

### I. AS PARTICULARIDADES DA MOBILIDADE URBANA E O DESLOCAMENTO DA PESSOA IDOSA NO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO E PRIVADO

Cláudia Regina Voroniuk<sup>1</sup>  
Camila Nataly Lorencini<sup>2</sup>  
Mariana Arrias da Luz<sup>3</sup>

*Recebido em: 08/08/2019*

*Aprovado em: 23/09/2019*

**RESUMO:** Este artigo aborda a mobilidade da pessoa idosa como usuária do transporte coletivo público e privado sob o enfoque legal. Os normativos que garantem o direito de ir e vir, com segurança e autonomia, e os regulamentos que deveriam instrumentalizar a aplicação, e por vezes acabam por dificultar a concretização de direitos fundamentais. O contexto da mobilidade urbana voltada à pessoa idosa no Brasil vem ganhando destaque social desde que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística revelou um aumento exponencial da população idosa no Brasil. Os dados indicam uma elevação significativa da expectativa de vida no país, e as possíveis repercussões desse fato trazem modificações importantes na sociedade como um todo. O presente trabalho foca, especificamente, as situações enfrentadas pela pessoa idosa como usuária do transporte coletivo público e privado, quais direitos são assegurados pela legislação brasileira, e sugere providências para que essa parcela vulnerável da população viva com dignidade. É uma pesquisa bibliográfica e de campo, com a utilização de materiais disponíveis sobre o tema, tais como, livros, artigos de revistas, legislação.

**PALAVRAS – CHAVE:** Vulnerabilidade. Pessoa Idosa. Transporte coletivo.

**ABSTRACT:** This article addresses the mobility of the elderly as a user of public and private collective transport under a legal approach. Norms that guarantee the right to come and go with security and autonomy, and the regulations that should instrumentalize the application and sometimes end up hampering the realization of fundamental rights. The context of urban mobility for the elderly in Brazil has been gaining social prominence since the Brazilian Institute of Geography and Statistics showed an exponential increase in the elderly population in Brazil. The data indicate a significant increase in life expectancy in the country, and the possible repercussions of this bring significant

<sup>1</sup> Professora da Faculdade Maringá. Mestre em Ciências Jurídicas. Pós-graduada em Direito Empresarial e Docência no Ensino Superior. Integrante do Grupo de Pesquisa Políticas Públicas e Instrumentos Sociais de Efetivação dos Direitos da Personalidade. Coordenadora do Projeto de Extensão Universitária da Faculdade Maringá “A vulnerabilidade e a proteção legal da pessoa idosa na contemporaneidade.” Advogada. E-mail: advclairevo@outlook.com.

<sup>2</sup> Acadêmica do 2º ano de Direito, Faculdade Maringá.

<sup>3</sup> Acadêmica do 2º ano de Direito, Faculdade Maringá.

changes in society as a whole. The present study specifically focuses on the situations faced by the elderly person as a user of public and private transportation, what rights are guaranteed by Brazilian legislation and suggests that this portion of the population live with more dignity. It is a bibliographical and field research, using various existing materials on the subject, such as books, journal articles, legislation.

**KEYWORDS:** Vulnerability. Elderly. Collective transportation.

### 1. INTRODUÇÃO

O Projeto de Extensão sob a nomenclatura “A vulnerabilidade e a proteção legal da pessoa idosa na contemporaneidade”, vem sendo realizado por acadêmicos do Curso de Direito, do 2º ano, períodos matutino e noturno, sob a supervisão da professora titular da disciplina Tutela das Minorias e Grupos Vulneráveis, no Curso de Direito da Faculdade Maringá, durante o ano de 2019, com a finalidade de promover reflexão sobre a responsabilidade social na concretização dos direitos fundamentais da pessoa idosa. A delimitação do tema guiou-se pela proteção dos direitos fundamentais a todo ser humano, como a saúde, o transporte, a profissionalização, o trabalho, a educação e a violência centralizada nos idosos. E o presente artigo é resultado da abordagem do tema do acesso da pessoa idosa ao transporte coletivo público e particular, suas especificidades e incongruências.

A longevidade humana é uma das principais conquistas do século XXI, segundo dados do IBGE, relativos ao ano 2018, e a expectativa de vida do brasileiro ao nascer atingiu 72,7 anos para os homens e 79,8 anos para as mulheres. Projeções indicam que esses números continuarão a crescer para 77,9 anos e 84,2 anos, respectivamente, até 2060<sup>4</sup>. Essas transformações do padrão demográfico geram desafios para a sociedade e o Estado, e perceber as reais necessidades dessa vulnerável parcela da sociedade significa entender o real sentido da diversidade humana.

---

<sup>4</sup> Projeção da População 2018: número de habitantes do país deve parar de crescer em 2047. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/21837-projecao-da-populacao-2018-numero-de-habitantes-do-pais-deve-parar-de-crescer-em-2047>. Acesso em: 28 maio 2019.

### 2 CONTEXTO LEGAL DE PROTEÇÃO À PESSOA IDOSA

O envelhecimento da população é um fenômeno global. Segundo dados das Nações Unidas, com exceção da África, a população idosa do mundo está crescendo a uma taxa de 3% ao ano, e a Europa tem o maior percentual de pessoas com 60 anos ou mais (25%)<sup>5</sup>.

No plano da proteção legal, vale mencionar que na seara internacional a primeira Assembleia Mundial da ONU sobre o Envelhecimento ocorreu em 1982, e traçou um plano de ação internacional sobre o envelhecimento, abordando temas como saúde e nutrição, proteção de consumidores idosos, habitação e meio ambiente, família, bem-estar social, segurança de renda e emprego, educação e coleta e análise de dados de pesquisa.

Em 1991, através da Resolução 46/91 da Assembleia Geral das Nações Unidas, foram enumerados princípios essenciais à pessoa idosa, quais sejam, independência, participação, cuidado, autorrealização e dignidade. E com recomendação de que as Nações do mundo os adotasse em suas legislações internas.

Aos 2002 ocorreu a Segunda Assembleia Mundial das Nações Unidas sobre o Envelhecimento para o século XXI, que resultou num plano de ação que postula mudanças de atitudes, políticas e práticas em diversos setores das sociedades para melhor compreender e atender as necessidades das pessoas idosas.

E em 2018 foi adotada a Declaração de Viena sobre os direitos Humanos das Pessoas Idosas, com foco no impacto que as novas tecnologias terão na vida da pessoa idosa.

No âmbito interno, a Constituição Federal de 1988 foi inovadora ao tratar, em seus diversos artigos, dos direitos da pessoa idosa, fundamentando nos princípios da dignidade humana, isonomia, respeito a todas as pessoas, sem preconceitos, na busca incessante da promoção dos direitos humanos e da justiça social. O artigo 230, por exemplo atribui à família, à sociedade e ao Estado o dever de assegurar a participação da pessoa idosa na sociedade, resguardando sua dignidade e bem-estar, e assegurando o direito à vida.

Posteriormente, foi aprovada a Lei 10.741/2003<sup>6</sup> (Estatuto do Idoso), que busca regulamentar e proteger de forma ampla a pessoa idosa no Brasil.

<sup>5</sup> NAÇÕES UNIDAS. A ONU e as pessoas idosas. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/pessoas-idosas/>. Acesso em: 28 maio 2019.

### 3 DELINEAMENTO LEGAL DO TRANSPORTE COLETIVO VOLTADO À PESSOA IDOSA

A vulnerabilidade da pessoa idosa requer por parte do Estado normas reguladoras específicas para minimizar as diferenças entre os diversos grupos etários que fazem uso de bens e serviços públicos ou privados. O envelhecimento causa a diminuição da mobilidade física dos indivíduos, e sem políticas públicas adequadas o acesso a plena acessibilidade aos meios de transporte ficará comprometida. Importante mencionar que o Estatuto do Idoso considera a pessoa como idosa a partir dos 60 anos de idade.<sup>7</sup> Os serviços de transporte precisam proporcionar à pessoa idosa autonomia e segurança na mobilidade.

Nesse sentido:

A incapacidade funcional ocorre à medida que os idosos não conseguem se adaptar as mudanças decorrentes do processo de envelhecimento e ao ambiente onde estão inseridos. As dificuldades que os idosos apresentam, mesmo aqueles independentes provocam um grande impacto sobre a capacidade de mover-se e incidem na qualidade de vida. Dessa forma, o ambiente no qual o idoso encontra-se inserido e o sistema de transporte eficiente contribuem para a mobilidade confiante, comportamentos saudáveis e participação social.<sup>8</sup>

A gratuidade dos transportes coletivos urbanos está assegurada no artigo 230, da Constituição Federal, porém limita tal benesse aos maiores de sessenta e cinco anos e desde que seja apresentado, por ocasião do embarque ou aquisição de bilhete, um documento que comprove a idade. O Estatuto do Idoso tem um capítulo específico para tratar do direito ao transporte, e o artigo 40 aborda o transporte coletivo interestadual, que deverá reservar duas

---

<sup>6</sup> Vale mencionar que o Projeto de Lei decorreu da mobilização de várias entidades de aposentados, pensionistas e idosos vinculados à Confederação Brasileira dos Aposentados e Pensionistas (COBAP) e ao Movimento de Servidores Aposentados e Pensionistas (MOSAP), de representantes da Associação Nacional de Gerontologia (ANG) e de diversas seções estaduais, de representantes da Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia (SBGG), da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura (CONTAG), de representantes religiosos, em especial, da Pastoral Nacional e pastorais de vários Estados e de federações e associações de aposentados. E seu trâmite no Congresso Nacional chegou a 7 anos até a aprovação do projeto de lei.

<sup>7</sup> BRASIL. Lei nº 10.741/2003, de 01 de outubro de 2003. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/l10741.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10741.htm). Acesso em: 06 maio 2019.

<sup>8</sup> FERREIRA, Olívia Galvão Lucena *et al.* Envelhecimento ativo e sua relação com a independência funcional. Texto contexto - enferm., Florianópolis, v. 21, n. 3, p. 513-518, Sept. 2012.

vagas por veículo, sem ônus, para idosos com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos, e o desconto de cinquenta por cento, ao menos, no valor das passagens, para as pessoas idosas que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos.

A Resolução N° 1.692/06, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, dispõe sobre procedimentos a serem observados na aplicação do Estatuto do Idoso no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, além de reafirmar a gratuidade no transporte rodoviário interestadual de passageiros idosos com renda mensal igual ou inferior a dois salários mínimos. Contudo se inexisterem assentos disponíveis no coletivo, a pessoa idosa detentora do direito assegurado por lei deverá se atentar para o seguinte: “Terá direito ao desconto mínimo de 50% (cinquenta por cento) do valor da passagem no veículo”.

Dispõe, ainda, como deverá ser feita a comprovação da idade e da renda do usuário a fim de usufruir da gratuidade da passagem ou do desconto. A prova de idade da pessoa idosa deve-se fazer mediante apresentação do original de qualquer documento pessoal, com fé pública, que contenha uma fotografia. E a comprovação de renda será feita mediante apresentação da Carteira de Trabalho e Previdência Social com anotações atualizadas; do contracheque de pagamento ou documento expedido pelo empregador; do carnê contribuição para o Instituto Nacional de Seguro Social - INSS; do extrato de pagamento de benefício ou declaração fornecida pelo INSS ou outro regime de previdência social público ou privado; ou do documento ou carteira emitida pelas Secretarias Estaduais ou Municipais de Assistência Social ou congêneres.

A pessoa idosa, para fazer uso da gratuidade, deverá solicitar um único "Bilhete de Viagem do Idoso", nos pontos de venda próprios da empresa de transporte coletivo, com antecedência de, pelo menos, três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da Linha do serviço de transporte, podendo solicitar a emissão do bilhete de viagem de retorno, respeitados os procedimentos da venda de bilhete de passagem, no que couber. Para viagens

com distância de até 500 km, com, no máximo, seis horas de antecedência; e para viagens com distância acima de 500 km, com, no máximo, doze horas de antecedência<sup>9</sup>.

E para definir os mecanismos e critérios para o exercício dos direitos previstos no artigo 40 do Estatuto do Idoso foi editado o Decreto Nº 5.934/06, que delimita a gratuidade e o desconto da passagem para um tipo específico de transporte interestadual: o convencional.

Art. 3º Na forma definida no art. 40 da Lei nº 10.741, de 2003, ao idoso com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos serão reservadas duas vagas gratuitas em cada veículo, comboio ferroviário ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros.

§ 1º Para fins do disposto no caput, incluem-se na condição de serviço convencional:

I - os serviços de transporte rodoviário interestadual convencional de passageiros, prestado com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares;

II - os serviços de transporte ferroviário interestadual de passageiros, em linhas regulares; e

III - os serviços de transporte aquaviário interestadual, abertos ao público, realizados nos rios, lagos, lagoas e baías, que operam linhas regulares, inclusive travessias.<sup>10</sup>

Posteriormente, a Agência Nacional de Transporte Terrestre editou a Resolução nº 4.130/13 que define as características, especificações e padrões técnicos a serem observados nos ônibus utilizados na operação dos serviços de transporte rodoviário regular interestadual e internacional de passageiros e os multiplicadores tarifários dos serviços diferenciados. A referida resolução classifica os ônibus destinados ao transporte rodoviário interestadual de passageiros conforme sua utilização e conforto, nas seguintes categorias: urbano, convencional, executivo, semileito, leito, cama, misto, e que a identificação da categoria deve estar em local visível nas laterais do ônibus.

A Resolução Nº 4.130/13 traz um Anexo III no qual constam as características veiculares das categorias dos ônibus convencional, executivo, semileito, leito e cama. Na categoria convencional, e só nela, não há a exigência de gabinete sanitário, ar condicionado, e

<sup>9</sup> Os prazos descritos acima estão suspensos, em razão da decisão proferida nos autos da Ação Civil Pública, autuada sob o nº 0049705-64.2012.4.01.3400, em trâmite no Tribunal Regional Federal da 1ª Região.

<sup>10</sup> BRASIL. Decreto Nº 5.934, de 18 de outubro de 2006. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5934.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5934.htm). Acesso em: 20 maio 2019.

cabine individual para motorista, caracterizada por separação física completa do espaço destinado aos passageiros.<sup>11</sup>

Em consulta aos endereços eletrônicos das principais empresas de transporte coletivo estadual e interestadual do Brasil e do Paraná, constatou-se, por exemplo, que: a Viação Itapemirim informa aos usuários que na sua frota de ônibus existe a modalidade convencional, inclusive com ar-condicionado ecológico, trajeto 100% rastreado, com luz individual.<sup>12</sup> A Viação Cometa traz conteúdo semelhante, modelo convencional com ar condicionado e poltrona reclinável.<sup>13</sup> Na Viação Catarinense informa-se que o serviço convencional está presente em carros de 1 piso, com ar-condicionado, poltronas comuns com assentos acolchoados e reclináveis. Neste serviço, as poltronas não possuem apoio de pé.<sup>14</sup> Nos sites da Viação Garcia e Brasil Sul Linhas Rodoviárias consta que a frota de ônibus tem as características de cabine-cama, *double class* e executivo, não faz menção as características do convencional.<sup>15</sup>

Nenhuma das empresas acima mencionadas informa em suas *homepages* quais são as rotas ou linhas em que os ônibus com características de convencional trafegam, e se estão disponíveis todos os dias da semana, dificultando o acesso da pessoa idosa em usufruir uma benesse legal por falta de informação.

#### 4 A RESPOSTA DA SOCIEDADE AO ENVELHECIMENTO POPULACIONAL

Envelhecimento é um processo natural da vida, e traz não só alterações físicas, como psicológicas e sociais e afeta de modo peculiar a cada indivíduo que tem a oportunidade de

<sup>11</sup> BRASIL. Resolução Nº 4130/2013 da ANTT. Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/22776/Resolucao\\_n\\_4130.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/22776/Resolucao_n_4130.html). Acesso em: 15 maio 2019.

<sup>12</sup> Viação Itapemirim. Disponível em: <https://itapemirim.com.br/modalidade-de-onibus/>. Acesso em: 10 maio 2019.

<sup>13</sup> Viação Cometa. Disponível em: <https://www.viacaocometa.com.br/>. Acesso em: 10 maio 2019.

<sup>14</sup> Viação Catarinense. Disponível em: <https://www.catarinense.com.br/content/jca/catarinense/pt-br/informacao-de-viagem.html>. Acesso em: 10 maio 2019.

<sup>15</sup> Viação Garcia. Disponível em: <https://www.viacaogarcia.com.br/nossa-frota>. Acesso em: 10 maio 2019. Brasil Sul Linhas Rodoviárias. Disponível em: <https://www.brasilsul.com.br/nossa-frota>. Acesso em: 19 maio 2019.

vivenciá-la<sup>16</sup>. A percepção da população em relação ao idoso, é vê-lo como um indivíduo frágil, sensível e até mesmo incapaz para realizar atividades das mais simples até complexas. Não se olvida, que o processo natural de envelhecimento gera desgastes físicos e mentais nos seres vivos, mas isso não ocorre com a totalidade das pessoas que envelhecem. Faz-se necessário entender melhor quais as dificuldades encontradas diariamente pelos idosos para que possa lhes proporcionar uma melhor qualidade de vida e inclusão social.

O cotidiano mostra uma sociedade intolerante com a pessoa idosa, atitudes como desrespeitar filas preferenciais, estacionar em vagas privativas, sentar em assentos preferenciais etc. passaram a ser aceitas pela sociedade em geral, sem dimensionar a carga emocional negativa que causam aos usuários com limitação física, seja por conta da idade ou outra causa. A pressa e os compromissos do dia a dia estão estimulando as pessoas a serem egoístas.

Nas palavras de Vera Herweg Westphal:

A individualização vivida na modernidade reflexiva dissolve as referências da sociedade industrial, na medida em que velhas fórmulas de convivência são desagregadas e tradicionais grandes grupos são dispersos. Entretanto, não surge uma sociedade livre de conflitos, humanamente digna, virtuosa e racional, mas uma mistura altamente arriscada composta de novas inseguranças e novas possibilidades, novos riscos e novas chances, novas exigências e novas liberdades, finalmente, a sociedade de riscos, caracterizada por ambivalências, contradições e conflitos.<sup>17</sup>

Existe um amplo aparato legal voltado à proteção da pessoa idosa, porém a sociedade precisa enxergar as reais necessidades dos idosos, respeitar e ajudar na efetivação dos direitos dessa parcela da população. A forma como os idosos são tratados na sociedade como um todo, influência de forma direta a maneira como são tratados dentro do transporte público.

E relatos de descasos com idosos são frequentes nos noticiários brasileiros:

Um idoso de 69 anos foi agredido e xingado pela mãe de um adolescente depois de pedir que o jovem cedesse o assento preferencial de um ônibus de

<sup>16</sup>MENDES, Márcia Barbosa, GUSMÃO, Josiane Lima de, FARO, Ana Cristina Mancussi e, LEITE, Rita de Cássia Burgos de O. **A situação do idoso no Brasil: uma breve consideração.** Disponível em: file:///C:/Users/Windows/AppData/Local/Temp/a11v18n4.pdf. Acesso em: 05 maio 2018.

<sup>17</sup> WESTPHAL, Vera Herweg. **A individualização em Ulrich Beck: análise da sociedade contemporânea.** Emancipação, v. 10, n. 2, p. 419-433, 2010.



transporte público do Distrito Federal para ele se sentar. O incidente aconteceu na última quinta-feira (9). O caso foi registrado na 27ª Delegacia de Polícia. [...] De acordo com os depoimentos dados à corporação, o adolescente atendeu ao pedido do idoso e cedeu o lugar. Depois que o homem ocupou o banco, a mãe perguntou se não cabiam os dois. O idoso tentou contornar a situação, mas começou a ser chamado de “seu velho besta, seu velho chato”.<sup>18</sup>

Em depoimento a pessoa idosa externa os seus sentimentos: “Eu me sinto péssimo, me sinto humilhado. Isso virou coisa comum. Graças a Deus eu tenho um bom físico, mas fico mal pelos outros idosos que passam por isso”<sup>19</sup>. Atitudes de desprezo como a relatada na reportagem têm-se repetido com frequência na sociedade contemporânea.

Em outro relato, uma senhora de 72 anos, explica sua dificuldade em diferenciar as linhas dos ônibus, torna mais difícil saber qual a linha que está se aproximando, e diz que a maioria dos motoristas param longe do ponto de ônibus, não respeitam o local em que deveriam realmente parar<sup>20</sup>.

Um casal de idosos, ela com 75 anos e ele com 85 anos, contam que outra dificuldade enfrentada pelos idosos é na hora de descer do ônibus, segundo eles “o ideal é ter mais gente para descer depois da gente, porque aí o motorista tem que esperar. Subir e descer é a pior parte. O degrau é alto.”<sup>21</sup>.

O despreparo dos motoristas de ônibus merece ser mencionado, alguns não esperam os idosos entrarem com calma no transporte coletivo, que dirá ter paciência de esperar eles conseguirem um lugar para sentar, o que pode gerar acidentes como o que aconteceu com uma senhora de 66 anos, “antes de ela se sentar, o motorista começou a fazer manobras

<sup>18</sup> MORAIS, Raquel. **Após pedir lugar em ônibus, idoso é ferido e chamado de 'velho besta'**. Disponível em: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2014/10/apos-pedir-lugar-em-onibus-idoso-e-ferido-e-chamado-de-velho-besta.html>. Acesso em: 07 de maio de 2019.

<sup>19</sup> MORAIS, Raquel. **Após pedir lugar em ônibus, idoso é ferido e chamado de 'velho besta'**. Disponível em: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2014/10/apos-pedir-lugar-em-onibus-idoso-e-ferido-e-chamado-de-velho-besta.html>. Acesso em: 07 de maio de 2018.

<sup>20</sup> GERBASE, Fabíola. **Transporte público: uma pedra no caminho dos idosos**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/transporte-publico-uma-pedra-no-caminho-dos-idosos-6265059>. Acesso em: 09 maio 2019.

<sup>21</sup> Idem.

bruscas”,<sup>22</sup> a idosa relata “Não caí porque me seguraram, mas levei um tranco e tive que ficar cuidando da coluna”<sup>23</sup>.

Na maioria das vezes em que um idoso entra em um ônibus os assentos preferencias estão ocupados por pessoas que não precisam deles, e é muito raro quando alguém se levanta para que o idoso possa se sentar em um banco não prioritário.

Em novembro de 2017, no município de Maringá/PR foi aprovado um projeto de lei que determina a reserva de 10% dos assentos dos ônibus coletivos municipais aos idosos, gestantes e pessoa com deficiência, e prevê “multa para o descumprimento da lei nos valores de R\$ 1 mil, caso os avisos estejam ausentes, e de R\$ 200, caso não seja tomada nenhuma ação que garanta o assento preferencial. O usuário do transporte público municipal de Maringá que não respeitar o assento preferencial será obrigado a descer do ônibus da Transporte Coletivo Cidade Canção (TCCC)”<sup>24</sup>, a fiscalização ficará por conta do motorista do coletivo.

Os usuários do transporte coletivo muitas vezes não percebem que ao seu lado encontra-se um ser humano fragilizado, que tem dificuldades em permanecer em pé por muito tempo, não tem mais a firmeza das pernas para suportar uma frenagem do ônibus, por exemplo.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Durante as últimas décadas, a sociedade passou a vivenciar a longevidade de seus membros. A fase histórica atual é de conscientização dessa nova realidade, por parte do Estado, da sociedade e das famílias. Os primeiros passos para a inclusão da pessoa idosa foram dados, a legislação protetiva é ampla.

---

<sup>22</sup> Idem.

<sup>23</sup> Idem.

<sup>24</sup> REZENDE, Adevanir. **Câmara de Maringá aprova projeto que reserva 10% dos assentos de ônibus para idosos, gestantes e deficientes**. Disponível em: <https://maringapost.com.br/poder/2017/11/28/camara-de-maringa-aprova-projeto-que-reserva-10-dos-assentos-de-onibus-para-idosos-gestantes-e-deficientes/>. Acesso em: 09 maio 2019.

Não obstante, situações sugerem o cerceamento do exercício de um direito legalmente adquirido, como no caso do Decreto N° 5.934/06 e das Resoluções n° 4.130/13 e N° 1.692/06, que limitam o uso do direito das passagens gratuitas e a aquisição de passagens no transporte coletivo interestadual para veículos com características específicas e não tão comuns nas frotas de ônibus das empresas de transporte rodoviário.

### REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei n° 10.741/2003, de 01 de outubro de 2003.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/110.741.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.741.htm). Acesso em: 06 maio 2019.

BRASIL. **Decreto N° 5.934, de 18 de outubro de 2006.** Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5934.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5934.htm). Acesso em: 20 maio 2019.

BRASIL. **Resolução N° 4130/2013 da ANTT.** Disponível em: [http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/22776/Resolucao\\_n\\_\\_4130.html](http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/22776/Resolucao_n__4130.html). Acesso em: 15 maio 2019.

BRASIL **SUL LINHAS RODOVIÁRIAS.** Disponível em: <https://www.brasilsul.com.br/nossa-frota>. Acesso em: 19 maio 2019.

FERREIRA, Olívia Galvão Lucena *et al.* **Envelhecimento ativo e sua relação com a independência funcional.** Texto contexto - enferm., Florianópolis, v. 21, n. 3, p. 513-518, Sept. 2012.

GERBASE, Fabíola. **Transporte público: uma pedra no caminho dos idosos.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/transporte-publico-uma-pedra-no-caminho-dos-idosos-6265059>. Acesso em: 09 maio 2019.

MENDES, Márcia Barbosa, GUSMÃO, Josiane Lima de, FARO, Ana Cristina Mancussi e, LEITE, Rita de Cássia Burgos de O. **A situação do idoso no Brasil: uma breve consideração.** Disponível em: <file:///C:/Users/Windows/AppData/Local/Temp/a11v18n4.pdf>. Acesso em: 05 maio 2018.

MORAIS, Raquel. **Após pedir lugar em ônibus, idoso é ferido e chamado de 'velho besta'.** Disponível em: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2014/10/apos-pedir-lugar-em-onibus-idoso-e-ferido-e-chamado-de-velho-besta.html>. Acesso em: 07 de maio de 2019.

NAÇÕES UNIDAS. A ONU e as pessoas idosas. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/pessoas-idosas/>. Acesso em: 28 maio 2019.

REZENDE, Adevanir. **Câmara de Maringá aprova projeto que reserva 10% dos assentos de ônibus para idosos, gestantes e deficientes.** Disponível em: <https://maringapost.com.br/poder/2017/11/28/camara-de-maringa-aprova-projeto-que-reserva-10-dos-assentos-de-onibus-para-idosos-gestantes-e-deficientes/>. Acesso em: 09 maio 2019.

VIAÇÃO CATARINENSE. Disponível em: <https://www.catarinense.com.br/content/jca/catarinense/pt-br/informacao-de-viagem.html>. Acesso em: 10 maio 2019.

VIAÇÃO GARCIA. Disponível em: <https://www.viacaogarcia.com.br/nossa-frota>. Acesso em: 10 maio 2019.

VIAÇÃO ITAPEMIRIM. Disponível em: <https://itapemirim.com.br/modalidade-de-onibus/>. Acesso em: 10 maio 2019.

WESTPHAL, Vera Herweg. **A individualização em Ulrich Beck: análise da sociedade contemporânea.** Emancipação, v. 10, n. 2, p. 419-433, 2010.