

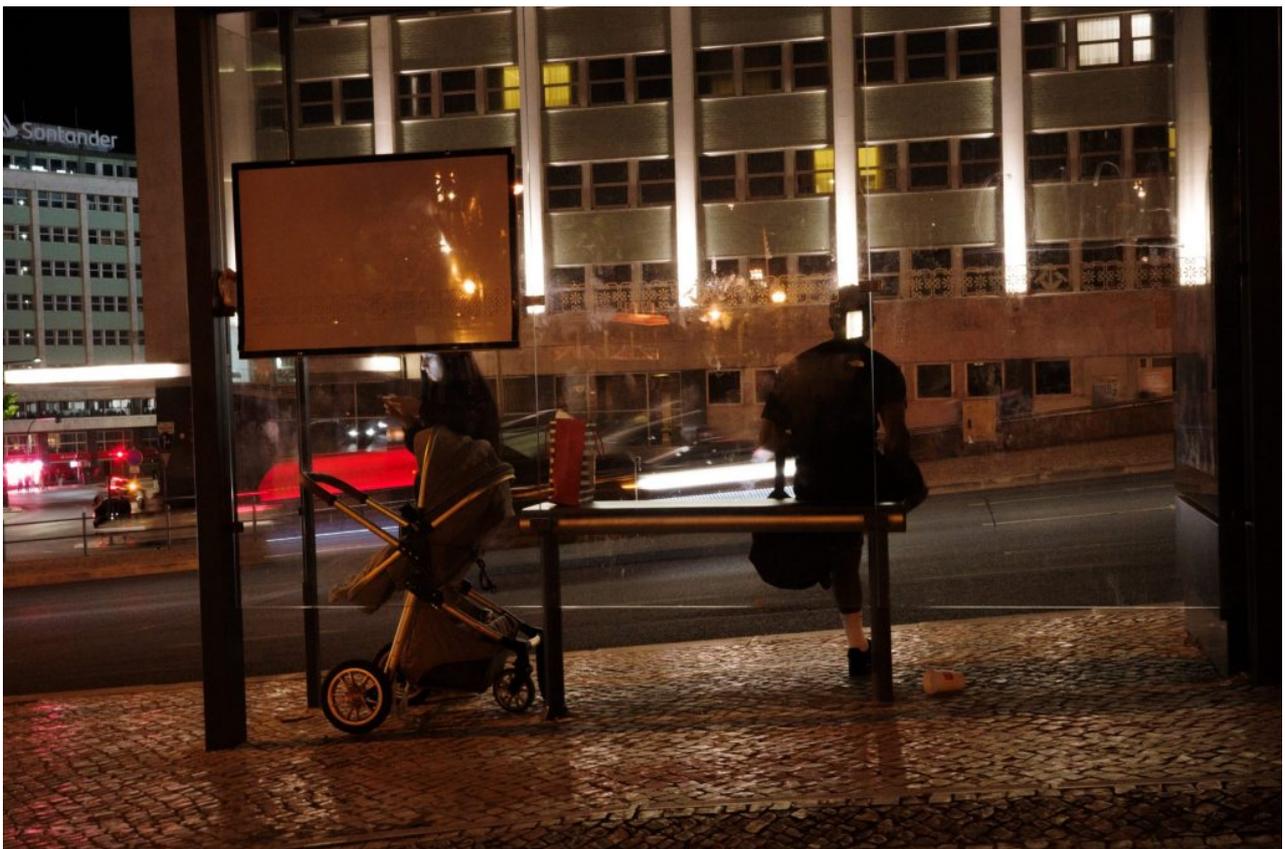
# Nas novas paragens de Lisboa, a espera pelo autocarro faz-se às escuras (e com mais insegurança)

✂ [amensagem.pt/2024/06/03/novas-paragens-de-lisboa-espera-pelo-autocarro-as-escuras](https://amensagem.pt/2024/06/03/novas-paragens-de-lisboa-espera-pelo-autocarro-as-escuras)

10.01.2023

“Acho que a mudança foi para pior”. Perto das dez da noite de uma quinta-feira, Cristina Tomás e Sónia Tomás esperam pela passagem do último 711 do dia no Marquês de Pombal. Apesar de estarem num dos pontos mais centrais da cidade, aguardam o autocarro às escuras. Cristina acha que muitas das novas paragens, que começaram a ser substituídas em agosto do ano passado, não vieram melhorar o conforto e a segurança de quem, como ela, espera pelo autocarro.

Em breve, Lisboa terá mais 200 paragens abrigadas do que havia antes. Serão, no total, cerca de duas mil. Mas, ao contrário do que acontecia nos antigos abrigos das paragens de transporte público da cidade, nos novos equipamentos não há iluminação para quem espera pelos autocarros e elétricos da cidade.



Cristina Tomás e Sónia Tomás (à esquerda) queixam-se da falta de iluminação nos novos abrigos de transporte público da cidade, mas também da altura dos bancos. “São altíssimos”, queixa-se Cristina Tomás. Foto: Frederico Raposo

De quem é a responsabilidade e por que razão falta luz nestas paragens? A inexistência de iluminação nos novos abrigos da cidade é da responsabilidade da Câmara Municipal de Lisboa (CML).

No caderno de encargos, o município requisitou à empresa concessionária da publicidade exterior em Lisboa (a JCDecaux) uma série de funcionalidades “com incorporação de tecnologia *smart cities*”. Para os novos abrigos, foi exigido que tivessem “três saídas elétricas USB”, para carregamento de telemóveis e que 25% tivesse integrado na estrutura painéis com temperatura e horário e ainda “capacidade adicional para novas funcionalidades”.

**Mas, de fora, inexplicavelmente, ficou a integração de um sistema de iluminação, ao contrário do anterior modelo de abrigo da mesma empresa, que contava com iluminação no teto.**

E a falta de iluminação nos novos abrigos contraria as regras da própria CML, que, no próprio Manual de Espaço Público refere que todo o abrigo deve estar iluminado e define, ainda, um nível mínimo de iluminância.

[Consulte aqui o Manual de Espaço Público da CML](#)

## **Menos luz, mais insegurança**

---

“Uma paragem de autocarro isolada e mal iluminada pode levar uma mulher sozinha a pensar duas vezes se fica ali à espera ou continua a caminhar até à próxima paragem”. Esta frase ficou registada numa notícia publicada em 2017 no jornal Público, e reflete o que a literatura científica tem vindo a explicar: a falta de iluminação no espaço público aumenta o sentimento de insegurança.

Mário Alves, secretário geral da Federação Internacional de Peões (IFP) e membro da Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M), organização portuguesa que defende os direitos de peões, condutores e passageiros, aponta para a falta de segurança que a falta de iluminação traz, mas também para a “questão da visibilidade do transporte público”.

**“Um abrigo que esteja bem iluminado chama muito mais a atenção e encoraja muito mais o seu uso do que um abrigo que esteja na sombra e esteja com pouca iluminação”.**

MÁRIO ALVES

Quando foi inicialmente questionada pela Mensagem, no final de março, a Câmara Municipal de Lisboa garantia que estava “prevista iluminação para os novos equipamentos”, mas isso não se verificou, depois, no terreno. Só após a consulta do caderno de encargos, já em maio, a questão ficou esclarecida: os novos abrigos não têm iluminação para quem espera pelos transportes porque a CML assim não exigiu em 2017, ainda no decorrer do anterior mandato, sob a presidência de Fernando Medina.

Apesar do caderno de encargos ter sido definido em 2017 pelo Departamento de Estruturas de Proximidade e Espaço Público da CML e da adjudicação ter sido aprovada em junho de 2018, o novo contrato de concessão de publicidade exterior de Lisboa só entrou em vigor em setembro de 2022 e é válido nos 15 anos seguintes – substituindo o antigo contrato de 1995 e depois de um período de cinco anos marcado por queixas de empresas concorrentes e tentativas de impugnação.

## **Painéis publicitários serão única fonte de luz**

---

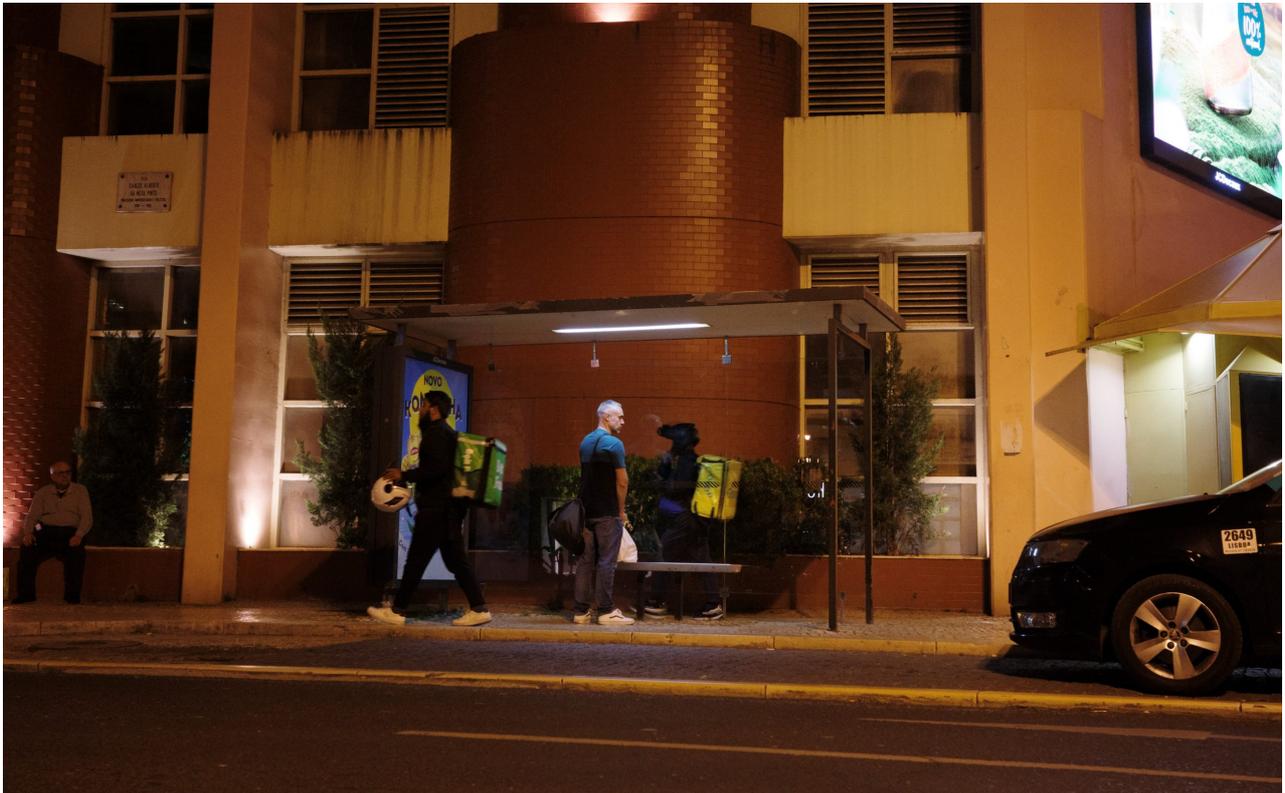
Nas paragens que já estão alimentadas por energia elétrica, os painéis publicitários são a única fonte de iluminação ativa. O que não chega para trazer a sensação de segurança a quem espera, como Cristina e Sónia.

Cada um dos dois mil novos abrigos estará ligado à rede elétrica e a conta da eletricidade é paga pela concessionária – é o que dita o contrato. Mas, entre as largas dezenas de abrigos já instalados pela cidade, são poucos aqueles que já estão efetivamente ligados à rede elétrica, por ser necessário, para cada um dos equipamentos, a concretização de ramais de ligação, da responsabilidade da concessionária, bem como a certificação de contadores, um processo demorado.

Questionadas sobre se consideram que a iluminação tem impacto na segurança que sentem enquanto esperam pelos transportes, Cristina e Sónia respondem, sem dúvidas: “Tem, tem, com certeza”. Sobretudo, dizem, nas zonas em que a iluminação da rua já é menos eficaz.

Os equipamentos anteriores contavam com um sistema de iluminação exclusivamente dedicado ao passageiro no painel superior.

**Veja o antes e o depois:**



À esquerda, o modelo anterior de abrigo utilizado nas paragens de transporte público de Lisboa. À direita, o novo modelo, em iluminação para quem espera. Foto: Frederico Raposo

**O que diz o contrato?**

As cerca de duas mil novas paragens de autocarro estão a ser instaladas pela JCDecaux, o grupo francês responsável pela recém atribuída concessão de publicidade exterior no município (subcontratando à portuguesa MOP 40% da operação).

No âmbito deste contrato, a JCDecaux fica com o exclusivo da exploração da publicidade exterior durante 15 anos. Como contrapartidas contratuais à Câmara Municipal de Lisboa (CML), tem que instalar e garantir a manutenção das paragens de transporte público, além de uma rede de 75 sanitários instalados na via pública – que começaram recentemente a ser instalados em vários pontos da cidade, como Benfica e Entrecampos.



Um dos primeiros sanitários instalados pela JCDecaux, junto à estação de Entrecampos. Ao todo, serão instalados pela cidade 75 sanitários, um número três vezes superior ao registado até agora –  
24. Foto: Frederico Raposo

A renovação das paragens de transporte público devia, conforme aprovou o município, na proposta de 2016 que autorizou a celebração deste contrato, garantir “que se incrementam [os] benefícios diretos para os cidadãos”. Hoje, a falta de iluminação leva a questionar a melhoria das condições para quem espera na rua pelo próximo autocarro ou elétrico.

A escolha dos novos abrigos de paragens foi responsabilidade do próprio município. Ainda em 2022, questionada pela Mensagem, a CML explicava que cada uma das empresas concorrentes teve de apresentar três alternativas de design para os abrigos de transporte público e que o desenho vencedor foi escolhido pela autarquia.

Parte dos novos surge na cidade com luxos que não existiam até então. Em entrevista à Mensagem em novembro de 2022, Philippe Infante, diretor da JCDecaux em Portugal, revelava que “25 % dos mupis [dos abrigos] vão ter porta USB e vão estar preparados para receber WiFi” e disponibilizariam ainda informação de hora e temperatura nos ecrãs publicitários.

### **E o Manual de Espaço Público?**

No Manual de Espaço Público da CML, publicado em 2018, define-se que nos abrigos da cidade “deve estar assegurada a iluminação de toda a área coberta no período noturno”.

Neste documento, que deve orientar a organização e desenho do espaço público de Lisboa, são definidos valores mínimos de intensidade da iluminação: **“um nível de iluminância igual ou superior a 140 lux, [uma medida de intensidade da luz], medido a 1,00m de altura do piso”**.

No Manual de Espaço Público da CML define-se ainda que, para além de luz, os abrigos devem estar equipados com assento e papeleira – o que ainda não se verifica em todas as novas paragens.

A situação atual representa um retrocesso relativamente aos antigos abrigos de paragens instalados na cidade e parece ter aumentado o desconforto e a insegurança entre as pessoas que os utilizam.



Modelo anterior de abrigo instalado em Lisboa, com iluminação. *Foto: Frederico Raposo*

## Desincentivo ao transporte público?

---

De noite, enquanto se espera pelo elétrico ou pelo autocarro, a iluminação é um fator de peso e são vários os estudos a traçar uma ligação entre a falta de iluminação e a sensação de insegurança no espaço público.

Aqui, o género assume um papel central. São as mulheres quem mais caminha e quem mais utiliza a rede de transportes públicos e são, também, quem mais sofre com situações de assédio ou violência. No capítulo lisboeta de um estudo sobre crime e violência sexual nos transportes públicos publicado em 2020, em Lisboa o transporte público é o segundo local onde mais acontecem estas situações – **com 36,4% das mulheres a relatarem situações destas, contra 4,9% dos homens**. Refere-se ainda neste estudo que em Lisboa 4,2% das mulheres inquiridas no estudo terão evitado uma ou mais viagens numa determinada semana por receio de assédio.

Na perceção de segurança, a iluminação desempenha um papel central. Um estudo de 2015 realizado na cidade espanhola de Granada e que juntou a experiência de 275 pessoas que se deslocam a pé mostram que em “ruas com boa iluminação, em que esta é uniforme e com níveis mais elevados de luminosidade, as pessoas tendem a sentir-se melhor e mais seguras”.

No Guia para a Integração a Nível Local da Perspetiva de Género na Segurança e Prevenção da Violência no Espaço Público, editado pelo Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra em 2016, são abordadas as diferenças de género na vivência urbana e na perceção de segurança. Neste documento, que considera necessário incluir-se “as vozes de mulheres e raparigas em todas as etapas do processo de construção do espaço urbano”, estabelece-se a necessidade de prestar especial atenção à segurança efetiva e percebida por pessoas de todos os géneros.

Entre os seis princípios identificados pelo documento sobre planeamento urbano e para a segurança na cidade está o “ver e ser visto”. **Dentro deste princípio, é destacada a importância da “iluminação adequada, em especial nos lugares mais recônditos”, como são as paragens de autocarro.**



Abrigo recentemente instalado junto ao centro comercial Amoreiras, sem iluminação para quem espera pelos transportes. *Foto: Frederico Raposo*

A sensação de insegurança provocada pela falta de iluminação pode também vir a funcionar como desincentivo à utilização do transporte público e como “tentação” para o uso do automóvel, afirma Mário Alves.

**“As pessoas podem escolher o automóvel de manhã, mesmo que seja fácil ir de transporte público, porque quando regressam à noite, no inverno, é considerado inseguro.”**

Para Inês Sarti Pascoal, estudante de doutoramento em geografia e planeamento territorial e com uma tese de mestrado sobre género e mobilidade ativa, há “um gap de conhecimento e articulação entre as áreas da promoção da igualdade e o planeamento do espaço público e mobilidade” em Lisboa. Este desfasamento, aponta, vê-se quando se constata que do primeiro Plano Municipal para a Igualdade de Género de Lisboa, de 2019, é identificada a necessidade de “mapeamento das zonas do território municipal que carecem de intervenções de melhoria ao nível da iluminação e de outras condições de segurança”.

A segunda edição deste plano, para o período 2024-2026, continua a identificar esta necessidade. “Como é que decidiram implementar novas paragens de transporte público sem iluminação?” – questiona.

**“Transportes públicos ou infraestruturas para transportes públicos, nomeadamente as paragens dos autocarros, que não tenham iluminação, não asseguram que as mulheres tenham esta percepção de segurança”, afirma Inês Sarti Pascoal.**

Falta “sensibilizar e capacitar os técnicos desta área para as questões da desigualdade e questões de género”.

## **Perante a falha, Câmara assume que poderá vir a colocar iluminação nos abrigos**

---

Contratualmente, a concessionária não está obrigada a resolver a falta de luz nos novos abrigos da cidade, porque a Câmara não exigiu, no caderno de encargos, iluminação para os novos equipamentos.

A solução terá de partir da própria Câmara Municipal de Lisboa, que agora admite a falha.

Para trazer luz a quem espera pelos transportes, a autarquia admite agora que **“será necessário rever as condições de iluminação dos equipamentos, (...) para aferir da necessidade de serem introduzidos sistemas de iluminação suplementares, como por exemplo lâmpadas de teto”**.

A autarquia poderá recorrer ao “mecanismo de novas funcionalidades presente no contrato” – através do qual, segundo a Cláusula 28ª do caderno de encargos, determina que “no caso de o Município pretender que as peças de mobiliário urbano integrem novas funcionalidades, o cocontratante” (ou seja, a empresa concessionária) “fica obrigado a proceder à instalação na sua peça de mobiliário, sem direito a qualquer pagamento pelo Município, desde que essas funcionalidades não prejudiquem a exploração publicitária”.

No caso de vir a instalar iluminação nos abrigos, por não constar das obrigações contratuais do concessionário, terá de ser a autarquia a pagar a conta da eletricidade associada.

Agora, admite a CML, as condições de iluminação dos dois milhares de novos abrigos deverão ser revistas caso a caso, levando em consideração “a iluminação proporcionada pelo painel publicitário, assim como a iluminação pública existente junto aos abrigos”.

## **Novos ecrãs com tempos de espera “em tempo real” em 60 paragens**

---

Apesar de estar próxima a conclusão da instalação das novas paragens de transporte público da cidade, a prometida integração de painéis com informação de tempos de espera ainda vai ter de esperar.

Numa primeira fase, e de acordo com o caderno de encargos, **60 dos novos abrigos das paragens vão receber painéis com disponibilização de informação “em tempo real” sobre os tempos de espera das carreiras de transporte público.**

Estes equipamentos estão “em fase de teste” e esperam a execução dos ramais de ligação à rede elétrica para poderem ser instalados, revela a CML.

O primeiro lote de abrigos corresponde às “paragens com maior utilização”, não sendo ainda conhecida a localização dos mesmos.

De acordo com o caderno de encargos, vão oferecer informação em tempo real “de horários, tempos de passagens, informação de destino das carreiras” e avisos e alterações de percursos.

**Depois, o número de abrigos com estes equipamentos pode vir a crescer.** À Mensagem, o município anunciou que está a ser avaliada, em articulação com a Carris, a “colocação destes painéis informativos num número substancialmente superior”, permitindo uma “melhoria significativa das condições de espera” de quem espera pelos transportes.

Estes painéis vão ser “integrados nos abrigos” e deverão substituir faseadamente as dezenas de painéis instalados pela Carris com informação dos tempos de espera, muitos a contar anos sem funcionar, explica o município. De acordo com o caderno de encargos, estes equipamentos deverão estar equipados com tecnologia “Led ou e-ink” e deverão ter dimensões “nunca inferiores” a 40 centímetros por 40 centímetros.

Para além dos painéis com tempos de espera, está ainda prevista, no contrato assinado com a JCDecaux, a instalação de “40 painéis digital touch e teclado braille”, com dimensão de 40 centímetros por 90 centímetros e com “tecnologia smart paper”, para pesquisa de “informação útil da cidade”.

## **Novo mobiliário urbano – uma oportunidade de solucionar conflitos antigos com peões?**

Pela cidade, **várias paragens com painéis publicitários – conhecidos como mupis – não deixavam espaço para a circulação segura de peões e, sobretudo, de pessoas utilizadoras de cadeira de rodas ou carrinhos de bebé, não cumprindo com a lei das acessibilidades.**



Atualmente, há dezenas de ecrãs que prestam informação, em tempo real, relativa ao tempo de espera pelos próximos elétricos e autocarros. Alguns destes equipamentos encontram-se sem funcionar há vários anos. *Foto: Frederico Raposo*

Como a que vemos na seguinte imagem:



Por toda a cidade, são vários os exemplos de abrigos que se revelam obstáculos à passagem de peões e, especialmente, utilizadores de cadeiras de rodas ou carrinhos de bebé. Com a substituição do mobiliário em curso, consequência da nova concessão de publicidade exterior, surge “uma boa oportunidade para corrigir erros”, afirma Mário Alves. Segundo a Câmara Municipal de Lisboa, o contrato “prevê a obrigatoriedade de o concessionário cumprir a legislação de acessibilidade, tendo de corrigir todas as situações em que tal não se verifique”. *Foto: Frederico Raposo*

Em vigor desde 2006, a lei das acessibilidades determina que os percursos pedonais devem garantir em todo o seu comprimento “um canal de circulação contínuo e desimpedido de obstruções”.

A lei estipula ainda larguras mínimas nos passeios para a circulação pedonal: uma largura mínima de 1,5 metros em passeios adjacentes a vias principais e vias distribuidoras e uma largura mínima de 1,2 metros nos restantes.

Agora, as situações de incumprimento com a lei causadas pelo posicionamento de painéis publicitários e peças de mobiliário urbano conheceram uma renovada oportunidade, com a entrada em vigor do novo contrato de concessão de publicidade exterior de Lisboa, de corrigir e melhorar as condições de acessibilidade nas deslocações a pé ou de cadeira de rodas pela cidade.

A localização de cada uma das 2900 novas peças de mobiliário urbano da cidade – uma redução de 24% face às 3816 peças anteriormente instaladas em Lisboa – foi negociada entre JCDecaux e câmara municipal e o contrato assinado “**prevê a obrigatoriedade de**

**o concessionário cumprir a legislação de acessibilidade, tendo de corrigir todas as situações em que tal não se verifique”, esclarece o município.**



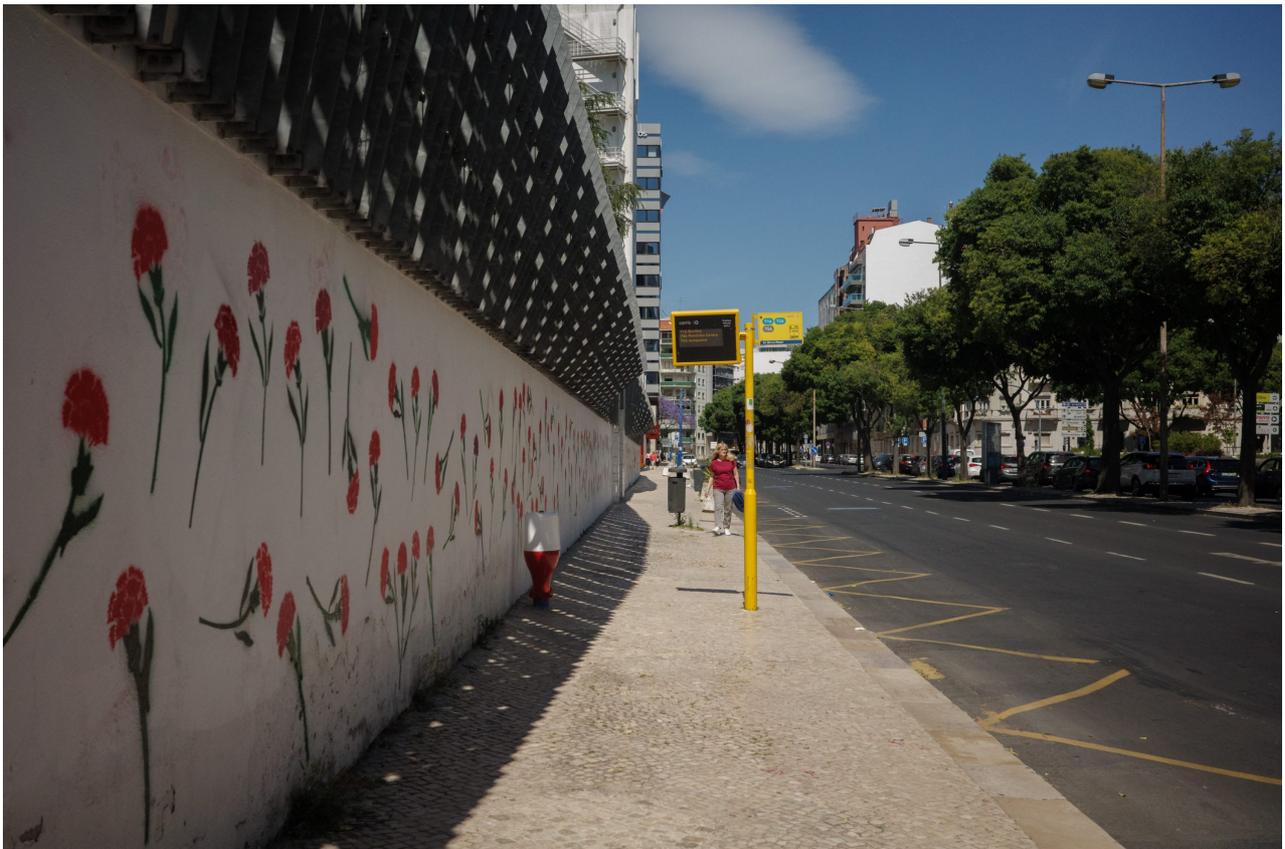
Nesta paragem de autocarro, na Avenida Engenheiro Duarte Pacheco, o novo abrigo foi inicialmente instalado com um painel publicitário que não cumpria com a largura mínima do passeio e impedia a circulação de peões em segurança. A situação foi entretanto corrigida pela JCDecaux, tendo sido eliminado o painel publicitário. *Foto: Frederico Raposo*

Isso tem vindo a acontecer, mesmo em situações em que o novo mobiliário urbano tem sido colocado e posteriormente verificando-se o incumprimento da lei. Aconteceu, a título de exemplo, na Avenida Engenheiro Duarte Pacheco. O painel publicitário instalado num abrigo ali colocado não garantia a largura mínima do passeio, nem a passagem de cadeiras de rodas ou carrinhos de bebé. Após a verificação do incumprimento, o painel publicitário foi removido e o canal pedonal alargado.

Mário Alves reconhece que “tem havido um esforço mínimo, nomeadamente na questão de eliminar painéis publicitários em passeios demasiado estreitos”, mas lamenta que o município não tenha uma “coragem mais estruturante” para ir mais longe em alguns casos, intervencionando de forma mais profunda os canais pedonais para “que os passeios não sejam estreitos”.

Como acontecia até há pouco tempo na Avenida de Berna, junto aos abrigos de paragens que agora foram retirados.

“Os passeios de Lisboa, em muitos casos, em grandes avenidas como a Avenida de Berna, têm passeios ridículos e perfeitamente inadequados para aquele nível de tráfego”, remata.



Na Avenida de Berna, os abrigos anteriormente existentes (à esquerda) impediam a circulação em segurança de peões. Agora, estes abrigos foram retirados (à direita), não sendo ainda conhecida a nova solução encontrada. **Arraste o slider para ver a situação anterior (à esquerda) e a atual (à direita)** Foto: Google Street View (à esquerda) e Frederico Raposo (à direita)



## **Frederico Raposo**

---

Nasceu em Lisboa, há 30 anos, mas sempre fez a sua vida à porta da cidade. Raramente lá entrava. Foi quando iniciou a faculdade que começou a viver Lisboa. É uma cidade ainda por concretizar. Mais ou menos como as outras. Sustentável, progressista, com espaço e oportunidade para todas as pessoas – são ideias que moldam o seu passo pelas ruas. A forma como se desloca – quase sempre de bicicleta –, o uso que dá aos espaços, o jornalismo que produz.

✉ [frederico.raposo@amensagem.pt](mailto:frederico.raposo@amensagem.pt)