

Desigualdade, exclusão e possibilidade da Tarifa Zero na metrópole do Rio de Janeiro



Juciano Martins
Rodrigues*



Vitor Mihessen**

Resumo: Na metrópole do Rio de Janeiro, a desigualdade e a exclusão geográfica no transporte são agravadas pelo caráter proibitivo das tarifas praticadas em todos os serviços. A interação entre essas as condições sociais e as desvantagens no transporte se materializam nas condições de deslocamento da população, em especial daquela residente em favelas e periferias. Nesse contexto, uma das possibilidades mais viáveis e necessárias é a implementação da Tarifa Zero, que surge como uma alternativa real para combater a exclusão social e econômica agravada pelas altas tarifas.

Como outras metrópoles brasileiras, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro combina acentuados problemas sociais com a carência na oferta de serviços de transporte capazes de atender, de forma minimamente adequada, às necessidades da população. Observa-se uma combinação entre as desvantagens em termos de transporte e as desvantagens sociais de indivíduos, grupos e comunidades, nos termos propostos por Lucas (2012). Uma combinação que aprofunda o quadro de desigualdades, exclusão e segregação residencial já constituído historicamente.

Nesse contexto, a configuração urbana caracterizada pela dispersão residencial, pela hiperconcentração de oportunidades e por uma rede de transporte radiocêntrica produz ainda um padrão espacial da mobilidade cotidiana marcada pelo movimento de massa em direção às áreas centrais da cidade do Rio de Janeiro. Predominam longas viagens, múltiplas baldeações, falhas operacionais recorrentes nos sistemas e, principalmente, tarifas elevadas, que tornam os deslocamentos onerosos sob diversos aspectos.

Esse padrão, somado ao caráter proibitivo do valor das passagens, é atravessado pela desigualdade de renda, pela persistência do desemprego,

*UFRJ, **Casa Fluminense.

DOI: <https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1422>

Palavras-chave: Tarifa Zero; desigualdade; exclusão.

da informalidade e da pobreza. A interação entre essas condições sociais e as desvantagens no transporte se materializam nas condições de deslocamento da população, em especial daquela residente em favelas e periferias. Ao mesmo tempo, as dificuldades enfrentadas para conectar a vida cotidiana ao exterior dos domicílios, bairros e comunidades são intensificadas por hierarquias sociais profundas e duradouras, expressas no território — uma combinação perversa entre distância física e social, como apontam Ribeiro e Ribeiro (2024, p. 1)

Desigualdades de renda e de mobilidade

A observação dos níveis de desigualdade de renda e a pobreza expressos em alguns indicadores ajudam a entender essa situação. A região metropolitana do Rio de Janeiro, onde o rendimento médio real aumentou nos últimos anos, se posiciona entre as mais desiguais do país. Seu coeficiente de Gini em 2024 foi de 0,533; maior que a média brasileira (0,506) e superior ao registrado para outras regiões metropolitanas do Sudeste. Sua taxa de pobreza, nesse mesmo ano, chegou a 17,6%. Embora seja o menor valor na série histórica desde 2012, mais de 2,2 milhões de pessoas vivem em domicílios com renda per capita mensal inferior a R\$ 692,54.

Esses indicadores ajudam a compreender como as desvantagens sociais e de transporte se articulam, produzindo fortes desigualdades nas condições de deslocamento e no acesso a oportunidades entre grupos de diferentes rendas, cor ou raça e locais de moradia. Segundo o Censo Demográfico de 2022, 29% das pessoas na região metropolitana do Rio de Janeiro gastam mais de uma hora no trajeto até o trabalho — o maior percentual entre as metrópoles brasileiras. As disparidades internas são expressivas: enquanto na capital o índice é de 28%, em Japeri alcança 46%, o maior valor entre todos os municípios do país.

A situação de pretos e pardos são consideravelmente piores em comparação com as pessoas autodeclaradas brancas, revelando como as desvantagens de transporte na região metropolitana atingem diferentemente os grupos sociais. Entre os pretos e pardos, o percentual na região metropolitana chega a 33%, na capital a 44,4% e, em Japeri, 51%. Já entre as pessoas de cor branca, para esses mesmos territórios, os percentuais são de 29%, 24%, 45% respectivamente. Esse dado apenas ilustra como a desigualdade se manifesta nas condições de mobilidade de determinados grupos sociais e como a população de muitas partes da periferia metropolitana e das favelas se mantém privada de serviços que permitem o acesso a infraestruturas e serviços de transporte minimamente dignos.

Em um contexto também de exclusão geográfica, muitos desses territórios, incluindo as favelas das áreas centrais, se configuram como verdadeiros desertos de transporte. Em exercício exploratório

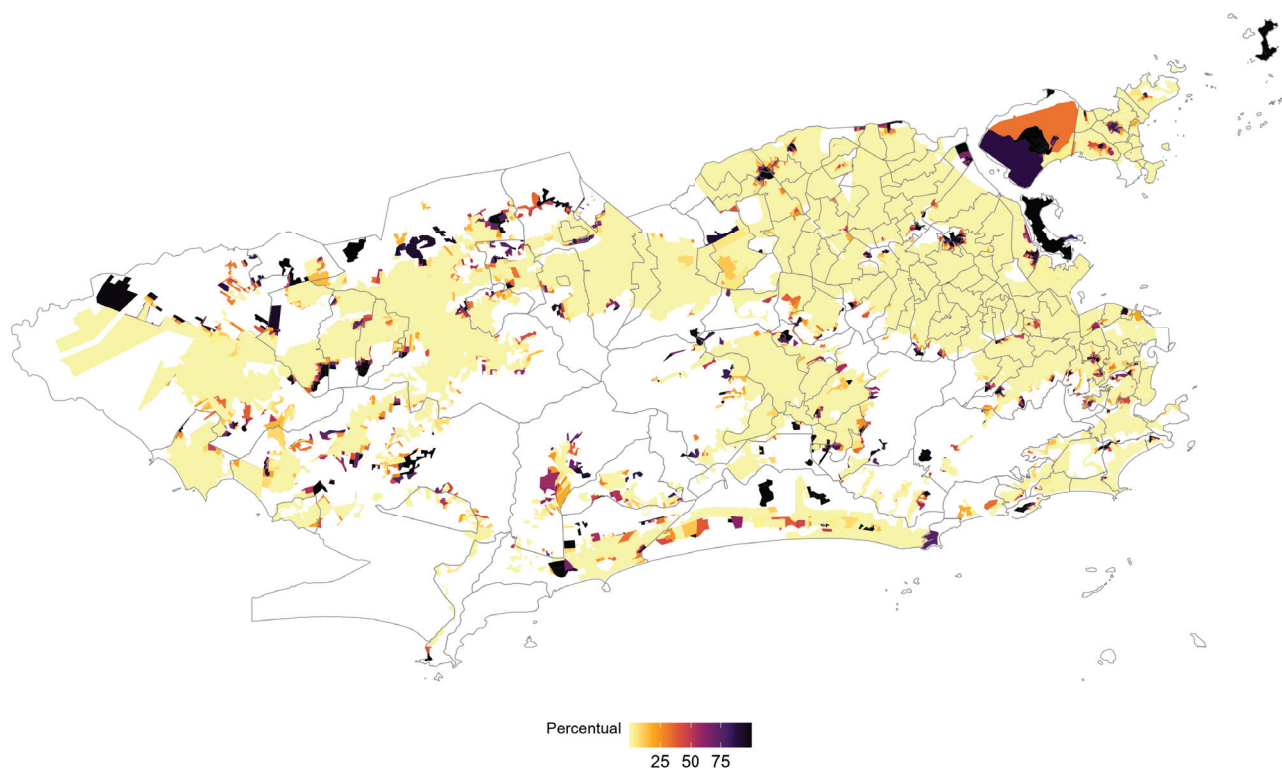


Figura 1. Percentual de domicílios a mais de 15 minutos de caminhada de qualquer ponto da rede de transporte público no município do Rio de Janeiro. Fonte: Censo Demográfico de 2022 - IBGE.

para o município do Rio de Janeiro, também com dados do Censo Demográfico de 2022, encontramos que 7% dos domicílios estão a mais de 15 minutos a pé de qualquer ponto do sistema de transporte público. A figura 1 mostra como esse indicador varia no território, com destaque para os pontos onde há ausência completa do serviço. Nesses locais, as desvantagens de transporte são praticamente absolutas.

Dar atenção especial a esses locais, é um passo fundamental para enfrentar o quadro de exclusão resultante da interação entre desvantagens nos transportes e as desvantagens sociais. Isso implica na necessidade de reavaliar o desenho da rede de transporte, de modo que possa se adequar às necessidades da população através de uma revisão sistemática, participativa e transparente dos itinerários dos ônibus municipais e intermunicipais e da provisão de infraestruturas adaptadas a aspectos específicos da geografia, principalmente quando se pensa nos territórios de favela.

Essa exclusão é agravada pelo caráter proibitivo, excludente e segregador das tarifas praticadas na metrópole do Rio de Janeiro. Atualmente, as tarifas de todos os modos de transporte público estão entre as mais altas do país. As passagens de ônibus e VLT no município do Rio custam R\$4,70, a do metrô, R\$ 7,90 e a dos trens que cobrem a região metropolitana R\$ 7,60.

O contraste significativo entre pessoas brancas, pretas e pardas no que diz respeito ao peso da tarifa no rendimento mensal é mais uma expressão da desigualdade nos transportes e conseqüentemente na acessibilidade urbana. Para se deslocar de metrô durante 22 dias úteis, considerando ida e volta, uma pessoa da cor preta, por exemplo, compromete 28,9% da renda em média, contra apenas 13,2% das pessoas brancas (figura 2).

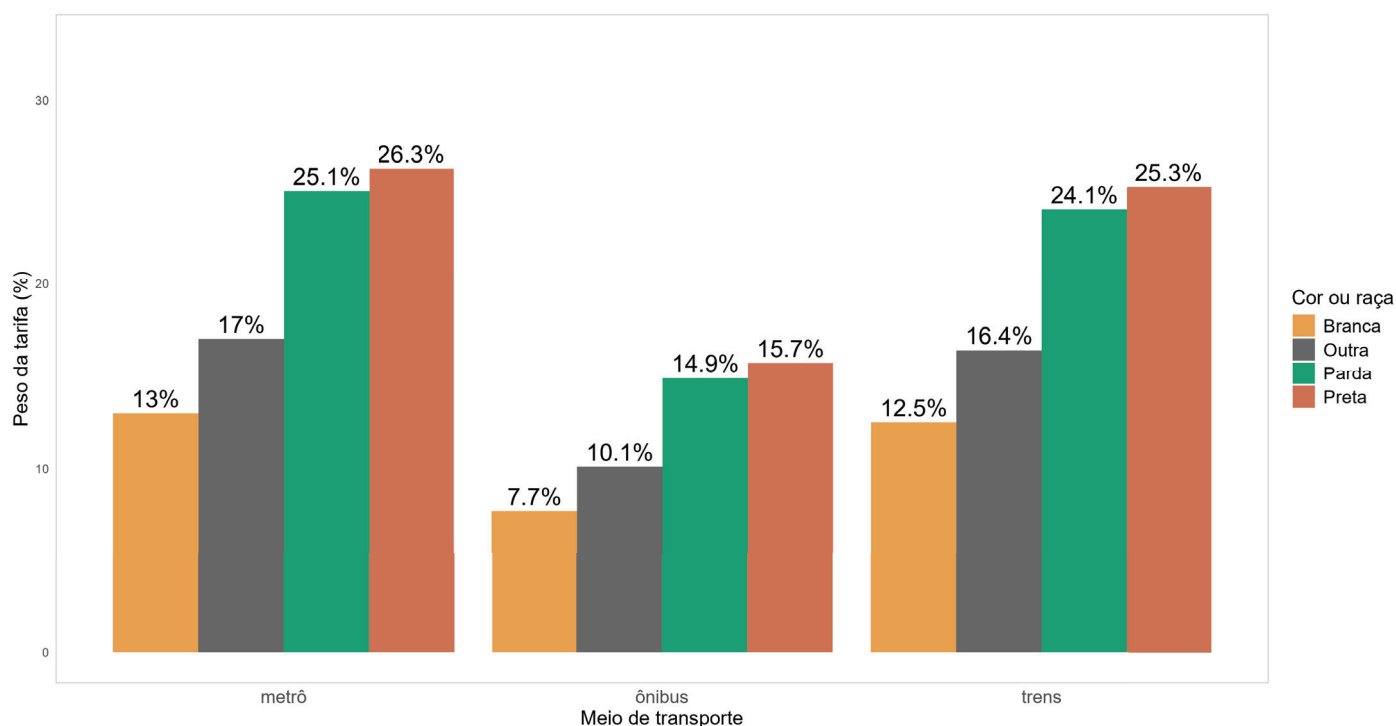


Figura 2. Peso da tarifa do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro por cor ou raça – Percentual da média de renda domiciliar per capita comprometido com a compra de 44 passagens. Fonte: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (IBGE). Tabulação própria; Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; AGETRANSP. Nota: (*) rendimento calculado a partir da renda domiciliar per capita (a preços médios do ano, 2024 / IPCA); A informação dos ônibus se refere apenas ao serviço de ônibus urbanos da cidade do Rio de Janeiro.

Financiamento indireto do transporte público

Uma das possibilidades mais viáveis e necessárias nesse contexto é a implementação da Tarifa Zero, que surge como uma alternativa real para combater a exclusão social e econômica agravada pelo peso das tarifas no orçamento familiar. Como já acontece em outras áreas como saúde, educação e segurança, é preciso conceber e aplicar o conceito de financiamento indireto do transporte público. Esse é o princípio que orientou Projeto de Tarifa Zero, que visa garantir gratuidade nos ônibus de Belo Horizonte, votado na Câmara Municipal da cidade em outubro de 2025. Embora não tenha sido aprovado, a capital de Minas Gerais esteve perto de se tornar a primeira capital do Brasil a oferecer transporte coletivo gratuito para toda a população.

Esse projeto tem origem na proposta concebida por uma coalização de organizações lideradas pelo Tarifa Zero BH. Nessa proposta, a solução para o financiamento está na criação de uma Taxa de Transporte Público (TTP), cobrando um valor mensal por empregados das pessoas jurídicas com dez ou mais empregados. Com base nessa arrecadação, seria possível oferecer serviço gratuito no momento do uso e retirar as catracas dos ônibus do sistema de transporte público.

O município do Rio de Janeiro, no final de 2022, tinha 2.041.040 vínculos em estabelecimentos com 10 ou mais empregados, que, portanto, contribuiriam com a TTP. Considerando a taxa por empregado de R\$ 177,66 mensais estimada pela Casa

Fluminense¹, poderia ser arrecadado em torno de 4,3 bilhões de reais por ano. Somado ao que a prefeitura prevê para o subsídio às empresas de ônibus em um ano, algo em torno de 1,5 bilhão de reais, chega-se ao valor de 6,3 bilhões. Esse valor é mais de duas vezes o custo de 2,9 bilhões estimado para a operação dos ônibus municipais e do sistema BRT.

No caso da metrópole do Rio de Janeiro, o desafio é maior quando se considera os trens metropolitanos e o metrô, mas encontrar soluções de financiamento para Tarifa Zero primeiramente nos ônibus é um primeiro passo para a gratuidade em outros subsistemas. O que importa destacar no quadro de desigualdades e exclusão é que a Tarifa Zero - sem catracas - tem o potencial de promover a inclusão social ao contribuir para remover ao mesmo tempo as barreiras econômicas, sociais e geográficas que separam as pessoas das oportunidades de vida. A eliminação do custo das passagens permitiria que muitas pessoas que atualmente estão excluídas do mercado de trabalho ou das oportunidades educacionais, culturais e recreativas devido ao alto custo das passagens melhorem suas condições de acessibilidade.

1. <https://casafluminense.org.br/>

Referências

LUCAS, K. Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*. 2012; 20:105–113.

RIBEIRO, L. C. Q.; RIBEIRO, M. G. A metrópole do apartheid cordial: a segregação residencial no Rio e a reprodução das desigualdades. *Jornal Brasil de Fato*, Rio de Janeiro, 18 jan. 2024. Disponível em: <https://www.brasildefatorj.com.br/2024/01/18/a-metropole-do-apartheid-cordial-a-segregacao-residencial-no-rio-e-a-reproducao-das-desigualdades>. Acesso em: 10 outubro de 2024.

