

Análise das medidas de acessibilidade no Terminal Rodoviário de Porto Seguro – Bahia

Analysis of accessibility measures in the bus terminal of Porto Seguro – Bahia

Amanda Soares dos Santos¹

Elle D' Carolinne da Silva Cerqueira²

Fabiana Nery dos Santos³

Fernanda dos Santos Caló⁴

Jilcelia Pinheiro de Oliveira⁵

Salete Vieira⁶

Este artigo foi recebido em 19 de julho de 2015 e aprovado em 01 de novembro de 2016

Resumo: A maioria dos terminais rodoviários do Brasil encontra-se em condições inadequadas para o uso, causando problemas aos usuários, principalmente aos portadores de necessidades especiais com mobilidades reduzidas. O município de Porto Seguro, localizado no extremo sul da Bahia, é atualmente o maior receptor de demanda turística da Costa do Descobrimento, e o segundo destino mais visitado do estado; busca-se, portanto, nesta pesquisa verificar quais são as condições de acessibilidade encontrada no Terminal Rodoviário do município de Porto Seguro, com base nas Normas Técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 15320 (2005). Para este estudo, foram analisadas as instalações do Terminal Rodoviária de Porto Seguro, entre os meses de setembro e dezembro de 2015 comparadas com NBR 15320 (2005), que trazem regulamentações quanto à acessibilidade das pessoas em espaços públicos, em especial o transporte público rodoviário. O método de análise qualitativa tem como base o levantamento de dados do local, incluindo o questionário com os usuários do Terminal Rodoviário de Porto Seguro e o levantamento de imagens da acessibilidade do local. Após o levantamento, os dados obtidos

¹ Graduanda no Curso de Bacharelado em Turismo, no Departamento de Ciências Humanas e Tecnologias – *Campus XVIII/ Eunápolis*, da UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA.

² Graduanda no Curso de Bacharelado em Turismo, no Departamento de Ciências Humanas e Tecnologias – *Campus XVIII/ Eunápolis*, da UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA.

³ Bacharel em Turismo, pelo Departamento de Ciências Humanas e Tecnologias – *Campus XVIII/ Eunápolis*, da UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA. E-Mail: fabiana_nery.geter@hotmail.com

⁴ Bacharel em Turismo pelo Departamento de Ciências Humanas e Tecnologias – *Campus XVIII/ Eunápolis*, da UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA.

⁵ Bacharel em Turismo pelo Departamento de Ciências Humanas e Tecnologias – *Campus XVIII/ Eunápolis*, da UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA.

⁶ Mestre em Cultura e Turismo - UESC

foram comparados com as normas técnicas brasileiras acima mencionadas. Como resultado parcial, verificou-se que o citado Terminal não dispõe de espaços de acentos preferenciais para pessoas deficientes, nem de áreas de circulação interna, como áreas de refúgio e evacuação no caso de emergência, além de não ter uma área reservada para embarque e desembarque de passageiros com deficiência. Nos espaços de uso público, não se adaptou a infraestrutura para atender à demanda crescente da população com restrições de mobilidade. Cabe então à empresa administradora do Terminal priorizar a melhoria e adequação de espaços, equipamentos e *serviços* utilizados pela população para propiciar aos cidadãos a livre mobilidade, a interação com o próprio meio e com outras pessoas.

Palavras-chave: acessibilidade, turismo, terminais rodoviários

Abstract: Most bus terminals in Brazil lies in inadequate conditions for use, causing problems for its users, especially for those with special needs handicapped. The municipality of Porto Seguro, located in the extreme south of Bahia, is currently the largest tourist demand receiver of the Discovery Coast, and the second most visited destination state, we seek to, so this research see which are the accessibility conditions found Bus Terminal in the city of Porto Seguro, based on the Brazilian Association of Technical Standards Technical Standards (ABNT) NBR 15320 (2005). For this study we analyzed the terminal facilities between September and December two thousand and thirteen, and these were compared to NBR 15320 (2005), which bring regulations on the accessibility of people in public spaces, particularly transport public road. The qualitative analysis method is based on the location of data collection, including the questionnaire with users from the bus station in Porto Seguro and raising the accessibility of the same images. After this survey, the data were compared with the Brazilian technical standards mentioned above. As a partial result found — that the bus Porto Seguro does not have spaces of preferred accents ace disabled, it has no internal circulation areas, reviewing refuge and evacuation areas in case of emergency, and does not have a reserved area for boarding and unloading of disabled passengers. The public spaces not yet adapted its infrastructure to meet the growing demand of the population that has restricted mobility. It is then up to the administrator of the terminal company, prioritizing the improvement and suitability of premises, equipment and services used by the population, to provide citizens free mobility, interaction with the medium itself and in relation to others.

Key words: accessibility, tourism, bus terminals

1.Introdução

Um dos grandes problemas da sociedade atual refere-se à mobilidade urbana. As cidades têm crescido de forma desordenada, sem planejamento espacial adequado acarretando inúmeros problemas urbanos e prejudicando, principalmente, a população com dificuldades de locomoção ou mobilidade reduzida.

No Brasil, percebe-se a melhoria na legislação específica sobre o tema, além da criação de Normas Técnicas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). O Ministério do Turismo implantou o Plano Nacional de Turismo 2007/2010 em que se prevê, entre seus objetivos, a inclusão da atividade na pauta de consumo de todos os brasileiros. Para que esse objetivo seja alcançado, é necessário que se atente para o público em potencial — o de pessoas com deficiência — com o desenvolvimento de ações que estimulem e viabilizem o consumo do turismo de acordo com as especificidades exigidas por esse grupo. Entre as áreas envolvidas na concretização da atividade, encontram-se os meios de transporte indispensáveis para a locomoção das pessoas de uma localidade a outra durante as viagens, em que se destaca o transporte rodoviário.

O município de Porto Seguro, localizado no extremo sul da Bahia, é hoje o segundo destino mais visitado do estado com um fluxo turístico que ultrapassa nove mil visitantes por ano.

Neste trabalho, objetiva-se fazer uma análise das condições de acessibilidade encontrada no Terminal Rodoviário do município de Porto Seguro no estado da Bahia/Brasil, com base nas Normas Técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 15320 (2005) que trazem regulamentações quanto à acessibilidade das pessoas em espaços públicos, em especial o transporte público rodoviário.

Para análise do Terminal Rodoviário, utilizaram-se os seguintes materiais: Normas Técnicas da ABNT e registros fotográficos. Quanto ao método de análise, tomaram-se como base o levantamento de dados e as imagens de acessibilidade do local; logo após, compararam-se os dados obtidos com as Normas Técnicas brasileiras acima mencionadas.

Verificou-se que há necessidade de adequação da estrutura física do Terminal Rodoviário de Porto Seguro para atender à demanda de portadores de necessidades especiais. É perceptível o grande fluxo de pessoas que utilizam tal modal como suporte para o acesso à cidade; com isso, é eficaz a inserção de acessibilidade arquitetônica, como calçadas adaptáveis, sinalização sonora, rampas de acesso, estacionamentos privativos, sistema braile — considerados como fatores preponderantes para a autonomia dos indivíduos portadores de necessidades especiais.

2.Acessibilidade no turismo do Brasil

O turismo no Brasil e no mundo tem assumido forte papel nos processos econômicos, culturais, sociais e ambientais; assim, têm ocorrido muitas mudanças que encadeiam a necessidade de novas formas, instrumentos e ações no planejamento da atividade turística.

Segundo Serpa (2009), uma estimativa da Organização Mundial de Saúde aponta que 10% da população mundial apresentam algum tipo de deficiência e que, nos países em desenvolvimento, esse percentual pode ficar entre 15 e 20%, em razão das condições insatisfatórias de saneamento básico e de prevenção. Por meio dos dados do censo, podemos observar que o Brasil está na faixa percentual dos países em desenvolvimento.

Assim, são imprescindíveis políticas de planejamento voltadas para a adequação dos espaços e equipamentos turísticos, tendo em vista a socialização e a facilidade de acesso a todos os portadores de necessidades especiais. Serpa ainda relata que, na última década, o Estado brasileiro vem concedendo uma atenção maior às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no âmbito das políticas públicas e da conscientização da sociedade. O que remete a participação ativa pública às modificações e adaptações dos serviços ofertados e à plena consciência de interatividade de toda a sociedade.

Diante desse pressuposto, pensar em inclusão social e igualdade nos diversos segmentos do turismo para pessoas com deficiência, visando à utilização dos serviços e equipamentos do turismo com segurança e conforto, é papel fundamental dos órgãos públicos e privados que formatam o produto.

Segundo Serpa (2009), o marco legal brasileiro, em termos de acessibilidade, pode--se dizer que é um dos mais avançados da América Latina, embora o acesso pleno no Brasil ainda seja um tema bastante recente, sobretudo no turismo, o qual depende de mudanças estruturais e culturais para impulsionar e universalizar o acesso de todos, principalmente o das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, aos equipamentos, atrativos e serviços turísticos. Logo, por tratar-se de um tema pouco explorado, mas de grande relevância, é essencial que se insira, nos novos projetos arquitetônicos, os instrumentos fundamentais para suporte dessa demanda. Assim, para o Brasil e sua grande oferta de atrativos, é viável a inserção de novos planos e equipamentos para torná-los acessíveis. Desse modo, Prado (2003, p. 1) afirma:

[...] um ambiente com acessibilidade atende, diferentemente, uma variedade de necessidades dos usuários, tornando possível uma maior autonomia e independência. Entendendo autonomia como a capacidade do

indivíduo de desfrutar dos espaços e elementos espontaneamente, segundo sua vontade. E independência como a capacidade de usufruir os ambientes, sem precisar de ajuda.

Ou seja, faz-se necessária a adaptação do ambiente para que os portadores de determinada deficiência possam usufruir das mesmas condições que os não portadores, diminuindo barreiras sociais e promovendo a inserção desses indivíduos nos diversos espaços.

Para Shakespeare (1977), ao tratar-se da inclusão da pessoa com deficiência no ambiente, considera-se tanto a integração da pessoa ao meio, quanto como o meio social a aceita. É comum que as pessoas tenham mais rejeição a deficiências mentais do que a físicas, uma vez que encontram mais dificuldade em comunicar-se com portadores daquele tipo de deficiência. Os anos 1980 e 1990 foram marcados por um ambiente de discussão sobre os direitos das pessoas com deficiência, ocorrendo eventos e resoluções da ONU em que se orientava a atuação dos países signatários a respeito da legislação e das políticas públicas de atendimento ao público em questão.

Remetendo-se às questões de acessibilidade no Brasil e no turismo como elemento de inclusão social, reflete-se na diversidade cultural. Rúa (2006), *apud* Pereira (2011, p. 256) retrata:

[...] o turismo pode contribuir decisivamente para o desenvolvimento sustentável e para a inclusão social, porque agrega um conjunto de dimensões favoráveis à solidariedade e à integração social. Em primeiro lugar, pela própria natureza, o turismo opera pela ruptura do isolamento, provocando o contato entre culturas e ocasionando interações de múltiplos e variados atores sociais. Em segundo lugar, o conhecimento oportunizado caracteriza-se como essencialmente prazeroso, de maneira que as interações se dão em um clima de reduzida tensão, favorecendo o entendimento entre os atores.

Pereira (2011) aponta que o Brasil, segundo o censo IBGE de 2000, apresenta 14,5% da população portadora de deficiência, o que representa cerca de 24,5 milhões de pessoas com alguma necessidade especial. Para assegurar o direito de acessibilidade aos portadores de necessidades especiais, a Associação Brasileira de Normas Técnicas —ABNT— lançou a NBR 9050/2004, que estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, da construção, da instalação e da adaptação de edificações, mobiliário,

espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade. Segundo a Norma 9050 (2004) da Associação Brasileira de Normas Técnicas, a definição de acessibilidade é:

Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida (ABNT, 2004, p. 2).

Dessa forma, as políticas de planejamento passaram a incorporar, em seus critérios, os parâmetros técnicos que se constituem no ajuste dos equipamentos e na prestação de serviços, e juntamente da participação da população, que realmente pode indicar os sistemas mais precários que afetam diretamente e indiretamente os produtos e equipamentos ofertados.

Marcelino (1996) observa que, mesmo com a obtenção de recursos financeiros para a promoção de mudanças nos setores públicos, ainda ocorre, em algumas regiões, a má utilização, em razão da ausência de parâmetros norteadores da ação. Dessa forma, percebe-se a necessidade de movimentos e ações para fomentação de políticas voltadas para orientar a continuação e implantação de programas e projetos, refletindo-se na necessidade de cada destino ou atrativo. Melo (2010, p. 16) complementa:

É fundamental [que haja] novos estudos sobre essa temática buscando denunciar o descompromisso das autoridades e das políticas públicas em relação a essa questão como forma de pressionar a garantia desse direito, assim como [se] mostrem outros parâmetros ergonômicos e de acessibilidade com o objetivo de oportunizar o ganho na qualidade de lazer, perseverando na contribuição para a melhoria de vida dos indivíduos com deficiência, principalmente física ou mobilidade reduzida.

Nesse sentido, é evidente a preocupação com as práticas de turismo, que ainda estão pendentes em relação à acessibilidade e ao descumprimento das leis que asseguram os direitos dos portadores de necessidades especiais.

3. Terminais de transportes rodoviários

O transporte rodoviário é o mais versátil, quando utilizado no turismo, pois proporciona fácil deslocamento do local de origem ao destino final e passa pela interligação entre outros modais, além de ser utilizado como transporte de massa em áreas consideradas turísticas. A importância desse tipo de transporte é confirmada também pela Agência Nacional de Transportes Terrestre — ANTT (AGÊNCIA, 2007), que informa que o transporte rodoviário, no Brasil, movimenta mais de 140 pessoas ao ano — entre essas, existem aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Como uma maneira de definir o transporte, especificamente voltado para o turismo, percebe-se que surge como uma atividade que interliga a origem da viagem turística a um determinado destino. O Terminal é o lugar onde se tem acesso aos meios de transporte, com mais facilidade e frequência, além de poder funcionar como se fosse uma transferência de um modo de transporte para outro. E quanto mais o terminal for interligado com os demais, maior possibilidade de escolha os usuários encontram. Ultimamente, alguns terminais de transporte estão “ampliando suas atividades para o comércio e a oferta de serviços para passageiros e outros clientes potenciais” (PALHARES, 2001).

Os veículos rodoviários modernos, em especial o ônibus, fizeram com que o turismo se desenvolvesse como uma atividade acessível a um número cada vez maior de pessoas, além de serem os principais responsáveis por dar acesso a regiões de curto e médio percursos. Em função do fácil acesso que o modo rodoviário apresenta, ele pode ser considerado também como um meio de ligação entre outros modos de transporte. No âmbito do turismo, permitiu que um elevado número de viagens fosse realizado, cada vez mais frequentemente, tornando-se, em alguns países, “a primeira forma de transporte no segmento turístico” (PALHARES, 2002).

Nos últimos anos, não se investiu nos terminais rodoviários e pode-se perceber que, na maioria, encontram-se em situações precárias. No site oficial do Jornal Nacional, em uma reportagem sobre os terminais de transportes rodoviários no Brasil, percebem-se muitas instalações precárias, além de imundície, desconforto, desrespeito, com poucas ou raríssimas exceções. A equipe do Jornal Nacional rodou 6,1 mil quilômetros. O gigantesco Terminal que recebe mais de sessenta mil pessoas por dia em São Paulo foi o ponto de partida; foram observados 15 estados, mais o Distrito Federal. O grupo foi passageiro em ônibus de nove empresas. Para mostrar o que brasileiros enfrentam diariamente em ônibus, estradas, rodoviárias, paradas, a equipe viu de tudo e descobriu que rodoviária, no Brasil, é loteria. Porém, com a chegada da Copa do Mundo de 2014, espera-se que essa situação seja resolvida e que não só aeroportos sejam construídos e reformados, mas também os terminais por ser um dos modais mais acessível à população brasileira.

4. Materiais e métodos

Trata-se de um estudo realizado no município de Porto Seguro de natureza tanto exploratória/descritiva, quanto abordagem qualitativa. Para Andrade (1999), os fatos são observados, analisados, classificados e interpretados, sem que o pesquisador neles interfira. A pesquisa foi realizada no período novembro/dezembro de 2013. As avaliações foram feitas por meio de registros fotográficos do Terminal Rodoviário de Porto Seguro, objeto de estudo da pesquisa, de acordo com a NBR 15320 (2005) que aborda a acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário, tendo como principal objetivo aquilatar a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais e mobilidade reduzida.

5. Diagnóstico da acessibilidade do Terminal Rodoviário de Porto Seguro

O Terminal Rodoviário de Porto Seguro possibilita o acesso dos portadores de necessidades a outros meios de transportes, desde que estejam aptos a fazer essa locomoção. Atualmente, neste equipamento, há, aproximadamente, trinta linhas que ligam o município de Porto Seguro a cidades e estados vizinhos.

Porém se percebe que existe local de espera, mas não adequado ou reservado à pessoa com deficiência. Não há estacionamento próprio, apenas algumas rampas e sinalização precária. As empresas de ônibus que trabalham no Terminal, não têm bilheteria adaptada, nem telefones públicos adequados. Dessa forma, percebe-se a precariedade do serviço oferecido, que não oferece suporte de qualidade, nem acessibilidade e segurança.

A estrutura do Terminal Rodoviário de Porto Seguro não está de acordo com a ABNT NBR 15320 (2005) em que se define infraestrutura como o conjunto de processos interligados para obter, por meio de serviços, obras e/ou equipamentos, condições mais facilitadas de acesso de pessoa com deficiência ao uso do meio físico. Pode-se constatar que todos esses problemas advêm das políticas públicas mal planejadas que não incorporam as leis que garantam direitos. Os usuários vivem um verdadeiro descaso com a falta de fiscalização e manutenção dos espaços, fazendo-se necessário que os órgãos responsáveis tomem as devidas providências e não permitam a execução de projetos que não estão certamente direcionados a atender as pessoas portadoras de necessidades especiais.

Conforme se vê nas figuras abaixo, vários espaços do Terminal Rodoviário não atendem a normas técnicas; assim, precisa-se de adaptações e reformas urgentes na sinalização, na construção de espaços seguros e confortáveis destinados aos portadores de necessidades especiais, adequando-se a legislação a fim de garantir a acessibilidade a todos, sem restrições.

Figura 1. Rampa de acesso ao estacionamento



Fonte: SANTOS, Fabiana Nery, 2013.

Com base na análise da Figura 1, observa-se que o estacionamento do Terminal não dispõe de sinalização de espaço reservado para portadores de necessidades especiais como estabelece a ABNT NBR 15320 (2005), que é preciso conter vaga exclusiva para veículos utilizados por pessoas com deficiência, demarcada e sinalizada; porém se percebe que existe acessibilidade no percurso da vaga ao Terminal ou ponto de parada, conforme 6.12 da ABNT NBR 9050 (2004).

Figura 2. Placa de sinalização para acesso de cadeirantes



Fonte: SANTOS, Fabiana Nery, 2013.

No Terminal Rodoviário de Porto Seguro, existe apenas uma placa de sinalização referente à acessibilidade (Figura 2), que se encontra danificada. Portanto não está de acordo com NBR que afirma que, nos terminais rodoviários e locais de paradas acessíveis, devem ser previstas comunicação e sinalização visual, auditiva e tátil.

Figura 3. Rampa de acesso às bilheterias e ao telefone público



Fonte: SANTOS, Fabiana Nery, 2013.

Pode-se verificar pela Figura 3 que o Terminal dispõe de, apenas, rampas de acesso para cadeirantes, esquecendo-se, assim, os usuários portadores de outras deficiências. Não se encontrou, na NBR estudada, uma norma que discuta e regularize a questão das rampas nos terminais rodoviários, porém se encontram, na Cartilha de Acessibilidade da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, orientações para que as rampas sejam utilizadas de forma adequada em terminais rodoviários, dotadas de piso antiderrapante e sinalização de alerta para auxílio ao deficiente visual.

6.Considerações finais

A atividade turística é fundamental para o desenvolvimento econômico-social e o histórico dos destinos inseridos. Mas, para que haja o aumento do fluxo da demanda a esses lugares, faz-se necessário um conjunto de equipamentos que visem ao acesso rápido e seguro a eles.

Na construção deste artigo, observou-se a necessidade de promover uma ruptura na deficiente visão que há nos gestores públicos e privados do Terminal, cuja importância para a dinâmica do turismo em Porto

Seguro e cidades circunvizinhas é incalculável. O turista, como vetor da dinâmica, quer ter, sentir e satisfazer suas necessidades, entre as quais segurança, amabilidade e informações precisas fazem parte do processo.

Vale ressaltar que, no local, há apenas uma placa informando a presença de uma rampa, que se encontra em péssimas condições de visibilidade, além, é claro, da rampa inacessível. Logo, é notório que, nos espaços públicos, ainda não se adaptou a infraestrutura para atender à demanda crescente da população com restrições de mobilidade.

Assim, os problemas acima mencionados são reflexos da adoção de políticas públicas urbanas desprovidas de qualquer ação que visem à reformulação dos projetos arquitetônicos, da fiscalização e da manutenção dos espaços. Evidencia-se, pois, a não incorporação de legislações que busquem priorizar a prestação de serviços de qualidade acessíveis a todos os usuários e, em especial, aos com dificuldades de locomoção.

7.Referências

ANDRADE, José V. de. **Turismo: fundamentos e dimensões**. 8. ed. São Paulo: Ática, 2000.

ANTT. **Cartilha de acessibilidade**. Disponível em:

<http://pfdc.pgr.mpf.mp.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/publicacoes/pessoa-com-deficiencia/acessibilidade-em-terminais-e-pontos-de-parada-rodoviaria-e-estacoes-ferroviarias-do-sistema-de-transporte-interestadual-e-internacional-de-passageiros-antt-2009>. Acesso em: 14 dez. 2013.

GUIA GEOGRÁFICO. Porto Seguro. Disponível em: <http://www.bahia-turismo.com/porto-seguro/turismo.htm>. Acesso em: 14 dez. 2013

MARCELLINO, Nelson Carvalho. O entendimento do lazer. In: _____. **Políticas públicas setoriais de lazer: o papel das prefeituras**. Campinas: Autores Associados, 1996, p. 1-6.

MELO, Francisco Ricardo L. V. Estudo da acessibilidade em ambientes de lazer na **cidade** de Natal/RN. Natal/RN: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2010.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PEREIRA, M. Turismo e inclusão social: uma avaliação acerca da acessibilidade aos portadores de necessidades físicas e visuais nos equipamentos turísticos de Belém/PA. **Caderno Virtual de Turism.**, Rio de Janeiro, vol. 11, n.º 2, p. 253-266, ago. 2011.

PRADO, A. R. A. Acessibilidade e desenho universal. In: CONGRESSO PAULISTA DE GERIATRIA E GERONTOLOGIA — GERP, 3, São Paulo, 2003. Disponível em: <http://direitodoidoso.braslink.com/pdf/acessibilidade.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2013.

SERPA, Ana B. B. **Acessibilidade para pessoas com deficiência e inclusão social no turismo: a experiência da cidade de Socorro/SP**. Brasília: Centro de Excelência em Turismo/UnB, 2009.

SHAKESPEARE, Rosemary. **A psicologia do deficiente**. Trad. Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

SITE DO JORNAL NACIONAL. **Terminais de transporte no Brasil**. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2012/05/terminais-rodoviarios-do-brasil-tem-instalacoes-precarias-veja.html>. Acesso em: 9 dez. 2013.