

Movimento Busão 0800 mostra que sonhar com a Tarifa Zero é possível e urgente



Iza Lourença*



Áurea Carolina**



Jerlan Alves**



Clareana Cunha***

*CMBH, **NOSSAS, ***Polis.

DOI: <https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1421>

Palavras-chave: Tarifa Zero; mobilização social; justiça urbana; Legislativo municipal; direito à cidade.

Resumo: O artigo analisa o papel do Legislativo e da mobilização social na construção da política de Tarifa Zero em Belo Horizonte. A partir do Projeto de Lei nº 60/2025, elaborado por movimentos sociais e protocolado na Câmara Municipal, discute-se como a pressão popular tem sido essencial para avançar na proposta. A experiência é apresentada como política de justiça social, racial e de gênero, com impacto nacional. O texto destaca ainda o envolvimento de vereadores, influenciadores e organizações, e a resposta do governo federal diante da crescente adesão à pauta.

“Isso é papo de retardado”, disse o ex-prefeito de Belo Horizonte, Alexandre Kalil, ao se referir ao Projeto de Lei nº 60/2025, que institui a política de ônibus gratuito na capital mineira. A expressão capacitista veio acompanhada do adjetivo “delírio” para descrever uma proposta assinada por 22 vereadores da Câmara Municipal. O PL foi rejeitado pela Câmara Municipal em 3 de outubro de 2025, mas resultou em ampla mobilização social em torno do tema e colocou o tema definitivamente na pauta da cidade.

Mas o que alguns chamam de delírio é, na verdade, um projeto sólido que nasce dos movimentos sociais e é encampada por parlamentares comprometidos. Cabe ao Legislativo transformar demandas sociais legítimas, como o direito à mobilidade, em lei. E é exatamente isso que o PL do “Busão 0800” representa. O projeto responde a uma realidade em que mães caminham longos trajetos com filhos no colo por não terem dinheiro para a passagem; jovens que interrompem os estudos porque não conseguem custear o transporte. Para falar na linguagem de quem só valoriza o dinheiro, não vêem o quanto de recurso público escorre pelo ralo quando uma pessoa deixa de ir em uma consulta médica marcada pelo SUS porque a tarifa é uma barreira. Essas situações, repetidas todos os dias, mostram que a gratuidade não é luxo, mas política de acesso a direitos.

Além das pessoas que deixam de acessar políticas públicas porque o pagamento da tarifa é um impedimento, uma parcela da população opta por adquirir seu carro ou moto, esgotando seus recursos financeiros e sacrificando outras necessidades. A pesquisa realizada pelo Serasa, a relação do brasileiro com o automóvel (Serasa, 2025), mostrou que o automóvel é a segunda maior despesa no orçamento anual doméstico das famílias.

O Legislativo, ao protocolar e debater o PL nº 60/2025, cumpre também sua função de fiscalizar o uso dos recursos públicos e apresentar soluções viáveis. O peso do transporte não recai apenas sobre o orçamento familiar, mas também sobre as contas municipais. Com o colapso da mobilidade urbana, prefeituras têm destinado quantias cada vez maiores em subsídios para manter o sistema de ônibus. Em Belo Horizonte, esse aporte chegou a R\$698 milhões em 2024, tornando-se a terceira maior despesa do município (CNT, 2024). Recursos pagos com os impostos da população devem ser convertidos em melhorias concretas na qualidade de vida, e não apenas na manutenção de um modelo ineficiente.

Pensando nisso, o PL do Busão 0800, elaborado por organizações da sociedade civil em 2024 e protocolado em fevereiro de 2025 como PL nº 60/2025 na Câmara de BH, pretende estabelecer a política de ônibus gratuito na cidade. Os recursos previstos para essa política são principalmente o subsídio público e a substituição do Vale Transporte por uma contribuição por funcionário das pessoas jurídicas (empresas e órgãos públicos) que atuam na capital.

Na votação de 3 de outubro, o projeto foi rejeitado por trinta vereadores e aprovado por dez - dos 22 que haviam assinado a proposta original (a maioria da câmara), doze mudaram de posição após forte pressão do prefeito Álvaro Damião (União Brasil). A pauta, porém, segue no horizonte da cidade e deve voltar a ser debatida no parlamento. Para que as instituições aprovem e viabilizem a proposta, as organizações da sociedade civil têm cumprido um papel crucial pautando as redes sociais e as ruas de Belo Horizonte em defesa dessa política.

Mobilização cidadã e pressão popular

Se o Legislativo transforma demandas em lei, é a mobilização cidadã que constrói o ambiente político para que essas propostas avancem. A campanha pelo “Busão 0800” em Belo Horizonte é um exemplo emblemático. Em 2023, quando o projeto de Tarifa Zero foi protocolado pela primeira vez, a adesão popular foi pequena e ele acabou arquivado. Ainda assim, as organizações envolvidas seguiram acreditando na força da proposta e, em parceria com a Rede Nossas Cidades (RNC), que reúne organizações e coletivos de todo o Brasil, articularam ações simultâneas em nove cidades durante o Dia Mundial Sem Carro. Essa mobilização recolocou o tema em evidência e consolidou uma rede de apoiadores e comunicadores engajados na pauta.

Já no ciclo eleitoral seguinte, essa força se espalhou. Nas eleições municipais de 2024, a estratégia foi replicada em oito cidades: Manaus, São Paulo, Rio de Janeiro, Japeri, São Gonçalo, Salvador, João Pessoa e Campinas. Candidaturas foram pressionadas a incluir a Tarifa Zero em seus planos de governo. Um levantamento nacional indicou que 675 candidaturas a prefeito em 2024 mencionaram a Tarifa Zero em seus planos, o que comprova que, hoje, Tarifa Zero dá voto (Santos, 2025).

Após o período eleitoral, o projeto foi protocolado novamente e uma nova onda começou. Influenciadores de BH passaram a produzir conteúdos explicando a viabilidade da Tarifa

Zero. Blocos de carnaval, batalhas de rima, bandeirões no carnaval e presença em festivais populares como o “Sensacional” e “Festa da Luz” transformaram o tema em expressão cultural. A campanha ganhou as ruas, as redes e os palcos. Enquanto nas redes, publicações no perfil da Minha BH e Tarifa Zero BH mobilizaram apoiadores para cobrar vereadores indecisos ao longo de sua tramitação nas Comissões; no offline, movimentos convocaram audiências e reuniões com empresários para apresentar a proposta e desmentir inverdades sobre o projeto. O resultado não poderia ser outro: em poucos dias, a mobilização reuniu mais de 10 mil assinaturas em um abaixo-assinado virtual e o apoio formal de 300 empreendedores, além de garantir maioria na Câmara Municipal (22 dos 41 vereadores) ainda antes da votação definitiva.

Mas esse processo é ainda mais profundo. Em 2022, durante as eleições presidenciais, mais de 80 organizações, sindicatos e movimentos de base se uniram na coalizão Passe Livre pela Democracia, animada pelo NOSSAS. Essa articulação garantiu transporte gratuito no segundo turno em quase 400 cidades, incluindo capitais e grandes centros urbanos. A medida teve impacto direto na garantia do direito ao voto de milhões de brasileiros e foi considerada crucial para conter o avanço autoritário representado por Bolsonaro (Santos, 2025).

O que esses exemplos revelam é que a mobilização cidadã, quando é planejada, descentralizada e conectada com a vida real das pessoas, consegue pautar o debate público, influenciar decisões institucionais e transformar promessas em políticas concretas. É ela quem coloca as propostas em movimento e, no caso da Tarifa Zero, quem tem impulsionado sua transição de ideia utópica a política viável, popular e urgente.

Dimensões de gênero e raça na Tarifa Zero

A Tarifa Zero propõe mais do que a gratuidade da passagem. Trata-se de reconhecer a mobilidade como parte das condições básicas de cidadania. Ao eliminar a catraca como barreira econômica, amplia-se o acesso a serviços de saúde, educação, trabalho, cultura e participação política.

A ideia dialoga com a noção de mobilidade do cuidado, que destaca trajetos cotidianos de curta distância e repetição, como levar filhos à escola, acompanhar familiares em consultas ou resolver demandas administrativas (Sánchez de Madariaga, 2019). Esses deslocamentos recaem de forma desigual sobre as mulheres, principalmente negras e moradoras de áreas periféricas, que acabam arcando com custos desproporcionais para seu deslocamento (Santini, Santarém e Albergaria, 2021). A gratuidade alivia esse peso, reduzindo gastos e tempo perdido, e fortalece a autonomia de quem sustenta a reprodução social cotidiana.

Esse debate também se conecta ao conceito de cidades feministas, que reconhecem o cuidado como referência para o planejamento urbano. Em

contraste, a lógica da automobilidade organiza o espaço em função do carro e restringe o acesso de quem depende do transporte público. Experiências demonstram que políticas de mobilidade centradas na vida cotidiana, como a Tarifa Zero, reorganizam a cidade segundo as necessidades de quem a mantém em funcionamento.

A desigualdade racial reforça esse quadro. Mulheres negras em condições de vulnerabilidade econômica, que são maioria entre as usuárias do transporte público, realizam em média 0,7 viagem por dia, enquanto a média nacional é de 1,64 (Santini, Santarém e Albergaria, 2021). Essa diferença reflete limites concretos de circulação que restringem o acesso a oportunidades e a direitos básicos.

No aspecto econômico, o transporte é a segunda maior despesa das famílias brasileiras, ficando atrás apenas da habitação. Entre mulheres de baixa renda, esse gasto muitas vezes implica a escolha entre pagar pela passagem ou atender a outras necessidades. Experiências de Tarifa Zero em cidades como Maricá (RJ) mostram que a medida pode representar uma economia relevante para as famílias sem comprometer de forma significativa os orçamentos municipais.

Uma virada nacional

Assim, a proposta do Busão 0800 pode ser compreendida como uma estratégia de equidade urbana para a construção de cidades feministas. Ela reduz barreiras econômicas, devolve tempo e renda para quem mais depende do transporte coletivo e fortalece o direito à cidade em sua dimensão social, de gênero e de raça.

O projeto do Busão 0800 já tem causado grande impacto político no Brasil. Está ficando evidente que ter ônibus gratuitos em grandes cidades é possível se houver vontade política dos governantes. O Brasil está diante da possibilidade de uma mudança estrutural na mobilidade urbana ser feita de baixo para cima: começando pela elaboração dos movimentos sociais, passando pela proposição na Câmara de Vereadores de Belo Horizonte e se tornando um exemplo nacional de política pública.

Essa virada em Belo Horizonte tem repercussões que vão além de suas fronteiras. Já é possível observar uma espécie de efeito dominó programático, com outras cidades estudando como replicar a proposta. Mesmo rejeitado, o PL nº 60/2025 foi importante para recentralizar o debate sobre mobilidade urbana no Brasil. Em um contexto de crise climática e desigualdade, a Tarifa Zero aparece como uma política pública estrutural, de baixo custo orçamentário relativo e alto impacto social. A narrativa construída pela campanha que combina cultura, dados, mobilização de base e articulação institucional tem mostrado que é possível construir mudanças estruturais a partir da sociedade civil organizada.

Como resposta a esse movimento, o governo federal também começou a se mexer. Recentemente (setembro de 2025), o presidente Lula solicitou um estudo técnico sobre a viabilidade da Tarifa Zero em todo o país sinalizando que a pauta já ultrapassou os muros das câmaras municipais e chegou à Esplanada dos Ministérios. Mais do que um projeto de lei municipal, o Busão 0800 tornou-se um laboratório de transformação urbana e uma referência concreta de como se formula e aprova uma política pública com base em escuta popular, mobilização e disputa simbólica. É essa capacidade de articulação que faz da experiência em Belo Horizonte não um caso isolado, mas um ponto de inflexão nacional, com potencial para inaugurar uma nova fase da mobilidade urbana no Brasil.

Referências

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana 2024. Brasília, 2024.

SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés. Mobility of Care Report. Nairobi: UN-Habitat, 2019.

SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paulo D.; ALBERGARIA, Ricardo (org.). Mobilidade Antirracista. São Paulo: Autonomia Literária; Fundação Rosa Luxemburgo, 2021.

SANTOS, Diego. Mais de 300 cidades terão transporte gratuito no 2º turno das eleições. Metrópoles, Brasília, 28 out. 2022. Disponível em: <https://www.metropoles.com/brasil/mais-de-300-cidades-terao-transporte-gratuito-no-2o-turno-das-eleicoes>. Acesso em: 30 set. 2025.

SERASA. A relação do brasileiro com o automóvel. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.serasa.com.br/imprensa/a-relacao-do-brasileiro-com-o-automovel/>. Acesso em: 30 set. 2025.

