

Por uma Lisboa mais acessível e cidadãos mais independentes

O direito de ir e vir é garantido pela Constituição do país a qualquer cidadão, inclusive, como não poderia ser diferente, para aquelas pessoas que têm algum tipo de limitação.

Segundo consta no artigo 71º da Constituição da República, por exemplo, os portadores de deficiência física ou mental gozam de todos os direitos e o Estado é obrigado a realizar uma política para melhor integra-los. Além disso, a acessibilidade não esta garantida somente às pessoas que têm algum tipo de deficiência. O artigo 72º diz que a política da terceira idade deve garantir e proporcionar às pessoas idosas uma participação ativa na vida da comunidade. Porém, muitas vezes, o acesso a lugares públicos e privados são muito difíceis ou, até mesmo, não existem.

E, é esse direito, o da acessibilidade, - palavra que vem do latim *accessibilitate*, e, segundo o dicionário, significa facilidade no acesso; condição para utilização, com segurança e autonomia (total ou assistida), dos espaços e equipamentos urbanos, dos serviços de transporte públicos, nos sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida - que mais chama a atenção de quem mora e visita Lisboa.

Na realidade, é a falta dessa acessibilidade e o difícil acesso dos lugares públicos e privados que incomoda quem vive na capital portuguesa e impressiona quem visita a cidade.

A “deficiência” do (no) Metro de Lisboa

A falta de acessibilidade é, realmente, o principal problema apontado por quem utiliza os transportes públicos da cidade. E não são somente as pessoas com limitações físicas que reclamam dessa realidade. A portuguesa Jacqueline Ferreira, por exemplo, apontou o excesso de escadas como principal problema nos transportes de Lisboa. “Eu não tenho nenhuma deficiência física, mas acredito que um cadeirante deva sofrer muito para andar de Metro. Uma vez, eu e minha família ajudamos uma pessoa a subir, com a cadeira de rodas, as escadas da estação Colégio Militar. Não foi a primeira vez que vi uma situação dessas. Eu acho isso um absurdo, e tem que mudar”, conta.

E não são somente os portugueses que comentam essa situação. O estudante brasileiro, Bruno Iguma, que, no momento mora em Portugal, também reparou que a acessibilidade nos transportes da cidade deixa muito a desejar. “A presença de rampas de acesso, nas estações de Metro, por exemplo, é quase nula e o sistema de escadas

rolantes, muitas vezes não funciona completamente. Esses detalhes para uma pessoa 'normal' podem passar despercebidos, mas, acredito que a simples tarefa de andar de transporte público seja um verdadeiro desafio para pessoas portadoras de deficiência física”.

As pessoas, sejam elas viajantes ou moradores de Lisboa, sentem muito a falta dessa acessibilidade. Pelo que pode ser observado na legenda dos mapas do Metropolitano, das 46 estações que estão distribuídas pela cidade, atendendo toda a população de Lisboa e região, 30 delas estão adaptadas com elevadores para oferecer mais conforto e melhores condições de viagens aos deficientes físicos, idosos e as pessoas com crianças pequenas que precisam utilizar o transporte público.

Porém, entre outubro e novembro de 2011 toda a rede do Metropolitano de Lisboa (ML) passou por uma inspeção determinada pela Provedoria de Justiça. Essa fiscalização avaliou as condições de acessibilidade do Metro da cidade e verificou que mais da metade de suas estações não estão preparadas para receber pessoas com mobilidade reduzida.

E o cadeirante Bruno Santos concorda com esse fato. Para ele, de todos os transportes públicos da cidade, o Metro é realmente o pior em relação à acessibilidade. “Par mim, não existe manutenção nos elevadores das estações, pois estão sempre quebrados e, além disso, todas elas são repletas de escadas”.

Segundo o relatório, que foi finalizado e divulgado em novembro de 2012, na época havia acessibilidade apenas em 19 estações e 27 não estavam preparadas para receber pessoas com deficiência ou com mobilidade condicionada. O estudo apontou ainda que das 27 estações sem acessibilidade, 19 delas não disponibilizava nenhum tipo adaptação e oito estavam com os elevadores quebrados.

Entre as estações que apresentaram problemas de acesso destacam-se Alameda, São Sebastião, Cais de Sodré e Rossio. Essas estações tem um fluxo muito grande de passageiros, pois, as duas primeiras fazem integração com outras linhas do Metropolitano (vermelha – verde e vermelha – azul, respectivamente) e as duas últimas realizam conexão com os comboios regionais, ligando Lisboa a Cascais e a Sintra.

Além dos problemas com a acessibilidade, como elevadores avariados, tais estações também apresentaram irregularidades com as máquinas de venda de bilhetes e escadas rolantes fora de serviço.

E, foi por conta do grande número de escadas existentes nas estações da cidade que, após sofrer uma lesão no menisco, a estudante Rafaela Batistti, foi proibida pelo seu médico de utilizar o transporte público de Lisboa. “Eu não podia forçar o joelho e o doutor me proibiu de usar o Metro até que eu conseguisse apoiar o pé no chão. Meu

médico me deu esse conselho porque a maioria das estações da cidade só têm escadas e, quando há escada rolante, só é para subir ou descer, ou estão desligadas”.

Rafaela comentou também que depois que se lesionou começou a reparar na falta de acesso das estações. “Depois que tive esse problema comecei a perceber a situação dos Metros e que raras as estações tem elevador. Eu achei, no máximo, duas estações equipadas”, lembra.

A inspeção identificou ainda diferentes situações anômalas em mais outras oito estações consideradas acessíveis, como Alvalade, Restauradores e Marquês do Pombal (esta última também tem grande fluxo de pessoas, visto que existe integração entre linhas: amarela - azul). Entre as principais irregularidades registradas nestas, destacam-se elevadores internos quebrados, problemas com as barreiras arquitetônicas dos elevadores externos e com os acessos de emergência.

Sobre o fato de o ML não possuir recursos específicos para evacuação de passageiros cadeirantes que estejam em situações de emergência - tanto dentro dos carros, quanto do interior das estações – respeitando, assim, as exigências do Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade, o Metro enviou uma resposta. Segundo a companhia existem sim planos para que, se necessário, seja feito o resgate de todo e qualquer passageiro que estejam em diferentes situações de perigo.

O relatório já foi entregue ao Metropolitano de Lisboa e à Câmara Municipal da cidade. Em resposta aos resultados da vistoria, o Metro alegou que existem 27 estações acessíveis às pessoas com mobilidade condicionada e que, depois das inspeções, haviam sido instaladas mais 209 escadas rolantes, 95 elevadores e 10 tapetes rolantes nos Metros de Lisboa.

O Metropolitano afirmou ainda que foi realizada uma reunião com a Provedoria, onde foi apresentado o Programa de Adaptações que será implementado de acordo com as normas impostas pelo Plano Nacional da Acessibilidade. A intenção do Metro é deixar a rede completamente acessível até 2020.

Já segundo Jorge Falcato, arquiteto da Câmara Municipal, a melhoria da acessibilidade do Metropolitano não é de responsabilidade da CM. “As estações do Metro não faz parte da área de intervenção da Câmara, porém iremos trabalhar e adequar, pelo menos, nos acessos até as entradas das estações”.

A Providencia solicitou ainda que todas as anomalias identificadas estejam disponibilizadas à população através dos meios de informação na Internet.

Atualmente, o Metro é o transporte público mais utilizado da cidade, transportando, diariamente, cerca de 200 milhões de passageiros, em suas quatro linhas. Porém, mesmo sendo um meio seguro, rápido e eficaz, pode-se observar que ele ainda não

consegue atender todos os cidadãos disponibilizando o mesmo conforto e a mesma igualdade nos serviços oferecidos.

E os comboios e autocarros?

As estações de comboios regionais, - linhas que ligam Lisboa a Cascais e que chega até Sintra -, apresentam uma situação um pouco “melhor”. A primeira conta com 17 estações, das quais, sete não oferecem uma fácil mobilidade. Já a segunda linha tem 15 paragens e, somente uma, apresenta problema com a falta de acessibilidade. As estações que já contam com itens que facilitam o acesso de deficientes físicos são encontradas no site da companhia.

Porém, um obstáculo que sempre foi motivo de reclamações, tanto do Metro, mas, principalmente dos comboios de Portugal, são os grandes desníveis entre as plataformas de embarque e desembarque e os carros. Esses vãos dificultam a entrada e saída de passageiros com mobilidade reduzida e deficiência física. Tal problema há muito tempo é discutido, mas ainda não foi solucionado completamente.

Outra dificuldade enfrentada e que também gera muitas reclamações, são as máquinas de vendas de passes e bilhetes dos comboios. Os equipamentos não são acessíveis aos deficientes visuais, pois somente podem ser utilizados com o recurso da visão, não permitindo que um cego use o aparelho de forma autônoma e segura. Essa é mais uma questão que também vem sendo discutida há anos, e ainda não foi totalmente resolvida.

O deficiente visual Carlos (que pediu para não ser identificado), por exemplo, confessa que se sente inseguro com os equipamentos que vendem bilhetes. “Sempre que preciso comprar passes, eu chamo um funcionário para me ajudar. Além de confiar mais em uma pessoa do que em uma máquina, aproveito e peço ajuda para melhor me locomover dentro da estação”.

Para aumentar a independência e facilitar o acesso das pessoas com necessidades especiais, após receber um alerta da Provedoria da Justiça, a CP aprovou novas regras que prioriza o atendimento dos portadores de deficiência. No final de novembro, a companhia anunciou que suas estações vão passar a ter uma bilheteria com atendimento prioritário a esses passageiros e também serão instalados os sinais necessários e adequados para melhorar comunicação dentro das estações.

Antes dessa nova regra ser estabelecida, os atendimentos preferenciais de deficientes físicos eram feitos conforme a disponibilidade e boa vontade dos funcionários presentes nas estações, fato que gerava confusão e desconforto.

Já em relação à acessibilidade dos autocarros que circulam pela cidade, a Carris informa, pelo seu site, que adaptou sua frota de serviço público, com o objetivo de deixá-la em condições favoráveis para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida.

Segundo a empresa, mais de 90% dos autocarros têm piso rebaixado entre as portas de entrada e saída e mais de 45% da frota é equipada com todos os itens de acessibilidade, como espaço para cadeira de rodas e rampa de acesso.

E, é só andar pela cidade para observar que muitos autocarros contam mesmo com rampas de acesso. Entretanto, muitas delas não são automáticas e sim, manuais e, algumas, não oferecem nenhum tipo de apoio, dando certa insegurança ao cadeirante. “Na maioria das vezes que precisei tomar um autocarro público para me locomover pela cidade, peguei bem aqueles que não possuíam rampa hidráulica. Os acessos manuais acabam sendo mais complicados e demorados.”, destaca o cadeirante Santos.

A demora em “liberar” a rampa manual é outro problema muito registrado. Como o acesso fica preso ao chão, o motorista do autocarro precisa ir até a rampa e soltá-la para, só assim, o deficiente físico conseguir entrar no veículo. Porém, nota-se também que não há muita diferença no tempo de espera para que as plataformas automáticas estejam disponíveis ao uso. Ambos os modelos demoram mais de dois minutos para poderem ser acessadas.

Essas demoras podem causar impaciência e incomodo tanto para o cadeirante, quando aos demais passageiros, que precisam esperar a finalização de todo esse procedimento para que autocarro volte a circular. “O tempo para um cadeirante conseguir entrar no veículo realmente é muito maior e isso acaba sendo incomodo para todos os passageiros”, lamenta Santos.

A Carris informa ainda que disponibiliza o serviço especial de “porta a porta”. Esses autocarros circulam durante os sete dias da semana, dentro de toda a rede percorrida pela empresa e o valor da passagem - tanto para o deficiente, quanto para o acompanhante - é o mesmo do serviço regular.

Tal veículo tem capacidade para 10 passageiros, sendo cinco em cadeira de rodas e os demais sentados. Além disso, eles contam com cintos de segurança nos bancos, plataforma elevatória elétrica e sistemas de fixação e bloqueio de cadeira de rodas, para dar maior segurança do cadeirante durante os percursos.

Para o deficiente físico ter acesso a esse serviço, é necessário provar a respectiva incapacidade. Após comprovada, o passageiro ‘especial’ recebe um cartão que lhe dá o direito de utilizar esse transporte.

Entretanto, esse projeto não é divulgado como deveria ser, pois, o próprio Santos não conhecia essa ideia e não soube falar se esta funcionando bem. “Infelizmente tem coisas que são muito mal expostas à população”.

E, para os deficientes visuais, em 2010, a Carris lançou o Guia de Carreiras Acessíveis. Esse guia é composto por um conjunto de áudios que indica o tempo previsto de viagem, as conexões e paradas efetuadas pelas linhas que passam nas principais instituições de saúde de Lisboa.

A acessibilidade nos estabelecimentos públicos e privados

Não são somente os meios de transportes que apresentam problemas com a falta de acessibilidade. Os lugares públicos, em geral, como ruas, calçadas, prédios públicos e privados não contam com itens fundamentais para a circulação autônoma e segura de um deficiente físico.

Pode-se, por exemplo, facilmente encontrar pela cidade, semáforos mal temporizados, calçadas com muitos obstáculos, poucas rampas e raros equipamentos de orientação e texturas.

Para Carlos, o maior problema que um deficiente visual enfrenta é com as passarelas. “Quase não existe áudio ou informações táteis para os pedestres cegos. Às vezes chega dar medo de atravessar a rua”, comenta.

Além disso, na entrada de muitos edifícios e estabelecimentos públicos e privados existem somente escadas para adentrar ao local e, muitas vezes, esse é só o primeiro obstáculo. Depois de conseguir entrar nesses lugares mal adaptados, os deficientes físicos podem se deparar com outros tipos de problemas. Entre eles, destacam-se a falta de lugares reservados para pessoas em cadeira de rodas nos cinemas, museus inacessíveis devido às barreiras arquitetônicas e, até mesmo, banheiros sem adaptações.

Mas, além de todos esses problemas, Santos apontou mais um. “Não é só com a pouca acessibilidade nos estabelecimentos que tenho que me preocupar. Também sofro com a falta de civismo das pessoas. Muitas vezes quando vou a banheiros públicos vejo pessoas ‘normais’ entrando nos reservados especiais e me deixando esperar. É isso que me deixa muito chateado”, completa.

Observando todos esses problemas, em 2012, a associação Salvador (Instituição Particular de Solidariedade Social, que atua na área da deficiência motora), juntamente com outras entidades, enviou para o Orçamento Participativo da Câmara Municipal da cidade o projeto “Lisboa acessível”.

Tal projeto consiste em criar a Lisboa do futuro, começando pelo eixo Entrecampos - Marquês de Pombal. Quando concluído, todas as barreiras de acessibilidade deste percurso serão eliminadas, deixando o trajeto mais organizado e acessível para andar a pé, dando, dessa forma, os mesmos direitos a todos os cidadãos.

Além disso, para deixar Lisboa mais acessível e fazer cumprir a Lei nº 163, que diz que toda cidade precisa estar adaptada até 2017, a Câmara Municipal elaborou o Plano de Acessibilidade Pedonal. “O projeto tem três principais objetivos. Intervir na criação das barreiras arquitetônicas, providenciar a iluminação dos obstáculos já existentes e mobilizar a comunidade – estabelecimentos públicos e privados - para fazer vias públicas adaptadas”, explica o arquiteto, Falcato.

Considerando o fato que, segundo estimativa do ISCTE-IUL (Instituto Universitário de Lisboa), aproximadamente, 10% da população portuguesa têm algum tipo de deficiência, realmente ainda há muita coisa a ser feita. É preciso melhorar os projetos de acessibilidade dos transportes e edifícios públicos e, também dos carros, celulares e televisores para que, assim, todos os cidadãos se sintam mais independentes e livres de discriminações.