

O IDOSO E O DIREITO AO USO DE TRANSPORTE

ALESSANDRA NOREMBERG: Mestranda em Direito pelo Programa de Pós-Graduação em Direito - Mestrado e Doutorado - da Universidade de Santa Cruz do Sul - RS com bolsa CNPQ. Bacharel em Direito (2014) pela Faculdade de Direito de Santa Maria - RS. Especialista (2016) em Direito Processual Penal pela Universidade Anhanguera-UNIDERP. Especializanda em Direito de Família e das Sucessões pela Universidade Anhanguera-UNIDERP. Mestranda em Direito pelo Programa de Pós-Graduação em Direito - Mestrado e Doutorado - da Universidade de Santa Cruz do Sul - RS com bolsa CNPQ. Advogada.

Resumo: Para tratar deste tema foi realizada uma pesquisa de cunho bibliográfico com o objetivo de reconhecer como acontece a mobilidade dos idosos através do uso de transportes urbanos, intermunicipais e interestaduais quando se refere a seus direitos como cidadãos frente a legislação. A dificuldade encontrada está clara em todos os estados e municípios, pois a maioria das pessoas não respeitam os direitos dos idosos, sendo assim, há necessidade de clarear para as pessoas a legislação que protege os direitos coletivos, consolidado através da Constituição de 1988 e trouxe à tona a preocupação com grupos sociais que necessitam de tutela diferenciada do Estado, a exemplo dos idosos. Entretanto, mesmo após a promulgação do Estatuto do Idoso, ainda é incipiente o conhecimento do público alvo sobre seus direitos. Diante de tal realidade, sabe-se que deve ser esclarecido aos idosos o conhecimento jurídico de seus direitos e dos meios cabíveis para sua aplicação e eficácia.

Palavras-chave: Idosos. Legislação. Transporte para Idosos.

Abstract: To address this issue a survey of bibliographic nature with the aim of recognizing as it does the mobility of older people through the use of urban , intercity and interstate transport when it comes to their rights as citizens across the legislation was held . The difficulty is clear in all states and municipalities , as most people do not respect the rights of the elderly , so no need to clear to people that the law protects collective rights , consolidated by the 1988 Constitution and brought to light a concern with social groups that need special protection of the state , like the elderly . However , even after the enactment of the Statute of the Elderly , is still incipient knowledge of the target audience about their rights . Faced with this reality , it is known that the elderly should be clarified the legal knowledge of their rights and the appropriate means for its implementation and effectiveness .

Keywords: Seniors. Legislation. Transportation for Seniors.

Introdução

Este estudo de natureza descritiva no âmbito do Direito Civil, a respeito das dificuldades enfrentadas pelo idoso no transporte público no Brasil. Antes, no entanto mostra-se fundamental uma breve explanação sobre o que vem a ser o idoso e o transporte público para o mesmo.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), pessoa idosa é aquela de sessenta anos de idade ou mais, para os países em desenvolvimento como é o caso do Brasil, e de sessenta e cinco anos ou mais, para os países desenvolvidos.

Em consonância com a legislação brasileira, o art. 1º do Estatuto do Idoso, dispõe que: “É instituído o Estatuto do Idoso, destinado a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos” (BRASIL, 2003, p.1). Dessa forma, conforme tanto a OMS, quanto o Estatuto do Idoso, será considerado para a pesquisa a pessoa na faixa etária de sessenta anos para cima.

O transporte público, mais especificamente o ônibus, é o meio de transporte mais usado para a locomoção, principalmente devido ao seu custo econômico. Para os idosos, esse tipo de transporte, é uma via essencial para o seu deslocamento já que é o meio mais viável tanto pelo seu custeio quanto pela sua acessibilidade, ou seja, majoritariamente os idosos possuem um maior acesso às vias de transportes coletivos públicos do que aos privados. Mas sabe-se que conforme a legislação há muitas maneiras dos idosos usufruírem seus direitos quanto ao uso de transportes, tanto terrestre, aéreo ou mesmo aquáticos. Então, esta pesquisa busca esclarecer como o idoso poderá buscar seus direitos como cidadão que convive numa sociedade em que todos possuem os mesmos direitos.

1. O IDOSO E A SOCIEDADE

Os estudos sobre a população idosa no Brasil tem demonstrado uma crescente evolução, segundo o IBJE (2011, p.1):

A representatividade dos grupos etários no total da população em 2010 é menor que a observada em 2000 para todas as faixas com idade até 25 anos, ao passo que os demais grupos etários aumentaram suas participações na última década. O grupo de crianças de zero a quatro anos do sexo masculino, por exemplo, representava 5,7% da população total em 1991, enquanto o feminino representava 5,5%. Em 2000, estes percentuais caíram para 4,9% e 4,7%, chegando a 3,7% e 3,6% em 2010. Simultaneamente, o alargamento do topo da pirâmide etária pode ser observado pelo crescimento da participação relativa da

população com 65 anos ou mais, que era de 4,8% em 1991, passando a 5,9% em 2000 e chegando a 7,4% em 2010.

Os grupos etários de menores de 20 anos já apresentam uma diminuição absoluta no seu contingente. O crescimento absoluto da população do Brasil nestes últimos dez anos se deu principalmente em função do crescimento da população adulta, com destaque também para o aumento da participação da população idosa.

Isso que prova que está havendo uma inversão real quanto ao número de crianças que nascem e idosos no Brasil.

Segundo Costa (2003 apud BARRETTO, 2009, p.2):

Rapidamente, deixamos de ser um “país de jovens” e o envelhecimento tornou-se questão fundamental para as políticas públicas. Os brasileiros com mais de 60 anos representam 8,6% da população. Esta proporção chegará a 14% em 2025 (32 milhões de idosos).

Sendo assim há grande preocupação com esta população que continua ativa, principalmente quando se trata de convivência, mas também pode-se perceber que há muitos descasos com os sexagenários, não há respeito quanto aos seus direitos, principalmente quando se refere a saúde, as vias públicas, a segurança, enfim uma série de agravantes.

De acordo com os dados apresentados acima, vê-se devida relevância de se tratar de um tema como este, pois com essa nova realidade do país onde os idosos formam um montante integrante e significativo da sociedade, percebe-se a necessidade de dedicar uma maior atenção e cuidado aos nossos sexagenários e os seus problemas enfrentados para ter uma vida mais digna e um melhor bem-estar a eles que progridem progressivamente para se tornar o futuro do Brasil.

Para que muitos desses acontecimentos com a população mais velha fossem sanados e tivesse uma legislação consciente foi criado em 2003, segundo Neto e Santos (2013, p.1) o Estatuto do Idoso¹, esse que tem como objetivo promover a inclusão social e garantir os direitos desses cidadãos uma vez que essa parcela da população brasileira se encontra desprotegida.

¹ NETO, Givaldo Figueiredo; SANTOS, Heliomário Marques. **ESTATUTO DO IDOSO: O QUE É E PARA QUE SERVE?** 2013. No Brasil, o Estatuto do idoso, de iniciativa do Projeto de lei nº 3.561 de 1997 e de autoria do então deputado federal Paulo Paim, onde, após sete anos tramitando no Congresso, foi aprovado em setembro de 2003 e sancionado pelo Presidente da República no dia 01 de outubro de 2003, ampliando assim, os direitos fundamentais e de cidadania, bem como a assistência judiciária que são “... assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos”. Disponível em: < <http://idososeaposentados.blogspot.com.br/2013/05/estatuto-do-idoso-o-que-e-e-para-que.html>”. Acessado em: 28 de Mai. de 2014.

Segundo Vieira (apud SOUSA, 2008, p.17), a velhice é um, “[...] fenômeno do processo de vida que, assim como a infância, a adolescência e a maturidade, é marcado por mudanças bio-psico-sociais específicas, associadas a passagem do tempo”. De acordo com essa citação, pode-se dizer que essas mudanças biológicas que afetam o corpo do idoso impondo-lhes limitações em virtude do decurso do tempo, associadas à falta da devida infraestrutura urbana influem sobre a mobilidade que dentre as dificuldades enfrentadas por eles, é a que incide diretamente na sua locomoção e assim por consequência torna-se um obstáculo a ser enfrentado pelos dependentes do transporte público e em especial do ônibus.

1.1. O Estatuto do Idoso e a garantia dos Meios de Transporte

Ainda sobre o Estatuto do Idoso, Lei 10741/03, no seu capítulo X, o Estatuto dispõe sobre o transporte (2003, p.9):

Art. 39. Aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos fica assegurada a gratuidade dos transportes coletivos públicos urbanos e semi-urbanos, 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.

Assim, pode-se considerar que a legislação referente ao Estatuto do Idoso no Capítulo X no artigo 40, 41 e 42 (2003, p.9) encontra-se mais considerações sobre o transporte para idosos:

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. É assegurada a prioridade do idoso no embarque no sistema de transporte coletivo.

Conforme exposto no Estatuto do Idoso acima, o art. 39º garante a gratuidade do transporte coletivo aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos. Mas será que essa gratuidade pode ser considerada como um direito, que permite o ir e vir do idoso livre de constrangimentos ou devido as dificuldade enfrentadas para ter acesso a ela como um problema?

Ainda sobre o art.39º, o seu parágrafo 2º dispõe “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”.

Os transportes devem identificar que aqueles lugares são reservados aos idosos, grávidas, obesos, mulheres com crianças de colo e deficientes físicos e visuais. Como se pode observar apesar do Estatuto definir que 10% dos assentos serão reservados aos idosos, na realidade além dessa porcentagem não conseguir atender ao número dos idosos usuários do transporte coletivo, além destes ter que compartilhar esses assentos com as grávidas, por exemplo, ainda tem as pessoas com idade inferior aos sessenta anos, geralmente os jovens, que não respeitam essa reserva.

Em relação a esse desrespeito Barretto (2009, p.4) afirma que:

Ao limitar tais assentos nos coletivos à parte dianteira criou-se uma “gaiola” onde os idosos são obrigados a se apertar. Cabe ainda analisar que o texto normativo não diz o local em que deve ser feita a reserva, diz apenas que 10% precisam estar identificados, porém é reconhecida a dificuldade da escolha deste local, em sua grande maioria é a dianteira dos ônibus.

Isso pode gerar uma dificuldade relativa tanto ao embarque dos idosos por possuir os degraus elevados complicando a subida como já foi dito, quanto ao desembarque dos passageiros, pois em um ônibus que esteja com a sua capacidade de ocupação cheia e em que há o desrespeito de cidadãos que se sentam nas cadeiras que são reservadas aos idosos, obrigando estes a seguirem viagem em pé, na hora da descida os mesmos se acabam por ser “esmagados”.

Barretto (2009, p.4-5) diz ainda que:

Ao “segregar” os idosos, criou-se um meio de distanciar os mesmos dos outros que partilham com eles o transporte público, e a dificuldade gerada pela aglomeração nas dianteiras dos coletivos gera desconforto e constrangimentos para eles e para os demais passageiros, resultando às vezes, em discussões desnecessárias.

Como se não bastasse esses constrangimentos pelos quais os idosos são obrigados a passar para se locomoverem, ainda há a falta de respeito de alguns motoristas de ônibus que ao identificá-los num ponto não atendem ao pedido de parada passando direto e deixando o idoso sem embarcar e desacatando assim o art. 42 do Estatuto do Idoso.

Devido a essa situação, muitos idosos, precisam pedir ajuda a algum cidadão para que este estenda o braço pedindo que o ônibus pare, para que assim possam embarcar. O descaso dos motoristas não cessa por ai, além de se negarem a parar para os idosos, quando param, estacionam o veículo longe da calçada onde se encontra o passageiro complicando ainda mais a locomoção e podendo causar acidentes como queda de um idoso que comprometem a sua mobilidade.

Para Guimarães (1995 apud SOUSA, 2008, p.32):

[...] com a disponibilidade de oportunidades oferecidas ao indivíduo pelo sistema de transporte e pelo conjunto de atividades disponíveis na sociedade e pode ser interpretado como uma medida das dificuldades enfrentadas para superar a separação espacial entre o indivíduo e a sociedade.

Tornar a rede de transportes coletivos acessível às Pessoas com Mobilidade Reduzida-PMR (pessoas com deficiência, idosos, dentre outros) é favorecer a inserção das mesmas à sociedade. O Rio de Janeiro não é uma cidade preparada para favorecer essa acessibilidade, o mobiliário urbano, os passeios irregulares, a ausência de rebaixo nas guias, a inadequação dos veículos e da infra-estrutura do sistema de transporte coletivos só contribuem para dificultar e excluir as PMR.

Depois de toda essa explanação acerca do tema, pode-se concluir que o atual modelo do transporte público no tangente de sua infra-estrutura, não corresponde às devidas necessidades dos idosos, apesar de formarem uma parcela da população que vem progressivamente aumentando. Devido a esse crescimento não podemos deixar de prestar a devida atenção e tomar as medidas que se fizerem necessárias não somente para o melhoramento do serviço prestado, mas também para possibilitar um final de vida mais digno.

Sendo assim Weiss (2007 apud SOUSA, 2008, p.47) expõe:

[...] urbano transporte gratuito, mesmo que o trajeto ultrapasse os limites de um município. Esse direito subjetivo público é inafastável por lei, decisão judicial ou ato administrativo, mesmo que a pretexto de apurar o seu custo, pois a Constituição não deu margem a tal interpretação. [...]

São incoerentes as ações de inconstitucionalidade que as empresas de ônibus acessam na justiça em relação à gratuidade, pois a mesma se constitui um direito constitucional, e seus ônus estão

previstos no período de licitação ou concorrência pública aberto pelo Estado.

Assim, pode-se concluir que o idoso tem seus direitos garantidos por uma legislação vigente, e que pode usufruir de locomoção para qualquer local dentro dos limites do município, nas viagens intermunicipais e ainda nas interestaduais.

E conforme o Senado Federal pode-se verificar que:

Uma das normas mais polêmicas fixadas pelo Estatuto do Idoso foi a que garantiu gratuidade e desconto de passagens no sistema de transporte coletivo interestadual. Representando 117 permissionárias do serviço, a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) recorreu à Justiça, em 2004, sustentando que não havia previsão de fonte de custeio para o benefício aos idosos, o que iria gerar desequilíbrio econômico para as empresas do setor. Após algumas derrotas e vitórias da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no Judiciário para garantir o cumprimento do estatuto, o Supremo Tribunal Federal (STF), no início de 2007, manteve a obrigação para as empresas. Veja esta e outras garantias estabelecidas na lei:

Transporte

— A reserva para os idosos no transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário foi regulamentada por três decretos. O último é o 5.934, de outubro de 2006, que determina que serão reservadas nesses tipos de transporte duas vagas gratuitas às pessoas com 60 anos ou mais e com renda igual ou inferior a dois salários mínimos. Também está garantido desconto de 50% do valor da passagem para os idosos com a mesma renda e que excederem as vagas gratuitas.

— Os maiores de 65 anos têm direito à gratuidade no transporte coletivo público urbano mediante a apresentação de documento de identificação, sendo 10% dos assentos reservados aos idosos. Para os que têm entre 60 e 65 anos, fica a critério da legislação local decidir sobre a gratuidade nesse tipo de transporte.

Assim, pode-se concluir que o idoso tem seus direitos garantidos por uma legislação vigente, e que pode usufruir de locomoção para qualquer local dentro dos limites do município, nas viagens intermunicipais e ainda nas interestaduais.

1.2. O Idoso e o Transporte no Município de Santa Maria

O município de Santa Maria é considerado uma “cidade universitária” pode-se dessa maneira dizer que é constituída principalmente por jovens, mas por outro lado uma cidade “cultural” que preza valores e que além de tudo possui uma grande população de idosos.

Segundo Viero e Figueiredo (2012, p.10) expõe através de uma tabela os dados referentes a população entre 1980 e 2010:

Tabela 4- Valores absolutos e relativos da estrutura etária da população de Santa Maria em 1980, 2000 e 2010

Censo	Estrutura etária - valores absolutos			Estrutura etária - valores relativos (%)		
	0-14 anos	15-59 anos	60 e +	0-14 anos	15-59 anos	60 e +
1980	55.099	112.005	14.423	30,35	61,70	7,97
1991	63.249	133.558	20.785	29,06	61,38	9,55
2000	60.565	156.628	26.422	24,86	64,30	10,84
2010	51.365	173.735	35.931	19,67	66,55	13,76

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000 e 2010, RS. Resultados do Universo.
Org.: FIGUEIREDO, V. D. M.

Percebe-se que há um crescimento na faixa etária referente à população de idosos, e uma diminuição na de crianças e adolescentes, o que significa que deverá se ter maior compromisso com os idosos, pois eles fazem parte da população que vive em Santa Maria.

Santa Maria possui a Bilhetagem Eletrônica a partir de 2010, e de acordo com o jornal Diário de Santa Maria (2010) que se refere:

Ele terá agilidade no embarque e poderá ocupar todos os assentos do ônibus, enquanto que o idoso que não tem cartão também poderá andar de graça, mas ficará em espaço mais restrito no ônibus, pois não poderá passar pela roleta e terá de descer pela porta da frente. Com o cartão, evita-se discriminação, pois o idoso passará pela roleta e poderá descer junto com os demais passageiros. Isso garante também mais segurança e maior controle.

Isso demonstra que há uma preocupação para com o idoso no sentido de ter os seus direitos assegurados, de poder usufruir de locomoção em todos os lugares que desejar chegar.

O município de Santa Maria não apresenta em sua Lei Orgânica nada especificado quanto ao uso de passagens gratuitas aos idosos, a não ser as garantidas pelo Estatuto do idoso ou pela Constituição Federal de 88 a qual deu base ao estatuto.

Quanto ao direito de uso de transporte rodoviário pode-se entender que conforme Barretto (2009, p.6):

Ouvimos falar pela mídia durante um bom tempo sobre a discussão do direito dos idosos à gratuidade nos transportes públicos intermunicipais e interestaduais. Diversos pedidos de liminares e embargos foram impetrados nos mais diversos tribunais, chegando às maiores cortes do país. Mas, quais as reais implicações das decisões tomadas para os idosos?

O Decreto Presidencial Nº 5.934, de 18 de outubro de 2006, buscou regulamentar o disposto no art. 40 da Lei no 10.741, de 1º de outubro de 2003 (o já referido Estatuto do Idoso), no entanto o que temos vislumbrado são constantes “manobras” das empresas de transporte de passageiros para dificultar o acesso dos idosos aos seus direitos.

Então, pode-se dizer que existe o direito do idoso, porém esse não é assegurado pelas empresas que deveriam acatar as decisões que favorecem os idosos, e Barretto (2009, p.6) ainda afirma:

Não havendo mais vagas de assentos gratuitos os idosos têm direito ao desconto de 50% sobre o valor da passagem normal (art. 4º do Decreto 5.934). As empresas tem se valido deste artigo para não ofertar aos usuários idosos a gratuidade e assim, muitas vezes, relatam ter ocorrido reserva de assentos ou que os mesmos já se encontram ocupados. Desta forma não “perdem” todo dinheiro que poderiam ganhar com as vendas das passagens. Esta tem sido a grande reclamação das entidades que defendem os interesses dos idosos.

O quadro atual, independente das ações fiscalizadoras das Agências, é de completo descaso e desrespeito aos direitos dos idosos. São constantes as situações de exposição vergonhosa e desumana em que são impostos nossos sexagenários nas constantes idas e vindas aos guichês das transportadoras.

Como considerar que estão sendo cumpridos os direitos do idoso se sempre aparecem empecilhos para esta poder garantir seu direito de ir ou vir. Acredita-se que em algum momento sejam tomadas providências e que as políticas públicas atendam as necessidades desta população tão crescente em nosso país.

Considerações Finais

A partir desta revisão bibliográfica pode-se perceber a importância de conhecer a legislação que apóia o uso do transporte gratuito por parte do idoso, pois este tem o seu valor e necessita ser respeitado. Em muitas situações pode-se conferir que os jovens não possuem mais respeito e caráter frente ao idoso, ou mesmo a uma gestante ou pessoa com deficiência física ou mental. Os jovens não percebem a importância dos valores repassados por gerações, estes que faziam com que as pessoas tivessem respeito para com seus semelhantes.

Mas uma visão se deve ter é quanto a aplicabilidade da legislação vigente quanto ao direito dos idosos em usar transporte gratuito para qualquer lugar que desejar ir, é uma forma de ajudar aquele que tanto se dedicou ao trabalho poder se divertir e conhecer lugares.

É importante que uma revisão seja feita, pois, a maioria das empresas não deseja que o idoso viaje de graça, pois não gera lucro para a empresa. Mas pode-se ter certeza que é direito do idoso e que este pode e deve exigir esses direitos.

As pessoas que atuam na defesa e promoção dos direitos do idoso podem e devem exercer um papel fundamental para o avanço e a operacionalização dessas políticas. Ações judiciais em defesa de interesses coletivos e difusos do idoso são, entre outros, instrumentos que podem contribuir nessa direção. Para isso, porém, defensores e promotores devem, juntamente com a sociedade, estar sensibilizados a essas questões.

Referências

BARRETTO, Stênio de Freitas. **Estatuto do Idoso e o Transporte Público: Aplicação da Lei e o Princípio da Dignidade Humana**. 2009. Disponível em: <www.kennedy.br/revistadedireito/art/downloadPDF.php?pdf=Artigo051>. Acessado em: 29 de Mai. 2016.

BRASIL. Estatuto do Idoso. **LEI Nº 10.741, DE 1º DE OUTUBRO DE 2003**. Disponível em: <direitoidoso.braslink.com/05/estatuto.html>. Acessado em: 28 de Mai. 2016.

BRASIL. Senado Federal. **Lei garantiu mais direitos aos maiores de 60 anos**. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/cidadania/Estatutodoidoso/not02.htm>>. Acessado em: 29 de Mai. 2016.

CLICKRBS. **Perguntas e Respostas sobre a Bilhetagem Eletrônica**. Disponível em: <www.clicrbs.com.br/pdf/9608736.pdf>. Acessado em: 29 de Mai. 2016.

IBGE, Primeiros resultados definitivos do Censo 2010: população do Brasil é de 190.755.799 pessoas - **Diminui a proporção de jovens e aumenta a de idosos**. 2011. Disponível em: <<http://cod.ibge.gov.br/214IE>>. Acessado em: 28 de Mai. de 2016.

NETO, Givaldo Figueiredo; SANTOS, Heliomário Marques. **ESTATUTO DO IDOSO: O QUE É E PARA QUE SERVE?** 2013. Disponível em: <<http://idososeaposentados.blogspot.com.br/2013/05/estatuto-do-idoso-o-que-e-e-para-que.html>>. Acessado em: 28 de Mai. de 2016.

SOUSA. C. A. D. G. F. Locomovendo o idoso na busca da cidadania: **um olhar sobre a utilização gratuita do transporte rodoviário no município do Rio de Janeiro**, 2008. Disponível em: <<http://web.intranet.ess.ufrj.br/monografias/104117567.pdf>>. Acessado em: 28 de Mai. de 2016.

VIERO, Lia Margot Dornelles; FIGUEIREDO, Vilma Dominga Monfardini. **Uma Avaliação da População do Município de Santa Maria (RS): Ênfase para as Unidades Distritais, 2000 – 2010**. 2012. Disponível em: <[http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/POSTER\[364\]ABEP2012.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/POSTER[364]ABEP2012.pdf)>. Acessado em: 29 de Mai. 2016.