

A Tarifa Zero enquanto ferramenta para a justiça socioespacial no Brasil



Marcela Antonieta
Souza da Silva*

Resumo: Este artigo é uma análise do transporte público enquanto uma ferramenta para a justiça socioespacial no Brasil. Teve por base as contribuições de Andrés (2023) e Santini (2019) acerca da relação entre a Tarifa Zero, a vida democrática e a qualidade de vida no espaço urbano. Com dados da Pesquisa Nacional de Saúde, o texto ilustra situações de desigualdades relacionadas à mobilidade urbana. A conclusão é que a Tarifa Zero pode ser parte da solução destes problemas, uma vez que promoveria a inclusão social, ampliação da capacidade de circular pela cidade e redução de impactos ambientais.

O objetivo deste artigo é analisar a política de Tarifa Zero no transporte público enquanto uma ferramenta para a justiça socioespacial no Brasil. Isto é, compreendendo a Tarifa Zero enquanto o fim da cobrança direta sobre o usuário para acesso ao transporte público (Santini, 2019), o texto procura responder de que formas a política de Tarifa Zero pode atuar na justiça socioespacial nas cidades brasileiras. É uma investigação vinculada à dissertação de mestrado que explora a relação entre a Tarifa Zero e acesso a equipamentos de saúde. Neste texto estão algumas reflexões sobre o acesso à serviços de saúde e qualidade de vida nas cidades.

Esta discussão é relevante dada a crescente adesão de cidades - especialmente de médio e pequeno porte - à Tarifa Zero, bem como iniciativas de gratuidades parciais em finais de semana e feriados (Santini, 2019, Andrés, 2023). Parte das contribuições de Andrés (2023) e Santini (2019) acerca da relação entre a Tarifa Zero, vida democrática e os impactos socioespaciais de diferentes tipos de planejamento no campo da mobilidade urbana.

O artigo está dividido em três partes, em que a primeira é uma discussão dos desafios que o modelo rodoviário gera para a mobilidade urbana em

*UnB.

DOI: <https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1430>.

Palavras-chave: Tarifa Zero; justiça socioespacial; mobilidade urbana; qualidade de vida.

relação ao acesso a direitos sociais e políticos, a segunda é voltada para uma reflexão dos impactos ambientais deste modelo e a terceira mostra como a Tarifa Zero, ligada à mobilidade enquanto direito e ao incentivo do transporte público, pode ser uma ferramenta para solucionar as injustiças socioespaciais mencionadas.

Conclui-se que o modelo rodoviário vem acompanhado de uma deterioração do transporte público e que aqueles que não possuem automóveis têm maior dificuldade em acessar a cidade e, por consequência, seus direitos sociais e políticos, e ao mesmo tempo estão mais vulneráveis aos impactos socioambientais gerados por automóveis. A política de Tarifa Zero poderia atuar como uma ferramenta para a justiça socioambiental ao ampliar o acesso à cidade e reduzir impactos ambientais através da ampliação do uso do transporte público.

Os desafios da mobilidade urbana e o acesso a direitos sociais, civis e políticos

Circular pelo espaço urbano é um fator essencial para a consolidação de direitos sociais e políticos, uma vez que este ato permite o acesso a equipamentos como os de saúde e a participação em atividades ligadas à vida política das cidades (Andrés, 2023). No entanto, na maior parte das cidades, a mobilidade é compreendida enquanto um serviço em que os interesses do setor automobilístico prevalecem em detrimento do transporte público, restringindo assim a mobilidade daqueles que dependem deste (Santini, 2019; Andrés, 2023). Os trajetos realizados por transporte público tornam-se mais árduos, o que leva à perda de usuários e a constantes reajustes tarifários que irão prejudicar ainda mais o acesso à cidade para aqueles que não possuem automóvel. (Santini, 2019; Andrés, 2023).

Embora não mostrem um cenário completo, os dados da Pesquisa Nacional de Saúde ajudam a ilustrar as situações de injustiça socioespacial decorrente do modelo rodoviário. Nas cidades, das 443 pessoas que responderam que não procuraram uma unidade de saúde nas últimas duas semanas por conta de problemas no transporte ou pela distância que teriam de percorrer, 82,62% não possuem automóvel em sua residência. Com exceção das da Região Sul, a maior parte desta população que reporta ter dificuldades é composta por negros, mulheres e pessoas de baixa renda.

Em outro exemplo, considerando à participação em reuniões de grupos como associações de moradores, movimentos sociais ou comunitários (Figura 1), nas capitais, entre aqueles que responderam participar de reuniões mais de uma vez por semana, 62,1% têm automóvel em seu domicílio. Mesmo para aquelas pessoas que reportam participar de reuniões com menos frequência, a maior parte diz ter automóvel em casa. Em contraste, entre as pessoas que responderam não ter participado de nenhuma reunião durante os últimos 12 meses, 54,2% não possuem automóvel.

Participação em reuniões de grupos como associações de moradores ou funcionários, movimentos sociais/comunitários, centros acadêmicos ou similares

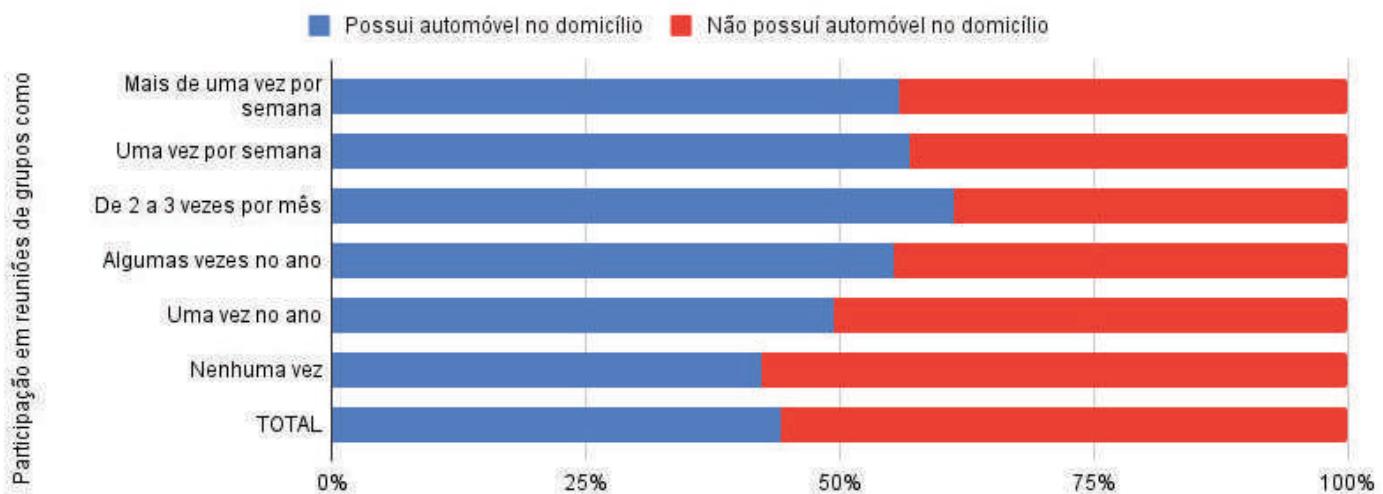


Figura 1. Participação em reuniões de grupos como associações de moradores ou funcionários, movimentos sociais/comunitários, centros acadêmicos ou similares nos últimos 12 meses nas Capitais. Fonte: Pesquisa Nacional da Saúde/Fiocruz (2019) adaptado pela autora.

Tempo de deslocamento trajeto casa-trabalho nas Capitais

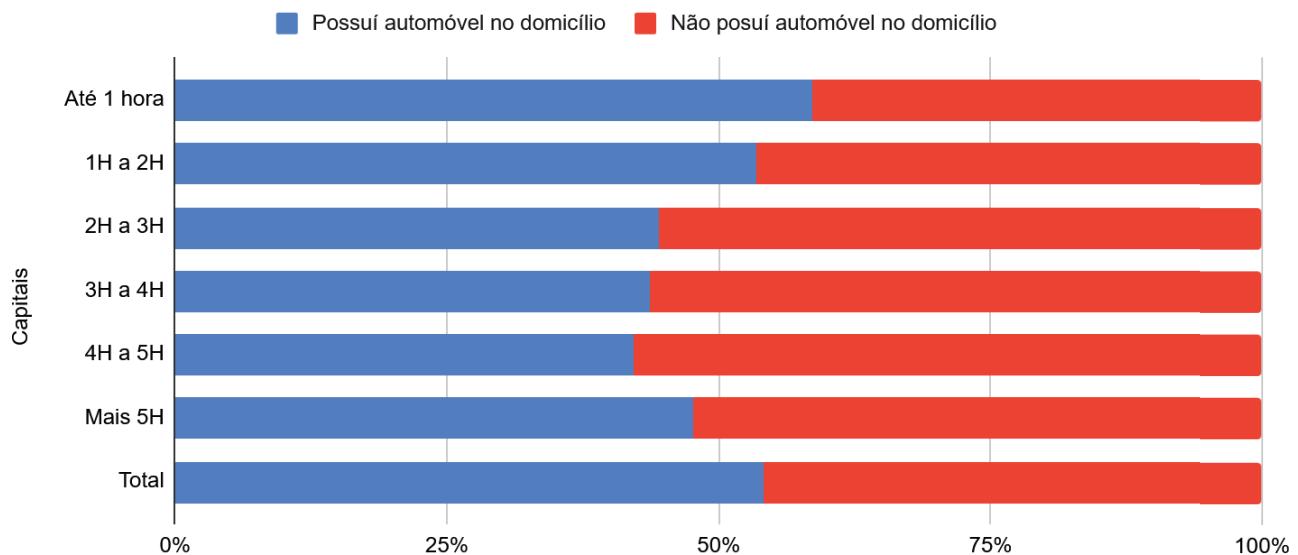


Figura 2. Tempo de deslocamento no trajeto casa-trabalho nas Capitais. Fonte: Pesquisa Nacional da Saúde/Fiocruz (2019), adaptado pela autora.

O que se observa destes dois resultados é que aqueles que possuem automóvel em seu domicílio expericiam menos dificuldades para acessar serviços essenciais, como os de saúde, e que existe uma correlação entre aqueles que participam mais de reuniões de algum tipo de organizações sociais e que possuem um automóvel e que provavelmente realizam seus trajetos através da mobilidade ativa ou do ônibus.

Os desafios da mobilidade urbana na qualidade de vida nas cidades

O uso do automóvel produz mais impactos negativos para seus arredores sendo frequentemente os maiores responsáveis pela poluição atmosférica em grandes cidades (Santini, 2019; Chiquetto, 2019; Andrés, 2023). Em contraponto, o transporte público gera menos impactos, portanto, utilizar os transportes públicos ou meios de mobilidade ativa beneficia mesmo aqueles que não o utilizam (Santini, 2019; Andrés, 2023).

Segundo Chiquetto (2019) a população socioeconomicamente vulnerável, frequentemente utiliza a mobilidade ativa ou o sistema de transporte público para se locomover e, portanto, estariam mais suscetíveis aos impactos negativos do automóvel. Embora não tenha dados consolidados sobre os impactos negativos desta situação, um dado da PNS (Figura 2) pode ilustrar quem estaria mais exposto a estes impactos negativos: Nas grandes cidades às pessoas que reportaram possuir um automóvel no domicílio, passam menos tempo no deslocamento casa-trabalho (ida e volta). Dentre aqueles que responderam que levam até 1 hora para chegar a seu serviço, 58,7% possuem automóvel e 41,3% não possuem. Este percentual vai caindo conforme o tempo de deslocamento aumenta¹ e, atravessa linhas de gênero, raça e classe uma vez que mulheres, pessoas negras e com menor renda são as que passam mais tempo no trânsito.

Potencialidades da Tarifa Zero enquanto ferramenta de justiça socioespacial

Existe uma conexão entre a qualidade de vida nos centros urbanos e o incentivo ou desincentivo ao transporte público. Em contraponto, o transporte público pode ser interpretado enquanto um espaço público que fortalece outros espaços públicos e, portanto, contribui para uma melhor qualidade de vida e da sociabilidade nas cidades (Andrés, 2023). Soluções que incentivam um transporte coletivo integrado à mobilidade ativa, permitem que mais pessoas circulem pela cidade, a maior interação entre diferentes grupos e, reduzem os impactos negativos causados por modelos que preconizam o transporte individual (Santini, 2019; Andrés, 2023).

A Tarifa Zero poderia atuar de duas formas complementares enquanto ferramenta de justiça socioespacial. A primeira seria seu papel na inclusão social, pois permitiria uma ampliação da capacidade de circular pela cidade, sobretudo para a população socioeconomicamente vulnerável. Assim como, permitiria uma maior capacidade da participação na vida política das cidades, a exemplo das eleições de 2022, em que a Tarifa Zero no dia da votação do segundo turno em diversas cidades veio acompanhada de uma queda no número de abstenções entre o primeiro e o segundo turno (Andrés, 2023).

1. Em relação aos trajetos com mais de 5 horas é preciso considerar as pessoas que trabalham em outras cidades e por isso dependem do automóvel.

A segunda seria de que a Tarifa Zero poderia levar a redução de impactos ambientais negativos causados pelo setor de transportes (Santini, 2019; Andrés, 2023). Os dados acerca da capacidade da Tarifa Zero de fomentar uma transição modal do transporte individual motorizado para o transporte público coletivo ainda são incipientes, entretanto, a pesquisa de Da Matta, Rodrigues e Possebon (2024) mostra que os municípios que adotaram a Tarifa Zero apresentam uma redução de 4,1 % nas emissões de Gases de Efeito Estufa, a hipótese dos autores é existiria uma transição de empregos de áreas que emitem mais, como as do agronegócio, para áreas que emitem menos, para o setor de serviços e comércio.

Porém para que a Tarifa Zero alcance seu objetivo de reduzir estas situações de injustiças socioespaciais é preciso que ocorra uma transição da percepção da mobilidade enquanto um mero serviço para sua percepção enquanto um direito (Santini, 2019). Isto é, é preciso que ela seja implementada com controle e participação social, e acompanhada de outras mudanças como integração modal com a mobilidade ativa e um compromisso maior com cidades mais justas e sustentáveis (Santini, 2019; Andrés, 2023).

Considerações finais

Este artigo visa continuar, aprofundar e fomentar outras reflexões acerca da Tarifa Zero no Brasil e sobre como ela pode ser uma política social e ambientalmente transformadora e está vinculado a contribuições da rede de pesquisadoras sobre Tarifa Zero na qual me insiro.

Restringir o acesso à cidade através de políticas e do planejamento urbano voltado para o automóvel, que pensa a mobilidade urbana enquanto um serviço, restringe também o acesso a direitos sociais, civis e políticos (Andrés, 2023; Santini, 2019). Este modelo também gera impactos negativos para o meio ambiente, que afeta desproporcionalmente a população socioeconomicamente vulnerável. Os dados da PNS (2019) indicam que nos grandes centros urbanos aqueles que não têm automóveis, ou seja, que dependem da mobilidade ativa ou do transporte público têm mais dificuldade de acessar serviços essenciais como os de saúde, tendem a passar mais tempo no trânsito, e, por fim, participam menos de atividades em grupos como associações de moradores, movimentos sociais e afins.

A política de Tarifa Zero e, de maneira mais abrangente a percepção da mobilidade enquanto um direito, amplia a capacidade de circulação da população socioeconomicamente vulnerável e, portanto, do acesso aos direitos civis, sociais e políticos nos centros urbanos. Assim como, fortalece espaços públicos e reduz impactos ambientais negativos.

Referências

ANDRÉS, R. A razão dos centavos: crise urbana, vida democrática e as revoltas de 2013. Rio de Janeiro: Zahar, 2023.

CHIQUETTO, J. Mobilidade urbana e poluição do ar: sinergias e benefícios. São Paulo: IEA/USP, 2019. Disponível em: www.iea.usp.br/pesquisa/projetos-institucionais/usp-cidades-globais/artigos-digitais/mobilidade-urbana-e-poluicao-do-ar-sinergias-e-cobeneficios. Acesso em: 24 set. 2025.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. Pesquisa Nacional de Saúde, 2019. Disponível em: <https://www.pns.icict.fiocruz.br/>. Acesso em: 24 set. 2025.

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

RODRIGUES, Mateus, DA MATA, Daniel; POSSEBOM, Vitor. Free Public Transport: More Jobs without Environmental Damage?, Cornell University, 2024. Disponível em: [10.48550/arXiv.20.06037](https://arxiv.org/abs/20.06037). Acesso em 23 set. 2025.

