

3/29/2018

Quanto maior o número de responsáveis, menor a eficiência

Num dos recentes domingos de sol com que as alterações climáticas nos têm presenteado, acabei por testemunhar uma situação insólita digna de um daqueles documentários sobre coisas inverosímeis. Na passagem de peões inferior à linha de comboio junto ao Centro Cultural de Belém, um grupo de pessoas tentava ultrapassar a barreira das escadas com uma idosa numa cadeira de rodas, sendo obrigado a levantar idosa e cadeira em peso e assim subirem as escadas. Até aqui nada de surpreendente. É essa a situação que se verifica na quase totalidade das passagens desniveladas para peões em Lisboa, bem como na maioria das estações do Metropolitano de Lisboa, de que o exemplo mais flagrante é a da Cidade Universitária, que dá acesso ao maior pólo universitário do país, ao Hospital de Santa Maria e ao complexo desportivo da Universidade de Lisboa. Nada que o espírito de entreajuda e a compaixão dos portugueses perante o infortúnio não resolva.

O que torna então este caso merecedor de atenção? É que, após terem colocado calhas para bicicletas naquelas escadas, alguém na CML se lembrou que também tinham sido previstas duas plataformas elétricas que permitissem que cadeiras de rodas, carrinhos de bebé ou alguém com dificuldades em subir e descer escadas, as utilizassem sem esforço e vencessem o difícil obstáculo. Mas as pessoas estavam a tentar subir as escadas! Como teria lá ido parar a cadeira de rodas? Com recurso ao mesmo expediente braçal? A resposta não tardou a ser encontrada. Do lado do Padrão dos Descobrimentos, a plataforma elétrica estava a funcionar e não houve necessidade de recurso à solidariedade humana. Pelo contrário, do lado do CCB, um papel garatujado a esferográfica indicava que a plataforma estava avariada. Presa na armadilha, não havia alternativa senão voltar para trás ou socorrer-se da boa vontade (e força) dos presentes. Vários dos inúmeros turistas presentes documentavam a cena fotograficamente. Numa cidade em que o turismo tem uma importância económica crescente e é responsável por avultadas receitas municipais (só a taxa turística rende mais de uma dezena de milhões de euros), é inaceitável que, entre o Cais do Sodré e a Torre de Belém – numa extensa e lindíssima faixa ribeirinha devolvida recentemente ao usufruto das pessoas e onde se situam vários pontos de interesse para o lazer e o turismo – não haja uma única travessia da linha do comboio adaptada às pessoas com mobilidade reduzida! E isto numa sociedade em que a maioria da população está envelhecida e são cada vez mais os turistas idosos que nos visitam.

Quando terminei o meu mandato na CML, em finais de 2013, deixei concluídos neste troço da frente ribeirinha, dois projetos de passagens pedonais acessíveis a todos e outros dois acordados com as entidades que era necessário envolver na sua concretização.

Localizavam-se junto ao Museu de Arte Antiga (um elevador ao lado das escadarias que dão acesso à Av. 24 de Julho, que se articulava com um viaduto pedonal sobre a linha de comboio com ligação à Av. Brasília na zona da Rocha do Conde de Óbidos); sobre o viaduto de Alcântara (reduzindo a faixa de rodagem para uma via de 4,5 metros); na estação ferroviária de Belém (dois elevadores com ligação ao viaduto pedonal do novo Museu dos Coches – este atualmente em construção); e por último, na ligação pedonal sobre a Av. da Índia associada ao MAAT da EDP (este já construído mas sem funcionar e sem o elevador do lado norte). Completava o sistema de acessibilidades previsto para as referidas plataformas elétricas na passagem inferior do Padrão dos Descobrimentos, e a projetada passagem pedonal sobre a linha ferroviária entre o CCB e a zona do Museu de Arte Popular. Cinco anos depois, apenas os dispositivos nesta passagem inferior foram colocados, com as vicissitudes relatadas. Como explicar tanto atraso na concretização de obras de custo perfeitamente comportável para uma CML com um orçamento anual de 800 milhões de euros e que gasta dezenas de milhões no embelezamento do espaço público da cidade?

A explicação mais plausível tem a ver com o desmantelamento das competências da então Direção Municipal de Mobilidade e Transportes, transferindo-as para quatro vereadores, sendo que só um deles determina as prioridades, o que se faz e como se intervém no espaço público, condicionando assim todos os outros. Nem o facto do Governo ter criado uma Secretaria de Estado dedicada especificamente às pessoas com mobilidade reduzida e com deficiência, conseguiu vencer esta pulverização de responsabilidades na CML. Até lá, valha-nos a solidariedade e compaixão dos portugueses!

por Fernando Nunes da Silva

Por:

Fonte: