

**INCLUSÃO DEMOCRÁTICA DE PASSAGEIROS IDOSOS NO BRASIL A  
PARTIR DA LEI Nº 10.741/2003 E EFETIVIDADE DO NOVO DIREITO  
FUNDAMENTAL AO TRANSPORTE INTERESTADUAL\***

DEMOCRATIC INCLUSION OF OLD PASSENGER IN BRAZIL CONCERNING  
THE LAW Nº 10.741/2003 AND EFFECTIVENESS OF THE NEW  
FUNDAMENTAL RIGHT OF THE INSTERSTATE TRANSPORTING

**Gisela Maria Bester\*\***

**Vanessa Pontarola Maito\*\*\***

**RESUMO**

Faz-se nesta pesquisa uma análise sobre a efetividade do direito fundamental ao transporte interestadual de passageiros idosos no Brasil a partir da Lei nº 10.741/2003 – Estatuto do Idoso – enquanto signo de democratização dos direitos humanos desta categoria de pessoas. Não obstante as inúmeras previsões normativas criadas ao longo dos Séculos XX e XXI a fim de garantir uma condição digna e igualitária para os idosos, a realidade fática à qual este segmento de pessoas está submetido demonstra a precariedade da situação em que vivem. Isso se torna preocupante na medida em que foi constatado, oficialmente, por meio do Censo 2000 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, um aumento da população idosa nas últimas décadas, o qual tende a continuar nos próximos anos. Assim, é preciso analisar formas para que se possa, efetivamente, concretizar os direitos assegurados aos idosos, sob pena de tornar inócuo o conteúdo normativo alcançado até o momento. O objeto do presente estudo, portanto, refere-se ao direito dos idosos quanto ao transporte interestadual, benefício assegurado através do artigo 40 do Estatuto do Idoso e cuja concessão foi presenciada em apenas raríssimos casos concretos. Isso porque, além de as empresas se recusarem a cumprir a norma, entendendo que ela necessita de regulamentação posterior, o próprio

---

\* Artigo resultante da pesquisa realizada pelas autoras no 2º semestre de 2005 e no 1º semestre de 2006, no contexto da política institucional das Faculdades Integradas Curitiba em prol da integração entre pós-graduação *stricto sensu* e graduação.

\*\* Mestre e Doutora em Direito. Professora Titular de Direito Constitucional e Coordenadora do Programa de Mestrado em Direito das Faculdades Integradas Curitiba. Orientadora da pesquisa.

\*\*\* Acadêmica formanda do Curso de Direito das Faculdades Integradas Curitiba. Orientanda na pesquisa.

Superior Tribunal de Justiça vem corroborando essa justificativa e, conseqüentemente, deixando de conceder o benefício que lhe é pleiteado pelas vias judiciais. Outros argumentos suscitados pelas empresas e pelo STJ são: a falta de definições de mecanismos para o exercício do direito por parte dos órgãos competentes, conforme exige o parágrafo único do mencionado artigo 40, e o eventual desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de delegação do serviço público, qual seja, o transporte de passageiros, tendo em vista que as empresas de transporte seriam excessivamente oneradas se tivessem que arcar com a concessão do benefício. Desta forma, a fim de garantir maior eficácia e efetividade ao direito ao transporte interestadual de passageiros idosos e inclusão democrática dessas pessoas, a pesquisa aborda alguns motivos que demonstrariam a possibilidade e a necessidade da concessão do benefício, dentre os quais se destacam a observância e a tutela dos princípios e de garantias fundamentais, tais como a dignidade da pessoa humana, a igualdade material, a proporcionalidade, a solidariedade, a democracia, a justiça social e a proibição do retrocesso. Além disso, são retratadas, ainda, possíveis formas de resolver o impasse, quais sejam, a utilização da técnica da ponderação de bens, valores e interesses constitucionais; a divisão do ônus entre o Estado e as empresas através de incentivos fiscais, e o aumento da lucratividade das empresas em razão da melhora de sua imagem quando do cumprimento da função social da empresa, bem como de sua responsabilidade social.

**PALAVRAS-CHAVE:** IDOSO - EFETIVIDADE DO TRANSPORTE INTERESTADUAL - INCLUSÃO DEMOCRÁTICA

#### **ABSTRACT**

This learning refers to an analysis about the effectiveness of the old's interstate transport fundamental law in Brazil concerning the Law nº 10.741/2003 – Old's Law. Despite most laws were created during the Centuries XX and XXI, in order to guarantee dignity and equality for the old people, their reality shows the precarity of the situation they live. This context becomes worrying because the Cense 2000 realized by the Geography and Statistic Brazilian Institute – IBGE predicts the increasing of this

population for the next years. So, it's necessary to search forms to effectively assure that the old's rights can be guaranteed otherwise the meaning legislative up to now achieved, may become innocuous. Therefore, the object of this learning refers to the old's right of the interstate transport, which is guaranteed by the article 40 of the Old's Statute but observed only in a few situations. This happens, not only because the companies refuse to accomplish the rule, alleging that it needs to be over regulated, but also because the Superior Tribunal de Justiça itself denies the requirements, based in the same lack of regulation. Other reasons appointed by the companies and by the Judges are: lack of definition of ways to practise the right as requested by the article 40 in its unique paragraph and the eventual financial unbalance in the transport contracts firmed between the companies and the Government, because these companies would be excessively overburdened if they had to face the obligation of conceding the rights for the old people. So, in order to guarantee most efficacy and effectiveness to the right in case, this learning broaches some of the reasons that would show the possibilities and the necessity of the right's exercise, detaching the observation of fundamental principles and guaranties, as the human dignity, the material equality, the proportionality, the solidarity and the non retroceding. Moreover, are retracted some possible ways to solve the conflict, which are: the technique of the ponderation of, possessions, values and constitutional interests, from Daniel Sarmento; the division of the responsibility between the Government and the companies through the tax incentives and the increasing of the companies lucrativity, concerning the improvement of their image due to the accomplishment of the company's social function and also its social responsibility.

**KEYWORDS:** AGED - EFFECTIVENESS OF THE INTERSTATE TRANSPORT - DEMOCRATIC INCLUSION.

## **INTRODUÇÃO**

O presente trabalho foi desenvolvido com o intuito de analisar a efetividade da Lei nº 10.741/2003 (Estatuto do Idoso) quanto à garantia do direito fundamental

previsto em seu artigo 40, referente ao transporte interestadual de passageiros idosos no Brasil.

O referido artigo prevê a reserva de duas vagas gratuitas por veículo para os idosos que se enquadrarem nas condições exigidas pela lei. Além disso, se ambas as vagas já tiverem sido preenchidas e outros idosos vierem procurar o benefício, o artigo dispõe sobre a obrigatoriedade da concessão de um desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens que vierem a ser adquiridas por pessoas desta mesma categoria.

No entanto, não obstante a previsão acima mencionada, houve a constatação de raríssimos casos concretos em que tais benefícios foram concedidos, o que provocou o presente questionamento sobre a efetividade do dispositivo em questão.

Para iniciar a pesquisa, além da conceituação da categoria de pessoas envolvidas pelo objeto deste estudo, qual seja, os idosos, desenvolver-se-á uma contextualização social e jurídica da atual situação dos idosos brasileiros, o que será feito através de dados estatísticos - em especial quanto à quantidade, locais e situações em que vivem e a forma como se mantêm - e da análise das legislações e de outras fontes jurídicas de proteção aos idosos, como por exemplo, Declarações e Pactos Internacionais. Com isso, buscar-se-á averiguar a existência de amparo jurídico a estas pessoas, bem como se este amparo tem sido suficiente para retratar boas e dignas condições de vida dos idosos brasileiros.

Após as referidas análises, a questão da efetividade do Estatuto do Idoso quanto ao direito fundamental de transporte interestadual de passageiros idosos no Brasil será mais detalhadamente apresentada. Assim, explicar-se-á o dispositivo em que tal direito está expresso, bem como qual polêmica vem sendo gerada em torno da efetividade dessa norma, buscando aferir se realmente é possível verificar, na prática, a incidência de seus efeitos e sua utilidade para a sociedade.

Também será retratada, de um lado, a visão dos empresários do setor de transporte interestadual, a qual vem sendo corroborada pelo entendimento do Superior Tribunal de Justiça, ao defenderem a impossibilidade de concessão dos benefícios dispostos no artigo 40 do Estatuto do Idoso e, por tal motivo, causando a polêmica acima mencionada.

Por outro lado, igualmente será estudada a visão dos destinatários da norma, quais sejam, os idosos, apresentando-se eventuais respaldos hermenêuticos (tais como, a técnica da ponderação de interesses constitucionais) que poderiam permitir a concretização do direito fundamental em questão e, desta forma, a efetividade da norma a que ele se refere.

Por fim, e ainda neste sentido, buscar-se-á demonstrar eventuais benefícios que poderiam ser auferidos pelas empresas de transporte interestadual de passageiros caso cumprissem o disposto no artigo 40 do Estatuto do Idoso de forma satisfatória.

Após toda esta pesquisa detida, anunciar-se-ão as conclusões, que podem desde já ser sintetizadas na comprovação da falta de efetividade do direito discutido neste trabalho.

## 1 DESENVOLVIMENTO

A dificuldade em se aplicar uma conceituação exata ao objeto deste estudo, qual seja, os idosos, demonstra a fragilidade que os cerca e a cautela com que o tema referente aos direitos desta categoria de pessoas deve ser abordado. Caso contrário, a definição a ser adotada para se referir ao grupo, conforme o enfoque do qual se parta, poderá ser considerada pejorativa, já que não se está lidando somente com as transformações cronológicas trazidas pelo tempo na vida das pessoas. Este é apenas um dos elementos de diferenciação dessas pessoas, mas, além dele, há que se relevar todo o aparato psicológico que interfere nos valores da sociedade, bem como na maneira como esta categoria de pessoas irá ser tratada ou irá se portar no meio social.

Segundo o Dicionário Aurélio, “idoso” significa aquele “que tem bastante idade; velho.”<sup>1</sup> No entanto, o termo a ser trabalhado neste estudo não pode ser adotado apenas com base em seu significado biológico, já que se faz necessária a análise jurídica da acepção. Estabelece-se, portanto, de acordo com o disposto no artigo 1º, do Estatuto do Idoso – Lei nº 10.741/2003<sup>2</sup>, que idosas são aquelas pessoas com 60 (sessenta) anos ou mais.

---

<sup>1</sup> IDOSO. In: FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999. p. 1.073.

<sup>2</sup> Art. 1º. “É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.” (BRASIL. Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 03 out. 2003. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.)

Segundo dados coletados através do Censo do ano 2000 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE<sup>3</sup>, a tendência de aumento da taxa de longevidade da população brasileira vem se concretizando. Conforme a pesquisa “Perfil dos idosos responsáveis pelos domicílios no Brasil” – de autoria do referido Instituto, as estimativas para os próximos 20 anos indicam que a população idosa poderá exceder 30 (trinta) milhões de pessoas ao final deste período, chegando a representar quase 13% (treze por cento) da população.

Segundo esse mesmo Censo, a população de 60 anos ou mais, no Brasil, era de 14.536.029 (quatorze milhões, quinhentos e trinta e seis mil e vinte e nove) pessoas no ano 2000, contra 10.722.705 (dez milhões, setecentos e vinte e dois mil e setecentos e cinco) pessoas em 1991. O peso relativo da população idosa no início da década representava 7,3%, enquanto, em 2000, essa proporção atingia 8,6%. No referido intervalo de tempo (entre os anos de 1991 e 2000), por conseguinte, o número de idosos aumentou em quase 4 milhões de pessoas, fruto do crescimento vegetativo e do aumento gradual da média de vida da população brasileira.

Desta forma, é possível concluir que a classe dos idosos trata-se, certamente, de um conjunto bastante elevado de pessoas, com tendência de crescimento nos próximos anos.<sup>4</sup>

Neste sentido, conforme dados do Ministério das Relações Exteriores<sup>5</sup>, o Brasil sofreu, em decorrência do processo de transformação demográfica da população brasileira, que passou de rural, jovem e predominantemente masculina, para urbana, idosa e com as mulheres integrando-se cada vez mais na estrutura social, uma redução de sua capacidade para continuar atendendo às expectativas crescentes da população por serviços e benefícios sociais, grande parte deles instituídos na Constituição da República de 1988. Segundo o entendimento do referido Ministério:

Essa redução se explica, em parte, pela desorganização das contas e da própria administração pública, ocorridas ao longo da década de 80 e, em

---

<sup>3</sup> INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Pesquisa: *perfil dos idosos responsáveis pelos domicílios no Brasil*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/perfilidoso/perfidosos2000.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

<sup>4</sup> Cfr. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Pesquisa: *perfil dos idosos responsáveis pelos domicílios no Brasil*. Op. Cit.

<sup>5</sup> BRASIL. Ministério das Relações Exteriores, Palácio Itamaraty. *Brasil em Resumo*. Disponível em: <<http://www.dc.mre.gov.br/brasil/page41.asp>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

parte, pelo aumento das demandas na área da previdência social e dos serviços de saúde, causado pelo envelhecimento progressivo da população. Existe uma noção clara, hoje, de que o welfare state (sic) criado no Brasil nas décadas anteriores somente beneficiava uma pequena parcela da população e de que uma política social mais igualitária e compatível com a necessidade de manter as contas públicas em equilíbrio requer a eliminação de situações privilegiadas, o que provoca, naturalmente, reações e resistências.<sup>6</sup>

Assim, fazendo-se uma análise mais apurada em relação às condições sociais dos idosos no Brasil é possível perceber a dificuldade com que esta parcela da sociedade tem se mantido nos últimos anos.

Conforme o Texto-base da Campanha da Fraternidade 2003 (“A Fraternidade e as Pessoas Idosas”), interpretado pelos autores Cláudio Moser e Daniel Rech:

A lamentável situação em que se encontra o idoso no Brasil, particularmente nas grandes cidades, não é, pois, por falta de legislação. Ela existe, mas é mal elaborada ou simplesmente descumprida. É necessária uma mobilização social para o devido respeito ao idoso, exigindo, principalmente do poder público, a implementação da Política Nacional do Idoso, e com a participação de toda a sociedade.<sup>7</sup>

Portanto, a situação social em que vivem reflete uma migração exacerbada para as cidades em busca de melhores condições de vida, o que causa um inchaço das casas asilares, além da falta de higiene, de segurança e de condições financeiras, em razão das ínfimas aposentadorias que recebem, ou mesmo por não recebê-las, culminando, por fim, no descaso dos familiares, que muitas vezes prestam cuidados aos idosos por interessarem-se em sua fonte de renda, tamanho é o índice de idosos que se constituem em arrimo de família<sup>8</sup>.

Ressalte-se, ainda, a importância assumida pelos idosos no contexto atual, já que eles constituem uma fonte de transmissão de sabedoria e experiência. No entanto, infelizmente, ao contrário da consciência adquirida pelos orientais, a sociedade

---

<sup>6</sup> Op. Cit.

<sup>7</sup> MOSER, Cláudio; RECH, Daniel (Org.). *Direitos Humanos no Brasil: diagnósticos e perspectivas*. 2. ed. rev. Rio de Janeiro: CERIS/Mauad, 2004. p. 340 (Coletânea CERI, ano 1, n. 1).

<sup>8</sup> Segundo os dados do Censo 2000, os idosos chefes de família passaram de 60,4% para 62,4%. São 8,9 milhões e, desse universo, 54,5% vivem com os filhos, sustentando-os, mantendo-se como fundamentais na economia familiar. Cerca de 35% dos idosos nos municípios com até 20 mil habitantes contribuem com 30 a 50% do rendimento familiar mensal, enquanto nos municípios com mais de 500 mil esse percentual de idosos é de 17%. Em todo o País, 27% dos idosos são responsáveis por mais de 90% do rendimento familiar. Esses dados fazem parte dos "Indicadores Sociais Municipais - uma análise dos resultados da amostra do Censo Demográfico 2000", do IBGE. (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Pesquisa: *perfil dos idosos responsáveis pelos domicílios no Brasil*. Op. Cit.).

ocidental ainda não se atentou para este fato, o que pode ser visualizado através do próprio descaso com o qual os idosos são tratados nos países que a integram.

Desta forma, tendo em vista os altos índices da população idosa no Brasil e diante da comprovação de que é indiscutível o seu crescimento nas próximas décadas, bem como da sua extrema importância como fonte de experiência na sociedade, é indiscutível a necessidade de políticas públicas eficientes, capazes de promover o bem-estar e a integração social dos idosos, visto que isso se traduz em uma melhor qualidade de vida para todos, seja porque futuramente poderão ser beneficiados com avanços atualmente alcançados ou, ainda, pela própria difusão dos princípios da igualdade e da dignidade da pessoa humana.

No âmbito normativo brasileiro e internacional o avanço referente à proteção dos direitos dos idosos foi significativo nas últimas décadas. Iniciou-se com a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, que, em vários de seus artigos traduz a idéia de proteção a esta categoria de pessoas, seja através dos seus fundamentos elencados no artigo 1º<sup>9</sup> ou de seus objetivos descritos no artigo 3º<sup>10</sup>, manifestando-se contrária à qualquer tipo de discriminação, inclusive em razão da idade, seja por meio de todos os artigos que especificamente tratam da proteção aos idosos, dentre os quais destaca-se o artigo 230<sup>11</sup>. Além disso, não só o texto legal traduz a proteção ao idoso, mas também os princípios constitucionais, tais como, a dignidade da pessoa humana, a igualdade - enfocada em seu aspecto material como forma de garantir sua aplicação não só pela previsão legal, mas no caso concreto, a proporcionalidade e a solidariedade.

A fim de garantir uma maior efetividade ao texto Constitucional na observância destas garantias, foram promulgadas diversas Leis Ordinárias, regulamentadas por Decretos específicos que detalham os mecanismos de proteção aos

---

<sup>9</sup> Art. 1º “A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: [...] III – a dignidade da pessoa humana; [...]” (BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. *Diário Oficial da União*, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.)

<sup>10</sup> Art. 3º “Constituem-se objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: [...] IV – promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.” (BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Op. Cit.).

<sup>11</sup> 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. § 1º Os programas de amparo aos idosos serão executados preferencialmente em seus lares. § 2º Aos maiores de sessenta e cinco anos é garantida a gratuidade de transportes coletivos urbanos.” (BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Op. Cit.).<sup>11</sup>”



idosos. São elas: Lei nº 8.842/1994, que dispõe sobre a Política Nacional do Idoso e o seu regulamento, trazido pelo Decreto nº 1.948/1996, Lei nº 10.741/2003 – que dispõe sobre o Estatuto do Idoso, o Decreto nº 5.109/2004 – que cria o Conselho Nacional dos Direitos do Idoso – CNDI, os Decretos nº 5.130 e 5.155, ambos de 2004, que regulamentam o artigo 40 do Estatuto do Idoso, referente aos benefícios do transporte interestadual de passageiros, e o recentíssimo Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006, que revogou os dois Decretos anteriormente citados, estabelecendo mecanismos e critérios a serem adotados na aplicação do disposto no artigo 40 do Estatuto do Idoso.

Houve, ainda, a influência de diversos mecanismos internacionais na elaboração de normas internas de proteção aos direitos dos idosos, dentre os quais é possível citar: Protocolo de San Salvador, Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, Declaração Universal dos Direitos do Homem, Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos, *Pacto de San José da Costa Rica*, Plano de Ação Internacional do Envelhecimento e demais mecanismos elaborados pela Organização das Nações Unidas.

Assim, percebe-se que apesar dos avanços da tecnologia e demais ciências como a medicina e o direito, os idosos ainda enfrentam dificuldades econômicas para terem acesso a tais avanços, o que se reflete na dificuldade que encontram para sobreviver de maneira tranqüila e digna. Diante deste triste contexto, optou-se por analisar um dos direitos dos idosos, qual seja, o direito ao transporte interestadual, uma vez que, a partir das lamentações dos próprios idosos e também através de pesquisas na jurisprudência, constatou-se que o mesmo não estaria sendo efetivamente garantido.

O direito ao transporte interestadual de passageiros idosos, no Brasil, vem assegurado pelo artigo 40 do Estatuto do Idoso, ao dispor que:

**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.**<sup>12</sup>  
(grifou-se)

A definição do serviço de transporte interestadual de passageiros está prevista no artigo 2º, II, do Decreto nº 5.934/2006, o qual define tal serviço como aquele que “transpõe o limite do Estado, do Distrito Federal ou de Território”<sup>13</sup>. É importante destacar que os transportes aéreos não estão incluídos no rol dos benefícios sob análise, já que o Decreto acima nada menciona sobre eles. Além disso, os artigos 1º, 3º, § 1º e 4º do mesmo Decreto definem expressamente quais os modais de transporte envolvidos (rodoviário, ferroviário e aquaviário), deixando de mencionar os aéreos. Isso demonstra um preconceito de difícil compreensão, uma vez que, em razão do extenso território brasileiro e do péssimo estado de conservação das estradas, isso quando existem, os idosos não suportam longas viagens pela sua frágil condição física. Ademais, alguns tratamentos de saúde necessitam ser realizados com a máxima urgência, sob pena do idoso vir a falecer, o que tornar-se-ia mais eficaz caso o transporte do paciente fosse realizado pelas vias aéreas.

Outra ressalva cabível refere-se ao transporte ferroviário, já que, apesar do Estatuto do Idoso elencá-lo como modal destinatário dos benefícios aqui tratados, o Brasil não possui um bom sistema ferroviário e o que existe é sucateado, impedindo, também, a efetividade da norma.

Desta forma, os transportes interestaduais são objeto de grande importância no Brasil, tendo em vista a extensão de seu território, a necessidade dos idosos visitarem suas famílias, bem como de realizarem tratamentos de saúde especializados em locais diversos de seus domicílios. Além disso, muitos idosos moram em regiões mais afastadas, como ilhas e precisam de transportes especializados para se deslocarem. Por fim, é válido lembrar também que é através dos transportes interestaduais que podem ser realizadas viagens culturais, permitindo, assim, a inserção e a inclusão social desta categoria de pessoas.

---

<sup>12</sup> BRASIL. Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 03 out. 2003. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

<sup>13</sup> BRASIL. Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006. Estabelece mecanismos e critérios a serem adotados na aplicação do disposto no art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 19 out. 2006. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.)

Diante da referida relevância do transporte interestadual, verifica-se que o acesso a este tipo de transporte configura um direito fundamental, já que sem a sua concessão o indivíduo pode deixar de conviver em comunidade, resultando na exclusão social ou mesmo deixar de sobreviver, no caso, por exemplo, da urgência em se realizar tratamentos de saúde. Além disso, são imprescindíveis para assegurar a não-discriminação, a dignidade da pessoa humana, a igualdade material, dentre outros direitos sociais previstos no artigo 6º da Constituição Federal.

Diz-se tratar-se de um novo direito fundamental, na medida em que configura a extensão do que prevê o § 2º, do artigo 230 da Constituição Federal, o qual trata do direito ao transporte urbano para pessoas idosas. Essa extensão remete à noção de constituição aberta e permite a expansibilidade dos direitos fundamentais pela via das cláusulas de abertura, da qual é exemplo o § 2º do artigo 5º da Constituição Federal, ao dispor que: “os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.”<sup>14</sup>

Assim, conforme anteriormente mencionado, percebe-se que os benefícios em questão não estão sendo aplicados na prática, havendo raríssimos casos em que as empresas concederam-no e, nenhum caso concedido pelo Poder Judiciário, nos casos em que o idoso buscou seu direito que havia sido negado pela empresas.

Ao deixar de conceder os benefícios, as empresas afirmam que inexistente regulamentação posterior, nem definição de mecanismo para o exercício do direito por parte dos órgãos competentes, conforme seria exigido pelo parágrafo único, do artigo 40, do Estatuto do Idoso. Além disso, alegam que a concessão de tais benefícios ocasionaria o desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de delegação de serviço público de transporte, prevista no artigo 21, XII, alíneas “d” e “e” da Constituição Federal. Ressalte-se que estes argumentos são também utilizados pelos Tribunais Superiores, conforme se depreende de suas jurisprudências, corroborando, assim, com o entendimento das empresas, deixando de conceder os benefícios quando pleiteados judicialmente.

No entanto, através da presente pesquisa buscou-se demonstrar a possibilidade e a necessidade de que tais benefícios sejam concedidos. Primeiramente, pela própria

---

<sup>14</sup> BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. *Diário Oficial da União*, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

situação precária em que os idosos se encontram, constituindo-se na parte hipossuficiente da relação jurídica estabelecida com as empresas. Além disso, ao contrário do que alegam as empresas, o artigo 40 do Estatuto do Idoso possui sim regulamentação posterior, já que os Decretos nº 5.130/04 e 5.155/04, atualmente substituídos pelo Decreto nº 5.934/06, regulamentavam especificamente tal dispositivo, sendo que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ são competentes, de acordo com estes Decretos para editar mecanismos para execução dos benefícios em questão, o que faziam através das Resoluções nº 653/04, 933/05 da ANTT, atualmente substituídas pela Resolução nº 1692/2006 e 260/04 da ANTAQ. Ademais, mesmo que não houvesse tal regulamentação, os benefícios devem ser concedidos, já que, em razão de constituírem direitos fundamentais, possuem aplicabilidade imediata, conforme prevê o § 1º, do artigo 5º da Constituição Federal<sup>15</sup>, remetendo à noção de maximização da proteção dos direitos fundamentais.

Ressalte-se que este último conceito, não obstante se referir a normas constitucionais, é passível de ser utilizado para normas infraconstitucionais em razão da idéia de “bloco de constitucionalidade”<sup>16</sup>, que tem por finalidade atribuir um valor de norma constitucional a outra não constitucional para que seja mantida a unidade que um ordenamento jurídico constitucional deve ter.

Além disso, não há que se falar em desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, já que foram previstas formas de embutir o ônus no valor das passagens, repassando-o aos demais passageiros. Mesmo que tal providência não tivesse sido adotada, não há que se falar em não concessão dos benefícios, por força do princípio da solidariedade e da função social da empresa, que devem ser cumpridos, já que previstos constitucionalmente. Neste sentido, ainda, é preciso observar a tutela dos princípios e garantias fundamentais, dentre as quais citam-se a dignidade da pessoa humana, a igualdade material, a proporcionalidade, a solidariedade e a proibição do retrocesso. Este último conceito foi lecionado, além de outros autores, por Ingo Wolfgang Sarlet<sup>17</sup>,

---

<sup>15</sup> Art. 5º [...]. § 1º “As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata.” (BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Op. Cit.).

<sup>16</sup> BESTER, Gisela Maria. *Direito Constitucional: fundamentos teóricos*. V. 1. São Paulo: Manole, 2005. p. 78-80.

<sup>17</sup> SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*. 4. ed. rev. atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004. p. ? e passim.

e implica em dizer que o que a legislação infraconstitucional ampliou não pode ser negado/restringido pelo judiciário, sob pena de configurar um retrocesso, violando, ainda, o princípio da separação de poderes, que rege o Estado Democrático de Direito. Assim, reputa-se necessária uma relativização da incessante busca pelo lucro por parte das empresas de transporte.

Apresenta-se, ainda, no presente estudo, alguns possíveis soluções para o impasse, que se caracteriza como um conflito de interesses, já que de um lado está a posição das empresas quanto à livre iniciativa, à busca do lucro e ao equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, e de outro encontram-se os idosos, na busca pela efetivação desse novo direito fundamental.

Primeiramente, pensou-se na divisão do ônus entre o Estado e as empresas, por meio de incentivos fiscais, além da própria divisão deste ônus com a sociedade, repassando-o ao valor das passagens, solução esta que, inclusive, já vem sendo debatida e aplicada em algumas situações. Outro meio seria através da Técnica da Ponderação de interesses constitucionais, a qual, além de trabalhada por vários autores, é marcante na obra de Daniel Sarmiento<sup>18</sup>. Em síntese, o autor defende a delimitação dos interesses contrários e a restrição recíproca de parcelas dos anseios de ambas as partes para que se chegue a um ponto ótimo de acordo com os valores/pesos que a Constituição Federal atribui a cada interesse, tomando sempre como base o princípio da proporcionalidade em sua tríplice dimensão (adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito). O autor ressalta, porém, que quando estiverem envolvidos direitos fundamentais, estes sempre terão prioridade frente a qualquer outro interesse constitucionalmente assegurado.

A Constituição Brasileira, por exemplo, considerada a mais social e democrática de todas, confere maior relevância aos direitos intrínsecos à liberdade individual, bem como à dignidade, à solidariedade, à igualdade e conseqüente não discriminação, já que os referidos valores estão expressamente estabelecidos nos fundamentos e nos objetivos da atual Lei Maior, conforme se depreende de seus artigos 1º e 3º.<sup>19</sup> Desta forma, por se configurar um direito fundamental, o direito ao transporte de passageiros pode ser meio para que se traduza a concretização dos direitos acima

---

<sup>18</sup> SARMENTO, Daniel. *A ponderação de interesses na Constituição Federal*. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2002.

<sup>19</sup> BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Op. Cit.

expostos, motivo pelo qual se pode afirmar que a ordem constitucional lhes atribui um peso genérico maior do que os direitos relativos à livre iniciativa e à busca de lucro pelas empresas.

Além disso, o próprio autor corrobora com este entendimento ao afirmar que “[...] a ponderação deve sempre se orientar no sentido da proteção e promoção do princípio da dignidade da pessoa humana, que condensa e sintetiza os valores fundamentais que esteiam a ordem constitucional vigente”<sup>20</sup>.

Por fim, uma última solução apontada seria a de que as empresas assumiriam o ônus, mas buscariam mecanismos para auferirem maior lucratividade, tais como a melhor de sua imagem, através de estratégias de marketing, focalizando o cumprimento da função social da empresa e dos demais princípios constitucionais, bem como as noções de responsabilidade social.

Em última análise conclui-se pela absoluta falta de efetividade do direito fundamental ao transporte interestadual de passageiros idosos no Brasil, já que não há aplicação dos benefícios ora abordados.

Sendo assim, é possível afirmar que a obtenção de resultados positivos quanto à salvaguarda desse direito depende de uma soma de esforços entre o Estado, por meio do Poder Judiciário, as famílias dos idosos, por meio da compreensão, carinho, incentivo e auxílio na busca pela obtenção do benefício, e a sociedade como um todo, em especial as empresas de transporte interestadual de passageiros.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Por meio do presente estudo foi possível analisar um pouco melhor as condições em que vivem os idosos brasileiros atualmente, bem como as normas jurídicas capazes de lhes garantir uma proteção mais efetiva de seus direitos.

O alcance da expressão “idoso” deve ser cautelosamente delimitado, já que se está tratando de uma classe de pessoas que enfrentam não apenas diversas mudanças cronológicas e físicas decorrentes do passar do tempo, mas, também, reflexos em sua formação psíquica, os quais se manifestam de forma diferente para cada indivíduo, demonstrando a individualidade do referido processo de envelhecimento. Assim,

---

<sup>20</sup> SARMENTO, Daniel. Op. Cit., p. 105.

qualquer falta de cuidado na conceituação do termo “idoso” poderá torná-lo pejorativo e influenciar negativamente neste momento tão delicado de auto-conhecimento e adaptação dessas pessoas a sua própria nova realidade.

Desta forma, com base na Lei nº 10.741/2003 – Estatuto do Idoso considerou-se idosa, para fins deste trabalho e no Brasil, a pessoa que possua 60 (sessenta) anos ou mais. Ressalte-se, no entanto, que durante a explanação da problemática objeto da presente pesquisa, não se considerou apenas a referida idade, mas também, a situação econômico-social da pessoa, já que para ter acesso aos benefícios descritos no artigo 40 do referido Estatuto, ela deverá comprovar ainda que aufera renda de até 2 (dois) salários mínimos, de acordo com o próprio artigo 40 já mencionado e com os artigos 3º e 4º do Decreto nº 5.934/2006, que o regulamenta.

A partir de estatísticas do Instituto Brasileiro de Geografia e Pesquisa - IBGE foi possível observar que a população de idosos brasileiros tem crescido nos últimos anos, sendo que a estimativa para as próximas décadas é de um contínuo aumento populacional desta categoria de pessoas. Diante deste contexto, a atenção aos direitos da referida categoria também se tornou tema de maior relevância entre os membros dos Poderes Executivo e Legislativo, e até mesmo da sociedade.

Assim, a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988 observou-se uma maior preocupação em garantir a concretização dos direitos fundamentais de todos os cidadãos, dentre os quais se inclui a categoria dos idosos.

Diversas legislações infraconstitucionais também foram criadas na busca por uma maior efetividade dos direitos dos idosos, garantidos constitucionalmente. Além delas, o ordenamento jurídico brasileiro sofreu a influência de diversos Pactos e Declarações Internacionais, que, de uma forma geral, permitiram a difusão da busca pela proteção aos direitos humanos no Brasil.

Entretanto, analisando-se os dados apresentados por pesquisas do IBGE e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, é possível concluir que, não obstante os diversos mecanismos jurídicos de proteção dos direitos dos idosos no Brasil, a condição em que os mesmos vivem atualmente ainda é precária. A maioria deles não tem acesso a uma vida digna, seja porque habita nas chamadas casas asilares ou outros estabelecimentos cuja falta de segurança, más condições de higiene e pouco ou nenhum cuidado para consigo revelam o descaso de seus dirigentes e dos órgãos do Poder

Público, ou mesmo em razão das difíceis condições financeiras às quais esta classe de pessoas se sujeita, ganhando aposentadorias ínfimas e que muitas vezes ainda servem para sustentar as famílias compostas por vários membros.

Sendo assim, é preciso analisar mecanismos capazes de garantir maior eficácia às referidas normas existentes na busca por uma proteção mais efetiva aos direitos dos idosos. Por isso mesmo, no decorrer da presente pesquisa, procurou-se focar o direito relacionado ao transporte interestadual de passageiros idosos no Brasil, tema de grande relevância tendo em vista o enorme e variado espaço geográfico brasileiro, bem como a dificuldade e a necessidade dos idosos, em especial aqueles de baixa renda, de se deslocarem neste vasto território, seja para visitar seus parentes, seja para realizarem tratamentos médicos ou mesmo para o seu lazer, direito social garantido pelo artigo 6º da Constituição Federal.

Ressalte-se que, de acordo com o Decreto nº 5.934/2006, em seu artigo 2º, inciso II, entende-se como transporte interestadual aquele que transpõe o limite do Estado, Distrito Federal ou Território.

O resultado da pesquisa, a princípio, é desanimador, já que, não obstante o benefício previsto no artigo 40 do Estatuto do Idoso, que garante aos idosos com renda igual ou inferior a dois salários mínimos a reserva de duas vagas ou desconto de 50% (cinquenta por cento) nos assentos remanescentes quando aquelas já tiverem sido preenchidas, foram verificados raríssimos casos em que o benefício tenha sido concedido. Diante disso, percebe-se a absoluta falta de efetividade do referido dispositivo legal.

Aprofundando-se, especificamente, no objeto deste estudo, foi possível mencionar as razões aduzidas pelas empresas de transporte para deixarem de conceder o benefício, entendimento este que vem sendo corroborado pelo Superior Tribunal de Justiça. Primeiramente, tendo em vista que o artigo 40 do Estatuto do Idoso exige uma regulamentação em lei específica para a concessão do benefício, as empresas defendem que tal norma não seria passível de aplicação. Além disso, justificam a não-concessão pelo fato de que os contratos firmados entre elas e o Poder Público são contratos de delegação de serviços públicos (concessão, permissão ou autorização), e, como tal, ao se conceder os benefícios em questão, estar-se-ia incorrendo em uma alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos referidos contratos, o que resultaria em uma



oneração excessiva dessas empresas e na eventual impossibilidade de continuidade de prestação dos serviços públicos.

No entanto, demonstrou-se que todos os referidos óbices podem ser superados pelas razões apresentadas a seguir. Primeiramente, observa-se a necessidade de se garantir a efetividade do direito ao transporte interestadual de passageiros idosos em razão de configurar um direito fundamental.

Remonta-se, neste ponto, à idéia apresentada no título deste trabalho de que se trata de um novo direito fundamental, na medida em que expande o direito dos idosos ao transporte urbano garantido pelo § 2º do artigo 230 da Constituição Federal, o que é legitimado pela cláusula de abertura constitucional do § 2º do seu artigo 5º.

Além disso, não há que se falar em falta de regulamentação, já que o dispositivo legal em questão foi devida e especificamente regulamentado pelos Decretos nº 5.130 e 5.155, ambos de 2004 e atualmente substituídos pelo Decreto nº 5.934/2006. Também não é cabível o argumento da alteração do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, pois o valor das passagens já embute eventuais gastos decorrentes das obrigações legais. Por fim, em razão do direito trabalhado nesta monografia configurar um direito fundamental é necessário observar a aplicação imediata de tal preceito, conforme dispõe o § 1º do artigo 5º da Constituição Federal, remetendo à noção de maximização da proteção dos direitos fundamentais.

Ressalte-se que este último conceito, não obstante se referir a normas constitucionais, é passível de ser utilizado para normas infraconstitucionais em razão da idéia de “bloco de constitucionalidade”, que tem por finalidade atribuir um valor de norma constitucional a outra não constitucional para que seja mantida a unidade que um ordenamento jurídico constitucional deve ter.

Ademais, conforme foi explicitado pelo entendimento do autor Ingo Wolfgang Sarlet, deve-se observar o princípio da proibição do retrocesso como meio de garantir maior eficácia aos direitos fundamentais, o que implica em uma relativização da incessante busca pelo lucro por parte das empresas de transporte em questão.

Neste sentido, ainda, concluiu-se que outros princípios seriam garantidos através da concessão do benefício aqui tratado; é o caso, por exemplo, da dignidade da pessoa humana, igualdade material, solidariedade e proporcionalidade.

Tendo em vista a divergência que se estabeleceu entre as empresas de transporte interestadual de passageiros (amparadas pelo Superior Tribunal de Justiça) e os idosos, alguns meios de possível solução deste conflito foram apresentados. Primeiramente, a fim de observar o princípio da proibição do retrocesso, os eventuais ônus trazidos pela concessão dos benefícios poderiam ser repartidos entre o Estado (Poder Público) e as empresas de transportes.

Além disso, utilizar-se-ia a técnica da ponderação de interesses constitucionais trazida pelo autor Daniel Sarmiento a fim de garantir um balanceamento entre os interesses envolvidos, quais sejam: de um lado os direitos fundamentais à vida, à dignidade da pessoa humana, à saúde, ao lazer, etc. referente à categoria dos idosos e de outro lado o princípio da livre iniciativa e da ordem econômica. Assim, utilizando-se o princípio da proporcionalidade para realizar a referida ponderação é visível a necessidade de se garantir a concessão dos benefícios, não apenas em busca da proteção do direito ao transporte interestadual de passageiros idosos, que, conforme anteriormente abordado, constituem-se em direitos fundamentais e como tais, prevalecem sobre todos os demais, mas também em razão da função social da empresa.

Neste sentido, demonstraram-se, ainda, outros benefícios que poderiam ser auferidos pelas empresas caso optassem pelo cumprimento da norma, quais sejam: a observância da função social da empresa, a imagem positiva associada a uma boa estratégia de marketing, o desenvolvimento de uma responsabilidade social e o cumprimento dos princípios da solidariedade, da dignidade da pessoa humana e da igualdade material.

Portanto, restou evidenciada a falta de efetividade do direito fundamental ao transporte interestadual de passageiros idosos no Brasil, motivo pelo qual é possível afirmar com total segurança que a obtenção de resultados positivos quanto à salvaguarda deste específico direito dos idosos depende de uma soma de esforços, envolvendo o Estado – mormente enquanto Poder Judiciário, a própria família na qual ele esteja inserido – no incentivo à busca pelo direito - e, principalmente, a sociedade – aqui representada pelas empresas envolvidas.

## **REFERÊNCIAS**

ABRANTES, Ângela Maria Rocha Gonçalves de. *O princípio da solidariedade e o direito econômico*. Disponível em: <<http://www.ccej.ufpb.br/primafacie/prima/artigos/n4/oprincipiodasolidariedade.pdf>>. Acesso em: 22 abr. 2006.

AGUSTINI, Carlos Fernando. Humanismo, velhice e Direito. In: MEZZAROSA, Orides (Org.). *Humanismo latino e Estado no Brasil*. Florianópolis: Fundação Boiteux, 2003.

ARBOT-COLDEVIN, Joëlle. Desigualdades baseadas en el género: la adulta mayor y su mayor vulnerabilidad. In: ENCUESTRO LATINOAMERICANO Y CARIBEÑO SOBRE LAS PERSONAS DE EDAD, 1999, Santiago. *Anais...* Santiago: CELADE, 2000. p. 257-270.

BARCELLOS, Ana Paula de. *A eficácia jurídica dos princípios constitucionais*. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

BARROS, Suzana de Toledo. *O princípio da proporcionalidade e o controle de constitucionalidade das leis restritivas de direitos fundamentais*. Brasília: Brasília Jurídica, 1996.

BARROSO, Luís Roberto. *Interpretação e Aplicação da Constituição*. 4. ed. rev. e atual. São Paulo: Saraiva, 2002.

BESTER, Gisela Maria. *Direito Constitucional: fundamentos teóricos*. V. 1. São Paulo: Manole, 2005.

BOBBIO, Norberto. *A era dos direitos*. Tradução de Regina Lyra. Nova Edição – 2. tiragem. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

\_\_\_\_\_. *O tempo da memória: de senectude e outros escritos autobiográficos*. Tradução de Daniela Versiani. 1. ed. 3. Reimpressão. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

BONAVIDES, Paulo. *Curso de Direito Constitucional*. 15. ed. atual. São Paulo: Malheiros, 2004.

BRAGA, Pérola Melissa Vianna. *Direitos do idoso: de acordo com o Estatuto do Idoso*. São Paulo: Quartier Latin, 2005.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. *Diário Oficial da União*, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.741, de 01 de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 03 out. 2003. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Ministério das Relações Exteriores, Palácio Itamaraty. *Brasil em Resumo*. Disponível em: <<http://www.dc.mre.gov.br/brasil/page41.asp>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006. Estabelece mecanismos e critérios a serem adotados na aplicação do disposto no art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 19 out. 2006. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994. Dispõe sobre a política nacional do idoso, cria o Conselho Nacional do Idoso e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 4 jan. 1994. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.742, de 07 de dezembro de 1993. Dispõe sobre a organização da Assistência Social e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 07 dez. 1993. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976. Dispõe sobre as sociedades por ações. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 17 dez. 1976. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 1.948, de 3 de julho de 1996. Regulamenta a Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994, que dispõe sobre a Política Nacional do Idoso, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 4 jul. 1996. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.130, de 7 de julho de 2004. Regulamenta o art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso), e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, 8 jul. 2004. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006..

\_\_\_\_\_. Decreto nº 5.155, de 23 de julho de 2004. Altera dispositivos do Decreto nº 5.130, de 7 de julho de 2004, que regulamenta o art. 40 da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso). *Diário Oficial da União*, Brasília, 24 jul. 2004. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Comunicação de Governo e Gestão Estratégica da Presidência da República. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/emquestao/eq17.htm>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 595 Brasília 18 de fevereiro de 2002. *Diário de Justiça da União*. 26 de fevereiro de 2002. p. 178. Disponível em: <<http://www.stf.gov.br>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.480, Brasília 4 de setembro de 1997. *Diário de Justiça da União*. 18 de maio de 2001. Disponível em: <<http://www.stf.gov.br>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Especial nº 238.372. Brasília 21 de março de 2000. *Diário de Justiça da União*. 21 de maio de 2000. p. 160. Disponível em: <<http://www.daleth.cjf.gov.br/Jurisp/Juris.asp>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental na Suspensão de Segurança nº 1411 – DF (2004.01259737). Relator: Ministro Edson Vidigal. Brasília 25 de outubro de 2004. *Diário de Justiça da União*. 6 de dezembro de 2004. p. 178. Disponível em: <<http://www.daleth.cjf.gov.br/Jurisp/Juris.asp>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Regimental na Suspensão de Segurança nº 1404 – DF (2004.01195814). Relator: Ministro Edson Vidigal. Brasília 25 de outubro de 2004. *Diário de Justiça da União*. 6 de dezembro de 2004. p. 177. Disponível em: <<http://www.daleth.cjf.gov.br/Jurisp/Juris.asp>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Tribunal Regional Federal (4ª Região). Agravo de Instrumento nº 203669 – PR (2004.04010121541) Relator: Juiz Valdemar Capeletti. Porto Alegre, 9 de junho de 2004. *Diário de Justiça da União*. 7 de julho de 2004. p. 468. Disponível em: <<http://www.daleth.cjf.gov.br/Jurisp/Juris.asp>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

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

CNBB. *Texto-base da Campanha da Fraternidade 2003: a Fraternidade e as Pessoas Idosas*. São Paulo: Salesiana, 2002.

*DECLARATION OF THE RIGHTS OF OLDER PERSONS*. Disponível em: <[http://www.ilcusa.org/\\_lib/pdf/un-rightsdeclaration.pdf](http://www.ilcusa.org/_lib/pdf/un-rightsdeclaration.pdf)>. Acesso em: 02 nov. 2006.

FARIAS, José Fernando de Castro. *A origem do direito de solidariedade*. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

<<http://www.un.org/esa/socdev/ageing/ageipaa.htm>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

<<http://www.militar.com.br/legisl/direitoshumanos/declaracaodohomemecidadao.htm>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

<<http://www.militar.com.br/legisl/direitoshumanos/civispoliticos.htm>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

<[http://www.mj.gov.br/sedh/ct/legis\\_intern/ddh\\_bib\\_inter\\_universal.htm](http://www.mj.gov.br/sedh/ct/legis_intern/ddh_bib_inter_universal.htm)>. Acesso em: 02 nov. 2006.

<<http://www.dc.mre.gov.br/brasil/page41.asp>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

IDOSO. In: FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa*. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999. p. 1.073.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Pesquisa: *perfil dos idosos responsáveis pelos domicílios no Brasil*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/perfilidoso/perfilidosos2000.pdf>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

\_\_\_\_\_. Pesquisa: *indicadores Sociais Municipais: uma análise dos resultados da amostra do Censo demográfico 2000, com base nos dados do Censo 2000*. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000/indicadores\\_sociais/ism2000.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000/indicadores_sociais/ism2000.pdf)>. Acesso em: 02 nov. 2006.

IPEA. *Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada*. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

LAMY FILHO, Alfredo. A função social da empresa e o imperativo de sua reumanização. *Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, v. 190, p. 54-60, out./dez. 1992.

LEITE, Celso Barroso. *Estatuto do Idoso: em direção a uma sociedade para todas as idades?* RPS, Ano XXIX, n. 300, p. 717-726, nov. 2005.

MARTINEZ, Wladimir Novaes. *Comentários ao Estatuto do Idoso*. São Paulo: LTr, 2004.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo* 19. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2005.

MENEZES, Paulo Lucena de. *Ação Afirmativa (affirmative action) no Direito Norte-Americano*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

MOSER, Cláudio; RECH, Daniel (Org.). *Direitos Humanos no Brasil: diagnósticos e perspectivas*. 2. ed. rev. Rio de Janeiro: CERIS/Mauad, 2004.

NERI, Anita Liberalesso; FREIRE, Sueli Aparecida. *E por falar em boa velhice*. Campinas: Papirus, 2000.

PAIM, Paulo. *Estatuto do Idoso – agora é lei!* Senado Federal. Brasília: Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2003.

PINHO, Rodrigo César Rebello. *Teoria Geral da Constituição e Direitos Fundamentais*. V. 17. 5. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2005.

PONTIERI, Alexandre. Estatuto do Idoso – Lei nº 10.741/2003 e transporte interestadual de passageiros. *Revista do Tribunal Regional Federal da 1ª Região*, n. 10, ano 16, p. 107-112, out. 2004. Disponível em: <<http://www.trf1.gov.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

RAMOS, Paulo Roberto Barbosa. Direito à velhice: a proteção constitucional da pessoa idosa. In: WOLKMER, Antonio Carlos; LEITE, José Rubens Morato (Org.). *Os “novos” direitos no Brasil: natureza e perspectivas: uma visão básica das novas conflituosidades jurídicas*. São Paulo: Saraiva, 2003. p. 131-150.

RIBEIRO, Maria Carolina Nogueira. Direitos humanos e a inclusão do idoso. *Revista do Instituto de Pesquisa e Estudos*, Faculdade de Direito de Bauru, São Paulo, n. 43, p. 387-392, maio/ago. 2005.

ROCHA, Carmem Lúcia Antunes. Ação Afirmativa. O conteúdo democrático do princípio da igualdade jurídica. *Gênesis – Revista de Direito Administrativo Aplicado*, Curitiba, n. 10, p. 650, jul./set. 1996.

SANTIN, Carlos Afonso. O estatuto do idoso como garantidor do princípio fundamental da dignidade da pessoa humana. *Revista de Direito Social*, Porto Alegre, ano 5, n. 19, p. 71-98, jul./set. 2005.

SARLET, Ingo Wolfgang. *A eficácia dos direitos fundamentais*. 4. ed. rev. atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004.

\_\_\_\_\_. *Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988*. Porto Alegre: Livraria dos Advogados, 2001.

SARMENTO, Daniel. *A ponderação de interesses na Constituição Federal*. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2002.

SIQUEIRA, Luiz Eduardo Alves de. *Regulamentado o transporte ao idoso*. Disponível em: <<http://www.direitosdoidoso.com.br/>>. Acesso em: 02 nov. 2006.

SINGER, Daniela; PENHA, Luciana. *Análise dos fatores motivacionais dos associados dos clubes filiados a ABCMI – PR, Curitiba. 2003*. 85 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – Curso de Turismo, Faculdades de Ciências Administrativas de Curitiba, Faculdades Integradas Curitiba, Curitiba, 2005.

TEPEDINO, Gustavo. *Temas de Direito Civil*. 2. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

TOKARS, Fábio Leandro. Função social da empresa. In: RAMOS, Carmem Lucia Silveira (Coord.). *Direito Civil Constitucional: situações patrimoniais*. Curitiba: Juruá, 2002. p. 77-96.