

## ADEQUAÇÃO DO TERMINAL URBANO DE LAGES/SC À ACESSIBILIDADE CONFORME ABNT NBR 9050:2015 – ESTUDO

ACCESSIBILITY COMPLIANCE OF LAGES/SC URBAN TERMINAL TO ABNT NBR 9050:2015 STANDARDS – CASE STUDY

ADECUACIÓN DE LA TERMINAL URBANA DE LAGES/SC A LA ACCESIBILIDAD SEGÚN LA NORMA ABNT NBR 9050:2015 – ESTUDIO

Kauane Xavier do Carmo Volpato<sup>1</sup>  
Samuel Garcia Schmüller<sup>2</sup>  
Aldori Batista dos Anjos<sup>3</sup>  
Cristiano Reschke Lajús<sup>4</sup>

**RESUMO:** Esse artigo buscou analisar a acessibilidade no Terminal Urbano de Lages/SC, com o objetivo de identificar não conformidades e propor adequações conforme os critérios da norma ABNT NBR 9050:2015 – Acessibilidade a Edificações, Espaços e Equipamentos Urbanos. A metodologia adotada envolveu revisão bibliográfica e estudo de caso, permitindo uma avaliação prática e detalhada das condições do local. A partir da análise, foram detectadas falhas significativas quanto à acessibilidade, como ausência de sinalização tátil, desníveis em calçadas e inadequações nas rampas e sanitários. Diante disso, foram apresentadas sugestões de intervenções técnicas voltadas à eliminação dessas barreiras arquitetônicas. Os principais resultados indicam que, embora existam iniciativas pontuais, o terminal ainda carece de uma estrutura que garanta plena mobilidade e autonomia para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Conclui-se que a adequação do espaço é fundamental para promover inclusão social e garantir o direito de ir e vir a todos os cidadãos. O estudo também reforça a importância do comprometimento dos gestores públicos com a acessibilidade, destacando que a aplicação efetiva da norma pode influenciar diretamente na qualidade de vida urbana e no exercício pleno da cidadania econômicas do país.

3668

**Palavras-chave:** Acessibilidade. Terminal Urbano. Inclusão Social.

**ABSTRACT:** This article aimed to analyze accessibility at the Urban Terminal of Lages/SC, with the objective of identifying non-conformities and proposing adjustments according to the criteria of the ABNT NBR 9050:2015 standard – Accessibility to Buildings, Urban Spaces and Equipment. The methodology adopted involved a literature review and a case study, enabling a practical and detailed assessment of the site's conditions. The analysis revealed significant accessibility failures, such as the absence of tactile signage, uneven sidewalks, and inadequacies in ramps and restrooms. Based on these findings, technical intervention suggestions were presented to eliminate these architectural barriers. The main results indicate that, although there are isolated initiatives, the terminal still lacks a structure that ensures full mobility and autonomy for people with disabilities or reduced mobility. It is concluded that adapting the space is essential to promote social inclusion and ensure the right to come and go for all citizens. The study also reinforces the importance of public managers' commitment to accessibility, highlighting that effective application of the standard can directly influence urban quality of life and the full exercise of citizenship.

**Keywords:** Accessibility. Urban Terminal. Social Inclusion.

<sup>1</sup>Discente, Gran Centro Universitário,

<sup>2</sup>Professor, Centro Universitário UNIFACVEST.

<sup>3</sup>Doutorado em Direito, Universidade Veiga de Almeida.

<sup>4</sup>Doutor em Agronomia, Universidade de Passo Fundo.

**RESUMEN:** Este artículo tuvo como objetivo analizar la accesibilidad en la Terminal Urbana de Lages/SC, con el propósito de identificar no conformidades y proponer adecuaciones según los criterios de la norma ABNT NBR 9050:2015 – Accesibilidad en Edificaciones, Espacios y Equipamientos Urbanos. La metodología adoptada involucró una revisión bibliográfica y un estudio de caso, permitiendo una evaluación práctica y detallada de las condiciones del lugar. El análisis reveló fallas significativas en términos de accesibilidad, como la ausencia de señalización táctil, desniveles en las aceras e inadecuaciones en rampas y baños. A partir de estos hallazgos, se presentaron sugerencias de intervenciones técnicas para eliminar estas barreras arquitectónicas. Los principales resultados indican que, aunque existen iniciativas puntuales, la terminal aún carece de una estructura que garantice plena movilidad y autonomía a personas con discapacidad o movilidad reducida. Se concluye que adaptar el espacio es fundamental para promover la inclusión social y garantizar el derecho de ir y venir de todos los ciudadanos. El estudio también refuerza la importancia del compromiso de los gestores públicos con la accesibilidad, destacando que la aplicación efectiva de la norma puede influir directamente en la calidad de vida urbana y en el pleno ejercicio de la ciudadanía.

**Palabras clave:** Accesibilidad. Terminal Urbano. Inclusión Social.

## INTRODUÇÃO

A discussão sobre acessibilidade tem ganhado destaque crescente nos últimos anos, refletindo a necessidade de ambientes mais inclusivos e adaptados à diversidade humana. No contexto da construção civil e do planejamento urbano, torna-se fundamental atender aos princípios estabelecidos pela ABNT NBR 9050:2015, norma que define critérios técnicos para garantir o uso seguro e autônomo de edificações, mobiliários e espaços públicos por todas as pessoas, especialmente aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida. 3669

Apesar dos avanços legislativos e normativos, muitos espaços públicos ainda apresentam barreiras físicas que dificultam ou mesmo impedem a locomoção autônoma de uma parcela significativa da população. O Terminal Urbano de Lages/SC, situado na região central da cidade, é um exemplo relevante: embora cumpra função essencial no deslocamento diário de milhares de cidadãos, sua infraestrutura apresenta diversas inadequações em relação aos parâmetros estabelecidos pela NBR 9050.

Diante desse cenário, o presente artigo tem como objetivo analisar a acessibilidade do Terminal Urbano de Lages à luz da referida norma, identificando suas principais não conformidades e propondo soluções técnicas que contribuam para a eliminação de barreiras. A proposta não se limita à adequação física do espaço, mas busca promover a inclusão, a autonomia e o direito à mobilidade de todos os usuários do transporte público.

A acessibilidade, enquanto direito fundamental, visa garantir o ir e vir de todos, independentemente de suas condições físicas, sensoriais ou cognitivas. No entanto, muitos

espaços urbanos ainda não atendem plenamente às normas vigentes, restringindo a participação social de indivíduos com deficiência ou mobilidade reduzida.

Cabe aos órgãos públicos promoverem as adaptações necessárias, conforme os critérios técnicos estabelecidos pela ABNT NBR 9050:2015. Essa norma contempla a diversidade humana e orienta o planejamento de edificações, mobiliários e equipamentos urbanos, considerando casos específicos que exigem atenção diferenciada.

Um dos aspectos cruciais para a acessibilidade plena é a sinalização, que deve garantir segurança, orientação e mobilidade, especialmente para pessoas com deficiência visual e auditiva. Conforme estabelece o Decreto nº 5.296/2004, em seu Artigo 26, é obrigatória a existência de sinalização visual e tátil em edificações de uso público, em conformidade com as normas da ABNT.

Além disso, os ambientes devem ser projetados de forma a eliminar barreiras arquitetônicas, garantindo circulação adequada a usuários de bengalas, andadores, cadeiras de rodas, muletas ou acompanhados de cães-guia. A ausência dessas adequações pode resultar na exclusão social de milhões de brasileiros.

A Constituição Federal assegura, em seu Artigo 5º, inciso XV, o direito de locomoção no território nacional, o que impõe aos gestores públicos o dever de adaptar os espaços existentes para garantir esse direito de forma igualitária. Nesse contexto, torna-se essencial realizar análises e observações in loco, a fim de identificar obstáculos e aplicar os parâmetros técnicos da NBR 9050, promovendo a acessibilidade para todos os usuários, independentemente de sua idade, experiência ou capacidade funcional.

O ambiente deve, portanto, apresentar facilidade de compreensão e uso, minimizar riscos, possibilitar o deslocamento com conforto e exigir o menor esforço físico possível. Informações claras, sinalizações adequadas e mobilidade segura são elementos indispensáveis à construção de um espaço verdadeiramente acessível.

Além das adaptações físicas, este trabalho propõe a elaboração de um perfil dos usuários do terminal, a fim de orientar intervenções mais sensatas e direcionadas. A partir desse levantamento, será possível desenvolver materiais informativos que auxiliem na utilização correta do espaço e incentivem a conscientização quanto à importância da acessibilidade.

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), aproximadamente 24% da população brasileira — o que representa cerca de 46 milhões de pessoas — possui algum tipo de deficiência, seja ela auditiva, visual, motora, mental ou

intelectual. Esse número expressivo evidencia a urgência de se promover ambientes urbanos verdadeiramente inclusivos. Embora originalmente representado em gráfico, esse dado pode ser compreendido de forma direta: quase um quarto da população do país enfrenta, em algum nível, limitações funcionais que demandam atenção especial no planejamento das cidades.

A norma ABNT NBR 9050:2015, ao ser aplicada ao Terminal Urbano de Lages, revela uma série de inconformidades que vão além da dimensão técnica, configurando um quadro de exclusão social de pessoas com deficiência e de indivíduos com capacidades físicas reduzidas.

Nesse sentido, Abreu (2015, p. 16) destaca que “a acessibilidade não pode ser pensada como uma solução específica para atender pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Acessibilidade é um processo, fruto da busca constante pela inclusão, pelo acesso universal, e sua aplicação resulta em ambientes universais concebidos para atender a todas as pessoas, trazendo benefícios para toda a sociedade”.

Portanto, garantir a acessibilidade do Terminal Urbano de Lages não é apenas uma obrigação legal, mas um compromisso com a dignidade humana. A pergunta que norteia esta pesquisa é: “Que adequações são necessárias para que o Terminal Urbano de Lages/SC se torne acessível a todas as pessoas, sejam elas de diferentes capacidades ou idades, diante da implementação das normas da ABNT NBR 9050:2015?”

3671

Responder a essa questão requer diagnóstico técnico, identificação de não conformidades e proposição de intervenções baseadas nos princípios da acessibilidade universal, visando transformar o terminal em um espaço verdadeiramente inclusivo e democrático.

## MÉTODOS

O estudo foi realizado no Terminal Urbano da cidade de Lages, Estado de Santa Catarina, no período de 17 de março a 14 de junho de 2019. Teve como objetivo analisar as condições de acessibilidade do local à luz da Norma ABNT NBR 9050:2015, buscando verificar se o espaço atende às necessidades de seus usuários, especialmente daqueles com deficiência ou mobilidade reduzida.

Para a coleta de dados, utilizou-se um questionário com perguntas abertas e fechadas, aplicado diretamente no terminal entre os meses de março e abril de 2019. A amostra foi composta por aproximadamente 115 usuários voluntários. As questões abordaram o perfil dos participantes, a presença de alguma deficiência ou limitação física, a percepção sobre a acessibilidade no terminal e a existência de barreiras que dificultam a circulação.

Além da aplicação do questionário, foi realizada uma observação direta de diferentes áreas do terminal, considerando aspectos como arquitetura, estrutura física, circulação, sinalização e edificações. A análise buscou identificar a adequação dos elementos existentes às diretrizes da NBR 9050, verificando, na prática, se o espaço proporciona autonomia, segurança e conforto a todos os seus usuários.

## RESULTADOS

O A análise dos dados coletados foi realizada com base nas respostas dos participantes do questionário, o qual contemplou majoritariamente questões quantitativas. Uma das perguntas investigou o perfil dos respondentes quanto a sexo e faixa etária, revelando uma participação diversificada entre homens e mulheres, distribuídos nas faixas de 10 a 30 anos, 31 a 50 anos, 51 a 60 anos e acima de 60 anos. Com o objetivo de obter resultados representativos, o questionário foi direcionado a pessoas com diferentes características físicas e faixas etárias, permitindo uma compreensão mais ampla sobre a percepção dos usuários em relação ao tema central da pesquisa.

A maioria dos participantes declarou não possuir deficiência nem utilizar equipamentos auxiliares para locomoção. No entanto, o levantamento identificou a presença de pessoas com deficiências motoras, visuais, auditivas e intelectuais, que utilizam cadeiras de rodas, bengalas e muletas. A frequência de uso do Terminal Urbano de Lages/SC variou entre os entrevistados, sendo predominante o uso de uma a três vezes por semana. As principais finalidades apontadas foram trabalho, lazer, educação e saúde, com destaque para os deslocamentos entre residência e local de trabalho.

Em relação à acessibilidade do terminal, 42% dos respondentes afirmaram que o espaço possui adaptações adequadas, enquanto 33% consideram que há acessibilidade apenas parcial, e 25% afirmaram que não há adaptações suficientes. Além disso, 87% indicaram que pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida frequentam o terminal, sendo que 49% percebem essa presença como intensa, 40% como moderada e apenas 11% como pequena. As deficiências mais recorrentes mencionadas foram a motora e a visual.

Quanto à existência de barreiras físicas no terminal, 50% dos participantes relataram a presença de obstáculos que dificultam a locomoção, enquanto 22% consideram que essas barreiras existem parcialmente e 28% acreditam que não há obstáculos. Quando questionados

sobre a superação dessas barreiras por pessoas com deficiência, 31% acreditam que sim, 43% que apenas parcialmente, e 26% afirmaram que não é possível superá-las.

Foram também levantadas sugestões de melhorias na infraestrutura. Entre os 115 participantes, 28 indicaram a necessidade de instalar mais rampas, e 29 sugeriram a implementação de corrimãos para promover maior segurança e estabilidade. Ainda assim, 11% dos entrevistados consideraram que nenhuma adaptação adicional seria necessária.

A pesquisa revelou, além dos aspectos estruturais, uma percepção limitada por parte de alguns usuários quanto à acessibilidade. Foram observadas respostas contraditórias, como o reconhecimento de adaptações no terminal concomitante à menção de barreiras intransponíveis. Isso indica um entendimento parcial sobre o conceito de acessibilidade. Também foi identificado um comportamento egocêntrico em parte dos entrevistados, que avaliaram o terminal com base apenas em suas próprias experiências, desconsiderando as necessidades de pessoas com deficiência. Um exemplo claro disso foi a resposta: “Para mim sim, eu consigo entrar e sair do terminal numa boa”.

Segundo a legislação vigente, toda pessoa com deficiência tem o direito à locomoção com segurança e autonomia. Dessa forma, os terminais urbanos devem estar em conformidade com a NBR 9050/2015, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que estabelece critérios para garantir a acessibilidade em espaços públicos. No entanto, observa-se que as adaptações presentes no Terminal Urbano de Lages/SC são parciais e desatualizadas, já que a última revitalização do local ocorreu em 2005, comprometendo o atendimento pleno às exigências legais.

Em síntese, a análise dos dados aponta que, embora existam adaptações no terminal, elas são insuficientes para atender de forma plena às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A presença de barreiras físicas, associada à percepção limitada de parte da população sobre o tema, reforça a urgência de intervenções estruturais e ações educativas para promover a acessibilidade de forma ampla e inclusiva.

### **Coleta de dados, da estrutura física, das áreas do terminal urbano de Lages/SC**

#### **Sinalização**

Durante a visita ao Terminal Urbano de Lages/SC, foi possível observar a ausência de sinalização adequada em diversos pontos. Apesar de haver identificação visual de acessibilidade

na entrada do banheiro, indicando que o espaço é adaptado, a sinalização como um todo é limitada e não segue integralmente os critérios estabelecidos pela ABNT NBR 9050:2015.

A referida norma estabelece que a sinalização deve estar fixada em locais visíveis ao público, especialmente em áreas como entradas, plataformas de embarque e desembarque, sanitários, saídas de emergência e espaços reservados para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. No terminal, há um quadro informativo na entrada com os bairros atendidos pelos ônibus, disponibilizado pela empresa responsável pelo transporte. No entanto, esse quadro não contempla recursos de acessibilidade como comunicação tátil ou sonora, impedindo que pessoas com deficiência visual tenham acesso pleno às informações.

Além disso, cada plataforma possui seu próprio quadro de horários, correspondente aos bairros atendidos. Contudo, essas informações também não estão disponíveis em formatos acessíveis a pessoas com deficiência visual, que dependem da ajuda de terceiros para se orientar.

Outro ponto crítico é a ausência de piso tátil direcional e de alerta, comprometendo a mobilidade autônoma e segura de pessoas com deficiência visual. De acordo com a NBR 9050, edificações de uso público ou coletivo devem obrigatoriamente dispor de sinalização visual e tátil para garantir orientação adequada. A inexistência desses elementos no terminal representa uma falha significativa na garantia de acessibilidade, limitando a segurança e a independência dos usuários com deficiência. 3674

## Circulação

Na concepção de projetos arquitetônicos e urbanísticos, é fundamental considerar as diferentes potencialidades e limitações dos usuários. Muitas pessoas se locomovem com o auxílio de dispositivos como cadeiras de rodas, muletas, andadores ou acompanhantes, o que demanda um espaço mínimo para sua circulação. Para esse fim, utilizou-se o módulo de referência previsto na ABNT NBR 9050:2015, que estabelece um espaço de 0,80 m por 1,20 m como dimensão mínima para mobilidade.

Durante a análise de uma das plataformas do terminal, observou-se que existem passagens laterais com dimensões próximas a esse módulo: uma medindo aproximadamente 1,10 m de largura e outra cerca de 0,85 m. Embora tais medidas estejam próximas do recomendado para o módulo de circulação, a norma também exige espaço suficiente para manobras, especialmente rotações de 90°, que demandam uma área de 1,20 m por 1,20 m. Nessas passagens, essa área não está plenamente disponível, principalmente onde há presença de

elementos estruturais, limitando a mobilidade autônoma de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Outro ponto identificado foi a saída do terminal, a qual, segundo funcionários, é a mesma utilizada como entrada por pessoas com deficiência, não havendo uma rota de saída específica e acessível, como determina a norma. Essa condição compromete o fluxo interno e pode resultar na exclusão dessas pessoas do uso adequado do espaço.

Foram também observadas rampas nas entradas e nas extremidades das plataformas. No entanto, nas laterais das plataformas, apesar da existência de aberturas, não foram encontradas rampas ou guias rebaixadas, o que representa um obstáculo adicional para a circulação acessível.

O terminal possui uma faixa elevada central para travessia entre plataformas, com sinalização horizontal e inclinação nas bordas. Apesar disso, essa faixa não apresenta piso tátil direcional ao longo do trajeto nem piso tátil de alerta no início da travessia, em desacordo com as recomendações da NBR 9050:2015.

Quanto ao mobiliário urbano, observou-se a presença de lixeiras com alturas variando entre 0,50 m e 0,70 m. Embora algumas estejam em conformidade com a norma, outras estão abaixo da altura mínima recomendada de 0,60 m. Além disso, nenhuma das lixeiras apresenta piso tátil de alerta ao redor, como também é exigido pela norma para garantir sua detecção por pessoas com deficiência visual.

3675

## Edificação

Detalhes construtivos são fundamentais para garantir autonomia às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, sendo o sanitário um dos elementos importantes nesse contexto. Conforme as exigências da norma ABNT NBR 9050:2015, ao menos 5% dos sanitários devem estar localizados em rota acessível, além de atenderem a outras especificações técnicas. No caso do terminal analisado, esse percentual é cumprido.

A porta do sanitário possui abertura de aproximadamente 0,95 m, superando o mínimo exigido de 0,80 m, o que está em conformidade com a norma. Quanto às maçanetas, recomenda-se que sejam do tipo alavanca e instaladas entre 0,90 m e 1,10 m de altura para facilitar o uso por pessoas com limitações de mobilidade. A altura da maçaneta observada no sanitário do terminal é de cerca de 1,10 m, atendendo, portanto, às diretrizes normativas.

## DISCUSSÃO

Por intermédio deste estudo foi possível observar que as minudências em relação aos detalhes arquitetônicos são capazes de produzir influências significativas na acessibilidade do terminal urbano, ampliando as dificuldades encontradas pelos usuários do terminal com deficiência, limitações físicas ou mobilidade reduzida.

O atual trabalho traz um alerta aos órgãos responsáveis pelo terminal urbano da cidade de Lages/SC, a fim de que investiguem, examinem, procurem reavaliar e solucionar os problemas encontrados, constituindo melhoria na qualidade de vida dos usuários de transporte público com deficiência, limitações físicas ou mobilidade reduzida, enquanto dentro do terminal urbano.

Recomenda-se que sejam feitas adaptações, reparos, ampliações, melhorias arquitetônicas no terminal de acordo com a ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas –NBR 9050/2015 de Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos, para garantir a acessibilidade e concebendo um tratamento igualitário para toda a sociedade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atualmente, a busca por inclusão tem ganhado relevância, impulsionada pelo crescimento contínuo da população com deficiência ou mobilidade reduzida. Nesse contexto, leis e decretos vêm sendo amplamente debatidos, com o objetivo de construir uma sociedade mais acessível. A importância do tema é evidenciada pela existência de documentos normativos que estabelecem deveres e garantias, tanto para os órgãos públicos quanto para a sociedade civil.

Apesar da constante atualização da NBR 9050/2015 e das discussões recorrentes sobre acessibilidade, sua aplicação plena ainda está distante da realidade. Cabe ao poder público assegurar a função social do município por meio de espaços acessíveis, mas a efetiva inclusão exige, além da legislação, uma mudança cultural que envolva toda a sociedade.

Na elaboração de projetos, o engenheiro legalmente habilitado deve declarar a conformidade com as normas técnicas de acessibilidade por meio da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART). Durante o desenvolvimento deste trabalho, observou-se que a população ainda carece de informações sobre o tema, evidenciando a necessidade de campanhas educativas. O engajamento social ocorrerá apenas com maior conscientização, e mudanças reais dependem da mobilização coletiva e da cobrança por parte da sociedade.

Conforme análise dos questionários aplicados, 26% dos respondentes apontaram que a instalação de corrimãos traria melhorias ao Terminal Urbano de Lages/SC. Embora válida, essa medida isolada é insuficiente. Faz-se necessária a implantação de sinalização em braile nos corrimãos e quadros informativos, bem como de mapas e planos táteis na entrada do terminal, conforme as diretrizes da NBR 9050/2015. A inclusão de sinalização visual com os Símbolos Internacionais de Acesso (SAI) e sinalização sonora também é fundamental.

Outro ponto crítico é a ausência de piso tátil em toda a extensão do terminal. Sua aplicação nas áreas de circulação é essencial para garantir segurança e orientação, especialmente para pessoas com deficiência visual. Segundo o Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas do DNIT (2010), a baia de ônibus deve ter largura mínima de 6,00 m. No caso do terminal, a baia possui aproximadamente 7,20 m, o que permite propor o alargamento das plataformas e a redução da via sem comprometer a mobilidade dos ônibus, a fim de garantir maior conforto e acessibilidade.

Ainda sobre as vias, a implantação de duas faixas elevadas nas extremidades das plataformas, conforme a NBR 9050/2015, contribuiria para a organização do fluxo de pessoas, especialmente aquelas com mobilidade reduzida. A remoção das aberturas nas grades de proteção também é indicada, pois essas estruturas não são plenamente acessíveis. A curto prazo, 3677 recomenda-se a realização de reparos na faixa elevada já existente.

Ressalta-se a necessidade de uma avaliação mais aprofundada por parte dos órgãos públicos antes de implementar qualquer alteração, considerando os impactos que mudanças bruscas podem causar nos usuários habituais. Por exemplo, muitos usuários memorizam os pontos de ônibus por sua localização, e alterações desordenadas podem gerar confusão e desorientação.

Portanto, promover acessibilidade requer planejamento responsável, que vá além da simples adequação física do espaço. É preciso considerar a permanência e mobilidade no ambiente, promovendo a inclusão de toda a diversidade da população. As transformações não devem ocorrer apenas nos espaços, mas também em nossas atitudes. Com uma gestão pública voltada a propostas inclusivas e coletivas, será possível alcançar um ambiente verdadeiramente acessível, que atenda a todos os cidadãos, independentemente de sua condição ou idade.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Pedro Henrique Domingues. Projeto De Acessibilidade Para O Transporte De Carga E Coleta De Resíduos Sólidos Nas Quadras Comerciais Do Plano Piloto. 2015.

ANSELMO, J. R.; VOLTOLIN, E. D. Direito à acessibilidade da pessoa com deficiência e inclusão social. *Revista do Curso de Direito da FSG*, Caxias do Sul, ano 4, n 8, p. 111-126, jul./dez. 2010.

BERNARDI, N. A aplicação do conceito do desenho universal no ensino de arquitetura: o uso de mapa tátil como leitura de projeto. 2007. 340 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) - Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

BOARETO, Renato. Rede de atendimento as pessoas com deficiência: O projeto de Ribeirão Preto – SP. Canais do Congresso da ANTP – 1985.

BRASIL. Decreto Nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004 - DOU de 03/12/2004.

BRASIL, IBGE. Estimativa populacional residente por tipo de deficiência permanente Censo Demográfico 2010.

BRASIL. Lei nº. 10.048, de 08 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília.

3678

BRASIL. Lei nº. 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília.

COTOMACCI, G. Lazer: direitos e acessibilidade das pessoas com deficiência ou necessidades especiais. 2007. 84 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) – Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007

COMISSÃO DE ACESSIBILIDADE DO CREA-SC. Acessibilidade, Cartilha de orientação, Implementação do Decreto nº 5.296, 2011.

DNIT, Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas, IPR/DNIT/ABNT, Publicação 740, Rio de Janeiro, Brasil, 2010.

FRANÇA, I. S. X., PAGLIUCA, L. M. F. Inclusão social da pessoa com deficiência: conquistas, desafios e implicações para a enfermagem. *Revista da Escola de Enfermagem da USP*, São Paulo, v 43, n 1, p. 178-185, mar. 2009.

GUIMARÃES, Marcelo Pinto. A graduação da acessibilidade versus a Norma NBR 9050/1994 – uma análise de conteúdo. (Apost. Do 1º Simpósio Paulista De Acessibilidade Arquitetônica Ambiental). Belo Horizonte: prefeitura de Belo Horizonte, 1999.

LAGES, TRANSUL. Realizando transporte urbano com dignidade e respeito aos passageiros de Lages/SC, 2018.

NBR 9050:2015 – ABNT – Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos.

PANOSSO, A.; PANNO, G. Turismo e acessibilidade na cidade de São Paulo: da teoria à prática. *Revista Itinerarium*, Rio de Janeiro, v 3, 2010.

SANTA CATARINA (Estado). Lei N°530/1982, de 2 de junho de 1982. DENOMINA TERMINAL URBANO DO MERCADO VELHO.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. A cidade, o transporte e o trânsito. São Paulo: Pró Livros, 2005.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: Edição do Autor, 2006.

VASCONCELLOS, E. A. Transporte urbano, espaço e equidade. São Paulo: FAPESP, 1996.

VASCONCELOS, Luciana Rodrigues Odrigues; PAGLIUCA, Lorita Mar Lorita Marlena Fr Eitag. Mapeamento Da Acessibilidade Do Portador De Limitação Física A Serviços Básicos De Saúde. 2006.