Podcast de reportagem sobre os Direitos - Episódio 6: O direito à mobilidade pessoal

**Locutora1:** Este podcast é apoiado pelo Programa Direitos, Igualdade e Cidadania da União Europeia.

**Neven Milivojevic:** Bem-vindo ao podcast de Reportagem sobre os Direitos. Este é um programa que visa melhorar os direitos dos cidadãos com deficiência visual na Europa. O meu nome é Neven Milivojevic e vou apresentar o episódio de hoje. Hoje vamos debruçar-nos sobre o

importante direito à mobilidade pessoal. O direito está contemplado claramente no artigo 20º da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência: conhecida informalmente como a CDPD. A mobilidade pessoal é, na verdade, um pré-requisito para a inclusão na sociedade. Por exemplo, de acordo com o Tribunal Europeu dos Direitos Humanos, ter mobilidade e ter acesso aos transportes, habitação, atividades culturais e lazer são pré-requisitos para o direito de estabelecer e desenvolver relações com outros seres humanos. Por isso, tudo isto soa muito bem, mas infelizmente as visões políticas nem sempre se transformam em realidade e veremos que a implementação dos direitos muitas vezes não está em vigor. Hoje vamos conhecer duas especialistas, uma da Irlanda e uma da Noruega. E ouviremos mais sobre as barreiras e os desafios, mas também falaremos sobre possibilidades e ferramentas para soluções. Primeiro vamos ouvir a Audrey Tormey na Irlanda e ouvir sobre as suas experiências de acessibilidade quando viaja.

**Audrey Tormey:** Olá, o meu nome é Audrey Tormey. Tenho um cão-guia e sou totalmente cega. Estou a trabalhar com o meu terceiro cão-guia e viajo muito em trabalho e em lazer, nos transportes públicos que utilizo na Irlanda. Aqui temos uma rede chamada a rede dos eléctricos. Temos elétricos e autocarros. Uso principalmente os eléctricos e os autocarros e é maravilhoso poder ser independente e deslocar-me sozinha. E, particularmente com a introdução dos avisos sonoros nos transportes públicos, para mim torna-se muito mais fácil e não tenho que depender de perguntar a alguém “onde estamos?” Eu posso, sabe, apanhar um autocarro, apanhar um eléctrico, pedir ao meu cão-guia para encontrar um lugar para me sentar, sentar-me e esperar confortavelmente para ouvir os avisos. Moro no lado sul da cidade, mas trabalho no lado norte. Isso implica apanhar dois autocarros ou um eléctrico e um autocarro e depois apanhar outro eléctrico numa distância curta. Recentemente estava a deslocar-me para o trabalho e descobri quando entrei no autocarro, o primeiro autocarro que apanhei de manhã às 6h30, que não havia avisos. Por isso eu disse, “Oh meu Deus, tenho que me concentrar a sério”. Isto realmente torna o dia um pouco mais stressante. Acho que quando não há avisos e especialmente se não posso ver ou ouvir as pessoas perto de mim, porque não sei se há alguém que possa perguntar. Assim, de certa forma, tenho que confiar no meu cão. E ele está mais ou menos condicionado para saber qual a paragem em que vou descer do autocarro.

Quando nós entrámos no autocarro, não havia nenhum aviso, a viagem foi um pouco, sabe, errática. Chegámos de eléctrico à paragem de Lewis, pelo menos denominada “Lewis” no eléctrico. Também não havia avisos. E por isso apenas pensei “oh, este é um daqueles dias…”, felizmente encontrei alguém que eu conhecia no eléctrico e então eu pude, sabe, descer do eléctrico na paragem certa e apanhar o meu próximo meio de transporte. Muitas vezes, quando isso acontece, acho que é bom avisar as autoridades da empresa de autocarros ou da empresa de eléctricos que, sabe, tenho um cão-guia. Eu sou cega. Muitas vezes tenho que lembrar as pessoas que é isto é tão importante, porque tal como as pessoas cegas ou com baixa visão, nós não vemos e confiamos inteiramente nos avisos sonoros e precisamos que eles funcionem continuamente. Agora entendo que às vezes o sistema precisa de ser atualizado e o aviso sonoro pode não estar a funcionar, mas é vital e essencial. E, em muitos casos, acho que é uma questão de segurança, que os avisos sonoros se mantenham e funcionem corretamente nos transportes públicos. E já tive situações em que desci na paragem errada. Perdi-me completamente e desviei-me do passeio, porque não conhecia o espaço. Portanto, esta é uma razão pela qual deveríamos realmente ter avisos sonoros a funcionar e isto faz uma enorme diferença para todos nós com deficiência visual.

**Neven Milivojevic:** Gostaria de dar as boas-vindas às nossas duas convidadas para o podcast de hoje. Assim, primeiro temos a Elaine Howley, que é uma ativista, membro de um Grupo de Partes Interessadas em Deficiência e membro do grupo de trabalho sobre baixa visão da União Europeia de Cegos. Seja bem-vinda, Elaine.

**Elaine Howley:** Muito obrigada.

**Neven Milivojevic:** E temos também da Noruega a Soelvi Oerstenvik, que é a presidente do comité organizador de uma Associação Norueguesa de Cegos e Deficientes Visuais. Bem-vinda, Soelvi.

**Soelvi Oerstenvik:** Obrigada. E obrigada por me receber.

**Neven Milivojevic:** Bem, é um grande prazer tê-las às duas no programa. Bem, vamos começar consigo, Elaine. Talvez me possa dar a sua opinião depois de ouvir a história da Audrey e, como dizer, como descreveria a acessibilidade em geral em relação a poder deslocar-se individualmente? Além disso, podia-me dizer algo sobre as consequências para os prestadores de serviços na Irlanda, por exemplo, quando eles não cumprem as expetativas?

**Elaine Howley:** Bem, eu posso-me identificar muito com a experiência que a Audrey descreve e tenho baixa visão. Eu não sou utilizadora de cão-guia, mas dependo dos avisos sonoros e para desempenhar o meu trabalho vou a todo o tipo de comunidades e por isso não tenho um percurso regular todos os dias. Preciso de me deslocar a novas casas, novos hospitais, centros de dia, esse tipo de coisas. E por isso eu estou muito dependente disto. E para mim, às vezes, é muito constrangedor, porque quando não funcionavam ou quando os avisos estavam incorretos, ou eu descia no local errado, ou não sabia para onde estava a ir e chegava atrasada aos compromissos. E isso é muito importante, sabe, nós esforçamo-nos por conseguir um emprego. Queremos ser o mais profissionais possível. E depois, quando estamos atrasados devido a estas situações, isto não é bom, realmente. E, em geral, a sua pergunta é como estão as coisas? Suponho que deslocar-se sozinho para alguém com baixa visão ou para uma pessoa cega traz muitos desafios e empregamos muitas técnicas de mobilidade para encontrar passadeiras seguras, usamos sinais sonoros. E na Irlanda as coisas melhoraram muito. Eu diria que nos últimos 20 anos as coisas melhoraram muito com marcações táteis e esse tipo de coisas nas estações de comboio. Assim, o financiamento gasta-se para tornar um local acessível ou tornar um serviço acessível, mas muitas vezes não é monitorizado, ou ninguém verifica se os sinais sonoros estão realmente a funcionar. E, portanto, não se pode garantir que esteja operacional todos os dias ou em todas as horas de todos os dias. E, obviamente, isto causa um enorme impacto nas nossas vidas, claro.

**Neven Milivojevic:** E há alguma consequência, por exemplo, para os prestadores de serviços, se eles não cumprem o que se espera deles?

**Elaine Howley:** Infelizmente, na realidade, não. E assim há oportunidades para reclamações. Há vários comités que eu integro e, sabe, há pedidos de desculpas e esse tipo de coisas. Quando falamos com departamentos governamentais que atribuem financiamento para esses recursos acessíveis, sabe, eles estão a melhorar constantemente. Eles estão constantemente a investir. E aí há boa vontade. Mas, infelizmente, embora tenhamos ratificado a CDPD da ONU, ela não é vista como um direito. Ela ainda depende da representação contínua numa base contínua e até existe legislação sobre a igualdade, sobre a anti-discriminação. Temos uma lei de deficiência desde 2005, mas grande parte dela não é aplicada e depois é muito caro. Se as pessoas optam por levar alguém a tribunal, não é um processo fácil.

**Neven Milivojevic:** Sim, podemos voltar a isso. Vamos passar a si, Soelvi, e saber como está a situação na Noruega. Quero dizer, diria que a experiência que Audrey teve seria semelhante no seu país? E quero dizer, com isto, como é que trabalha com os prestadores de serviços na Noruega para gerir este desafio?

**Soelvi Oerstenvik:** Encontrará as mesmas experiências aqui com os avisos sonoros. Os prestadores de serviços têm que ter avisos sonoros, mas ainda vemos muitos prestadores que não usam o sistema. Talvez eles possuam o sistema, mas por exemplo os motoristas de autocarro baixam o som, por isso não o conseguimos ouvir. E há muitas, muitas maneiras de contornar isto. Claro que temos um sistema, temos uma legislação muito forte no âmbito da Lei de Igualdade e Discriminação e do Regulamento sobre design universal. São legislações muito fortes, mas vemos que os prestadores tentam contornar isto. Assim, nós, os utilizadores, temos sempre que reportar isto. E talvez seja um desafio para muitos, muitos utilizadores seguir esse caminho, por assim dizer, para relatar isto e lidar com o sistema. Leva tempo. É o sistema que, quase se pode dizer, é um paralelo como se uma pessoa tivesse cometido qualquer outro ato criminoso e sabe, leva tempo e a pessoa ou o prestador de serviço deve contar a sua história. Eles devem dar os seus argumentos por que é que eles fazem o que fazem e assim por diante. Assim, quando os governos abrem os seus concursos e os prestadores respondem, nesses documentos, eles têm sempre que ter em conta o design universal. Mas muitas vezes vemos que talvez eles digam isto nos documentos, mas quando se trata de fazê-lo na prática, vemos que, de repente, isto não está lá. Eles de alguma forma se esqueceram ou de alguma forma dizem que “Ah, vai ser assim depois de terminar o resto”. E depois todos os problemas surgem, porque os sistemas não estão disponíveis ou os sistemas não se adequam aos outros sistemas de que eles já precisam. Assim, há muitos desafios a muitos níveis aqui.

**Neven Milivojevic:** Eu entendo isso. E outra questão que eu sei que é importante, quando falamos sobre isto são, na verdade, as consultas que são feitas às diferentes partes interessadas. Elaine, por exemplo, você poder-nos-ia explicar um pouco a importância das consultas como uma ferramenta e quais são as suas possibilidades e os seus desafios?

**Elaine Howley:** Bem, eu acho que as consultas são essenciais e acho que tem que haver um envolvimento total com as pessoas. E acho que é preciso ficar claro que a consulta não é um fim em si mesma. Faz parte de um processo. E há muitas possibilidades de consultas na Irlanda. E temos uma estratégia de inclusão da deficiência e temos um grupo que se reúne onde todos os departamentos do governo estão representados, o setor de deficiência é representado por indivíduos, prestadores de serviços de OPDs [Organizações das Pessoas com Deficiência] e há um envolvimento total. Mas ainda assim, sabe, recebemos explicações e desculpas e motivos e informações sobre melhorias antecipadas que acontecerão. E espera-se que fiquemos satisfeitos com isso. E estamos satisfeitos com isto, mas muitas vezes ficamos muito insatisfeitos porque a consulta chegou tarde demais. Por isso, o momento é essencial. Além disso, quem está incluído é importante, porque a Irlanda, ao contrário de muitos outros países, acho, tem muito poucos recursos reais. Muitas pessoas com deficiência têm sido tradicionalmente representadas por organizações prestadoras de serviços e por isso há uma certa tensão sobre quem está incluído na consulta. Portanto, precisa de ter ambos e precisa de estar aberta a qualquer indivíduo que se queira envolver no processo de consulta e divulgá-lo publicamente. Sabe, as pessoas precisam de saber que esta consulta está a decorrer e que também se podem envolver, mesmo que não estejam necessariamente a utilizar um serviço de uma determinada organização.

**Neven Milivojevic:** Interessante. Então podemos concluir que a legislação é muito importante, mas na prática nem sempre funciona. Se, por exemplo, olharmos para outra legislação e voltarmos ao seu sistema, sei que é uma utilizadora de cão-guia e sei que isto é muito importante como apoio e assistência nas deslocações. Mas como é que diria que os direitos são protegidos enquanto utilizadora de cão-guia na Noruega? E diria que aqui a legislação é importante enquanto ferramenta?

**Soelvi Oerstenvik:** Sim, eu diria que isto é muito importante, enquanto ferramenta aqui. Por exemplo, se for a uma loja comprar comida, tem o direito de entrar com o seu seu cão. Se for a um restaurante, tem o direito de entrar com o seu cão. Por isso, onde quer que vá como utilizador de cão-guia, tem o direito de ter o cão consigo. E nem todos têm o mesmo entendimento sobre o que são cães-guia, vivemos agora num mundo multicultural onde as pessoas vêm de muitos locais. E é verdade que nalguns locais do mundo as pessoas têm um pouco mais de medo de cães e têm outras opiniões sobre cães das que talvez tenhamos aqui nos países nórdicos. Por isso, essa é uma das razões pela qual a legislação é importante, para que todos os que gerem uma loja, que gerem um restaurante, que conduzem um autocarro, tenham conhecimentos sobre isto. E se não o fizerem, temos um certificado que podemos mostrar às pessoas que trabalham na sua loja, por exemplo, que lhes diz que temos o direito de ter o cão-guia connosco para todos os locais para onde vamos. Como uma criança sentada num carrinho de bebé ou como um utilizador de cadeira de rodas que tem o direito de continuar sentado na cadeira de rodas, sabe, quando entra na loja.

**Neven Milivojevic:** E quão importante é o cão-guia para si, na sua vida para ser capaz de se deslocar de forma independente?

**Soelvi Oerstenvik:** Sim, é muito importante. Isto deixa-me muito mais segura. Isto permite-me ir a locais onde eu não tenho a certeza se iria lá apenas com uma bengala de um cego. Mas agora eu consigo ir sozinha e muito mais livremente para ir quase a todo o lado onde quero. Por isso, é muito importante na minha vida. E, claro, eu utilizo-o todos os dias quando vou trabalhar de manhã, quando vou para casa à noite, utilizo o meu cão-guia. E especialmente no inverno, sabe, onde pode ser muito difícil deslocarmo-nos. É extremamente importante com o cão-guia. Por isso, eu acho que os cães-guia, pelo menos para mim, são liberdade.

**Neven Milivojevic:** Neven Milivojevic: Bem, como é na Irlanda, Elaine, com os direitos para os utlizadores de cães-guia, tem algum comentário sobre isto?

**Elaine Howley:** Sim, temos. Temos legislação, é também a mesma coisa.

**Neven Milivojevic:** Também falou, Elaine, anteriormente sobre a acessibilidade nos espaços exteriores. E, por exemplo, disse que há uma tendência para espaços partilhados e há muitas coisas a acontecer. Poderia falar-nos sobre como é que vê as tendências e com o que é que acha que nos devemos preocupar agora? Quero dizer, por exemplo, hoje em dia temos toda a gente a usar trotinetes, deixando-as em qualquer lugar. E, quero dizer, isso deve ser um grande problema em termos de acessibilidade.

**Elaine Howley:** Infelizmente está se a tornar num problema muito, muito significativo. E, em primeiro lugar, os espaços partilhados baseiam-se no princípio de que as pessoas estabelecem contatos visuais entre os carros e os peões. E bem, isso simplesmente não funciona para nós, lamentavelmente. Há muito tempo que venho lutando contra os espaços partilhados. Infelizmente, não fomos muito longe nisso e, como em qualquer outro local, há um grande foco na sustentabilidade e formas alternativas de se deslocar e sabe, a agenda verde, que é muito importante. Mas, sabe, o design das coisas, há zonas que estão a ser projetadas que estão a retirar o espaço seguro do passeio, por exemplo. E há paragens de autocarro onde uma pessoa que quer entrar ou sair de um autocarro precisa de atravessar a ciclovia. E estes estão a obter licença de obra. Estão a ser financiados e aprovados. E para as pessoas como eu com baixa visão, que andei muitos e muitos anos no passeio a sentir-me segura, agora já não me sinto segura. Há trotinetes a subir e descer os passeios, dentro e fora das ciclovias, dentro e fora dos passeios. Sem avisos sonoros, sem regras, sem estradas, nada. E são arrogantes. É preciso haver uma grande mudança cultural, porque a arrogância dos ciclistas e das pessoas em trotinetes é fenomenal. E pela primeira vez na minha vida, tenho medo de andar na rua, já não me sinto segura no passeio e isto não aconteceu por acaso. Isto foi financiado e aprovado por urbanistas e tomadores de decisão e representa um grande aumento do problema. Eu sei que em outras partes da Europa as trotinetes estão a ser deixadas por todo o lado e que está a começar na Irlanda. E isso vai se tornar “apenas” num pesadelo para qualquer pessoa. E eu, de facto, acho que algo precisa ser feito sobre isto.

**Neven Milivojevic:** Neven Milivojevic: Bem, é claro que isto não é uma solução, mas que diria sobre a importância de obter formação e mobilidade local relativamente aos ambientes mais desafiadores?

**Elaine Howley:** Na verdade, eu não acho que a dificuldade seja a formação e a mobilidade. Eu acho que a formação e a mobilidade dão a uma pessoa as competências para lidar com as coisas, o que é obviamente importante. Eu acho que a formação em mobilidade deve acontecer in loco, no nosso ambiente local. Em relação a isso, uma quantidade significativa de financiamento está a ser destinada a um Centro Nacional de Formação em Mobilidade, ao qual muitas pessoas cegas e com baixa visão se opuseram, porque está a levar pessoas para um Centro em Dublin, que ainda não abriu, mas levará as pessoas para um Centro em Dublin para aprender as técnicas, enquanto as pessoas querem formação de mobilidade no local. Mas o ambiente está a mudar a um ritmo tão rápido, as autoridades locais estão a colocar barreiras, obstáculos, pequenas subidas entre passeios e ruas, que não tem um contraste cromático – são barreiras invisíveis para impedir o estacionamento. Eles são da mesma cor que o passeio na estrada. Está se a tornar num pesadelo e não penso que qualquer formação em mobilidade ajude as pessoas, quando o ambiente muda com tanta frequência e o hábito de deixar trotinetes em qualquer lado, não podemos prever a sua localização. A outra coisa que está a acontecer é que, desde o COVID para cá, houve um aumento maciço no número de pessoas com cães e eles usam trelas muito compridas e estão a tropeçar na trela, se não no cão, e estão sempre em movimento. Está a ficar caótico na rua.

**Neven Milivojevic:** E se fizesse uma recomendação sobre o que devia ser feito, qual seria, Elaine?

**Elaine Howley:** Oh, eu recomendaria que os urbanistas ouvissem as pessoas que estão a ser afetadas por isto e não apenas o lobby das bicicletas, que é o que está a acontecer aqui. E está a ser feito de certa forma. Chama-se, sabe, é tudo sobre o aumento da caminhada e do ciclismo, mas não é o aumento da caminhada para nós. Para as pessoas que vivem com algum tipo de deficiência, está a diminuir a segurança. E eu diria “ouçam-nos desde as fases iniciais e envolvam-nos plenamente no planeamento destas coisas”.

**Neven Milivojevic:** Obrigado. Soelvi, muitas vezes diz-se que o design universal pode resolver tudo milagrosamente e, por exemplo, pode substituir a assistência nos pontos de viagem. Qual é a sua opinião sobre o design universal?

**Soelvi Oerstenvik:** Sim, acho que o design universal é extremamente importante e especialmente quando ouvimos o que a Elaine diz da Irlanda. Mas o design universal não resolve todos os problemas. Também temos a assistência pessoal. Muitos locais, por exemplo, as estações ferroviárias podem ser muito, muito grandes, muito difíceis para nos deslocarmos se não as conhecermos bem. Se vamos para a mesma estação ferroviária diariamente ou semanalmente, então sabemos por onde podemos caminhar, mesmo que haja marcações táteis e assim por diante. Mas se nunca estivemos lá ou vamos lá muito raramente, temos que ter um sistema de assistência pessoal, porque mesmo que sejamos bons em mobilidade ou utilizemos um cão-guia, pode ser bastante difícil, por exemplo, encontrar a linha certa para o nosso comboio, se as linhas não estiverem numeradas de uma maneira que possamos encontrar, por exemplo, o que raramente existe, especialmente nas estações ferroviárias e rodoviárias. Podemos não estar no interior, podemos estar no exterior e, então temos que atravessar linhas, por exemplo. Portanto, a assistência pessoal ainda é muito, muito necessária em muitas situações e em muitos locais, tal como o sistema que temos nos aeroportos. Acredito que em quase todo o mundo tenhamos um sistema de assistência e eu gostaria que tivéssemos isto em todas as estações ferroviárias, em todas as maiores estações de autocarros e assim por diante. Isso dava-nos mais segurança. Eu diria que ajudaria mais as pessoas a viajarem sozinhas.

**Neven Milivojevic:** Então, o que eu percebo do que está a dizer é que não há uma solução universal, mas o design universal pode ser bom para algumas pessoas. A assistência pessoal pode ser boa para algumas pessoas. E, claro, as ferramentas de acessibilidade táteis e de outros tipos podem ser boas para algumas pessoas. Portanto, não pode apenas haver a mesma solução para todos.

**Soelvi Oerstenvik:** Não, não pode. Por exemplo, como pode desenhar universalmente um bolo com muito creme? E essa é a situação. Nem sempre é possível desenhá-lo para que todos tenham a possibilidade de o fazer sozinhos. Por isso, não precisamos, por assim dizer, de ficar “cegos” quanto ao design universal, mas também dizer que, tudo bem, às vezes temos que ter o direito e a possibilidade de ter a assistência pessoal.

**Neven Milivojevic:** Muito obrigado. Vocês as duas foram muito úteis para olhar para estas coisas e falar-nos sobre as vossas experiências. Agora estamos a chegar rapidamente ao final deste podcast.

Mas antes de encerrarmos o episódio de hoje, gostaria de partilhar algumas informações interessantes sobre uma nova plataforma relacionada com o sentido da revisão em Braille. É novo no Braille e quer compreender a ideia de pontos num papel ou numa linha Braille? Está interessado em métodos de ensino e formação em Braille? Quer conhecer algo sobre novos dispositivos que utilizam o Braille para comunicar? Ou deseja obter inspiração sobre jogos ou brinquedos em Braille para o seu filho ou um aluno com deficiência visual na escola? Bem, ou talvez seja um especialista e tenha algumas experiências especiais com a utilização do Braille que gostaria de partilhar com outras pessoas. Então o novo espaço web da União Europeia de Cegos é para si. Vamos criar uma área com toda a informação sobre o Braille na Europa cheio de novidades. Uma área onde todos podem encontrar respostas para perguntas relacionadas com o Braille. Visite living braille dot eu que se soletra l i v i n g b r a i double l e dot eu so livingbraille.eu e mergulhe no mundo do Braille.

Muito obrigado por ouvirem o podcast de reportagem sobre os direitos. Este programa faz parte do projeto europeu PARVIS que é coordenado pela União Europeia de Cegos, a Associação Sueca de Deficientes Visuais e a Eye Association dos Países Baixos. Este projeto é apoiado pelo Programa Direitos, Igualdade e Cidadania da União Europeia. Ficou curioso e gostaria de saber mais? Bem, pode encontrar os detalhes dos contactos nas notas do programa. Gostaria também de agradecer ao Emil Cornelisse, que é o nosso técnico de som a trabalhar nos Países Baixos. E finalmente não se esqueça de nos subscrever para que não perca o último episódio. Até lá, desejo-lhe tudo de bom e que tenha um bom dia.

**Locutora:** Este podcast foi apoiado pelo Programa Direitos, Igualdade e Cidadania da União Europeia.