Catracas da segregação na metrópole: Tarifa Zero, transporte público e cidadania no território



Ricardo Barbosa da Silva*

Resumo: O sistema de transporte coletivo é desigual, racista e segregador, impondo a imobilidade urbana à população pobre e negra das periferias. O presente ensaio visa analisar o papel da proposta de Tarifa Zero como forma de problematizar a estrutura de segregação espacial por classe e raça em São Paulo. Para tanto, baseou-se em uma breve leitura de obras referenciadas sobre o tema da Tarifa Zero e segregação espacial. As análises indicam que a Tarifa Zero, com abrangência territorial e qualidade, é essencial para garantir o direito de conexão e acesso digno aos serviços da cidade, fortalecendo a cidadania territorial e a luta antirracista.

A discussão sobre o transporte coletivo nas grandes cidades, como São Paulo, transcende a mera análise de números e custos operacionais, configurando-se fundamentalmente como um debate sobre cidadania, justiça social e um instrumento de luta antirracista. Isso porque, segundo Caribé (2019), o sistema de transporte é intrinsecamente desigual, racista e segregador, e a Tarifa Zero surge como política essencial para contribuir com a superação dessa realidade.

A Tarifa Zero não implica que o transporte seja gratuito, mas sim que seu custo seja coberto por mecanismos indiretos (Santini, 2019). A tarifa, no modelo vigente, atua como uma barreira de acesso, desenhada como um ônus que recai sobre os usuários e um limitador de acesso para aqueles que não podem pagar (Gregori *et al.*, 2020).

A catraca é o símbolo mais visível desse controle e da limitação forçada de circulação imposta aos grupos mais empobrecidos e negros (Santini, Santarém, Albergaria, 2021) que dependem centralmente do transporte público. Essa população, geralmente moradora das periferias, é duplamente condenada, devido à desigualdade do modelo econômico e territorial (Santos, 1987).

*Unifesp.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1425

Palavras-chave: Segregação, Catraca, Desigualdade, Racismo, Tarifa Zero.

Imobilidade urbana e segregação

No caso dos transportes, a oferta de serviços públicos precários, caros e demorados, acabam por impor aos mais pobres das periferias a imobilidade urbana relativa (Santos, 1990), resultado das determinações econômicas e raciais do capitalismo. Para termos uma dimensão desta problemática na região metropolitana de São Paulo, segundo a última pesquisa Origem e Destino do Metrô, a imobilidade passou de 6,2 milhões de pessoas, em 2017, para 7,7 milhões, em 2023[1]. Esta condição, agravada pelas constantes altas tarifárias e pela distância espacial e temporal, de acordo com Santos (1990) leva um grande número de pessoas a viverem prisioneiras no espaço fragmentado como um verdadeiro conjunto de guetos.

Para Caribé (2019) o planejamento dos transportes teve um papel importante na criação dessa sociedade fragmentada e segregada. Portanto, a precariedade dos transportes nas periferias, de maioria negra, é um projeto organizado para impedir o acesso e garantir a continuidade da interdição dos corpos pretos e não brancos (Albergaria, 2021). Santarém (2021) explica que a mobilidade racista se manifesta na lógica mercadológica de um transporte coletivo, marcado pela superlotação e confinamento, segundo autor, um reflexo do histórico colonial de tratar passageiros negros como carga.

Além disso, as tarifas representam em torno de 20% a 30% dos gastos familiares, que tudo isso contrasta com o fato de os transportes terem sido elevados à condição de direito social na Constituição Federal em 2015 (Gregori *et al.*, 2020).

A proposta da Tarifa Zero

Em face desta problemática, a proposta da Tarifa Zero surge como uma resposta estrutural, pois, ao abolir a restrição financeira, a Tarifa Zero, segundo Caribé (2019), é uma proposta para contornar o problema da segregação socioespacial. E, cremos que juntamente com o enfrentamento de outras determinações sociais, como a especulação imobiliária, a desigualdade de renda, o racismo, entre outros fatores combinados, a Tarifa Zero é uma das formas de superação da dupla condenação à pobreza.

A proposta de Tarifa Zero feita nos anos de 1990 pelo Engenheiro Lúcio Gregori poderia contribuir como uma forma de democratizar o uso dos serviços da cidade e redistribuir renda. A proposta obteve importante apoio de vários movimentos sociais, entre eles, o Movimento Passe Livre (MPL), que se notabilizou ao protagonizar os protestos de 2013, o qual tinha como um dos seus lemas “Por uma vida sem catracas” (Gregori *et al.*, 2020).

1. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino-2023-relat%C3%B3rio-s%C3%ADntese>. Acesso em: 02/10/2025.

Não é demais lembrar que a ocasião em que Lucio Gregori foi Secretário Municipal da prefeita Luiza Erundina (1989-1992), ocorreu uma implementação experimental de Tarifa Zero no distrito de Cidade Tiradentes[2], periferia populosa, pobre e negra da Zona Leste. A sua realização beneficiou milhares de moradores, promovendo uma maior integração das pessoas no bairro. Mas sua abrangência ficou restrita espacialmente, com algumas linhas de ônibus e não durou muito tempo. Já mais recentemente, ocorreu a implementação do "Domingão Tarifa Zero" em São Paulo[3]. Embora seja uma conquista, trata-se de uma política ainda limitada a um único dia da semana e mantém o modelo de remuneração por passageiro, o que perpetua a superlotação, bem como a distribuição e frequência desigual deste serviço nos territórios periféricos.

Conclusão

Para que o transporte efetivamente público cumpra seu papel de romper com as catracas da segregação espacial, desigualdades e racismo, é fundamental o estabelecimento da Tarifa Zero como um ponto de partida. Isso porque, não se trata apenas de uma mudança de sistema tarifário, mas também garante o direito de conexão. E isso é fundamental, mas também, não quer dizer que seja a resposta cabal dos problemas estruturais que afetam nossas cidades. Para tanto, será necessária uma profunda mudança na estrutura do sistema sociopolítico vigente.

Sem dúvida, é preciso dar o importante passo para a efetivação da luta pela Tarifa Zero, garantindo a sua abrangência territorial e um serviço público de qualidade, permitindo que a população periférica acesse dignamente a saúde, educação, cultura e lazer, entre outras oportunidades, promovendo a cidadania no território e fortalecendo a luta antirracista.

2. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/12/04/tarifa-zero-nos-onibus-vigorou-em-cidade-tiradentes-por-10-anos-erundina-quis-ampliar-para-o-resto-de-sp-mas-foi-barrada-na-camara.ghtml>. Acesso em: 02/10/2025.

3. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2024/08/moradores-da-periferia-de-sp-reclamam-de-onibus-lotados-e-atrasados-com-passe-livre.shtml>. Acesso em: 02/10/2025.

Referências

ALBERGARIA, Rafaela. Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela (Org.). Mobilidade antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 38-55.

CARIBÉ, Daniel. Tarifa Zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019.

GREGORI, Lucio *et al*. A cidade sem catracas: história e significados da Tarifa Zero. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

SANTARÉM, Paíque Duques. Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela (Org.). Mobilidade antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021. p. 56-79.

SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela. ALBERGARIA, Rafaela; SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques. Direito a se mover, direito a existir. In: SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques; ALBERGARIA, Rafaela (Org.) ALBERGARIA, Rafaela; SANTINI, Daniel; SANTARÉM, Paíque Duques (Org.). Mobilidade Antirracista. São Paulo: Autonomia Literária, 2021, p. 9 – 13.

SANTINI, Daniel. Passe livre: as possibilidades da Tarifa Zero contra a distopia da uberização. São Paulo: Autonomia Literária, 2019.

SANTOS, Milton. O espaço do cidadão. 7ª. ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton. Metrópole corporativa fragmentada. São Paulo: Hucitec, 1990.