



## **ACESSIBILIDADE MOTORA EM LOCAIS PÚBLICOS – ESTUDO NO MUNICÍPIO DE ITÁPOLIS-SP**

**Tháisa Gabriele Romanini**

Graduanda do curso de Engenharia Civil da Universidade de Araraquara – UNIARA. Araraquara-SP. E-mail: [thaisa.romanini@hotmail.com](mailto:thaisa.romanini@hotmail.com)

**Sabrina Fernanda Sartório Poletto**

Orientadora. Docente do curso de Engenharia Civil da Universidade de Araraquara – UNIARA. Araraquara-SP. Mestre em Ciências em Engenharia de Materiais, Universidade de São Paulo – SP. E-mail: [sfspoletto@uniara.com.br](mailto:sfspoleto@uniara.com.br)

**Fabiana Florian**

Coorientadora. Docente do curso de Engenharia Civil da Universidade de Araraquara – UNIARA. Araraquara-SP. Doutora em Ciências dos Alimentos e Nutricionais, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – SP. E-mail: [fflorian@uniara.com.br](mailto:fflorian@uniara.com.br)

**Resumo:** *Com o rápido crescimento das cidades e a imigração da população rural para os grandes centros, as pessoas que possuem algum tipo de baixa mobilidade e precisam de cuidados especiais, acabam encontrando barreiras ao desenvolver atividades habituais como: trabalhar, estudar, sair ou praticar algum tipo de esporte. Para isso, fez-se necessário a implantação de Leis, Normas e da conscientização dos responsáveis técnicos para que o mercado de construção civil atenda às necessidades de sua população. A principal função dessas adaptações em edifícios e passeios públicos é a inclusão daqueles que querem ter uma vida digna e justa sem que a sua limitação, seja ela acidental ou não, os impeçam de desenvolver suas atividades. Foi realizada uma pesquisa bibliográfica e estudo no município de Itápolis-SP. Observa-se que na prática há pouco acesso adaptado nas vias e passeios. Neste sentido, o objetivo deste trabalho é pontuar alguns exemplos práticos de onde o acesso é precário e buscar soluções para que o idoso e o deficiente físico não sejam lesados pela má estruturação encontrada nas calçadas da cidade.*

**Palavras-chave:** *Acessibilidade. Cuidados especiais. Mobilidade.*

## **MOTOR ACCESSIBILITY IN PUBLIC PLACES – STUDY IN THE MUNICIPALITY OF ITÁPOLIS-SP**

**Abstract:** *With the fast growth of cities and the immigration of the rural population to the large centers, people who have some type of low mobility and need special care, end up finding barriers when carrying out usual activities such as working, studying, going out or practicing some kind of sport. For this, it was necessary to implement Laws, Norms, and the awareness of the technical leaders so that the civil construction market meets the needs of its*

*population. The main function of these adaptations in buildings and public walks is the inclusion of those who want to live a dignified and just life without their limitation, whether accidental or not, to prevent them from developing their activities. A bibliographic research and study was carried out in the municipality of Itápolis-SP. It is observed that in practice there is little adapted access in roads and walks.*

*In this sense, the objective of this work is to point out some practical examples of where access is precarious and seek solutions so that the poor structuring found on the sidewalks of the city does not harm the seniors and the physically disabled.*

**Keywords:** *Accessibility. Special care. Mobility.*

## 1. INTRODUÇÃO

Com o avanço da tecnologia, o crescimento da população, a evolução do ser humano e o êxodo rural no final do século XX, as cidades incharam e geraram transformações importantes nos centros urbanos, principalmente na estrutura das cidades, que tiveram que se adaptar conforme a necessidade de seus moradores, a exigência de conforto e mobilidade.

Ainda há uma pequena porcentagem da população, que por motivos de doença, de fatalidade ou velhice, perderam a liberdade de locomoção e necessitam de cuidados especiais para tentar minimizar essas limitações. “Tanto no campo político, quanto no campo técnico (prático), as ações precisam ser pautadas de forma conjunta com a expansão urbana e devem atender as necessidades reais de deslocamentos da população” (ALVES, 2014, p. 42).

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2010, no Brasil há cerca de 195,7 milhões de brasileiros, aproximadamente 45 milhões têm algum tipo de deficiência, classificadas em: deficiência visual (dificuldade permanente para enxergar), auditiva (dificuldade permanente de ouvir), motora (dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas) e ou intelectual (deficiência intelectual permanente que limita as atividades habituais do ser humano). Desse total, 20,8% da população possui deficiência motora.

O IBGE considera que a expectativa de vida aumentou e em breve, o número de idosos irá ultrapassar o número de jovens, com isso, a marcha de locomoção fica com déficit, já que a postura irregular tipo curvada, o uso de bengalas e de cadeira de rodas exigem a necessidade de calçadas sem buracos, desníveis leves, rampas que ligam as calçadas às ruas e passeios largos ao ponto de passar uma cadeira de rodas.

Fazendo uma analogia da disponibilização das construções nas cidades com a mobilidade oferecida, o descaso em relação à acessibilidade motora urbana é facilmente notado. A falta de rampas em vias públicas, calçadas deterioradas, inacabadas ou com despejo

de entulhos e construções que invadem o passeio público, são alguns dos exemplos que são encontrados com facilidade ao fazer um passeio por algumas ruas de qualquer cidade.

Com o objetivo de reintegrar as pessoas que necessitam de algum tipo de cuidados especiais pelo fato de terem os movimentos restritos, faz-se necessário analisar e gerenciar de forma correta a construção e manutenção dos passeios públicos da cidade, obedecendo e atendendo à exigência sancionada pelo Decreto nº 9.296 de 1º de março de 2018, a qual regulamenta e atualiza a Norma Brasileira NBR 9050/2015 de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Em Itápolis-SP observa-se que mesmo com a publicação de Normas e a obrigação de que as Leis de Acessibilidade sejam cumpridas, ainda há uma grande carência da acessibilidade no município. Com a falta de conscientização da população, muitos locais não são adequados para serem acessíveis, tanto em âmbito público como privado, como por exemplo, o comércio.

Neste sentido, o objetivo deste trabalho é que se faça a conscientização das pessoas em relação ao conhecimento de Leis e Normas vigentes de acessibilidade, não só do município de Itápolis-SP, mas como um todo.

## **2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA**

### **2.1. MOBILIDADE URBANA**

A mobilidade urbana é resumida na locomoção das pessoas e de cargas dentro do perímetro urbano, a própria cidade deve promover esse deslocamento de maneira que seus habitantes possam exercer o seu direito de ir e vir livremente.

Quando se diz a respeito ao acesso a edifícios, sejam eles públicos ou privados, devem possuir mobilidade para atender qualquer pessoa, deficiente físico ou não, que possa acessar esses locais para realizar suas tarefas cotidianas. Sendo assim, as construções e reformas devem ser feitas de maneira que incluam e acolham todos e não se limite a parte da população.

Alves (2014, p. 43) define que mobilidade urbana é:

[...] pensar em um espaço onde todos, independente do meio de transporte ou da condição física, realizam seus deslocamentos por inúmeros motivos e necessidades de forma igualitária. Não há como pensar mobilidade urbana de forma excludente e não acessível a todos, não podendo, portanto, dissolver esses dois conceitos na

prática caso contrário estaríamos construindo cidades não acessíveis, não inclusivas e insustentáveis.

Falar de acessibilidade é fácil quando não é a realidade que se vive, mas do ponto de vista de um cadeirante ou alguém que precisa de algum tipo de ajuda para se mover nos passeios públicos ou dentro dos comércios e casas, não é tão fácil quanto parece. Ao caminhar por uma cidade, pode-se notar que o acesso da calçada para a rua nem sempre é adaptado para um cadeirante. O acesso ao transporte e as edificações, ainda é muito precário.

Gomes (2014, p. 1) relata sobre suas primeiras experiências vividas como cadeirante, inicialmente em um hospital:

[...] comecei a experimentar a realidade de uma usuária de cadeira de rodas. Foi nele que, pela primeira vez, entendi que um edifício pode ser bonito e ao mesmo tempo disponibilizar soluções arquitetônicas interessantes e de acesso. [...] A primeira saída, e as que se seguiram, foi um choque de realidade porque comecei a entender a dificuldade de circular pelas cidades, ir a um cinema, teatro, um show, frequentar restaurantes com mesas que permitissem a aproximação da minha cadeira de rodas, frequentar a casa dos meus amigos, voltar para a universidade, entrar em um sanitário, andar por uma calçada, entre outras tantas dificuldades que afetariam não só a minha vida como a de toas as pessoas do meu convívio social.

Ao buscar ter conhecimento mais aprofundado sobre a dificuldade das pessoas em se locomoverem nos locais públicos das cidades, pode-se tentar entender como é frustrante encontrar qualquer obstáculo à frente do qual bloqueie o caminho e os impeçam de fazer um passeio. Deve-se ter respeito e igualdade na acessibilidade das construções, pois todos têm o direito de acessar qualquer lugar, sem que tenham algo que impeça a locomoção habitual.

Pode-se utilizar da evolução da tecnologia na construção e do avanço da ciência para aprimorar e implantar de forma eficiente a Lei da Acessibilidade e promover a inclusão social dos deficientes de forma que estes possam exercer suas atividades e acima de tudo, minimizar os limites que lhes foram impostos a ponto de garantir-lhes uma vida digna e justa.

## **2.2.DIREITO À ACESSIBILIDADE**

A dificuldade de locomoção e a falta de acessibilidade nas cidades contribuem para o isolamento, cada vez maior, dos idosos e dos deficientes.

O Brasil tem uma das mais avançadas leis de inclusão social de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida que devem ser aplicadas nas cidades para que este isolamento seja minimizado. O decreto que mais especifica essas leis de inclusão é o de nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, regulamenta as Lei nº 10.048 de 8 de dezembro de 2000

que dá prioridade de atendimento às pessoas, e 10.098 de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Mas na prática, a legislação tem sido aplicada apenas nos novos projetos de arquitetura e urbanização.

É dever do estado garantir que seja dada uma condição de vida boa a todos os residentes, independente do tipo de vulnerabilidade, todos possuem esse direito como está previsto no Decreto nº 7.037 de 21 de dezembro de 2009. Ao se deparar com alguma situação de vulnerabilidade, o deficiente pode recorrer ao Poder Judiciário, o qual é responsável em assegurar os direitos do cidadão.

Segundo Marques (2018), em Minas Gerais, Ana Tereza Baêta Camponizzi sofreu com um tipo específico de preconceito. Os moradores, que habitam o mesmo prédio que ela, ordenaram que os porteiros não a ajudassem a entrar no prédio, mesmo a rampa de entrada não atendendo à norma técnica de acessibilidade. Ana relata que “Quando os porteiros se recusaram a me ajudar – obedecendo a ordens, pois sempre foram atenciosos comigo -, minha sensação foi de incompreensão, tristeza e discriminação [...]”

Ao passar por esse tipo de humilhação, seja ele em locais públicos ou privados, o deficiente discriminado pode recorrer aos seus direitos judiciais. Tendo conhecimento da NBR 9050 (regulamentada pelo Decreto nº 9.296 de 1 de março de 2018), a Juíza que ficou responsável pelo processo da Ana Tereza, decidiu conceder a ela o ganho da causa com as seguintes exigências feitas ao condomínio:

[...] a justiça também mandou que o condomínio instalasse, no mais curto espaço de tempo possível, uma plataforma elevatória (orçada em R\$ 39 mil), dentro do que recomendam as normas técnicas, para que Ana e quem mais tenha necessidade acesse os elevadores de forma independente (MARQUES, 2018).

Pensando em evitar situações constrangedoras como a descrita anteriormente, é necessário que, acima de atender as exigências prescritas pelas normas, é preciso primeiramente conhecer, entender e respeitar os limites de cada um e buscar uma forma para que todos possam executar suas tarefas cotidianas, transitar pelos mais variados locais das cidades sem maiores dificuldades.

### 3. DESENVOLVIMENTO

Aproximadamente 312 km da cidade de São Paulo, no centro-oeste do estado, está localizada Itápolis. Segundo o censo feito pelo IBGE em 2010, a população da cidade era de 40.051 habitantes, e atualmente, estima-se que tenha 42.903. Apesar de haver pessoas portadoras de deficiência motora que se locomovem com o auxílio de cadeira de rodas, não foram encontrados nenhum registro da quantidade de pessoas com tais deficiência.

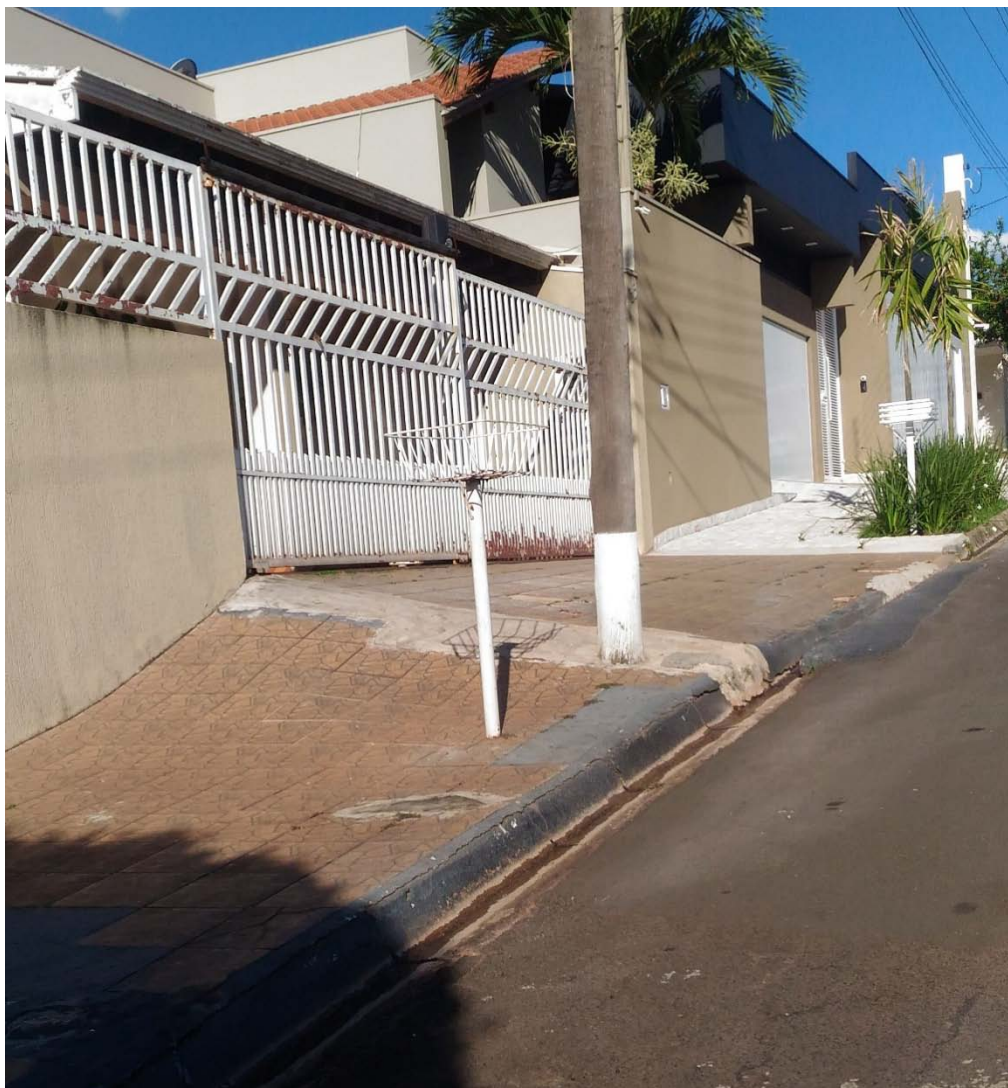
Ser acessível não significa que a arquitetura e o paisagismo do imóvel ou do passeio público tenham aspecto rude, pode-se combinar beleza, sustentabilidade e acessibilidade em uma só obra. O principal objetivo das normas e leis é a realização da integração da sustentabilidade, com o acessível e o moderno, para que as obras e vias públicas possam estar adequadas de forma que atendam às necessidades dos portadores de deficiência, ao mesmo tempo em que beneficiam a cidade e toda a sua população, tanto no âmbito da mobilidade quanto na visualização do layout dos centros urbanos.

No item 11.7.2. do Guia Prático de Acessibilidade, Silva et al. (2016, p.23), define a faixa livre como:

Faixa da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desobstruída de mobiliário e equipamentos urbanos e demais obstáculos permanentes ou temporários. Deve possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição e apresentar largura mínima recomendável de 1,50m e mínima admissível de 1,20m.

Muitas vezes a beleza estética, plástica, o paisagismo da arquitetura e urbanismo estão relacionados a espaços com mobilidade reduzida. A Figura 1, imagem tirada de uma rua do bairro denominado Itauera localizado no perímetro urbano da cidade de Itápolis, interior de São Paulo, exemplifica uma situação em que o desnível de cotas entre as residências é muito grande, gerando uma queda de nível da calçada desproporcional com o das obras e o da rua, dificultando o trânsito das pessoas que correm o risco de escorregar e se machucar com a deformidade da calçada.

Figura 1 – Rampa íngreme em passeio público



**Fonte:** Autor próprio

Segundo o Art. 7º do Estatuto da Pessoa com Deficiência, “É dever de todos comunicar à autoridade competente qualquer forma de ameaça ou de violação aos direitos da pessoa com deficiência.”, portanto, além de ajudar na fiscalização das calçadas, a população deve auxiliar no incentivo a manutenção dos passeios públicos para que não tenham barreiras que impeçam a transição das pessoas, sendo portadoras de deficiência ou não. Recomenda-se também que a inclinação longitudinal de passeios públicos seja de no máximo 8,33%, e quando ultrapassado esse valor, as vias não são consideradas rotas acessíveis.

Durante e após a reforma ou construção de qualquer imóvel, é importante que o poder público, as empresas concessionárias, os proprietários ou responsáveis técnicos deixem a calçada desobstruída, garantindo de forma segura a fluidez do trânsito e a livre circulação e acessibilidade das pessoas sem qualquer intervenção nas vias e nos espaços públicos.

O Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA) de Itápolis-SP estabelece diretrizes, critérios e procedimentos dos resíduos da construção civil no município através da resolução nº 02 de 26 de abril de 2017. Nesta resolução, o Art. 2º define:

I – Resíduos da construção civil: são os provenientes de construções, reformas, reparos e demolições de obras de construção civil, e os resultantes da preparação da escavação de terrenos, tais como: tijolos, blocos cerâmicos, concreto em geral, solos, rochas, metais, resinas, colas, tintas, madeiras e compensados, forros, argamassa, gesso, relhas, pavimento asfáltico, vidros, plástico, tubulações, fiação elétrica, etc., comumente chamados de entulhos de obras, caliça ou metralha.

Este decreto também responsabiliza os geradores de resíduos que são: pessoas físicas ou jurídicas, públicas ou privadas, a destinação dos resíduos, sendo a reciclagem, reutilização ou descarte correto dos entulhos gerados.

Figura 2 – Entulho de construção encontrado em passeio público.



**Fonte:** Autor próprio

Na Figura 2, tirada do Residencial Villagio Marconi da cidade de Itápolis-SP, é nítido que o entulho deixado na calçada atrapalha totalmente o trânsito dos pedestres, mostrando totalmente o descaso do dono da obra ou responsável técnico.

Além do desnível das calçadas e rampas mal executadas, a má conservação também interfere na mobilidade, barrando o trânsito habitual. Em construções que invadem o passeio



público, também impossibilitam a travessia naquele local e prejudicam a acessibilidade. Nesse caso, deve ser feita a demolição da construção para que o passeio público seja desobstruído.

Figura 3 – Residência tomando espaço da calçada



**Fonte:** Autor próprio

Tem-se, claramente, a percepção que, na Figura 3, o passeio público está com dimensão menor que a mínima admissível por Norma, que é de 1,20m, obrigando o deficiente físico invadir a pista de rolamento, correndo o risco de ser atropelado, pois não tem como transitar na calçada neste trecho.

### 3.1. MODIFICAÇÕES ADEQUADAS

Em algumas cidades, como no caso de Itápolis - SP, foi criada a Lei nº 3.157 de 08 de dezembro de 2014, obriga as construções novas ou imóveis que sofrerão reparos ou reformas tenham a calçada ecológica. De acordo com o Artigo 6º da Lei: “A responsabilidade de construção e manutenção da ‘calçada ecológica é única e exclusivamente do proprietário do imóvel”, portanto, o profissional responsável pela execução da obra deve tomar cuidado para que o espaço público destinado a locomoção dos pedestres não seja limitado, dificultando o livre acesso tanto daqueles que portam necessidades especiais ou de mães que empurram os carrinhos com seus bebês, como de toda a população.

E, assim como a vegetação rasteira implantada nos passeios públicos, as árvores também são obrigatórias por lei, mas além de trazerem a beleza, sombra, amenizar a temperatura e aumentar a umidade relativa do ar, as árvores podem gerar um grande problema se não forem escolhidas de forma correta para determinados locais, evitando também, danos a fiação elétrica, encanamento, construções ao redor, e ao passeio público.

Após a implantação da Lei da Calçada Ecológica na cidade, alguns lugares públicos, como o fórum da cidade, tiveram a restauração da calçada aplicada, a adequação de rampas acessíveis e, ainda, foram executadas as “calçadas ecológicas”, enquadrando a NBR 9050 de acessibilidade em parceria com a Lei Municipal. As imagens a seguir foram tiradas do mesmo ponto, localizadas na Avenida dos Amaros, esquina com a Rua do Rio Branco.

Figura 4– Passeio ao lado do Fórum Municipal antes de ser reformado



Fonte: Google Mapas

A Figura 4 mostra o aspecto da via pública antes de ser aplicada a Lei Municipal, deixando explícito que mesmo sendo ao redor de um edifício público, a calçada não possui a rampa de acessibilidade.

Figura 5 – Passeio ao lado do Fórum Municipal após a reforma



**Fonte:** Autor próprio

Nota-se, na Figura 5, que além da rampa de acessibilidade próximo à esquina, foi aplicada a implantação de grama paralela a guia, não ultrapassando os 50 cm de largura, valorizando a inclusão dos portadores de deficiência e proporcionando o embelezamento do espaço urbano aumentando a porcentagem de área verde. Porém, a rampa já executada encontra-se sem o piso tátil essencial para a orientação dos deficientes visuais.

Mesmo com as vias públicas estando em perfeito estado, contendo as rampas e dimensões necessárias para o livre trânsito de cadeirantes, carrinhos, pedestres, pessoas deficientes, também há a interferência de obstáculos aéreos, tais como marquises, marketing e placas de identificação, toldos, vegetação e outros. Estes devem estar a uma altura superior a

2,10 m do nível da calçada, deixando assim, as faixas completamente livres e desobstruídas de interferências.

Além da boa aceitação e de estar de acordo com a NBR 9050, uma construção acessível evita gastos, pois quando uma obra finalizada não está atendendo a acessibilidade e precisa ser reformado, seu custo global pode aumentar em 25% para que esta fique adequada de acordo com a Norma.

Para garantir que as normas básicas de acessibilidade sejam atendidas, o Art. 53º do Estatuto da Pessoa com Deficiência dispõe:

São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei e de outras normas relativas à acessibilidade, sempre que houver interação com a matéria nela regulada:

I - a aprovação de projeto arquitetônico e urbanístico ou de comunicação e informação, a fabricação de veículos de transporte coletivo, a prestação do respectivo serviço e a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva;

II - a outorga ou a renovação de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza;

III - a aprovação de financiamento de projeto com utilização de recursos públicos, por meio de renúncia ou de incentivo fiscal, contrato, convênio ou instrumento congêneres; e

IV - a concessão de aval da União para obtenção de empréstimo e de financiamento internacionais por entes públicos ou privados.

Dessa forma, é obrigação o cumprimento das exigências da Norma, caso isto não aconteça, o projeto que fora dado entrada na prefeitura não será aprovado, revogando assim, a construção ou reforma de qualquer local. Para que isso aconteça, cabe ao governo federal o planejamento e capacitação de funcionários municipais para que sejam feitas inspeções onde são observados o cumprimento das normas de acessibilidade vigentes e da legislação relativa à pessoa com deficiência.

#### **4. RESULTADOS E CONCLUSÃO**

Para que a lei de acessibilidade seja cumprida de acordo com a NBR 9050, é necessária a conscientização de toda a população, não só dos profissionais da construção. Apenas quem tem alguém mais próximo com mobilidade reduzida acompanha a dificuldade e o preconceito que eles sofrem no dia-a-dia com a falta de conscientização e comoção pela situação do próximo.

A disponibilização de mais fiscais por parte das prefeituras, para este tipo de abordagem é fundamental para que sejam flagrados os descasos e aplicadas as multas fazendo com que a população, mesmo que com medidas drásticas, adaptem seus estabelecimentos.

Pessoas com deficiência ou necessidade especial não são mais excluídas da sociedade como antes. Hoje em dia estão trabalhando, adquirem renda movimentando o capital e influenciando no PIB do país, estão passeando, estudando, fazendo suas atividades básicas de vida diária e até mesmo atividades mais complexas como praticar esportes, viajar, ir à academia, ter lazer.

Mas para que tudo isso aconteça, essas pessoas precisam de acessibilidade nas cidades, calçadas espaçadas, sem buracos, sem desníveis, que as árvores sejam plantadas de maneira adequada, de rampas instaladas nas escolas, comércios, lojas, cinemas, teatros, adaptação de banheiros nos lugares públicos e mobilidade de uso coletivo (ônibus, metrô, trens), também o respeito e paciência por parte dos que não possuem deficiência.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9.050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2015.

ALVES, P. **Mobilidade urbana sustentável: diretrizes da política brasileira**. Uberlândia: UFU, 2014. 53 p. Pós-Graduação em Engenharia Urbana.

BRASIL. Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004. **Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica**. Brasília, DF, 02 de dez. 2004. 183º da Independência e 116ª da República.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**. Brasília, DF, 02 de dez. 2004. 183º da Independência e 116ª da República.

BRASIL. Decreto nº 7.037, de 21 de dezembro de 2009. **Aprova o Programa Nacional de Direitos Humanos – PNDH**. Brasília, DF, 21 de dez. 2009. Ministério da Justiça.

COMDEMA, Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente de Itápolis-SP. Resolução nº 02 de 26 de abril de 2017: **Estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil no Município de Itápolis.** Itápolis, 2017.

CONFEA, Conselho Federal de Engenharia e Agronomia. **ACESSIBILIDADE:** Guia Prático Para o Projeto de Adaptações e Novas Normas. Gerência de Comunicação – GCO, 2016.

GOMES, L. **Acessibilidade em edifícios públicos de cultura em uma cidade de médio porte do Estado de São Paulo.** São Carlos: UFSCar, 2014. 276 p. Pós-Graduação em Terapia Ocupacional.

IBGE: **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Censo Demográfico 2010: Características gerais da população, região e pessoas com deficiência. Rio de Janeiro, 2010.

ITÁPOLIS. Lei nº 3.157 de 08 de dezembro de 2014: Calçadas ecológicas em áreas residenciais no município de Itápolis. Itápolis, 2014.

Lei nº 13.146/2015: **Estatuto da Pessoa com Deficiência.** Brasília, 2015.

MARQUES, J. **Cadeirante ganha direito de ser ajudada pelos porteiros de seu prédio.** Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/amp/cotidiano/2018/04/cadeirante-ganha-direito-de-ser-ajudada-pelos-porteiros-de-seu-predio.shtml>>. Acesso em: 11 abr. 2018.