



AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL  
INSTITUIÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

## Parecer Segunda Circular

Foi posto a consulta pública o projeto de renovação da Segunda Circular.

Para o Automóvel Club de Portugal um projeto desta envergadura deve ser devidamente estudado e acutelado do ponto de vista custo/benefício, tanto mais que estamos a falar de medidas com impacto na vida diária de milhares de pessoas.

Assim, do nosso ponto de vista, este projeto carece de vários pressupostos para que possa ser realizado sem prejudicar severamente a mobilidade e a segurança das pessoas.

A Segunda Circular é um eixo viário principal de distribuição de tráfego para quem entra em Lisboa pelo IC 19 e pela A1. Sendo que a distribuição de tráfego para dentro de Lisboa só poderá ser feita corretamente se forem concluídas as seguintes obras, todas da responsabilidade da Câmara Municipal de Lisboa:

### INTERVENÇÕES NA SEGUNDA CIRCULAR E ENVOLVENTE IMEDIATA

- a) Intervenção no nó do Campo Grande da Segunda Circular, no sentido Aeroporto / Campo Grande, de modo a melhorar a ligação à Av. Padre Cruz;
- b) Melhorar substancialmente a ligação da Av. dos Combatentes ao Eixo Norte-Sul (aqui a Travessa das Galhardas desaparece).
- c) Reformular as ligações da Segunda Circular à Av. Lusíada, nomeadamente no sentido Benfica/Aeroporto.



AUTOMÓVEL CLUB DE **PORTUGAL**  
INSTITUIÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

- d) Melhorar a ligação da radial da Pontinha à Segunda Circular, de modo a separar este acesso a partir da CRIL do acesso ao Centro Comercial Colombo e ao Hospital da Luz.

### INTERVENÇÕES NA GRANDE TRANSVERSAL DA CIDADE DE LISBOA

(Sete Rios / Av. Das Forças Armadas/Av. EUA/Av. Marechal Spínola)

- e) Melhorar a ligação da Radial de Benfica ao Eixo Norte-sul, para se poder sair para a Av. Das Forças Armadas;  
Alargar na ligação a Sete Rios a parte final da Radial de Benfica, para descongestionar o trânsito na Radial;  
Alargar a saída do Eixo Norte-Sul à Av. Das Forças Armadas.
- f) Desnivelar o cruzamento na Av. das Forças Armadas e Av. Alvaro Pais.
- g) Reformular o Nó de Entrecampos.

(Deslocar o parque EMEL junto ao Túnel para aí criar uma faixa de circulação de acesso à rotunda de Entrecampos, enquanto que a via da direita junto aos edifícios é transformada numa via local de acesso aos edifícios e ao novo estacionamento)

- h) Melhorar a capacidade de escoamento do cruzamento da Av. EUA com a Av. Marechal Spínola e Av. Almirante Gago Coutinho, através do seu desnivelamento ou da construção de uma rotunda com variantes de saída pela direita).



AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL  
INSTITUIÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

## INTERVENÇÕES NA 2ª TRANSVERSAL DA CIDADE DE LISBOA

(Gulbenkian/ Av. de Berna / Av. João XXI / Olaias)

Reformular a Praça de Espanha

- a) Sentido Campo Pequeno/Ponte 25 de Abril- circular em frente sem ter de ir dar a volta;
- b) Desnívelar a ligação da Av. dos Combatentes sob o prolongamento da Av. de Berna, de modo a facilitar a ligação desta à Av. Gulbenkian e a ligação da Av. dos Combatentes à Av. António Augusto de Aguiar.

## INTERVENÇÕES NA 1ª TRANSVERSAL DA CIDADE DE LISBOA

(Rua Marquês da Fronteira/ Av. Duque d'Ávila e AV. Miguel Bombarda)

- a) Retirar o estrangulamento actual em frente ao Corte Inglês no cruzamento da Rua Marquês de Fronteira com a Av. António Augusto de Aguiar, assegurando assim a continuidade do perfil transversal de 2 vias por sentido;
- b) Reformular o perfil da Av. Miguel Bombarda, de modo a assegurar duas vias de tráfego e o adequado controlo do estacionamento em 2ª e 3ª fila que actualmente aí se verifica.

Sem estas obras, consideradas essenciais ao desvio de tráfego da Segunda Circular através da Radial de Benfica e do Eixo Norte-Sul, é impossível reduzir em 20% o tráfego que hoje circula na Segunda Circular, como afirma a Câmara Municipal de Lisboa no estudo de tráfego que acompanha a consulta pública.



AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL  
INSTITUIÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

Como se pretende desviar o trânsito da A1 e IC 19 para a CRIL se esta já está saturada em todos os seus nós de acesso e apresenta um limite de velocidade de 70 km/hora?

Quem vem do IC 19 e for desviado para a CRIL, terá de fazer todo o percurso nesta via até ao nó de Olival de Basto e aí entrar no Eixo Norte-Sul para voltar à Segunda Circular outra vez?

O estreitamento das vias na Segunda Circular, com o acrescento das árvores a separar as vias, vai piorar as condições de circulação (muitos veículos pesados e paragens de autocarro).

## SEGURANÇA

Mais do que um projeto de arquitetura paisagística, está aqui muito em causa a segurança de peões e automobilistas.

Com a obra que a CML pretende fazer a segurança vai piorar substancialmente para quem percorre aquela via.

Vão ser retirados do meio da via as atuais barreiras metálicas e substituídas para um lancil de passeio de 30 cm.

Este lancil não consegue parar nenhuma viatura, pelo que o atravessamento da via, em caso de acidente, é mais que certo.

Por outro lado, neste momento, não existindo peões em grande parte da Segunda Circular, não há tentativas de atravessamento da via.



AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL  
INSTITUIÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

Com passeios laterais e uma “plataforma” no meio com largura suficiente para albergar peões, estes vão mais facilmente “arriscar” a travessia.

Sobre a escolha paisagística das árvores em substituição das barreiras metálicas:

Neste ponto, a escolha dos especialistas do projeto que está em consulta pública recaiu na espécie Lódão Bastardo. Não sendo a flora uma especialidade nossa, consultado o “Guia Ilustrado das Árvores de Lisboa”, publicação prestigiada da Câmara Municipal, este diz-nos que o Lódão Bastardo (*celtis australis*), é uma árvore que pode atingir 25 a 30 metros de altura, de folha caduca e cujos frutos (bagas) são comestíveis.

Ora esta escolha traz logo à partida problemas bem maiores que a sua própria estatura: a queda da folhagem cobre as vias de rodagem (transformando-as em vias rápidas de despiste), entope as sarjetas e os frutos serão autênticas cantinas para milhares de pássaros.

### LIMITE DE VELOCIDADE

O limite de velocidade para 60 km/hora, não vai ter qualquer impacto na segurança, senão vejamos:

Nas horas de ponta apenas 2% consegue ultrapassar os 60 km/hora, razão porque a média é de cerca de 40 km/h. Promete-se 1% de aumento!

Por outro lado, fora das horas de ponta é o inverso, só 2% passa abaixo dos 60 km/hora e os restantes 40% acima de 80 km/hora.

Dos cinco acidentes mortais registados, nenhum deles foi na hora de ponta.



**AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL**  
INSTITUIÇÃO DE UTILIDADE PÚBLICA

Com os radares a manterem uma velocidade constante, esta apenas sobe cerca de 1%. O nível de congestionamento vai ficar praticamente igual com um custo elevadíssimo.

Sendo este projeto para a Segunda Circular do tempo do Dr. António Costa à frente da autarquia, a Câmara pode em conjunto com o governo resolver o problema da ligação da A5 ao Eixo Norte-Sul antes do viaduto da Av. Eng. Duarte Pacheco e a ligação do IC 19 à CRIL em Pina Manique e à A1 no Prior Velho, o que melhorará as condições de acesso à CRIL mas não interfere com as funções de distribuição de tráfego na cidade que só a Segunda Circular, ou os eixos transversais referidos anteriormente (se melhorados) asseguram ou poderão assegurar.

Para finalizar, e erro grave, o estudo não considera o crescimento de tráfego associado ao aumento do número de passageiros no aeroporto da Portela (20 milhões), nem o aumento do número de trabalhadores na zona do aeroporto (4.000), recentemente divulgada pelo Ministro do Planeamento e Infraestruturas, Dr. Pedro Marques.

O novo asfaltamento da Segunda Circular deve ser feito, assim como a iluminação e a sinalização melhoradas, mas de forma sustentada e não minimalista que coloca em risco a mobilidade e a segurança de todos.