



PROVEDOR DE JUSTIÇA

**PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E COM MOBILIDADE CONDICIONADA:**  
CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE DO METROPOLITANO DE LISBOA

**DOCUMENTO SÍNTESE**

A Constituição da República dispõe que os cidadãos portadores de deficiência física ou mental gozam plenamente dos direitos e que o Estado está obrigado a realizar uma política nacional de integração (artigo 71.º) e que a política de terceira idade deve englobar medidas tendentes a proporcionar às pessoas idosas uma participação activa na vida da comunidade (artigo 72.º).

Acresce que 2012 é o Ano Europeu do Envelhecimento Ativo e da Solidariedade entre Gerações, criado para chamar a atenção para a importância do contributo dos idosos para a sociedade e incentivar os responsáveis políticos e todas partes interessadas a tomarem medidas para criar as condições necessárias ao envelhecimento ativo e ao reforço da solidariedade entre as gerações.

Assim sendo, o Provedor de Justiça determinou a realização de visitas de inspeção à totalidade da rede do Metropolitano de Lisboa, com o intuito de verificar as condições de acessibilidade para as pessoas com mobilidade condicionada. Em concreto, foram verificadas, *in loco*, as condições de acessibilidade às plataformas e carruagens do Metropolitano, e foram colhidos registos fotográficos.

As diligências inspetivas foram asseguradas ao longo dos meses de outubro e novembro de 2011 e incidiram:

- No **percurso** efetuado, para aferir as condições de acesso ao exterior, de circulação no interior da estação e de chegada à plataforma;
- Nos **aspetos funcionais**, designadamente nas máquinas de bilhetes, nos terminais de multibanco, na sinalética, nas condições de atendimento e das instalações sanitárias;
- Nas condições de entrada nas **carruagens** e de circulação no seu interior.



## PROVEDOR DE JUSTIÇA

Foi também assegurada reunião de trabalho com a Administração do Metropolitano de Lisboa, no dia 30 de abril de 2012.

Em resultado das diligências realizadas, o Provedor de Justiça fez a **apreciação qualitativa** das condições existentes, não só em cada estação, mas igualmente do contexto circundante e dos meios de apoio aos utentes com deficiência e com mobilidade condicionada, tendo alcançado **8 grandes conclusões**.

### **SOBRE A ACESSIBILIDADE**

O Metro tem um Programa de Adaptações a ser implementado de acordo com as diretrizes impostas pelo Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade e em função das fortes contingências financeiras assinaladas por esta entidade. Assim:

1. Encontram-se em fase de execução as estações da Baixa-Chiado e Colégio Militar, com conclusão prevista para final do ano 2012, decorrendo ainda trabalhos nas estações de Roma e Areeiro;
2. Estão concluídos os projetos de arquitetura e de execução das estações Cidade Universitária, Avenida, Praça de Espanha e Entre Campos;
3. Encontram-se concluídos os estudos prévios das estações Alto dos Moinhos, Campo Grande, Parque e Jardim Zoológico;
4. Estão elaborados os programas base para as estações Picoas, Campo Pequeno, Laranjeiras e Martim Moniz.

Concluindo-se que subsistem ainda 3 estações aparentemente não contempladas pelo referido Programa (Arroios, Anjos e Intendente), transmitiu o Metropolitano de Lisboa a existência de diligências conducentes à conclusão dos respetivos projetos de arquitetura. Por outro lado, foi ainda manifestada abertura para que os projetos de arquitetura referentes às estações do Campo Pequeno e Praça de Espanha incluíssem a correta articulação com o “interface” (transporte ferroviário e rodoviário) ali existente.



## PROVEDOR DE JUSTIÇA

Inexistem as informações disponibilizadas para invisuais ou pessoas com mobilidade condicionada, no exterior das estações.

As anomalias detetadas não se apresentam, em regra, devidamente identificadas.

A sinalização tátil, junto à linha de controlo, apenas se reporta à entrada, em 22 terminais do metropolitano. Contudo, apurou-se que, por intervenção da ACAPO (Associação de Cegos e Amblíopes de Portugal), está a ser estudado o reenquadramento desta sinalética, com vista a facilitar a passagem dos deficientes visuais através do canal especial especialmente criado para cidadãos com necessidades especiais. Finalmente, está prevista a implementação do Projeto Linha/Guia, o qual visará aperfeiçoar o sistema de acompanhamento e informação dos deficientes visuais no interior dos terminais — iniciativa desenvolvida em articulação com o Instituto Nacional de Reabilitação (INR), a ACAPO e a REFER.

No interior das estações a sinalética para amblíopes é insuficiente.

Contudo, existe um sistema de informação Online, mas que se limita ao encaminhamento dos utentes para os serviços telefónicos centrais.

### **Conclusões:**

#### **§1.<sup>a</sup>**

**O Provedor apurou que das 46 estações de metro inspeccionadas, apenas havia acessibilidade em 19 e que 27 não estavam preparadas para pessoas com deficiência ou com mobilidade condicionada (19 estações não estavam adaptadas e 8 tinham o elevador avariado).**

#### **§2.<sup>a</sup>**

**Existe a necessidade de inclusão das estações de Arroios, Anjos e Intendente no Programa de Adaptação concebido pelo Metropolitano de Lisboa, por forma a dotar toda a rede das condições de boa acessibilidade para pessoas com necessidades especiais.**



PROVEDOR DE JUSTIÇA

§3.<sup>a</sup>

**Não há, ainda, mecanismos de ligação ao “interface” nas estações de Praça de Espanha e Campo Pequeno.**

### **SOBRE A SINALÉTICA**

Os elevadores de cada um dos terminais nem sempre se apresentam em conformidade com as normas prescritas pela legislação aplicável e, apesar das distâncias serem as regulamentares, alguns equipamentos não dispõem de sinalética identificativa no painel de instrumentos, sendo ainda reduzido o número de ascensores dispostos com sinalização de acessibilidade universal.

Segundo se apurou, não existem contactos relevantes entre os funcionários do metropolitano e a Câmara Municipal de Lisboa, ao nível dos programas base para as diversas estações e, também ao nível dos estudos prévios, há alguma insuficiência e dificuldade de comunicação, o que ajudará a explicar algumas das opções adotadas.

**Conclusões:**

§4.<sup>a</sup>

**A sinalética revela-se precária.**

**Há necessidade de introduzir no exterior das estações novos mecanismos de informação para pessoas com deficiência ou mobilidade condicionada, designadamente sobre a acessibilidade de cada terminal.**

**Seria conveniente sinalizar todas as anomalias periodicamente identificadas nos terminais e, simultaneamente, disponibilizar informação em tempo real através dos meios de informação Online.**

**Devem ser melhorados os modelos de comunicação e auxílio das pessoas com necessidades especiais, a partir do interior das estações e até à entrada na carruagem.**



## PROVEDOR DE JUSTIÇA

### §5.<sup>a</sup>

**É necessária a instalação da sinalética adequada nos ascensores do metropolitano de Lisboa.**

### **SOBRE O CONTEXTO CIRCUNDANTE**

Em termos de segurança, existe equipamento de transporte e montagem rápida nas estações, adaptável ao transporte de feridos ou a outras situações, com uma capacidade máxima de 1200kg, para além de dois equipamentos alternativos, um deles disponível no ML/PM0/ II VIA, e um outro afeto ao Regimento de Sapadores Bombeiros de Lisboa. Contudo, mesmo estando em vigor o Plano Organizacional de Gestão de Situação de Emergência (POSGE), este não se refere especificamente a situações de evacuação de passageiros em cadeiras de rodas.

É normalmente realizada uma ação de simulação por ano e a última simulação foi levada a cabo em 2011, na estação do Senhor Roubado, com intervenção dos serviços de Proteção Civil, Bombeiros e INEM.

### **Conclusões:**

### §6.<sup>a</sup>

**Deve ser assegurado que a elaboração de estudos prévios, projetos de arquitetura e execução de novas estações no metro de Lisboa inclua também os serviços técnicos da Câmara Municipal.**

**Em concreto, a Câmara Municipal de Lisboa deve rever o acesso exterior da estação de Carnide, em ordem a facilitar o acesso ao ascensor por pessoas com necessidades especiais e deve também reanalisar a rampa de acesso localizada junto à via rápida, na estação da Bela Vista, por forma a salvaguardar o trajeto de todas as pessoas com deficiência.**

**A remoção de barreiras arquitetónicas deve ser feita de acordo com a memória descritiva e o enquadramento físico necessários à respetiva implementação no terreno e a o Instituto Nacional de Reabilitação e**



PROVEDOR DE JUSTIÇA

**associações representativas de pessoas com deficiência devem sempre ser ouvidos.**

### **SOBRE AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA**

**Conclusão:**

**§7.<sup>a</sup>**

**O Provedor constatou que o atual Plano Organizacional de Gestão de Situação de Emergência não inclui situações relativas à evacuação de passageiros com necessidades especiais, em conformidade com o estabelecido no Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade.**

**O Provedor também constatou que o atual Plano Organizacional de Gestão de Situação de Emergência não prevê a evacuação de passageiros a partir do interior das carruagens, nem da galeria.**

**É necessária a celebração de protocolo de colaboração com as forças de segurança e com o Regimento de Sapadores Bombeiros de Lisboa, por forma a acautelar a realização periódica de simulações de acidente e de ações de formação aos respetivos funcionários e para o estabelecimento de preventivos de articulação e sinalização, em caso de emergência.**

### **SOBRE AS CONDIÇÕES DE SEGURANÇA E FISCALIZAÇÃO**

**Conclusão:**

**§8.<sup>a</sup>**

**Deve ser garantida de permanência de pelo menos um funcionário em cada uma das estações do Metro, por forma a acautelar o processamento regular das normas de segurança e fiscalização.**