecto da autarquia para a 2ª circular, que se encontra em consulta pública até à próxima sexta-feira, 29 de Janeiro. Entre outras coisas a autarquia pretende repavimentar o piso da via, rever as entradas e saídas, instalar um separador central com árvores e, além de reduzir o número de viaturas, reduzir também a velocidade média de circulação. A velocidade máxima permitida passará dos actuais 80 para apenas 60 quilómetros por hora. Este último objectivo suscitou dúvidas por parte do presidente da Prevenção Rodoviária Portuguesa, José Manuel Trigos, um dos oradores na conferência organizada pela Ordem dos Engenheiros. O especialista lembrou que, fora das horas de ponta, já é, em média, ultrapassada a velocidade admitida na via. "E o pior é que durante a hora de ponta, ninguém anda", continuou, questionando como se vai então reduzir a velocidade média. Exclusivamente através do controlo via radar? "Não é fácil", considerou. "Nós sabemos a que velocidade seguimos numa autoestrada, mas ninguém sabe a que velocidade vai na Av. de Roma, porque ninguém, olha para o conta-quilómetros". "Com a qual geometria de traseira, com a qual sinal, como avaros"

quilómetros". "Com aquela geometria de traçado, com aquele piso, como querem que as pessoas conduzam a sessenta?", questionou José Manuel Trigo, frisando que esse tipo de objectivo é muito complicado de alcançar. "Teríamos de levantar por ano um milhão e meio de autos de [excesso de] velocidade", calculou. "E como tratar todos estes processos?" A nossa lei, referiu, permite que cada pessoa apresente três testemunhas abonatórias, exemplificou, salientando que seria moroso e não haveria meios para avaliar cada caso de infracção. "Temos a lei que temos e não é possível pensarmos em chegar a este ponto". Aliás, "essa é uma das razões pelas quais [hoje em dia] apenas as infracções graves e muito graves dão origem ao levantamento de autos", concluiu.

Árvores não serão problemáticas As árvores que a câmara pretende plantar no novo separador central, foram outro tema no debate. Têm também sido contestadas, nomeadamente por poderem atrair mais aves que, posteriormente, possam provocar acidentes, dada a proximidade com o aeroporto. Manuel Salgado referiu que realizou várias reuniões, nomeadamente com a ANA e com responsáveis pelo aeroporto, e lembrou que já há muitas árvores na zona e considerou que "não é por 120 árvores que se vai por em causa a segurança aérea." Pouco antes, António José Pais Antunes, professor da Universidade de Coimbra e especialista em transportes e vias de comunicação, referira já também que ao considerar as árvores perigosas para a aviação, "estamos a delirar". O aeroporto de Lisboa, explicou, "está localizado em meio urbano, mas a maioria dos grandes aeroportos internacionais está no campo, na floresta, onde há aves, alguns encostados a parques naturais – o de Barcelona, por exemplo, está perto do mar – e nada disso pode ser considerado razão para preocupações. E a probabilidade de um acidente desses já é minúscula". Mas terão as árvores importância para o ambiente e, nomeadamente, para reduzir a poluição? Francisco Ferreira, do Colégio de Engenharia do Ambiente da Ordem dos Engenheiros, considerou que não. O papel da vegetação "não é muito relevante", afirmou. Ainda que seja uma forma de retirar dióxido de carbono do ar, acaba por não servir de muito no que toca à redução de partículas no ar e aí, sim, o que poderá pesar é a diminuição do pára-arranca. Também não será de esperar grande efeito por parte das árvores no que toca aos níveis de ruído. "Só se fosse uma barreira florestal enorme. Ou se a vegetação estivesse a cobrir uma barreira acústica, como acontece em Inglaterra, mas que tem um custo de manutenção enorme", explicou o especialista. O que poderá reduzir os níveis de ruído será o novo pavimento e a redução do tráfego, se efectivamente vier a acontecer.