

UMA ANÁLISE JURÍDICA DOS BENEFÍCIOS DO DIREITO DO IDOSO AO ACESSO GRATUITO AOS MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVOS

Emmanuel Cavalcante Figueiredo (1); Sarah Caroline de Andrade Firmino (2); Andreza Very Cavalcante (3); Karoline Silva Sousa (4); Orientadora: Cristina Paiva Serafim Gadelha Campos

Universidade Estadual da Paraíba, efigueiredo897@gmail.com(1) *Universidade Estadual da Paraíba, sarahcaroline27@hotmail.com* (2) *Universidade Estadual da Paraíba andrezavery@outlook.com* (3) *Universidade Estadual da Paraíba, karol52ine52@gmail.com* (4)

I INTRODUÇÃO

O presente artigo fundamenta-se na importância da não taxação dos idosos quando estes precisarem utilizar transportes coletivos para usufruírem de seu direito de ir e vir. Sendo assim, visa analisar de que modo a legislação brasileira trata a respeito desse assunto, qual a evolução jurídico-brasileira na assistência oferecida pelo governo, de que maneira sua salvaguarda influenciará no fluxo de trânsito atual e quais os benefícios que são, por causa disto, trazidos para sociedade.

Já foram realizados outros trabalhos que possuem relação com esse tema, mas o assunto abordado nesse artigo deve ser conhecido, pois é feita a análise da legislação a esse respeito e, tendo isto em vista, cabe associar sua aplicação à realidade, mostrando, ainda, qual a relação entre o direito - para os idosos - da gratuidade nos transportes coletivos e as vantagens e proveitos que resultam da sua salvaguarda. Desse modo, devido à sua relevância social, é considerado primordial pesquisar sobre este quesito, engrandecendo a documentação já existente sobre o tema e alongando a área de exercício da ciência, pois traz à tona temas relevantes para a sociedade, como a apresentação de fatores que contribuirão para o bem estar social.

Levando em consideração estas ideias preliminares, evidencia-se que o presente artigo tem como objetivos principais a demonstração das questões acima elencadas e para tanto, procurando verificar a aplicação das leis na realidade e a influência manifestada na análise da atuação de idosos dirigindo veículos por conta própria e qual seria a mudança no paradigma atual, caso fossem oferecidas as devidas condições para que estes não precisassem fazê-lo.

II METODOLOGIA

A respeito dos métodos, a pesquisa utiliza-se do método indutivo como meio de investigação, partindo de casos particulares e almejando chegar a uma generalização. Em se tratando dos fins, a

pesquisa se classifica como explicativa, pois tem como objetivo esclarecer o tema. Quanto aos meios, a pesquisa se constitui como pesquisa bibliográfica, porque durante a maioria das etapas do projeto será desenvolvido estudo sistematizado com base na legislação brasileira e em materiais acadêmicos acessíveis ao público em geral.

Por fim, atesta-se que a análise de dados foi desenvolvida com base em uma leitura formativa, a qual favorece a realização de análise interpretativa voltada para a formação e condensação de elementos, com vistas ao aprofundamento do objeto da pesquisa.

III LEI VERSUS REALIDADE E PRÁTICA SOCIAL

Como bem se sabe, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 assegura às pessoas maiores de 65 (sessenta e cinco) anos, em seu art. 230, §2º, o direito à gratuidade nos transportes coletivos, sejam eles urbanos, semiurbanos ou interestaduais. Contudo, nem sempre o que está escrito na lei é efetivamente aplicado na prática.

O direito à gratuidade nos transportes é assegurado também em lei especial, como na Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, mais conhecida como Estatuto do idoso, no Capítulo X, art. 39 a 42, que ditam:

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, exceto nos serviços seletivos e especiais, quando prestados paralelamente aos serviços regulares.

§ 1º Para ter acesso à gratuidade, basta que o idoso apresente qualquer documento pessoal que faça prova de sua idade.

§ 2º Nos veículos de transporte coletivo de que trata este artigo, serão reservados 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, devidamente identificados com a placa de reservado preferencialmente para idosos.

§ 3º No caso das pessoas compreendidas na faixa etária entre 60 (sessenta) e 65 (sessenta e cinco) anos, ficará a critério da legislação local dispor sobre as condições para exercício da gratuidade nos meios de transporte previstos no caput deste artigo.

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, nos termos da legislação específica:

I – a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos;

II – desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos.

Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II.

Art. 41. É assegurada a reserva, para os idosos, nos termos da lei local, de 5% (cinco por cento) das vagas nos estacionamentos públicos e privados, as quais deverão ser posicionadas de forma a garantir a melhor comodidade ao idoso.

Art. 42. São asseguradas a prioridade e a segurança do idoso nos procedimentos de embarque e desembarque nos veículos do sistema de transporte coletivo.

O procedimento para que o idoso usufrua deste benefício varia em conformidade com a opção de locomoção a ser utilizada (urbanos, semiurbanos ou interestaduais). No caso de uma viagem interestadual de ônibus, por exemplo, o idoso deverá apresentar o contracheque para mostrar que ganha menos de dois salários mínimos e deve, ainda, haver uma antecedência de mínima de, pelo menos, 3 (três) horas em relação ao horário de partida do ponto inicial do serviço de transporte. E, se já estiverem ocupados os dois assentos exclusivos, o idoso tem direito a 50% de desconto na passagem comprada.

Entretanto, é bastante comum que as empresas dificultem, indevidamente, o acesso ao serviço. Este tipo de ação, além de contrariar as previsões da Constituição Federal e do Estatuto do Idoso, fere o princípio da dignidade da pessoa humana.

Assim, como salienta Ramos, há um vínculo direto entre o direito à gratuidade e a dignidade, como pode se ver:

A afirmação de que a República Federativa do Brasil fundamenta-se na cidadania e na dignidade da pessoa humana, orienta toda atuação do Estado e da sociedade civil em direção à efetivação desses fundamentos, diminuindo, com isso o espaço de abrangência da concepção de que as pessoas, na medida em que envelhecem, perdem seus direitos. Esse dispositivo constitucional, portanto, aponta no sentido de assegurar a cidadania, que é uma decorrência da garantia da dignidade da pessoa humana, durante toda a sua vida. (2003, p. 133)

Assim, agir de forma a impedir o acesso gratuito aos transportes aos idosos culmina em sanções previstas no artigo 55 do Estatuto do Idoso, onde as entidades que descumprirem as determinações da Lei ficarão sujeitas, em caso de entidades governamentais, à advertência, afastamento provisório ou definitivo dos dirigentes e até fechamento ou interdição. Já nas não-governamentais pode haver ainda a aplicação de multa. Há ainda sanções previstas no capítulo XIII, intitulado “Das infrações e penalidades” do decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998.

IV ESTÁGIO ATUAL DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA ACERCA DA ACESSIBILIDADE DO IDOSO AO TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO

A fim de realizarmos uma explanação satisfatória sobre a questão em vigor, faz-se necessário analisarmos a legislação brasileira que positivou os direitos dos idosos e que garante o direito fundamental de ir e vir a partir da política pública de gratuidade nos transportes coletivos urbanos e interurbanos (BRASIL, 1988).

Dessa forma, como base fundamental do ordenamento jurídico brasileiro, a Constituição da República Federativa Brasileira constitui como um de seus objetivos promover o bem de todos, sem distinção de origem, raça, cor, sexo ou idade; garante também no artigo 5º a igualdade formal em que todos são iguais perante a lei, bem como que “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. Sendo assim, fornece, inicialmente, embasamento indispensável para defesa dos idosos (BRASIL, 1988).

Entretanto, realizando uma interpretação sistemática da Carta Magna, é notável que além de impor à família, à sociedade e ao Estado a missão de amparar os idosos, consagra a igualdade material e, no caso específico, reconhece que o direito à livre locomoção dos idosos necessita ser tratado com isonomia, estabelecendo a gratuidade dos transportes públicos.

Destarte, dedica o art. 230 a este direito, nos seguintes termos:

Art. 230. A família, a sociedade e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação na comunidade, defendendo sua dignidade e bem-estar e garantindo-lhes o direito à vida.

Em harmonia com os princípios constitucionais aludidos, podemos citar a Constituição Estadual da Paraíba, que no art. 249, § 3º, reitera o direito a gratuidade nos transportes coletivos urbanos aos maiores de sessenta e cinco anos (BRASIL, 1989).

Além dos textos normativos supracitados, cumpre, também, elencar a Lei ordinária estadual n.º 8.847, de 25/06/2009, a qual ratifica o artigo 40 do Estatuto do Idoso, além de especificar a gratuidade nos transportes coletivos rodoviários, ferroviários e aquaviários intermunicipais de passageiros e exigir que os assentos destinados aos idosos sejam de uso exclusivo para essa finalidade, devendo estar identificados de forma visível e conter a inscrição “vaga reservada ao idoso”, ficando destinadas para tal fim as primeiras poltronas (BRASIL, 2009).

Por fim, cabe ressaltar, quanto ao posicionamento da jurisprudência nacional, a ADI nº 3768, julgada em plenário pelo Superior Tribunal de Justiça e que teve como relatora a ministra Cármen Lúcia:

BRASIL. ADI nº 3768, 26 de outubro de 2007. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. ART. 39 DA LEI N. 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003 (ESTATUTO DO IDOSO), QUE ASSEGURA GRATUIDADE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS E SEMIURBANOS AOS QUE TÊM MAIS DE 65 (SESSENTA E CINCO) ANOS. DIREITO CONSTITUCIONAL. NORMA CONSTITUCIONAL DE EFICÁCIA PLENA E APLICABILIDADE IMEDIATA. NORMA LEGAL QUE REPETE A NORMA CONSTITUCIONAL GARANTIDORA DO DIREITO. IMPROCEDÊNCIA DA AÇÃO. 1. O art. 39 da Lei n. 10.741/2003 (Estatuto do Idoso) apenas repete o que dispõe o § 2º do art. 230 da Constituição do Brasil. A norma constitucional é de eficácia plena e aplicabilidade imediata, pelo que não há eiva de invalidade jurídica na norma legal que repete os seus termos e determina que se concretize o quanto constitucionalmente disposto. 2. Ação direta de inconstitucionalidade julgada improcedente. **Superior Tribunal de Justiça**. Brasília, 26 out. 2007.

Portanto, fica nítido que o Brasil possui diversos mecanismos legais para atuar como substrato jurídico na luta em defesa do direito de locomover-se com gratuidade nos transportes públicos.

V IMPORTÂNCIA DA GRATUIDADE PARA IDOSOS EM TRANSPORTES PÚBLICOS

Comumente, denomina-se a faixa etária acima dos 60 anos de “melhor idade”. Os indivíduos que se enquadram nessa categoria são taxados dessa maneira pelo fato de terem, a partir dessa idade aproximadamente, uma redução ou até extinção da carga de trabalho, rumando à aposentadoria. A partir desta fase da vida, é concedida gratuidade para os idosos a passagem nos transportes públicos, fato este que é amparado pelo princípio da dignidade da pessoa humana, embasado por sua vez na Declaração Universal dos Direitos Humanos que em seu vigésimo quinto artigo afirma:

Todo ser humano tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e à sua família saúde, bem-estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis e direito à segurança em caso de desemprego, doença invalidez, viuvez, velhice ou outros casos de perda dos meios de subsistência em circunstâncias fora de seu controle.

Nas grandes cidades, o tráfego é um dos principais problemas. A locomoção se faz necessária e portanto é protegida pela linha de raciocínio adotada pela Constituição Federal além de ser regulamentada por leis infraconstitucionais se dá no sentido de garantir a dignidade dos idosos, tal dignidade engloba, obviamente, a liberdade, que se dá buscando assegurar o direito de ir e vir, conforme previsto na Constituição Federal:

Art. 230

§ 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade dos transportes coletivos urbanos.

Ao envelhecer, os idosos têm seus reflexos diminuídos, aumentando a possibilidade de gerar acidentes de trânsito em quaisquer vias. Portanto, beneficiam-se do sistema de gratuidade, que passa a representar uma solução para um problema consequente do aumento da idade. A gratuidade da passagem representa um incentivo para que o transporte particular seja trocado, nesse grupo específico, por aquele de natureza pública.

Com base nos dispositivos constitucionais pertinentes, em outubro de 2003, estabeleceu-se a Lei nº 10.741, conhecida por Estatuto do Idoso, a qual assegura no caput do art. 39 "aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes públicos urbanos e semi-urbanos". Por conseguinte, irá especificar a obrigação de serem reservadas 10% (dez por cento) dos assentos para os idosos, bem como, a necessidade de se apresentar um documento pessoal que comprove a sua idade. Por outro lado, ao se tratar do transporte interestadual, a legislação específica a exigência de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo serem reservadas para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos, nesse caso, apesar da legislação prevê a alternativa do desconto de 50% (cinquenta por cento) para aqueles que, possuindo a mesma renda, excederem as vagas gratuitas, observa-se a restrição do direito ao transporte gratuito o que no contexto diário trará muitas dificuldades para esse público (BRASIL, 2003).

Há que se levar em consideração alguns dos fatores que, na época da criação desta norma, foram ponderados pelos legisladores e levaram-os a concluir que ao grupo dos idosos deveria ser destinado tal benefício. Trata-se de uma parcela da sociedade em situação vulnerável por vários fatores, dentre os quais destaca-se: o frequente aparecimento de doenças nessa etapa da vida que acarreta em aumento dos gastos com medicamentos e despesas médicas, consoante Gesser (2005) uma das principais razões dessa elevação da expectativa de vida em todo o mundo seria o avanço da medicina; a exclusão desses indivíduos do mercado de trabalho em uma sociedade que tem mais trabalhadores do que vagas laborais a serem por eles preenchidas; a necessidade surgida a partir de uma tendência contemporânea de orientação das políticas públicas para que os grupos à margem da sociedade possam se sentir nela incluídos.

De acordo com Camarano (1999), o envelhecimento da população brasileira tem sido provocado, nos últimos tempos, por importantes câmbios relacionadas com o desenvolvimento de novas tecnologias, com o aumento da escolarização, com as mudanças nas relações familiares, com a universalização da seguridade social, com a melhoria dos níveis de saúde, etc.

Urge evidenciar a tendência mundial de inversão da pirâmide populacional etária, que atualmente está sofrendo um achatamento em sua base e alargamento em seu topo. Isso significa dizer que, aos poucos, o alargamento do topo da pirâmide representa um aumento na taxa populacional idosa, e o achatamento da base mencionado estampa uma diminuição da população jovem. Segundo Wong (2001), o célere aumento das pessoas que são enquadradas como idosas é uma das particularidades das mudanças demográficas nos países. Nos países desenvolvidos tal fenômeno já se observa, enquanto que nos países ainda em desenvolvimento, há uma tendência a acontecê-lo à medida que fatores como a melhoria na qualidade de vida das pessoas vira realidade. Conforme Veras (1994, p.31), “há uma perspectiva do Brasil possuir, em 2025, a sexta maior população de idosos no mundo”.

VI DEFESA DO DIREITO À GRATUIDADE DA PASSAGEM PARA IDOSOS FRENTE ÀS QUESTÕES DE TRÂNSITO

Hodiernamente, a sociedade vive uma situação na qual a instabilidade gerada pela falta de segurança nas ruas resulta em uma predileção pelos transportes individuais, visando compensar com o conforto a vulnerabilidade sentida com relação ao crime. Essa opção de troca voluntária e coletiva, por parte daqueles que detêm condições financeiras que permitem tal ato, gera um impacto negativo na manutenção dos transportes públicos nacionais, de maneira que almeja-se, frequentemente, adquirir um veículo de transporte individual como alternativa para fugir do sobrecarregado transporte coletivo. Gomide (2006), por sua vez, segundo Araújo et al (2011, p. 578) procura traçar um panorama geral sobre a situação atual brasileira a respeito do assunto da seguinte forma:

O que temos observado nas últimas décadas é a transformação das maiores cidades brasileiras em espaços eficientes para o automóvel. A frota de automóveis cresceu substancialmente, alardeada como única alternativa eficiente de transporte para as populações de níveis de renda mais alto. O sistema viário sofreu ampliações e adaptações, órgãos públicos foram implantados para garantir boas condições de fluidez para o automóvel. A utilização desenfreada do automóvel modificou a distribuição modal do transporte urbano, ocasionando a deterioração dos transportes públicos. A ampliação do sistema viário para a fluidez dos automóveis drenou a maior parte dos recursos destinados aos transportes urbanos em detrimento do transporte coletivo.

A partir da análise apresentada, vê-se um claro exemplo da desigualdade social vivida pelos brasileiros, da qual trata Neto (2004) ao citar o transporte público como inferior e destinado aos que não têm muitos recursos, não sendo tratado com o devido destaque necessário por parte do poder

público. Afirma ainda que as áreas urbanas vêm sendo formadas a fim de priorizar os veículos automobilísticos em detrimento dos transportes públicos, e como resultado disso a acessibilidade é sacrificada. A partir daí, divide-se os cidadãos em dois grupos: aqueles que possuem automóvel, e aqueles que não possuem e dependem do transporte público.

Para Araújo (2011), “a qualidade e a acessibilidade ao transporte coletivo são temas bastante tratados nas áreas da Engenharia de Transporte e Urbanismo durante os últimos anos.” Pondo em consonância o trecho citado com o apontado por Barat e Batista (1973), para que essa situação seja resolvida, os planos diretores de transporte devem fazer estudos que levem em consideração o crescimento das áreas analisadas, a fim de que a oferta de linhas de transporte seja condizente com as reais necessidades das populações locais.

Os idosos, enquanto parcela vulnerável da sociedade, dependem, em sua maioria, de políticas públicas promovidas pelo governo para que lhe sejam garantidos os direitos previstos em lei, tal como o da gratuita locomoção de que trata este artigo. Em se tratando dos idosos, a inclusão que resulta de tais políticas é ainda mais imprescindível, visto que a probabilidade de exclusão dessa parcela da sociedade é mais passível de ocorrer à medida que as diferenças de costumes se tornam realidade. Como se vê no seguinte trecho de autoria de Gomide, que trata da efetividade da integração dos variados grupos sociais, depreende-se a relevância das práticas em discussão:

Toda pessoa necessita permanecer integrada à comunidade, para preservar seu senso de valor. A segregação espacial, na medida em que impede o desenvolvimento das capacidades humanas e provoca a desigualdade de acesso às oportunidades entre os grupos sociais, colabora na perpetuação do círculo vicioso da exclusão social. (2006, p. 244)

Com o envelhecimento, que em cada indivíduo se dá de maneira diversa, há a tendência de ocorrer pressão para que o idoso que possua veículo e esteja habilitado para guiar, deixe de fazê-lo e recorra a alternativas que possam atender às suas necessidades no que concerne à sua locomoção. A gratuidade da tarifa correspondente à passagem de transporte público representa uma alternativa salutar aos idosos que por ventura decidam deixar de serem condutores em virtude da redução da rapidez de seus reflexos, característica cada vez mais valorizada atualmente nos motoristas, tendo em vista o caos do trânsito que se apresenta cada vez mais nas cidades. Reuben (2002) confirma o anteriormente apresentando ao afirmar que as alterações fisiológicas associadas ao envelhecimento normal e às doenças que comumente afetam os idosos podem comprometer a sua capacidade de dirigir com segurança.

VII CONCLUSÕES

Conforme o que fora discutido ao longo do artigo, percebe-se que há expressiva dissonância entre a legislação e a prática social no que concerne ao acesso à gratuidade por pessoas idosas no território brasileiro. Em contrariedade com o previsto em lei, as empresas de transporte criam empecilhos no que concerne à utilização gratuita dos meios de locomoção por essa parcela da população.

Por representarem uma parcela considerada vulnerável da sociedade, os idosos ficam a mercê, na maior parte dos casos, das políticas públicas governamentais, ao qual incumbe a garantia dos direitos previstos na legislação. Devido à vulnerabilidade inerente ao *status* de idoso, a exclusão é mais ocorrente, sendo, então, a inclusão, que resulta de políticas públicas, ainda mais necessárias para que esta parcela da população não tenha seus direitos maculados.

REFERÊNCIAS

Araújo, M. R. M., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., & Lima, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *In: Psicologia & Sociedade*, v. 23(2), 2011, pp. 574-582.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

_____. **Constituição Estadual da Paraíba**. João Pessoa: Assembléia Legislativa, 1989.

_____. **Decreto nº 2.521**, de 20 de março de 1998. Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 20 mar. 1998. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2521.htm>. Acesso em: 28 ago. 2017.

_____. **Lei 10.741**, de 01 de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 01 out. 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.741.htm>. Acesso em: 28 ago. 2017.

_____. **Superior Tribunal de Justiça**. ADI nº 3768. Relator: Min. Cármen Lúcia. Brasília, 26 de outubro de 2007. Manual de atuação funcional da cidadania e direitos fundamentais: pessoas idosas e com deficiência, João Pessoa, p. 92-93, 2011.

CAMARANO, Ana Amélia et al. **Idosos brasileiros: indicadores de vida e de acompanhamento de políticas**. Brasília: Presidência da República, Subsecretaria de Direitos Humanos, 2005.

GALERA, Felipe. **O direito do idoso e o transporte gratuito urbano: obstáculos para a aplicação da lei**. 2011. Disponível em: <[http://repositorio.unesc.net/bitstream/1/382/1/Felipe Galera.pdf](http://repositorio.unesc.net/bitstream/1/382/1/Felipe%20Galera.pdf)>. Acesso em: 01 set. 2017.

GESSER, Hubert C. **Expectativa de vida no Brasil:** a geração de modelos explicativos por regressão linear múltipla. Tese do doutorado em Engenharia da Produção. Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Florianópolis, 2005.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **MOBILIDADE URBANA, INIQUIDADE E POLÍTICAS SOCIAIS.** 2006. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf>. Acesso em: 01 set. 2017.

LACERDA, Lenir Pironti; CARLOS, Caroline Mazon Gomes. O idoso no trânsito. *In: Revista Científica do Centro Universitário de Araras "dr. Edmundo Ulson"*, Araras, v. 6, n. 1, pp.46-60.

MARQUES, Robson Oliveira. **Política pública para o idoso:** um estudo da cidadania no grupo cabelos de neve do programa conviver em Campina Grande - PB. 2010. Disponível em: <http://www.repositorio.ufrn.br:8080/jspui/bitstream/123456789/12162/1/RobsonOM_DISSERT.pdf>. Acesso em: 01 set. 2017.

ONU. **Declaração Universal dos Direitos Humanos.** Disponível em: <http://www.onu-brasil.org.br/documentos_direitoshumanos.php>. Acesso em 01 set. 2017.

RAMOS, Paulo Roberto Barbosa. Direito à velhice: a proteção constitucional da pessoa idosa. *In: MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO.* Centro de Estudos e Aperfeiçoamento Funcional. Pessoa Idosa e Pessoa Portadora de Deficiência: da Dignidade Necessária. Vitória: CEAF, 2003.

REUBEN, D. B. O médico e o motorista idoso. *In: DUTHIE, E. H.; KATZ, P. R. Geriatria prática.* Rio de Janeiro: Revinter, 2002.

WONG, Laura Rodrigues. **O envelhecimento da população brasileira e o aumento da longevidade:** subsídios para políticas orientadas ao bem-estar do idoso. Belo Horizonte: Cedeplar/Ufmg, 2001.