

DIÁLOGOS SOCIOAMBIENTAIS

TARIFA ZERO CONTRA A CRISE URBANA

EDITORES DO VOLUME

Silvana Zioni
Daniel Santini

nov. 2025
volume 08
número 23



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).

DIÁLOGOS SOCIOAMBIENTAIS

TARIFA ZERO
CONTRA A CRISE URBANA

Esta publicação é uma produção do Grupo de Acompanhamento e Estudos de Governança Ambiental (GovAmb), sediado no Instituto de Energia e Ambiente (IEE/USP), e do Laboratório de Planejamento Territorial, sediado na Universidade Federal do ABC. Ela nasceu vinculada ao Projeto Temático FAPESP 2015/03804-9 "Governança Ambiental da Macrometrópole Paulista face à Variabilidade Climática — MacroAmb", parte do Programa FAPESP Mudanças Climáticas Globais, coordenado pelo professor Pedro Roberto Jacobi (IEE/IEA/USP), reunindo docentes da Universidade de São Paulo, da Universidade Federal do ABC (UFABC), do Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA) e da Universidade São Judas Tadeu. Com o título "Diálogos Socioambientais na Macrometrópole" foram publicados 12 números. Com o término do projeto temático, o projeto editorial passou a tratar de novos territórios e temas e isso resultou em uma mudança de título. A partir do número 13, a revista passou a se chamar Diálogos Socioambientais.

ACOMPANHE-NOS

DIÁLOGOS SOCIOAMBIENTAIS

Editores
Pedro Roberto Jacobi
Luciana Travassos
Paulo de Almeida Sinisgalli
Sandra Momm
Silvana Zioni
Andre Pasti

Assessoria Editorial
Igor Matheus Santana Chaves
Hugo da Silva Carlos
Lyvia Nascimento Cirqueira Fischer
Beatriz Milz
Marcelo Aversa
Natalia Teixeira Neves
Ana Flávia Camargo
Isabela Morais Rodrigues

Editores do volume
Silvana Zioni
Daniel Santini

Conselho editorial
Carolina Moutinho Duque de Pinho
Célio Bermann
Edmilson Dias De Freitas
Fernanda Graziella Cardoso
Gilberto Marcos Antonio Rodrigues
Klaus Frey
Leandro Luiz Giatti
Mariana Menzio
Sylmara Lopes Francelino Gonçalves Dias

Diagramação
Marina Rago Moreira

Edição
Vol. 08, n. 23
nov/2025

Sobre a revista
Publicação Trimestal

ISSN 2596-2183

jornalismomacroamb@iee.usp.br

https://periodicos.ufabc.edu.br/index.php/dialogossocioambientais

Fotografias
Upslon (flickr): capa, pp. 2, 17, 27, 33, 40, 47, 59, 87, 97, 98, 122, 147.
Luiza Bechtlufft: p. 10.
Brasil de Fato e Fundação Rosa Luxemburgo: pp. 50, 60, 138.
Camilo Carvalho: pp. 127, 128, 136, 137.

Esta publicação foi realizada com o apoio da Fundação Rosa Luxemburgo e fundos do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento da Alemanha (BMZ). O conteúdo da publicação é responsabilidade exclusiva dos autores e autoras e não representa necessariamente a posição da FRL.

Somente alguns direitos reservados. Esta obra possui a licença Creative Commons de "Atribuição + Uso não comercial + Não a obras derivadas" (BY-NC-ND)

REALIZAÇÃO

APOIO

SUMÁRIO

EDITORIAL

06 **Tarifa Zero em uma perspectiva interdisciplinar**
Silvana Zioni e Daniel Santini

CONJUNTURA

12 **Da realidade à disputa da Tarifa Zero**
Daniel Santini e Paíque Duques Santarém

18 **A decisão pela Tarifa Zero na encruzilhada do transporte público e caminhos para seu financiamento**
Leticia B. Domingues e André H. B. Veloso

22 **SUM - Sistema Único de Mobilidade: caminhos para um transporte coletivo justo**
Annie Oviedo e Aline Leite

28 **Regulação do transporte público no Brasil: da Política Nacional de Mobilidade Urbana ao Marco Legal**
Luís Marcelo M. Marcondes, Rafael Calábria e Marcos Daniel Souza dos Santos

34 **Tarifa Zero e os comuns urbanos**
Anísio Brasileiro, Rodrigo Juan Martins Cardozo e Maurício Oliveira de Andrade

ENGAJAMENTO

42 **A campanha do Busão 0800 e o desafio de implementar Tarifa Zero em grandes cidades**
Roberto Andrés

48 **Não basta trocar o carro, é preciso mudar a cidade**
Katarine Flor

54 **Movimento Busão 0800 mostra que sonhar com a Tarifa Zero é possível e urgente**
Iza Lourença, Aurea Carolina, Jerlan Alves e Clareana Cunha

INTERDISCIPLINARIDADES

62 **Efeitos da Tarifa Zero na redução de congestionamentos em São Caetano do Sul: uma análise exploratória**
Marcelo Amaral Pante

68 **Desigualdade, exclusão e possibilidade da Tarifa Zero na metrópole do Rio de Janeiro**
Juciano Martins Rodrigues e Vitor Mihessen

73 **Muito além da gratuidade: os impactos esperados da Tarifa Zero**
Thiago Guimarães, Heloant Abreu e Ricardo Brandão de Oliveira

78 **Catracas da segregação na metrópole: Tarifa Zero, transporte público e cidadania no território**
Ricardo Barbosa da Silva

82 **Justiça de mobilidade: desafios e perspectivas para o transporte coletivo no Brasil**
Patrícia Monteiro e José Ricardo Vargas de Faria

88 **Vigilância e desigualdades na gestão da informação sem catracas**
Glaucia Pereira e Talita Floriano dos Santos

92 **Tarifa Zero no transporte coletivo de Santos (SP): almoço grátis?**
Guilherme Moraes

JOVENS QUE PESQUISAM

100 **Tarifa Zero e financiamento do transporte: direito à cidade ou subsídio a empresas?**
Thiago Von Zedler Gomes

104 **A Tarifa Zero enquanto ferramenta para a justiça socioespacial no Brasil**
Marcela Antonieta Souza da Silva

110 **Uma leitura sobre políticas, partidos e mobilidade urbana na Tarifa Zero**
Danielle Angelo

115 **A gratuidade não é igual para todos: padrões espaciais do Domingo Tarifa Zero em São Paulo**
Maria Victoria Gennari, Mateus Humberto Andrade e Gabriel Maggio de Moraes

ENTREVISTA

124 **Disputas em torno da Tarifa Zero ontem e hoje: entrevista com Luiza Erundina, Lucio Gregori e Mauro Zilbovicius**
Isadora Guerreiro e Daniel Santini

ARTES

140 **Bloco Pula Catraca**

142 **Tarifa Zero: cidade em disputa**

144 **Quem fez esta edição**

Tarifa Zero em uma perspectiva interdisciplinar



Silvana Zioni*



Daniel Santini**

O conjunto de textos que compõem esta 23ª edição da revista Diálogos Socioambientais apresenta uma leitura aprofundada e bastante diversa sobre políticas públicas de Tarifa Zero no transporte público coletivo. Partindo de diferentes áreas do conhecimento e envolvendo pessoas de múltiplas áreas, o trabalho se propõe a apresentar uma leitura interdisciplinar, onde abordagens e metodologias distintas se conectam com o objetivo de melhor compreender efeitos, impactos e desafios relacionados. São artigos escritos por pesquisadoras e pesquisadores que têm produzido reflexões importantes sobre o tema em alguns dos principais núcleos acadêmicos do país.

Interdisciplinar porque há tempos a Tarifa Zero deixou de ser entendida como uma política restrita à Engenharia de Transportes ou à Economia de Transportes - áreas que, sim, devem ser envolvidas, mas não de maneira isolada. Há dimensões sociais, urbanísticas, ambientais e políticas a se considerar. Não se trata, assim, de restringir o debate apenas a uma questão técnica, mas sim de ampliá-lo, buscando estabelecer diálogos entre diferentes campos para sistematizar, analisar e avaliar possibilidades - e também limitações. Os textos celebram resultados concretos das experiências de Tarifa Zero implantada em 138 municípios brasileiros, mas também apontam questões delicadas e problemas, sempre ancorados em sólidas bases teóricas e metodológicas.

A contribuição coletiva permite, desta forma, um aprofundamento no debate público, apresentando a proposta de transporte público gratuito como uma questão complexa e que merece ser olhada e pensada de maneira plural.

Chega em boa hora. Em setembro de 2025, quando a produção da presente edição já havia começado, o Governo Federal anunciou publicamente a intenção de estabelecer políticas nacionais para garantir a Tarifa Zero em todo o país, com Fernando Haddad, ministro da Fazenda, afirmando que o primeiro passo seria uma radiografia do setor. Isto em um contexto em que capitais avançam, com algumas implementando políticas relacionadas, ainda que muitas apenas parciais e mal estruturadas, como detalhado nos textos. Não custa lembrar que, em 3 de outubro, a Câmara Municipal de Belo Horizonte chegou a votar e rejeitar uma proposta, em um episódio marcado

*UFABC, **USP, FRL.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1437

pela ampla mobilização popular sobre o tema, engajamento que abre caminho para mais avanços, uma história também apresentada na edição.

Em um momento em que o assunto ganha relevância em escala nacional, a edição começa justamente com a apresentação de textos relacionados à **Conjuntura**. Parte de uma análise em que Daniel Santini (USP e FRL) e Paíque Duques Santarém (UnB) discutem como a Tarifa Zero universal consolidou-se como política nacional, abrindo espaço para uma nova fase, a da disputa entre diferentes modelos, formas de financiamento e gestão na sua implementação. Tudo em uma encruzilhada bem detalhada no texto de Letícia Birchal Domingues (UnB) e André Veloso (ALMG), que contrapõe dois diferentes caminhos possíveis: o do colapso do transporte público a partir da insistência no modelo tarifário por passageiro ou o da expansão da política a partir de novas formas de financiamento, com relevantes impactos sociais, econômicos e ambientais positivos.

Ainda em uma leitura sofisticada sobre o contexto e o jogo político armado, os artigos seguintes da seção discutem a estruturação legal necessária para tais avanços, com análises sobre duas propostas concretas. Annie Oviedo (Nossas) e Aline Leite (ITDP), pesquisadoras que trabalharam na elaboração de um estudo coletivo formulado pela sociedade civil para a criação do SUM - Sistema Único de Mobilidade, detalham pontos e princípios fundamentais. Luís Marcelo M. Marcondes (UFABC), Rafael Calabria (BrCidades) e Marcos Daniel Souza dos Santos (Ministério das Cidades), três pesquisadores envolvidos diretamente em construções políticas relacionadas, falam sobre a regulação do setor e as perspectivas de aprovação de um novo Marco Legal, que também pode abrir caminho para a Tarifa Zero.

A conjuntura termina com uma análise aprofundada de Anísio Brasileiro (UFPE), Rodrigo Juan Martins Cardozo (UFPE) e Maurício Oliveira de Andrade (UFPE), sobre a possibilidade de se pensar Tarifa Zero a partir do debate sobre comuns, abrindo caminho para a próxima parte do dossiê, sobre a relação direta entre avanços e conquistas, e a participação social.

A seção **Engajamento** começa com Roberto Andrés (UFMG) tratando de conflito distributivo e caminhos possíveis para o financiamento da Tarifa Zero em metrópoles a partir de uma observação detalhada sobre a disputa pela implementação em Belo Horizonte.

A perspectiva ambiental aparece em seguida com força no texto de Katarine Flor (Fundacao Rosa Luxemburgo), a partir do debate aprofundado sobre o tema desenvolvido pelo programa de Clima e Energia da Fundação Rosa Luxemburgo.

Em seguida, Iza Lourença (vereadora PSOL-BH), Áurea Carolina (ex-deputada federal PSOL), Jerlan Alves (Nossas) e Clareana Cunha (Instituto Pólis) tratam de estratégias legislativas e de mobilização social,

apresentando a Campanha Busão 0800, suas repercussões e o potencial de abrir caminho para mudanças estruturais a partir da sociedade civil organizada combinando cultura, dados e mobilização de base.

Apresentada a conjuntura e o contexto de engajamento, o dossiê avança com um convite para se pensar a Tarifa Zero em uma perspectiva de **Interdisciplinaridades**, combinando várias áreas do conhecimento para tratar de um tema a partir de diferentes perspectivas. A proposta é de abordagens cruzadas a partir de conexões e diálogos, em que instrumentais analíticos se combinam.

A seção inicia com uma reflexão sobre os resultados iniciais da implementação da Tarifa Zero em São Caetano do Sul (SP). Marcelo Pante (PMSCS) apresenta um conjunto de dados que coloca em debate as possibilidades de reduções de congestionamentos e emissões a partir da gratuidade no sistema de transporte coletivo por ônibus.

Em seguida, Juciano Martins Rodrigues (UFRJ) e Vitor Mihessen (Casa Fluminense) tratam de desigualdade e a exclusão geográfica no transporte e demonstrando a relação direta entre segregação e o caráter proibitivo das tarifas praticadas em todos os serviços no Rio de Janeiro.

Uma análise exploratória sobre possíveis impactos em questões tão variadas como renda familiar, acesso a serviços, inclusão social, saúde, meio ambiente e qualidade do transporte, é apresentada em seguida em um texto conjunto de Thiago Guimarães, Heloant Abreu (UERJ) e Ricardo Brandão de Oliveira (UERJ).

Segue com uma leitura sobre racismo e segregação e sua relação com as tarifas a partir de uma abordagem territorial proposta por Ricardo Barbosa da Silva (Unifesp) e uma sobre justiça na mobilidade por Patrícia Schipitoski Monteiro (UFPR) e José Ricardo Vargas de Faria (UFPR).

Em sintonia com os dois textos anteriores, Glaucia Guimarães Pereira (UnB) e Tálita Floriano dos Santos (UnB) apresentam, em uma abordagem inovadora e inédita, uma reflexão aprofundada sobre gestão da informação em sistemas sem cobrança, problematizando questões como vigilância e controle. Uma contribuição que, sem dúvidas, será muito útil para gestores e gestoras que lidam com o desafio de planejar transportes sem catracas.

Guilherme Moraes da Silva (TJSP), completando a seção, questiona a ideia de “almoço grátis” a partir de uma analise detalhada sobre o cardápio de opções e as contas da mobilidade em Santos, onde o debate também avança.

Na seção **Jovens que Pesquisam**, espaço sempre reservado para novas gerações, aparecem resultados iniciais de pesquisas com perspectivas bastante promissoras. Thiago Von Zeidler Gomes (UFABC) discute o financiamento do transporte, estabelecendo critérios para os subsídios às empresas. Partindo da Ciência Política, Marcela Antonieta Souza da Silva (UnB) trata de justiça socioespacial e Danielle Angelo (USP) disseca políticas e partidos.

Com uma lupa sobre os efeitos da Tarifa Zero aos domingos em São Paulo, a partir da Escola Politécnica, Maria Victoria Gennari (USP), Mateus Humberto Andrade (USP) e Gabriel Maggio de Moraes (USP), traçam a relação direta entre o aumento de demanda na gratuidade e a estrutura de transportes existente, trazendo resultados concretos para se pensar em questões como equidade nos transportes.

A seção **Entrevista**, conduzida por Isadora de Andrade Guerreiro (USP) e Daniel Santini (USP e FRL), apresenta aquele que, pela sua importância histórica e profundidade, talvez seja o texto mais importante da presente edição. Isto em função da participação de Luiza Erundina, Lucio Gregori e Mauro Zilbovicius, três pessoas que não só apresentaram a primeira proposta de Tarifa Zero no Brasil na década de 1990, como que seguem ativas em sua discussão e defesa. É a elas que dedicamos este número da Diálogos Socioambientais.

Por fim, a seção **Artes** destaca duas produções diferentes, mas que se complementam. O álbum Pula Catraca!, produzido pelo Movimento Tarifa Zero BH em 2021, mas que segue atual em sua critica contundente ao transporte motorizado privado e na defesa do transporte publico. E o minidocumentário *Tarifa Zero: Cidade em Disputa*, produzido por Brasil de Fato e Fundação Rosa Luxemburgo, apresenta uma abordagem sobre mobilidade, justiça social e o direito a cidade. As duas obras fazem pensar em como a Tarifa Zero nos leva ao debate da crise urbana e ambiental, posicionando o transporte público como mais um tema fundamental.



Foto: Luiza Bechtlufft

CONJUNTURA

Da realidade à disputa da Tarifa Zero



Daniel Santini*



Paíque Duques Santarém**

Resumo: Em menos de três anos, desde 2023, o número de cidades brasileiras com Tarifa Zero universal praticamente dobrou. Com 138 municípios em 2025, o país é o que tem mais casos no mundo; a política consolidou-se como uma realidade nacional. Partindo da metodologia popular de Hebert de Souza para análises de conjuntura, o presente artigo procura dissecar este novo momento, identificando acontecimentos, cenários, atores, relação de forças, questões estruturais e conjunturais. Tudo para entender uma nova etapa que começa, a da disputa pela Tarifa Zero.

A Tarifa Zero firmou-se em 2023 como uma realidade no Brasil, com o país concentrando o maior número de municípios com transporte público gratuito universal em termos absolutos de todo o planeta e tornando-se referência internacional. O ano é um marco na história da evolução de tal política e representa uma virada importante.

De 1992, quando a primeira experiência foi registrada na cidade de Conchas (SP), até 2022, foram registrados 73 dos 138 casos conhecidos (Santini, 2025). Ou seja, levou 30 anos, em uma expansão lenta e gradual, para a adoção em praticamente metade (53,2%) das cidades que contam com a política vigente hoje. A política começou a ganhar espaço e tornar-se relevante após a pandemia de COVID-19, que teve início em fevereiro de 2020 e cujo ápice no país foi o mês de abril de 2021. O número de novos casos saltou de dois no primeiro ano da emergência sanitária para 16 tanto em 2021 quanto em 2022.

Desde então, em menos de três anos, a quantidade de municípios com Tarifa Zero universal praticamente dobrou. Em 2023, mais 37 cidades adotaram a política, um marco. Em 2024, foram nove novos casos, uma breve desaceleração que pode ser relacionada à Lei Eleitoral, que restringe

*USP, FRL, **MPL, UNB.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocio-ambientais.v8i23.1413

Palavras-chave: Tarifa Zero; mobilidade como direito; análise de conjuntura.

a distribuição de bens e serviços gratuitos no ano eleitoral - efetivamente, alguns mandatários que adotaram a política e foram reeleitos tiveram problemas com a Justiça Eleitoral.

Em 2025, a política voltou a ganhar tração, com 12 inclusões até o começo de outubro em uma expansão agora marcada também pela multiplicação de experiências de Tarifa Zero parcial em metrópoles. Políticas parciais são as em que o transporte gratuito é fornecido apenas em determinados dias ou horários, em parte da rede ou da área atendida, ou para grupos específicos como, por exemplo, estudantes, desempregados e pessoas em situação de vulnerabilidade. De uma possibilidade, a Tarifa Zero tornou-se realidade concreta.

A consolidação está diretamente ligada a um momento de reconfiguração do transporte público coletivo no Brasil. A fase mais recente foi impulsionada pela crise estrutural no setor e passou a influenciar transformações profundas, incluindo aumento de subsídios e reposicionamento dos principais atores no complexo jogo político armado. O ciclo de lutas sociais é determinante no processo, afetando diretamente o equilíbrio e influenciando na consolidação da Tarifa Zero universal no país.

É neste cenário que começa uma nova fase, a da disputa da Tarifa Zero. Uma etapa na qual não se discute mais a viabilidade do transporte público gratuito, uma realidade concreta, mas, mais do que isso, como ele pode e deve ser implementado, com reposicionamentos e novas relações de força em uma confluência nem sempre fácil de entender. Contribuir com a análise de tal momento é o objetivo do presente artigo, que parte e se estrutura com base na metodologia popular para análises de conjuntura proposta por Hebert de Souza, o Betinho (Souza, 2013). Após esta introdução, o texto avança em mais duas partes, uma buscando identificar acontecimentos chaves, cenários e atores chave para compreender a crise dos transportes que abriu espaço para a Tarifa Zero e embaralhou o tabuleiro, e outra procurando delinear estratégias, relações de força e relações entre conjuntura e estrutura no cenário de disputa armado.

Da lama ao caos

A crise do transporte público, marcada pela redução significativa da demanda na última década, tem múltiplas causas. Em uma década, de 2013 a 2023, o número de passageiros nas onze capitais mais populosas do país diminuiu em cerca de 30%. O declínio foi influenciado pela pandemia, mas é anterior à ela. Em 2018, bem antes de a COVID-19 se espalhar pelo país, as redes de tais cidades já haviam perdido 11% do público.

A redução está relacionada à espiral de queda decorrente do ciclo vicioso da tarifa (Santarém, 2023). Quando os sistemas são financiados total ou majoritariamente pela receita das catracas, variações negativas implicam em desequilíbrios constantes. Para compensar quedas de arrecadação, quem opera as redes ou aumenta o preço da passagem ou reduz/piora a operação, o que, inevitavelmente, implica em mais redução de demanda e necessidade de mais reajustes, em ciclos viciosos insustentáveis. O efeito excludente da tarifa fica explícito quando a cobrança é suspensa: em todas as cidades que adotaram políticas de gratuidade a demanda cresceu exponencialmente.

Por si só, porém, mesmo acelerados pela pandemia, tais ciclos não servem para explicar o encolhimento da demanda. Há outros acontecimentos a considerar, como o aumento da motorização, com grave impacto socioambiental no ambiente urbano. No “cada um por si” que virou a rotina de mobilidade das cidades, cada vez mais gente troca o

transporte público coletivo pelo transporte motorizado privado. De janeiro de 2013 a dezembro de 2023, para usar o mesmo recorte temporal do encolhimento das redes, o número de automóveis registrados no Brasil saltou de 42,9 milhões para 61,8 milhões (crescimento de 44%) e o de motos de 17 milhões para 26,9 milhões (crescimento de 58,2%). A população, no mesmo período, cresceu de 201 milhões para 203 milhões (crescimento de praticamente 1%). Em julho de 2025, o Brasil já tinha 64 milhões de automóveis e 29 milhões de motos registradas.

O fenômeno é agravado pelos serviços de aplicativos de transportes, estruturados a partir da circulação constante de carros e motos. Sem regulamentação adequada e alicerçados em trabalho precarizado, os serviços de transporte de pessoas e de mercadorias implicam em e dependem de uma quantidade massiva de veículos em trânsito praticamente permanente, congestionando e prejudicando inclusive a circulação do transporte coletivo. Assim como o transporte motorizado privado, promovem e podem ser associados à ideia de mobilidade como mercadoria e não como direito a partir da premissa de que quem pode pagar, desloca-se com mais facilidade e chega mais rápido.

No mesmo contexto, entram as privatizações dos sistemas de transporte sobre trilhos, com redes estatais ameaçadas, entre outras, em Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife e São Paulo; nesta última, a estratégia de expansão da rede baseada em medidas de austeridade e garantias de lucro previstas em contrato com as concessionárias têm levado a uma deterioração da parte que permanece pública, com receitas desviadas para assegurar a remuneração prevista nos acordos. A necessidade de manter os sistemas superavitários privatizados (ou em vias de) tem relação com tal (des)equilíbrio financeiro e ajuda a entender a resistência à Tarifa Zero por parte de gestores mais comprometidos com a iniciativa privada do que em assegurar direitos à população[1].

A população tem reagido. Seja em manifestações organizadas, como as articuladas pela recém-criada Plenária Nacional contra os Aumentos, seja em revoltas espontâneas, como as que se tornaram comuns em ônibus, metrôs e trens, quem usa e depende das redes reclama o direito a se locomover. A pressão é constante e pode influenciar as próximas jogadas. Não custa lembrar que Junho de 2013, maior série de protestos de rua em favor da mobilidade da história, influenciou diretamente na alteração da Constituição Federal que, desde 2015, prevê em seu Artigo 6º o transporte como um Direito Social a ser garantido pelo Estado.

---

1. É possível implementar Tarifa Zero em redes de transporte sobre trilhos. Em 2025, Teresina (PI) tornou-se a primeira capital a adotar a política em seu metrô, como é chamado o sistema de Veículo Leve sobre Trilhos local. A cidade é a mais populosa (902,6 mil habitantes) com uma rede com Tarifa Zero universal - ainda que nos ônibus as cobranças continuem.

Seja nos ônibus, seja nos trilhos ou em outros meios de transporte como o fluvial, a crise no setor afeta diretamente o financiamento, o funcionamento e, em alguns casos, a própria existência das redes de transporte público. Combinada com as mobilizações sociais, é uma das chaves para compreender não apenas a consolidação da Tarifa Zero no Brasil, mas também a nova fase de disputa que se abriu.

Relações de força e a perspectiva socioambiental da Tarifa Zero

Sobre análises de conjuntura, Hebert de Souza, o Betinho, destaca a importância de identificar "os campos de confronto existentes num determinado momento e que caracterizam os tipos de oposição e os conflitos entre os diferentes atores sociais (...) para a análise da correlação de forças" (Souza, 1991, p.49).

Neste novo momento em que a Tarifa Zero se consolidou como realidade, não é simples identificar os campos de confronto. Em um primeiro olhar, movimentos sociais, empresariado e governantes parecem alinhados na defesa da universalidade da mobilidade. Tudo como se os conflitos do momento anterior estivessem pacificados em torno da proposta original dos movimentos sociais, agora com adesão cooperativa de outros atores. Ao analisar os interesses de cada ator, porém, fica evidente a existência de projetos distintos sob o mesmo nome.

De um lado, organizações sociais reunidas em articulações como a Coalizão Mobilidade Triplo Zero e a Plenária Nacional pela Tarifa Zero posicionam-se em favor da criação do Sistema Único de Mobilidade a partir de uma proposta (Leite *et al.*, 2023) alicerçada em financiamento progressivo e participação democrática com conselhos populares decisórios (com espaço para quem usa e quem trabalha nas redes), além de critérios objetivos e transparentes para repasse de recursos públicos. São defendidas bandeiras como o pagamento pelo custo real e não por passageiros transportados, uma estratégia que visa impedir que a política se torne fonte de rapinagem dos recursos públicos, bem como o estabelecimento de indicadores de qualidade e a abertura de espaço para criação e operação de empresas públicas.

De outro, empresários reunidos em torno da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) procuram caracterizar a gestão como uma questão técnica, limitando a participação popular em processos decisórios. Argumentando "grandes obstáculos à adoção da Tarifa Zero universal" em metrópoles (NTU, 2025, p.6), defendem uma combinação de subsídios públicos com tarifas estruturadas em políticas parciais. Posicionam-se em favor da manutenção da operação por empresas privadas, o que inclui a defesa da ampliação da privatização do transporte sobre trilhos.

O papel do Estado na disputa armada, por sua vez, talvez não seja tão simples de detalhar e compreender. São distintos campos de embate em que governantes, gestores públicos e técnicos procuram se posicionar no confuso tabuleiro. No Congresso Nacional, discute-se desde um novo Marco Regulatório do Transporte Público Coletivo (PL 3278/2021) até uma Proposta de Emenda Constitucional pela criação do Sistema Único de Mobilidade (PEC 25/2023), alicerçada na proposta construída pelos movimentos sociais (Leite *et al.*, 2023). No Palácio do Planalto, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva abriu espaço para discutir a possibilidade de implementar a Tarifa Zero como política federal nacional, havendo solicitado estudos sobre como financiar a política e colocando o tema em discussão em reuniões ministeriais em setembro de 2025.

Em capitais e metrópoles, bem como em municípios grandes e médios, Prefeituras e Câmaras Municipais estudam e debatem como implementar à Tarifa Zero - com destaque para a mobilização massiva em torno da proposta de Belo Horizonte, alicerçada na ideia de que empresários devem custear o transporte, e também para a articulação sofisticada para tornar universal a política parcial de Brasília.

A Tarifa Zero assumiu um caráter incontornável no debate sobre o futuro da mobilidade no Brasil e a disputa entrou em um campo institucional. Se antes estava inscrita discursivamente em propostas de movimentos sociais ideologicamente marcados e limitada a algumas experiências pelo país, hoje é debatida como proposta nacional com distintos projetos e perspectivas. É uma disputa que envolve qual será o nível de participação democrática na gestão, se popular ou tecnocrática. Em que se discute como será o financiamento, se com Tarifa Zero universal subsidiada com repasses realizados com controle popular, transparência e critérios objetivos, ou se em estranhas combinações de gordos repasses em sistemas de Tarifa Zero parcial alimentados por subsídios e catracas insaciáveis. Em que se discute e se disputa mesmo o cálculo dos custos para aplicação dos subsídios, se baseado no custo real ou em fantasias como o Índice de Passageiros por Quilômetros - IPK.

Serão sistemas públicos que podem ser deficitários, tamanhos os ganhos coletivos diretos e indiretos do bom funcionamento de redes de transporte coletivo acessíveis e de qualidade? Ou serão totalmente privados, baseados na privatização estruturada em contratos que preveem garantia de lucro e condições confortáveis para grupos econômicos mais preocupados em manter margens de ganhos confortáveis do que serviço de qualidade?

A disputa está só começando.

Referências

LEITE, Aline *et al.* SUM - Proposta da sociedade civil para a criação de um Marco Regulatório para a Mobilidade Urbana. [S.l.]: IDEC, 2023.

NTU. Tarifa Zero nas Cidades do Brasil 2025. Brasília, DF: NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2025.

SANTARÉM, Paíque Duques. Ensaio sobre o incontornável: do ciclo vicioso da tarifa ao ciclo virtuoso da Tarifa Zero. Journal of Sustainable Urban Mobility, v. 3, n. 1, p. 21–32, 20 mar. 2023.

SANTINI, Daniel. Brazilian municipalities with full Fare-Free Public Transport policies. Harvard Dataverse, , 2025. Disponível em: <https://dataverse.harvard.edu/citation?persistentId=doi:10.7910/DVN/Z927PD>. Acesso em: 26 ago. 2025

SOUZA, Herbert José de. Como se faz análise de conjuntura. 33. ed ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).

A decisão pela Tarifa Zero na encruzilhada do transporte público e caminhos para seu financiamento



Letícia Birchal Domingues*



André H. de Brito Veloso**

Resumo: O artigo analisa a encruzilhada do transporte público brasileiro: entre o colapso do modelo tarifário por passageiro e a expansão da Tarifa Zero, com impactos sociais, econômicos e ambientais positivos. A crise, agravada pela pandemia, revela os limites do subsídio parcial e reforça a necessidade de financiamento público integral. Este artigo analisa custos e alternativas legislativas em debate, destacando a Proposta de Emenda Constitucional nº 25 de 2023 (Sistema Único de Mobilidade), o Projeto de Lei nº 60 de 2025 de Belo Horizonte (Programa Municipal de Incentivo ao Uso do Transporte Público Coletivo por Ônibus) e o Marco Legal do Transporte (Projeto de Lei nº 3.278 de 2021).

Uma encruzilhada pode ser pensada como um ponto em que dois caminhos se cruzam e é necessário fazer uma escolha de qual direção seguir. Em seu ponto crítico, convivem o caminho escolhido com aquele que será abandonado. Podemos afirmar que o transporte público coletivo, no Brasil, está em uma encruzilhada. De um lado, a tragédia, há muito anunciada, do colapso do sistema, envolvendo a perda de passageiros e aumentos tarifários, que se acelerou com a pandemia de Covid-19. De outro lado, as experiências de Tarifa Zero se multiplicam país afora, demonstrando, na prática, que o resgate do transporte público traz inúmeros efeitos positivos para as cidades. O ponto crítico que vivemos envolve a viabilização de recursos orçamentários para ser possível realizar a escolha pelo caminho da Tarifa Zero a nível federal.

Os múltiplos delineamentos desse cenário simultâneo de colapso do sistema e crescimento da Tarifa Zero permeiam e justificam os diferentes textos desta edição da Revista Diálogos Socioambientais. Aqui, partiremos da caracterização da crise financeira do sistema para abordarmos o limite da alternativa do subsídio tarifário parcial e os caminhos possíveis para conseguirmos a Tarifa Zero em grandes metrópoles e, até, em todo o país.

*UNB, **UFMG.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1416

Palavras-chave: Tarifa Zero universal; financiamento extratarifário; subsídio tarifário; vale-transporte.

Já há algumas décadas - e por isso falamos de tragédia anunciada - o modelo da cobrança tarifária por passageiro usando o transporte público vinha sendo apontado como inviável (Veloso, 2017). É o que chamamos de círculo vicioso da tarifa. Quando o custo do sistema - incluindo o lucro dos empresários concessionários - é todo pago pelos usuários, como num rateio, a tendência é de contínuos aumentos tarifários e perdas de passageiros. Afinal, os custos sempre aumentam e são repartidos pelos passageiros pagantes por meio de tarifas cada vez maiores. O aumento leva à perda de passageiros, diminuindo o número de usuários responsáveis pelo rateio da conta, levando a novos aumentos tarifários. E quem antes estava andando de ônibus ou metrô, para onde foi? A resposta costuma ir em duas direções. Por um lado, os mais pobres permanecem imobilizados, e, diante da insolvência em relação a mercadoria ônibus, passam a ter que se deslocar a pé por trajetos mais árduos ou longos, ou reduzem seus deslocamentos, o que prejudica enormemente o acesso a serviços, a oportunidades e a direitos. Por outro lado, os passageiros com perfil de renda mais elevado tendem a optar por modos motorizados individuais, tanto adquirindo carros ou motos, como solicitando viagens por aplicativos, gerando mais poluição, trânsito e acidentes.

O sistema de financiamento concentrado nos passageiros, concomitante à falta de prioridade política para o transporte público - inclusive pelo governo federal - e acelerada pela Covid-19, tem levado à contínua perda de passageiros. Comparando os anos de 2024 com 2019, a NTU (2025a) identificou a redução de 19,5% dos passageiros transportados. Evidentemente, a tendência é liderada pelo formato anacrônico de estruturação e financiamento do transporte. Quando cotejado com seu caminho alternativo, vê-se que todas as cidades que implementaram Tarifa Zero passaram por uma explosão de demanda - um aumento médio de 277% foi identificado em 7 cidades analisadas pela NTU (2025b) -, demonstrando a enorme demanda potencial deste modo de transporte, fornecido o devido incentivo.

O subsídio tarifário parcial também tem sido um caminho buscado por diferentes cidades, especialmente as maiores, para tentar amenizar os efeitos dos altos preços da tarifa. E sua adoção também se ampliou após a pandemia de Covid-19. Ainda que seja uma medida necessária, quando comparado com a Tarifa Zero, que aqui pode ser lida como subsídio integral, o subsídio parcial é uma solução com menos efeitos positivos. Isso porque mantém "funcional" o pilar de financiamento tarifário, atuando como elemento de exclusão. Assim, o saldo político é fraco: muito dinheiro é gasto, sem conseguir mudar de forma significativa a vida de quem anda de transporte público na cidade - afinal, continuam tendo que pagar a tarifa, que continua aumentando.

Os efeitos positivos da Tarifa Zero são maiores e serão abordados ao longo desta edição da Revista. Mas, no que cabe à nossa leitura a partir do viés econômico, é importante ressaltar que a redução de gastos com a tarifa é sentida de forma positiva no final do mês, se transformando em consumo pelas famílias mais pobres. A economia das cidades fica aquecida, o que pode ter bons retornos para os cofres públicos por meio dos impostos. O emprego também é estimulado, sendo que um estudo da FGV identificou o aumento em 3,2% dos empregos devido à adoção da Tarifa Zero, combinado com uma redução das emissões de gases de efeito estufa (Da Mata, Possebon, Rodrigues, 2025).

No momento em que escrevemos, são 138 cidades com Tarifa Zero universal no Brasil[1]. Temos muito a conhecer a respeito dessas experiências concretas, tendo como

1. Conforme levantamento do pesquisador Daniel Santini, disponível em: <https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/3c67c9cd-2450-4963-aab1-0251b4fdc75f/page/VWUpD>. Acesso em: 29 set. 2025.

característica comum a dimensão pequena das cidades. Apenas 5 têm mais de 200 mil habitantes. Provavelmente, por causa disso, seu financiamento, em geral, tem vindo do próprio orçamento público dos municípios. O desafio, agora, é conseguir ampliar a experiência para cidades médias, grandes e regiões metropolitanas, que têm sistemas não só mais caros, mas também mais complexos. Nesses casos, o que tem ficado claro é que uma fonte específica de recursos orçamentários é necessária para conseguir arcar com a Tarifa Zero universal.

Conseguir dimensionar os custos de operação do sistema a nível federal tem sido desafiador, em meio à falta de dados atualizados sobre transporte público, incluindo sua quilometragem, frota e passageiros. Temos usado a arrecadação tarifária como parâmetro da dimensão do sistema a nível federal, mesmo sabendo que esse dado tende ao superdimensionamento, pois baseado no cálculo de remuneração da tarifa por passageiro e produzido centralmente pelas próprias empresas operadoras. Também esperamos que haja um expressivo aumento na oferta do transporte público, para acomodar o aumento da demanda e ter uma melhoria de qualidade, o que reflete em um aumento dos custos. Assim, o cálculo do estudo "Vale-Transporte: visão geral e passos possíveis para seu financiamento público" (Domingues, 2023) chegou a R$98 bilhões para financiar a Tarifa Zero em todo o país.

Algumas alternativas já têm sido propostas no debate público e no legislativo, valendo ressaltar que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem começado a demonstrar interesse na política a nível nacional, tendo solicitado estudos para sua equipe econômica em setembro de 2025. Passaremos por algumas dessas propostas.

A Proposta de Emenda Constitucional nº 25 de 2023 (PEC 25/2023), apresentada ao Congresso por Luiza Erundina (PSOL), tem como objetivo criar o Sistema Único de Mobilidade (SUM). Nela, estão previstas duas fontes de financiamento para a Tarifa Zero em território nacional, por meio de uma contribuição pelo uso potencial ou efetivo do sistema viário a ser paga pelos proprietários de veículos automotores e pelos empregadores. Ambos se beneficiam da existência do espaço viário, mantido pelo poder público. O modelo da contribuição com base em vínculos empregatícios também foi explorado no estudo mencionado anteriormente, a respeito do Vale-Transporte (Domingues, 2023). No caso, os empregadores com 10 ou mais funcionários realizariam uma contribuição de R$ 213,58 para conseguir arcar com a gratuidade do sistema de transporte público em todo o país.

A ideia de substituição do modelo de Vale-Transporte por uma arrecadação tributária mais abrangente também foi desdobrada na Campanha Busão 0800, que ganhou grande visibilidade com o caso de Belo Horizonte. A proposta insere-se no nível municipal, mas busca atingir cidades grandes, que não conseguem arcar com o sistema de transporte público com recursos vindos diretamente do orçamento municipal. A ideia desdobrou-se no PL nº 60/2025, que propunha a criação da Taxa de Transporte Público, a ser paga pelos empregadores, isentando 9 funcionários, com o valor de R$ 185,83. A arrecadação iria para o Fundo Municipal de Melhoria da Qualidade e Subsídio ao Transporte Coletivo, sendo repassados os recursos para as empresas concessionárias apenas após a verificação do cumprimento adequado das viagens, buscando garantir maior controle, transparência e qualidade no serviço. O projeto foi apresentado com 22 assinaturas dos 41 vereadores do município, mas, após muita pressão do Poder Executivo, acabou derrotado no plenário em votação realizada em 3 de outubro de 2025. Mesmo com o resultado, a campanha fez

história na cidade, mobilizando amplos setores, e tornou-se exemplo para outros municípios.

Por fim, está em tramitação o Projeto de Lei do Marco Legal do Transporte (PL nº 3.278/2021), que tem como objetivos dar maiores recursos e instrumentos para a gestão e regulação do transporte público, incluindo modelos de financiamento. Caso aprovado, ele se torna um instrumento legal pertinente para que municípios tenham mais segurança jurídica para buscarem fontes extratarifárias, como a Taxa do Transporte Público, para financiar seus sistemas de transporte público.

Voltemos para a encruzilhada e fica evidente que não faltam opções para a tomada do caminho pela Tarifa Zero. É necessário ampliar os debates e aprimorar as propostas, inclusive quanto às formas de operação da política, seus modelos contratuais, em busca da redução do poder empresarial na oferta de um serviço público que é direito social. É algo que devemos fazer, junto com a escolha pelo caminho da Tarifa Zero.

Referências

DOMINGUES, Letícia B. (2023). Vale-transporte: Visão geral e passos possíveis para seu financiamento público. Belo Horizonte: Fundação Rosa Luxemburgo; Nossas.

DA MATA, Daniel; POSSEBOM, Vítor; RODRIGUES, Mateus (2025). Free Public Transport: More Jobs without Environmental Damage?. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=4969060>. Acesso em: 29 set. 2025.

NTU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2025a). Anuário NTU: 2024-2025. Brasília: NTU.

NTU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (2025b). Tarifa Zero nas cidades do Brasil. Brasília: NTU.

VELOSO, André (2017). O ônibus, a cidade e a luta. Belo Horizonte: Impressões de Minas.

SUM - Sistema Único de Mobilidade: caminhos para um transporte coletivo justo



Annie Oviedo*



Aline Leite**

Resumo: O Sistema Único de Mobilidade (SUM) é uma proposta para garantir o direito à mobilidade urbana com Tarifa Zero no transporte coletivo. Defende que o acesso gratuito ao transporte é essencial para a democracia, inclusão social e redução das desigualdades. O SUM propõe um modelo nacional, público e integrado, financiado por recursos públicos, com planejamento participativo e foco na sustentabilidade. A mobilidade é um direito universal e fundamental para o exercício da cidadania e para a construção de cidades mais justas.

A Tarifa Zero no transporte coletivo é uma demanda que se constrói e ganha força no âmbito municipal: são os municípios, afinal de contas, os responsáveis pelo transporte coletivo. Contudo, a afirmação "em minha cidade o transporte coletivo é caro e o serviço de baixa qualidade" pode se aplicar a praticamente qualquer cidade brasileira (que tem transporte coletivo, e é uma minoria). Isso é um indicativo forte de que o problema da qualidade do transporte e das tarifas elevadas não é exclusivo de uma ou outra cidade, ou das capitais e grandes cidades: ele é um problema nacional, enfrentado por toda a população atendida pelo transporte coletivo.

Se a situação crítica do transporte coletivo é nacional, então também precisamos de uma estratégia nacional para enfrentá-la: para isso surge a ideia do SUM, o Sistema Único de Mobilidade, uma proposta que quer revolucionar a maneira como pensamos a mobilidade no nosso país.

A seguir, explicaremos o que é o SUM, de onde nasce essa proposta e quais as iniciativas para que se torne realidade (Leite *et al.*, 2023)[1].

1. O documento citado apresenta em detalhes a proposta da sociedade civil para o SUM e foi desenvolvido como parte do trabalho das duas pessoas autoras no Instituto de Defesa de Consumidores (IDEC).

*TZBH, **ITDP.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1418

Palavras-chave: Sistema Único de Mobilidade; justiça social; direito à cidade; Tarifa Zero.

Dificuldades enfrentadas pelos municípios

A responsabilidade pelo transporte coletivo urbano é do município, conforme previsto na Constituição. A Carta Magna atribui diversas responsabilidades ao município, como saúde, educação básica e coleta de lixo. Uma parte relevante dos fundos para essas políticas públicas vem do Governo Federal, o que inclui transferências constitucionais intergovernamentais, além de políticas sociais como o Bolsa Família, enquanto outras são financiadas apenas pela arrecadação municipal (o IPTU, por exemplo, é um imposto municipal). A realidade financeira dos municípios frente a seus encargos, porém, é de poucos recursos e corpo técnico reduzido.

O transporte coletivo, em geral, não é financiado por recursos públicos: ele depende da tarifa paga pela população usuária. Algumas cidades, como São Paulo e Brasília, contribuem com o financiamento do transporte coletivo a partir de seus orçamentos. Com a pandemia, isso começou a mudar (IDEC, 2022): diversas cidades passaram a subsidiar o transporte coletivo de alguma forma, para evitar seu colapso.

Ao analisar esse processo, percebemos dois problemas. O primeiro é o fato de que o aporte de recursos depende da disponibilidade orçamentária, ou seja, várias cidades apenas não conseguiram financiar seu sistema de transporte. O segundo é o modelo de subsídio - repasse de recursos públicos às empresas operadoras - ocorreu sem transparência, sem contrapartidas e sem indicadores objetivos. Quais as contrapartidas e impactos? Aumentaram as viagens? Os salários dos motoristas e cobradores estão em dia? Foram adquiridos novos veículos? Informações essenciais não foram divulgadas.

Recursos federais podem melhorar a qualidade do transporte coletivo. É preciso implementar regras nacionais de transparência e outras medidas. Atualmente, o financiamento federal para o transporte coletivo está centrado no BNDES e é focado em compra de veículos, que são um bem de propriedade privada, e não um ativo público

Municípios brasileiros podem se beneficiar do apoio do Governo Federal no financiamento do transporte, assim como acontece com outros serviços públicos essenciais, e esse apoio pode contribuir para a redução das desigualdades regionais.

O que é o SUM

Tendo em mente os apontamentos da seção anterior fica mais claro quais os problemas que o SUM busca resolver. O primeiro é o aporte de recursos. Muitos municípios não têm espaço orçamentário para financiar o transporte coletivo. Isso significa dependência total do pagamento das tarifas para manter o sistema. A tarifa é um instrumento totalmente regressivo: o transporte coletivo é essencial para a cidade toda, mas é sustentado apenas pelo pagamento efetuado, em geral, pela parcela da sociedade de menor renda.

Quem anda de ônibus tem uma pegada infinitamente menor de emissão de gases poluentes, contribui para um trânsito mais fluido e seguro e, mesmo assim, paga um preço mais alto para se locomover. Como as empresas operadoras são, majoritariamente, privadas, o dinheiro pago em tarifas se concentra na mão de empresários, aumentando ainda mais a concentração de renda. Em suma, o transporte coletivo, hoje, aumenta a desigualdade socioeconômica. Também não contribui para a redução de desigualdades espaciais visto que, em geral, o transporte é de qualidade muito mais baixa nas periferias e áreas mais distantes dos centros.

O aporte de recursos públicos provenientes do orçamento, ou seja, dos impostos, pode contribuir para mudar essa situação. Se o transporte é a espinha dorsal de uma cidade, um serviço essencial, nada mais justo do que toda a sociedade contribuir para sua manutenção e financiamento. Não faz sentido um bem público e serviço essencial ser financiado somente pela parcela mais pobre da população. A existência do SUM, portanto, contribui para que os municípios recebam recursos e, ao mesmo tempo, garante mais progressividade na lógica de financiamento de um bem coletivo, como é o transporte.

O SUM não é apenas um sistema de redistribuição de recursos, ainda que isso seja fundamental. Como foi amplamente demonstrado por numerosas CPIs, escândalos de corrupção, lavagem de dinheiro e aumentos de tarifa sem transparência, a lógica de remuneração dos sistemas de transporte é opaca. Mais uma vez, esse não é um problema de uma ou outra cidade; estamos diante de uma questão generalizada. Com o SUM, o Governo Federal pode prestar apoio aos municípios na criação de novas fórmulas de remuneração, mais eficientes e transparentes. Isso permitiria a padronização de dados e informações, e modelos de fórmulas poderiam ser implementados por municípios que não têm a estrutura técnica necessária para desenhar esses mecanismos. Um sistema unificado de informações permitiria comparar preços de insumos, porcentagem de lucro e aderência das operadoras às regras de transparência.

Ainda, o Governo Federal poderia organizar grandes compras de veículos elétricos, reduzindo o preço a ser pago e distribuindo os novos ônibus para cidades que não teriam como comprá-los apenas com seu orçamento.

Uma proposta de criação do SUM já tramita no Congresso: é a PEC 25/2023 (Brasil, 2023), apresentada pela deputada federal Luiza Erundina (PSOL/SP). A sociedade civil também desenhou projetos em apoio à PEC e para discussão pública no âmbito da sociedade civil.

A proposta da deputada Erundina não apenas cria o SUM; ela estabelece que o SUM garanta Tarifa Zero no transporte coletivo em todo o território nacional. O SUM poderia existir mantendo as atuais tarifas, mas adicionando recursos aos sistemas locais? Poderia. Os modelos de sistema único nos quais se inspira, o SUS (Sistema Único de Saúde) e o SUAS (Sistema Único de Assistência Social), porém, mostram o caminho: eles são totalmente gratuitos, de acesso livre para a população. A mobilidade pode seguir esse mesmo caminho: de fardo econômico, ou seja, barreira social, pode se tornar garantidora de direitos e de acesso pleno à cidade, aos serviços que ela tem a oferecer. Se uma consulta médica no SUS é gratuita, mas ainda é necessário pagar para chegar até ela, então o direito à saúde está comprometido. Se um trabalhador é preterido em uma vaga de emprego porque mora longe e o empregador quer pagar um Vale-Transporte mais barato, então está comprometido o acesso ao trabalho. Nas eleições de 2022 isso ficou evidente: o STF disse

que a Tarifa Zero no dia da votação era constitucional, porque garantia o pleno exercício do direito ao voto. Se isso é verdade no dia das eleições, também é verdade todos os demais dias do ano.

O SUM, portanto, não é apenas um instrumento para a melhoria dos serviços ofertados; com a Tarifa Zero, ele se torna um meio para garantir direitos à população, aprofundando a democracia e garantindo acesso à saúde, à educação, ao trabalho e ao lazer.

O funcionamento do SUM também se inspira nos modelos do SUS (Sistema Único de Saúde) e do SUAS (Sistema Único de Assistência Social) quando se trata da participação efetiva da sociedade na sua construção e gestão. Hoje, não há um colegiado nacional que pense a mobilidade urbana, aos moldes do Conselho Nacional de Saúde. Alguns municípios têm Conselhos de Mobilidade Urbana, mas eles costumam ser consultivos e não têm poder nem mesmo para modificar linhas ou demandar a criação de novos trajetos.

A proposta do SUM busca criar um colegiado nacional, que pense as diretrizes gerais, por exemplo, uma meta nacional de redução da emissão de poluentes, diretrizes nacionais de transparência e qualidade. Este colegiado se reflete em conselhos estaduais e municipais, que conhecem a realidade local de perto, e sabem como implementar as diretrizes nacionais adaptando-as às suas realidades. São os conselhos locais que discutem desenho de linhas e número de viagens, estratégias para aumentar as viagens de transporte coletivo em detrimento das viagens de transporte individual, alocação de recursos para a mobilidade ativa e para garantir caminhabilidade nas cidades.

O financiamento do SUM, na PEC 25/2023, viria a partir de contribuições de quem tem um veículo motorizado próprio, de maneira progressiva: carros maiores contribuem mais. No âmbito da sociedade civil, há outras iniciativas sendo discutidas: nova distribuição dos recursos do vale-transporte, similar ao que já acontece na França hoje; melhor uso dos subsídios existentes, redirecionamento de impostos como a CIDE para o financiamento do transporte.

Na situação de emergência climática que vivemos, é essencial reduzir a dependência do automóvel, o que só é possível aumentando a oferta de transporte coletivo de qualidade. Estamos diante da oportunidade não apenas de aumentar os recursos para o transporte coletivo, mas de transformá-lo em instrumento de realização da democracia, combate às mudanças climáticas e redução das desigualdades. O caminho de inovação em política pública para a mobilidade está aberto, e cabe a nós e aos nossos governantes percorrê-lo.

Referências

BRASIL. Senado Federal. Emenda Constitucional nº 90. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. Brasília, DF: Senado Federal, 2015. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/norma/540693>.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Proposta de Emenda à Constituição n. 25, de 16 de maio de 2023. Acrescenta o Capítulo IX ao Título VIII para oferecer diretrizes sobre o direito social ao transporte previsto no art. 6º e sobre o Sistema Único de Mobilidade e autoriza a União, Distrito Federal e Municípios a instituírem contribuição pelo uso do sistema viário, destinada ao custeio do transporte público coletivo urbano. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 16 mai. 2023. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2362526. Acesso em: 21 out. 2025.

BRASIL. Lei 7.418 de 16 de dezembro de 1985. Institui o Vale-Transporte e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7418compilado.htm Acesso em: 21 de out. de 2025.

BRASIL. Lei 8.080 de 19 de setembro de 1990. Institui o SUS (Sistema Único de Saúde) e dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências. Disponível em: http:// <www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8080.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%208.080%2C%20DE%2019%20DE%20SETEMBRO%20DE%201990.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20as%20condi%C3%A7%C3%B5es%20para,correspondentes%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAncias>. Acesso em: 21 de out. de 2025.

BRASIL. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo 54 Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em < http://www. planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Disponível em: 21 de out. de 2025.

BRASIL. Lei 8.742 de 7 de dezembro de 1993. Dispõe sobre a organização do SUAS (Sistema Único de Assistência Social) e dá outras providências. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8742compilado.htm>.

DOMINGUES, Letícia Birchal. Vale-transporte: visão geral e passos possíveis para seu financiamento público. Belo Horizonte: Fundação Rosa Luxemburgo; NOSSAS, jun. 2023. ISBN 978-65-89834-05-2. Disponível em: <https://rosalux.org.br/vale-transporte-visao-geral-e-passos-possiveis-para-seu-financiamento-publico/. Acesso em: 21 out. 2025.>

INSTITUTO DE DEFESA DE CONSUMIDORES (IDEC). Levantamento e análise de subsídios ao sistema de transporte coletivo por ônibus concedidos por municípios: relatório de pesquisa – Mobilidade. São Paulo: IDEC, 2022. Disponível em: <https://idec.org.br/pdf/18012022_relatorio_de_pesquisa_mobilidade_subsidio_na_pandemia-1.pdf>. Acesso em: 21 out. 2025.

LEITE, Aline; OVIEDO, Annie; RODRIGUES, Beatriz; CALABRIA, Rafael. SUM - Proposta da sociedade civil para a criação de um Marco Regulatório para a Mobilidade Urbana. São Paulo: IDEC, 2023.



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).

Regulação do transporte público no Brasil: da Política Nacional de Mobilidade Urbana ao Marco Legal



Luís Marcelo Marcondes*



Rafael Gândara Calabria**



Marcos Daniel Souza dos Santos***

*UFABC, **BRCidades, ***MdasC.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1415

Palavras-chave: Marco Legal do transporte público coletivo; planejamento; financiamento; pacto federativo; gratuidade no transporte público.

Resumo: A Constituição de 1988 iniciou a regulamentação da mobilidade urbana, reforçada pelo Estatuto da Cidade (2001) e consolidada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). Embora tenha priorizado o transporte coletivo e os modos ativos, a lei mostrou baixa efetividade. O Projeto de Lei nº 3278/2021 surge para superar essas fragilidades, modernizando contratos, ampliando o papel de União e estados, diversificando fontes de custeio e abrindo espaço para o debate da Tarifa Zero.

A Constituição Federal de 1988 pode ser considerada o marco essencial para a reformulação da política de mobilidade urbana no Brasil (Brasil, 1988), ao estabelecer como competência da União "(...) instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos" (Art. 21, inciso XX), assim como declarou ser de competência exclusiva dela legislar sobre as diretrizes da Política Nacional de Transportes (Art. 22, inciso IX).

A Carta de 1988 atribuiu aos municípios a responsabilidade pela organização e financiamento do Transporte Público Coletivo (TPC). Assim os estados herdam a gestão dos transportes intermunicipais de passageiros, mas sem uma regulamentação clara e as regiões metropolitanas também ficaram em uma situação de indefinição regulatória.

A partir dos anos 2000 surgiram instrumentos regulatórios mais consistentes. O Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2001), passou a exigir a elaboração de Planos Diretores que integrem mobilidade urbana e uso do solo, enquanto o Código Nacional de Trânsito (Lei nº 9.503/97, consolidado em 2001), estabeleceu como prioritários os transportes

públicos e não motorizados. Posteriormente, em 2012, foi promulgada a PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587), consolidando princípios de acessibilidade, integração modal e prioridade ao transporte coletivo.

Recentemente, teve início a tramitação do Projeto de Lei nº 3278/2021, que propõe o Marco Legal do transporte público coletivo. Seu objetivo é estabelecer princípios, diretrizes, regras de financiamento, regulação e contratação, além de propiciar segurança jurídica e previsibilidade a estados e municípios, ao mesmo tempo em que busca romper com o modelo de financiamento baseado na tarifa paga pelos passageiros.

Este artigo tem o objetivo de discutir os principais problemas do atual modelo de organização do transporte público no Brasil e analisar como o PL nº 3278/2021 propõe solucionar esses desafios. Para isso, além desta introdução, o texto está organizado em mais três seções: (i) panorama da regulamentação do TPC, com foco nos limites da PNMU; (ii) análise do conteúdo do Marco Legal, destacando as mudanças propostas para superar os problemas atuais, bem como seus limites; (iii) considerações finais que sintetizam os resultados e indicam perspectivas para o avanço rumo à gratuidade universal.

Regulamentação do transporte público coletivo no Brasil

A Constituição de 1988 foi a primeira a mencionar a necessidade de política nacional de transporte urbano no âmbito da política de desenvolvimento urbano. Sua regulamentação por lei específica, contudo, só foi promulgada em 2001, com o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257). No que concerne ao transporte urbano, a lei determinou o desenvolvimento de Planos Diretores de Transporte Urbano para municípios com mais de 500 mil habitantes, embora sem estabelecer parâmetros claros quanto ao seu conteúdo (Morais e Santos, 2020).

Ao passo que o Estatuto da Cidade jogou luz sobre a necessidade da construção de planos de mobilidade para cidades grandes, apenas em 2012, com a sanção da PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº12.587) que surgiu seu principal marco regulatório. Com um texto abrangente que trata o transporte de passageiros e de cargas, estabelece o princípio da prioridade ao transporte público e aos modos ativos em relação ao individual motorizado.

A lei atribui aos municípios a responsabilidade de planejar, executar, regulamentar, definir a política tarifária e prestar os serviços de transporte público coletivo urbano. Em áreas metropolitanas essa competência recai sobre os governos estaduais.

Ainda que tenha instituído a obrigatoriedade dos Planos de Mobilidade Urbana (PLAMOB), como condição para acesso a recursos, a Lei nº 12.587/2012 não define de forma clara como elaborar esses planos nem sua natureza jurídica, o que reduz a efetividade da norma (Morais e Santos, 2020). O estabelecimento de um prazo de três anos para que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborassem seus planos se mostrou inviável para a maioria, resultando em diversas ampliações, que se encerraram em 2025.

A PNMU é uma lei principiológica, então teve baixa efetividade. Um dos exemplos disso foi a ausência de mecanismos de avaliação. Rubim e Leitão (2013) ressaltam que a lei não estabeleceu critérios para monitorar a implementação e os resultados dos planos, o que comprometeu a construção de metas efetivas. Do mesmo modo, a União permaneceu sem papel relevante na capacitação municipal e financiamento. É importante destacar

que a alocação de recursos federais para mobilidade é escassa e mal distribuída. Segundo estudo do IPEA (2012), entre 2006 e 2010, apenas 4% dos municípios brasileiros receberam verbas federais para o setor. O mesmo estudo aponta que 94% destes recursos foram destinados a cidades com mais de um milhão de habitantes.

No campo do financiamento e da política tarifária, a PNMU manteve o custeio do transporte público vinculado à tarifa paga pelos passageiros e eventuais subsídios. O que reforçou a estrutura predominante antes da regulamentação e caracterizada pela pressão por aumentos de tarifa e restrição às gratuidades.

Em síntese, a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem o mérito de ter aprofundado o debate nacional sobre priorizar o TPC. Entretanto sua efetividade foi limitada pela falta de efetividade normativa, pelos prazos inexequíveis e, sobretudo, pela ausência de um arranjo de financiamento sólido. Ainda assim desempenhou papel relevante para iniciar o debate e elaboração do PL nº 3278/2021, que propõe o Marco Legal do Transporte Público.

Surge o Marco Legal do Transporte Público

O PL nº 3278/2021 foi resultado de um debate feito pelo Ministério das Cidades, com o objetivo de reformar o sistema de transporte público, a partir do agravamento da crise dos transportes públicos no Brasil após a pandemia. O texto foi debatido no Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, do Ministério, submetido a consulta pública, com mais de 800 contribuições, e depois incluído em um projeto de lei que começou a tramitar no Senado.

O texto ambiciona mudar a governança do transporte urbano no Brasil, para reverter os problemas históricos de má gestão no setor, além de detalhar e regulamentar diretrizes amplas da PNMU que não foram efetivadas em políticas públicas.

Planejamento

No que diz respeito ao planejamento, o Marco Legal preconiza uma atuação cooperativa dos entes federativos para a elaboração da política de transporte público coletivo. Os preceitos do PL reforçam os conceitos de transparência e participação na elaboração dos planos, bem como o alinhamento com políticas de sustentabilidade ambiental e redução da emissão de poluentes. Os planos de mobilidade urbana devem prever a integração dos diversos modos e, caso necessário, a criação de uma autoridade reguladora para organizar, fiscalizar e dar transparência às informações.

O PL nº 3278/2021 busca modernizar as regras e contratos de licitações, para fortalecer o poder público na relação com os operadores privados, com a definição mais clara de papéis e ferramentas, com remuneração vinculada a fatores como qualidade, frequência e quilometragem, superando a remuneração por passageiro, com a previsão de indicadores de desempenho para acompanhar as metas.

A previsão da elaboração do Plano Nacional de Mobilidade Urbana; da criação de uma agência executiva federal; da elaboração e implementação do Programa Nacional de Desenvolvimento do TPC; e da gestão das informações do transporte coletivo por meio do SIMU (Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana) demonstram o intento de fortalecimento institucional do marco.

Papel dos entes federativos

Enquanto na PNMU, os municípios estão sobrecarregados, arcando sozinhos com a maior parte das responsabilidades práticas, o Marco Legal estabelece contornos mais fortes na atribuição de papéis para estados e União. Ao Governo Federal caberá estabelecer diretrizes nacionais específicas para o transporte público coletivo, definindo normas contratuais e uniformidade regulatória que tragam segurança jurídica e qualidade. A União pode também criar programas específicos para apoiar o desenvolvimento do setor.

Já os governos estaduais deverão coordenar e regular o transporte regional. A possibilidade da formação de consórcios interfederativos, traz um papel importante para o estadual criar redes de transporte regionais, metropolitanas e intermunicipais, com integração física, tarifária e institucional. Como não tem força constitucional, o projeto não obriga o estabelecimento, mas define as regras e diretrizes para estes consórcios.

Os municípios ainda são o ente federativo sobre o qual recai a maior parte das atribuições, no entanto, o PL detalha essas atribuições especialmente em relação à gestão contratual e tarifária, exigindo mais transparência e critérios de qualidade. Na prática, ele transforma as diretrizes da Lei nº 12.587/2012 em regras operacionais claras.

Financiamento

Sobre os mecanismos de financiamento, o Marco Legal muda a forma como as fontes de receita se organizam. A tarifa paga pelo passageiro não deve ser a única fonte de custeio do sistema, até porque pode nem existir. Se houver tarifa, ela irá compor uma série de fontes de recursos para o setor, como: orçamentos públicos da União, estados e municípios; fundos específicos; e receitas acessórias e alternativas, como publicidade; exploração de serviços comerciais nas estações; até receitas provenientes da comercialização de créditos de carbono ou outros mecanismos de compensação ambiental.

Enquanto a lei atual dá tratamento genérico aos subsídios, o marco os coloca na categoria de instrumentos estruturais das políticas de TPC, com previsão contratual e estabelecido através de critérios transparentes, com definição de objetivos, fontes, periodicidade e beneficiários. O objetivo é garantir um novo padrão de qualidade e atendimento, buscando aumentar a disponibilidade, oferta e cobertura do serviço, de forma que supere o quadro de superlotação e intervalos excessivos.

Apesar desta mudança de paradigma, o projeto de lei apenas autoriza a criação de fontes de financiamento pelos municípios e pela União. Porém, os avanços institucionais somados às definições contratuais irão levar os gestores municipais e estaduais a constituir fundos e parcerias com programas federais.

Considerações Finais

Este trabalho trouxe um panorama da regulamentação do transporte público coletivo no Brasil a partir da Constituição Federal de 1988, destacando a Lei nº 12.587/2012, e o PL nº 3287/2021 que traz instrumentos para consolidar os avanços no setor.

O Marco Legal surge para ser a regulamentação necessária a partir dos preceitos lançados na PNMU e de fortalecimento institucional das políticas de mobilidade urbana e TPC. Seu principal mérito é trazer um arcabouço legal robusto, que estabelece de forma mais assertiva questões referentes ao planejamento e financiamento, bem como a necessidade de participação maior de estados e União na gestão e capacitação.

Ao estabelecer que a operação do transporte público coletivo não deve ser custeada apenas pela tarifa paga pelos passageiros e ressaltar a importância dos subsídios no financiamento desse serviço, o PL possibilita a discussão sobre a Tarifa Zero no transporte público, uma vez que reconhece a necessidade de outras fontes de financiamento que não a arrecadação obtida nas catracas.

Embora o Marco Legal traga sinalizações claras de que outras regulamentações serão necessárias, seja por meio de normas infralegais complementares, ou pelo tratamento em outras legislações específicas, é importante destacar que uma modificação mais sólida e definitiva do padrão de qualidade e de gestão do transporte público no país demandam a aprovação da Proposta de Emenda Constitucional nº 25 de 2023, em tramitação no Congresso Nacional.

Referências

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Acesso em: 20 de setembro.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ ccivil_03/ constituicao/constituicao.htm.> Acesso em: 20 de setembro

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Comunicação nº 128: a nova lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012.

MORAIS, A. C. M.; SANTOS, E. M. Avaliação das estruturas organizacionais dos organismos gestores da mobilidade diante da Política Nacional de Mobilidade Urbana. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v. 12, e20190232, 2020. DOI: https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190232.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. Estudos Avançados, v. 27, p. 55-66, 2013.



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).

Tarifa Zero: uma política pública sob a ótica dos comuns



Anísio Brasileiro*



Rodrigo Juan Martins Cardozo*



Maurício Oliveira de Andrade*

*UFPE.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocio-ambientais.v8i23.1414

Palavras-chave: Tarifa Zero; parceria público-comunitária; comuns urbano.

Resumo: A crise da mobilidade urbana no Brasil resulta da impossibilidade do atual modelo de planejamento das cidades em garantir direitos previstos na Constituição. A hipótese é que a Tarifa Zero pode contribuir para a saída dessa crise desde que seja parte de um projeto de políticas públicas baseadas nos comuns. Isso requer Parcerias Público-Comunitárias, onde a população participa da formulação, gestão e avaliação democrática dessas políticas. Para isso, é essencial a mobilização social na conquista do direito a serviços públicos de qualidade articulados em redes de cidades inclusivas.

Ao observarmos a realidade da crise urbana e da mobilidade nas cidades brasileiras, constatamos a existência de uma crise estrutural que, embora já estivesse em curso, se agravou com a pandemia — e mais ainda nos tempos atuais. O cenário da mobilidade urbana brasileira caracteriza-se por congestionamentos crônicos, com predominância do transporte individual motorizado, infraestrutura inadequada para ciclistas e pedestres, e baixa integração entre as redes de transporte público. Os serviços de ônibus apresentam qualidade insuficiente e perda contínua de demanda, enquanto aplicativos de transporte individual operam sem regulamentação adequada. Observa-se ainda o aumento dos sinistros de trânsito, a desestruturação dos sistemas sobre trilhos na maioria das capitais (excetuando-se São Paulo e Rio de Janeiro), a ausência de licitações efetivas nos serviços de ônibus, e a falta de integração entre planejamento urbano e de transportes, resultando em ocupação urbana dispersa e precária qualidade de vida.

Podemos nos perguntar por que esses problemas crônicos, que persistem e vêm agravando a cada dia a qualidade dos deslocamentos urbanos não são resolvidos? É bem verdade que, o Brasil construiu, desde os anos 1970, uma forte expertise e competências em nível

nacional e local, com a emergência de uma Política Nacional de Transportes Urbanos, por meio da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) e da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), ambas extintas no início dos anos 2000. Essas organizações nacionais, juntamente com entidades locais foram capazes de reorganizar e implementar redes de transportes públicos que deram nova qualidade aos deslocamentos nas aglomerações brasileiras (Brasileiro *et al.*, 1999).

Todavia, a partir dos anos 2000, os problemas urbanos e da mobilidade voltaram a se agravar no Brasil, no contexto das políticas neoliberais de privatização, baseadas em concessões das infraestruturas e dos serviços públicos municipais via Parcerias Público-Privadas — sem o devido fortalecimento do Estado para implementar medidas regulatórias e institucionais que garantissem a qualidade e equidade de sua oferta ao conjunto do território nacional. Observa-se, assim, em todas as cidades, o enfraquecimento dos organismos gestores, tanto pela ausência de concursos públicos — substituídos pela terceirização de atividades de gestão pública e pela contratação provisória de profissionais que deveriam ser concursados — quanto pela perda da propriedade dos dados e informações, transferidos para a iniciativa privada (empresas e consultorias), em clara contradição com a Constituição Federal, que estabelece a responsabilidade municipal pela gestão dos serviços públicos e de transportes, de caráter essencial. E mesmo com a aprovação, pelo Congresso Nacional do Estatuto da Cidade (2002) e da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), em 2012 — ambos excelentes instrumentos de política urbana — esses marcos legais não têm sido capazes de reverter o quadro de crise permanente da mobilidade nas cidades brasileiras.

Em plena pandemia do COVID 19 (maio a agosto de 2020), docentes e estudantes da Pós-graduação em Transportes da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), em associação com pesquisadores, consultores e profissionais de instituições nacionais e internacionais, organizaram uma sequência de seminários com o objetivo não apenas compreender as causas da crise sanitária, dos serviços públicos e da mobilidade, mas, sobretudo, de elaborar propostas de curto, médio e longo prazo para reverter essa situação. Foram propostas diretrizes e ações estratégicas, com base em experiências concretas, para apoiar o poder público na adoção de um novo modelo de gestão dos transportes públicos — modelo que requer a reformulação do papel do Estado, bem como a criação de novas formas de financiamento do setor (Andrade *et al*, 2021). Os debates apontaram, ainda, a necessidade de construir esse novo modelo de gestão da mobilidade dentro de uma abordagem renovada para a administração das cidades e de seus serviços públicos (Brasileiro *et al.*, 2021).

Abordagem dos comuns como alternativa de sociedade

Assim, os estudos de Brasileiro *et al*, (2021, 2023) voltaram-se para a busca de um novo modelo civilizacional que, ao se opor ao globalismo neoliberal, propusesse uma alternativa às fórmulas recorrentes de gestão puramente estatal ou privada. Para superar essa dicotomia, adotamos o conceito dos *commons* — ou comuns — amparados em estudos de Elinor Ostrom (1990). A pesquisadora e sua equipe recensearam mais de 5.000 experiências no mundo, nas quais instituições apoiam os usuários na gestão de recursos comuns que não são públicos nem privados, mas pertencem à própria comunidade. Esses estudos abordam sistemas de recursos comuns ligados à gestão de ambientes naturais, como lagos, pesca, lençóis freáticos, canais de irrigação.

A abordagem dos comuns significa que um recurso ou atividade bem definida deve ser objeto de: i) regras e normas; ii) direitos e deveres dos participantes claramente estabelecidos; iii) um modelo de governança baseado na participação conjunta de seus membros (*commonors*), no agir em comum, na coconstrução e na cogestão dessas atividades. Observa-se, pois, em todo o mundo, exemplos de experiências de comuns urbanos em todas as áreas do conhecimento, abrangendo o conjunto das atividades cotidianas — a exemplo dos comuns digitais, projetos de transição ecológica em áreas como energia, jardins comunitários, hortas, ruas, parques, praças, reapropriações coletivas de espaços públicos abandonados e gestão da mobilidade em modos ativos.

Na tentativa de compreender as relações entre a cidade, seus espaços físicos e serviços públicos, enquanto comuns da sociedade, nos debruçamos sobre a excelente obra de Dardot e Laval (2017) autores franceses para o qual o comum se constitui em "termo central da alternativa ao neoliberalismo". Assim, os autores identificam no "princípio político do comum o sentido dos movimentos, das lutas e dos discursos que, nos últimos anos, se opuseram à racionalidade neoliberal em várias partes do mundo" (Dardot e Laval, 2017, pp. 18 e 19). Portanto, o aumento, nos últimos anos, de experiências de "autogoverno local" e da criação de organismos de cogestão de atividades diversas e serviços, guarda uma forte relação com as lutas dos movimentos sociais em espaços públicos — como as ocupações denominadas *Occupy*.

Tarifa Zero como expressão da política dos comuns

É, pois, em um contexto de crescimento, nas primeiras décadas do século XXI, de experiências de gestão de atividades e serviços baseadas no conceito dos comuns conectadas às lutas sociais, que procuramos compreender a adoção crescente, em inúmeras cidades do mundo, da política de gratuidade universal — ou Tarifa Zero como é chamada no Brasil. E, sobretudo, analisar como essa política pode contribuir para, ao menos, reduzir a crise da mobilidade urbana. Conforme analisa Santini (2025), o Brasil conta atualmente com 138 cidades que adotaram a gratuidade universal. Bem sabemos que, na grande maioria dessas cidades, a implantação da Tarifa Zero não teve como razão principal as pressões dos movimentos sociais por meio das lutas urbanas. Mas, sem dúvida, o tema entra no debate nacional a partir das jornadas de junho de 2013, com o slogan "Se a tarifa aumentar São Paulo vai parar", liderado pelo Movimento Passe Livre (MPL), cujas mobilizações em todo o país, colocaram, de forma definitiva, a pauta da gratuidade universal na agenda pública.

Assim, defende-se, nesse artigo, que a política pública da Tarifa Zero, ao ser entendida como uma política orientada pelo conceito do comum, deve ser objeto da participação dos atores da sociedade — em especial das comunidades locais e movimentos sociais e associativos presentes em todos os bairros das cidades. Isso significa que a formulação, implantação e avaliação das políticas de Tarifa Zero podem — e devem — ser feitas através de Parcerias Público-Comunitárias (PPC), que possibilitam, segundo Bianchi (2024), a adoção de um novo municipalismo com potencial democratizante, construindo alianças entre atores, em especial comunidades e governos locais, para transformar a própria cidade. Essas PPC permitem que grupos de cidadãos autogerenciem bens e serviços públicos, inspirando-se no conceito dos comuns. Apoiado no exemplo do Programa "Ativos Cidadãos", de Barcelona, durante a gestão da prefeita e ativista Ada Colau (2015 – 2023),

Bianchi (2024) mostra que esse Programa, através das PPC, permite que grupos de cidadãos tenham plena capacidade para gerir seus próprios bens, espaços e serviços públicos. Para isso, é essencial — e obrigatório — que haja a integração entre três modalidades de democratização (deliberativa, direta, representativa), que se expressam por meio de: i) formulação conjunta da política pública de base comum, ii) autogestão dessa política, iii) controle democrático dessa política.

Então, a proposta é que a política pública da Tarifa Zero seja objeto de PPC, em todas as suas fases — formulação, gestão e avaliação democrática — o que exige ampla cooperação entre as comunidades locais e os governos municipais. Prefeitos e suas equipes devem cumprir as prerrogativas que lhe são atribuídas pela Constituição Federal do Brasil, mas seguindo um modelo de gestão distinto daquele predominado nas cidades, o qual exclui a população das decisões sobre políticas públicas. Nas PPCs, os representantes da população devem estar presentes nas três formas de democratização enunciadas por Bianchi (2024). Apresenta-se, a seguir, uma agenda ou tipologia para implantar PPCs nas políticas de mobilidade com base na Tarifa Zero — que deve estar articulada também com outras políticas públicas, especialmente nas áreas de habitação, saneamento básico, saúde, educação, cultura e gestão de bens públicos.

Democratização da mobilidade urbana: as Parcerias Público Comunitárias na Tarifa Zero

É fundamental reconhecer que a implementação efetiva da Tarifa Zero, por meio de PPCs, só se torna possível quando surge da mobilização popular e da luta dos movimentos sociais. São os movimentos sociais que colocam a pauta da gratuidade universal na agenda política nacional. O ponto de partida para qualquer transformação democrática da mobilidade urbana não vem de soluções tecnocráticas sem diálogo com a sociedade, nem de iniciativas governamentais isoladas, mas de construções políticas que resultem da pressão social exercida pelos movimentos urbanos. Portanto, o papel dos movimentos sociais não se limita à fase de reivindicação inicial, devendo permear todo o processo de implementação — garantindo que a participação popular seja genuína e que o controle social seja efetivo, mantendo viva a dimensão transformadora e emancipatória que caracteriza a política dos comuns urbanos.

Neste contexto, surge a necessidade de repensar os modelos de gestão pública a ela associados, incorporando princípios democráticos participativos que garantam tanto a eficiência técnica quanto a legitimidade social dessas políticas. A partir da perspectiva das PPCs, é possível construir um modelo alternativo de implementação

da Tarifa Zero que supere a dicotomia tradicional entre gestão estatal e privada, promovendo uma verdadeira democratização da mobilidade urbana. Para isso se faz necessário:

I) A legitimação democrática como fundamento da política pública: a criação de um Conselho Municipal de Mobilidade Participativa, com composição paritária entre poder público e sociedade civil é essencial para garantir a legitimidade democrática da política. A população, por meio dos seus representantes, deve ter voz decisiva na definição de quais bairros serão conectados, quais rotas serão priorizadas, onde serão localizados os terminais e como será estruturada a hierarquia do sistema. Essa participação na formulação da rede determina quem terá acesso efetivo à mobilidade urbana e como se dará a integração territorial da cidade. A paridade na composição do conselho assegura que as decisões resultem de negociação efetiva entre diferentes atores sociais, evitando tanto a captura corporativa quanto a imposição unilateral por parte do poder público.

II) A cogestão como modelo de implementação democrática: a fase de implementação da Tarifa Zero através de PPCs exige a criação de novas estruturas de cogestão ou a readequação das existentes. Nesse processo, é essencial garantir a participação popular na fiscalização e na operação cotidiana do sistema de transporte, reconhecendo que os usuários possuem conhecimento direto sobre as necessidades reais de mobilidade. Essa participação assegura que o sistema responda de forma dinâmica às demandas concretas dos usuários, permitindo ajustes rápidos e adequados às demandas cotidianas que emergem do uso efetivo do transporte público.

III) A transparência dos dados operacionais: a disponibilização em tempo real, de todas as informações sobre localização dos ônibus, atrasos, custos por linha, receitas do sistema, salários dos funcionários e contratos com empresas é uma questão de transparência administrativa — e condição indispensável para o exercício efetivo do controle social. Os dados abertos permitem que a população compreenda integralmente o funcionamento do sistema, identifique problemas, proponha soluções e fiscalize a aplicação dos recursos públicos. Sem acesso pleno às informações, a participação popular torna-se meramente formal, pois os cidadãos não dispõem de elementos concretos para fundamentar suas decisões e reivindicações.

A implementação da Tarifa Zero, por meio de PPCs, representa uma ruptura com os modelos tradicionais de gestão pública, demonstrando que é possível conciliar eficiência operacional com democracia participativa. Os três pilares apresentados constituem um sistema integrado que transforma usuários de meros beneficiários em protagonistas ativos da política pública. Essa abordagem garante o direito constitucional à mobilidade urbana a partir do fortalecimento da democracia na sociedade, ao criar espaços permanentes de participação cidadã, controle social e educação política. Mais do que uma inovação na política de transporte, as PPC na Tarifa Zero configuram-se como um laboratório de democracia urbana que, sob a ótica dos comuns, pode inspirar a transformação de outras áreas da política pública — contribuindo para a construção de cidades mais justas, sustentáveis e verdadeiramente democráticas, onde o poder de decisão sobre o futuro urbano é efetivamente compartilhado entre Estado e sociedade civil organizada.

Observação: Esse estudo foi financiado em partes pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) - 101835/2024-8, e Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia do Estado de Pernambuco (FACEPE) - Finance Code IBPG 1883-3.01/24.

Referências

ANDRADE, Maurício Oliveira. LIMA NETO, Oswaldo. RABAY, Ligia. O desafio da sustentabilidade nos transportes públicos e na mobilidade urbana em face da pandemia da COVID-19 na realidade brasileira, in Revista Transporte y Territorio, 25 (julio-diciembre, 2021) https://doi.org/10.34096/rtt.i25.10960, 2021.

BIANCHI, Iolanda. The democratising capacity of new municipalism: beyond direct democracy in public–common partnerships, Policy & Politics, Volume 53, Issue 2, 403 – 422 DOI: https://doi.org/10.1332/030557360Y2024D000000033, 2024.

BRASILEIRO, Anísio. ANDRADE, Maurício Oliveira. VASCONCELOS, Débora. Mobilidade sustentável e tecnologias digitais: uma agenda baseada nos comuns urbanos, in Cad. Metrópoles., São Paulo, v. 25, n. 57, pp. 491-513, maio/ago 2023. https://doi.org/10.1590/2236-9996.2023-5706, 2023.

BRASILEIRO, Anísio. MEIRA, LEONARDO HERSZON. RABAY Ligia. CAVALCANTI, Natália. A mobilidade sustentável como instituição do Comum: O desafio de sua inclusão na agenda das políticas públicas do Brasil pós COVID-19, in Revista Transporte y Territorio, 25 (julio-diciembre, 2021) 138-159, https://doi.org/10.34096/rtt.i25.1096, 2021.

BRASILEIRO, Anísio e HENRY, Etienne. Viação Ilimitada. Ônibus das cidades brasileiras, Ed. Cultura, São Paulo, 1998.

DARDOT, Pierre. LAVAL Christian. Comum: Ensaio sobre a revolução no século XXI, Ed. Boitempo, São Paulo, 2017.

OSTROM, Elinor. (1990) Governing the commons. The evolution of institutions for collective actions, Cambridge: Cambridge University Press

SANTINI, Daniel. Tarifa Zero no atual cenário brasileiro. Subsídios para pensar em políticas e inciativas em prol do direito à mobilidade, in I Conferência Internacional Tarifa Zero e Saúde: Interseccionalidades Emergentes, Mariana, Minas Gerais, 2025.



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).

ENGAJAMENTO

A campanha do Busão 0800 e o desafio de implementar Tarifa Zero em grandes cidades



Roberto Andrés*

Resumo: O artigo analisa a Tarifa Zero no Brasil sob a ótica do tamanho dos municípios e a forma de financiamento. Municípios pequenos e médios têm sido capazes de financiar a política com recursos do tesouro, destinando de 1% a 3% dos orçamentos municipais. Em cidades grandes, a tendência é que o gasto demande um percentual maior dos caixas municipais. Analiso a campanha pelo Busão 0800 em BH, que apresentou um projeto de lei com uma fonte de financiamento advinda das pessoas jurídicas: uma taxa que substituiria o vale-transporte.

O Brasil vive um boom de Tarifa Zero. Já são 138 cidades no país com transporte público gratuito todos os dias do ano para a população, onde vivem cerca de 8 milhões de pessoas. Esses números eram inimagináveis há cinco anos, quando havia no país cerca de 40 cidades com a política, a maior parte de pequeno porte.

Esse crescimento se dá por dois fatores: contágio e cálculo. O contágio ocorre quando um político ou gestor público conhece a experiência de outra cidade e avalia os resultados, que têm sido bastante positivos. Em geral, o número de passageiros nos ônibus cresce de três a quatro vezes. Com mais gente circulando, a economia se movimenta. E o dinheiro que ia para a passagem vai para comércio e serviços, gerando aumento de vendas e arrecadação dos municípios. Ocorre também a redução de trânsito e congestionamentos, menos gente faltando a consultas do SUS, maior frequência a cursos noturnos etc.

O cálculo ocorre quando um político ou gestor público se depara com a demanda de subsídio ao transporte. Desde a pandemia, o número de passageiros caiu muito – e nunca se recuperou. A conta dos sistemas de transporte no Brasil, que fechava a duras penas (com tarifas altas

*UFMG

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1423

Palavras-chave: Tarifa Zero; financiamento; metrópoles.

e ofertas precárias), passou a não fechar. Com a queda de receita da tarifa, as concessionárias de ônibus passaram a demandar expressivos subsídios das prefeituras. Nessa hora vem o cálculo: ao invés de financiar grande parte da operação para mantê-la no estado atual, muitos prefeitos perceberam que seria melhor financiar a operação inteira e extinguir a tarifa.

Há, ainda, um segundo cálculo nessa operação – o cálculo político. A medida é popular e costuma ser bem avaliada nas cidades em que é implantada. Um estudo do impacto eleitoral da Tarifa Zero foi apresentado em artigo que assinei com os pesquisadores Daniel Santini e Letícia Birchal Domingues. Em resumo, a boa avaliação da política parece ter tido efeito no último pleito. Os gestores municipais que implementaram Tarifa Zero e tentaram reeleição em 2024 tiveram 89,1% de taxa de vitória, contra 81,25% da média nacional (Santini; Domingues; Andrés, 2025).

O contrassenso do vale-transporte

O crescimento da Tarifa Zero, no entanto, se dá à despeito do quadro institucional, que é desfavorável à medida e desincentiva a redução da tarifa. Um dos principais pilares de financiamento do transporte público no país é a contribuição dos empregados e empregadores, com o vale-transporte. Mas a lei do vale-transporte vincula a contribuição ao valor da tarifa, o que gera um contrassenso – quanto mais as prefeituras cumprirem a Política Nacional de Mobilidade Urbana (e praticarem uma tarifa módica) menos seus sistemas de transporte arrecadam.

Quando a tarifa é zerada, nossa lei faz com que o valor do vale-transporte seja também zerado. Ou seja, as empresas deixam de contribuir, embora se beneficiem dos impactos positivos da política. É evidente que o desenho de financiamento atual representa um obstáculo para a implementação da Tarifa Zero, já que retira a contribuição empresarial e faz com que as prefeituras tenham que arcar com todo o custo.

Quando se analisa o perfil das cidades que implementaram, fica evidente como o modelo de financiamento limita as possibilidades de implementação. Com exceção de Teresina, uma capital com mais de 900 mil habitantes que tem Tarifa Zero no metrô, as demais cidades possuem menos de 400 mil habitantes. Em todas elas, as prefeituras ofereceram o transporte gratuito utilizando apenas os recursos do tesouro municipal, sem nenhuma fonte externa.

Isso é possível porque em cidades dessa escala a estrutura do sistema de transporte é limitada, e a Tarifa Zero custa de 1% a 3% do orçamento municipal. Em cidades maiores, a demanda por transporte é exponencialmente maior, de modo que a fatia do orçamento que seria necessária fica mais alta – em alguns casos, pode chegar a 10% do orçamento da prefeitura.

A proposta do Busão 0800

O projeto de lei do Busão 0800, como foi apelidado, buscou solucionar esse problema e criar uma forma de financiamento do transporte em grandes cidades. O princípio da proposta é alterar a forma de contribuição das empresas, que hoje é mal distribuída e com uma arrecadação muito aquém do potencial. Ao zerar a tarifa, automaticamente o Vale-Transporte de todos os empregadores do município fica também zerado. Assim, abrem-se condições políticas para que o município implemente uma taxa para financiar o transporte público.

A Taxa do Transporte Público tem uma série de vantagens sobre o Vale-Transporte. A primeira é que ela teria um valor fixo, deixando de se vincular à tarifa. A segunda é que ela seria cobrada de todos os entes empregadores da cidade (da iniciativa privada e também entes públicos), de modo que a base arrecadatória se ampliaria de forma considerável. Isso gera também uma distribuição mais justa do financiamento do transporte (atualmente alguns setores intensivos em mão de obra, como supermercados, bares e restaurantes, empresas de terceirização etc, são sobrecarregados, enquanto outros contribuem pouco). Por fim, a cobrança da taxa é operacionalmente mais simples para o setor administrativo das empresas, especialmente as grandes, que possuem muitos funcionários – há casos de empresas que terceirizam a gestão do vale-transporte, para evitar fraudes.

O projeto do Busão 0800 foi apresentado pela primeira vez em Belo Horizonte em outubro de 2023, como uma iniciativa popular. Ele acabou não tramitando, e no ano seguinte foram apresentados projetos similares em outras nove cidades. Nenhum deles avançou, mas em fevereiro de 2025, enfrentando um contexto de aumento tarifário, a vereadora Iza Lourença (PSOL) reformulou o projeto de lei e apresentou novamente à Câmara de Vereadores da capital mineira. Em um momento de desorganização da base do governo, a pressão nas redes sociais fez com que a proposta chegasse a 22 assinaturas, alcançando mais da metade dos vereadores da casa. Abriu-se aí uma janela de oportunidade para uma das maiores campanhas pela Tarifa Zero já vistas em uma capital, que levou a um debate amplo na cidade.

Durante os oito meses de campanha do Busão 0800 em Belo Horizonte, entre fevereiro e outubro de 2025, assumi, dentre as minhas funções na mobilização, articular diálogos com o setor patronal da cidade. Foi um esforço significativo de diálogo, buscando colocar na mesa com esses segmentos vereadores de diversos campos políticos e mostrar como a proposta solucionaria problemas críticos do deslocamento dos funcionários e clientes das empresas. Obtivemos endosso do setor de bares e restaurantes e ao longo do processo conseguimos a adesão de pessoas avulsas em outras entidades patronais.

Reação

Até um par de semanas antes da votação do projeto, o debate em BH seguia o que acontece em outras cidades: a política de Tarifa Zero é tão positiva que os oponentes são poucos. Se opunham publicamente, até esse momento, apenas o prefeito, um par de vereadores do Partido Novo, e uma entidade patronal, a Fiemg. Os principais argumentos contrários eram de que a taxa do transporte público seria inconstitucional e que se estava criando um novo imposto para as empresas, que poderiam fugir da cidade.

Embora manuais de Direito Tributário descrevam o transporte urbano como exemplo típico de serviço específico e divisível, houve dúvida se seria constitucional estabelecer uma taxa municipal para seu financiamento. No município de Vargem Grande Paulista, uma proposta similar apresentada em 2019 chegou a ser derrubada em primeira instância. Recentemente, com o julgamento do tema 1282 pelo STF, a dúvida se dissipou, quando se autorizou taxa sobre propriedade de veículos para custeio de ações de salvamento e resgate pelos bombeiros. A situação é similar ao transporte, que pode ser financiado de forma similar (Tavares, 2024).

Já a questão da fuga de empresas foi objeto de um estudo realizado por economistas da UFMG (Silva *et al.*, 2025), que mostraram que o risco desse tipo de evasão fiscal seria baixo. Primeiro, porque a taxa não significaria um gasto novo, mas a substituição de um gasto existente com o vale-transporte. Segundo, porque o aumento médio na folha salarial das empresas seria de menos de 1%. Terceiro, porque 80% das empresas do município teriam menos de 10 funcionários, e ficariam isentas da taxa. Por fim, as pessoas jurídicas que teriam que aumentar seus gastos eram marcadas por alta rigidez locacional – ou seja, teriam poucos incentivos para a migração. Com esses argumentos, fomos buscando conduzir o debate junto ao setor empresarial.

Na semana anterior à votação, que ocorreu no dia 3 de outubro, começou a se formar um campo mais amplo de oposição ao projeto. A Prefeitura tomou a questão como chave, e deu um ultimato aos vereadores: os que votassem a favor seriam retaliados, como de fato ocorreu com exonerações no dia posterior à votação. A FIEMG lançou um estudo com premissas equivocadas, que projetava um cenário econômico negativo com a implementação da Tarifa Zero. Outras entidades empresariais aderiram, e na véspera da votação enviaram cartas aos vereadores pedindo para que votassem contra o projeto.

Conflito distributivo e caminhos possíveis

Ao final, o projeto da Tarifa Zero em BH acabou produzindo a divisão clássica da luta de classes: de um lado a maioria da cidade favorável, com setores organizados dos movimentos sociais, dos sindicatos e de estudantes mobilizando; e de outro as entidades patronais contrárias, com apoio do prefeito. A mobilização levou um público muito grande para a Câmara de Vereadores, com um alto engajamento que não se via desde 2013. Mas a batalha foi vencida pelos opositores do projeto, e doze vereadores que haviam assinado a proposta votaram contra, enquanto escutavam do público no plenário o grito de “covardes”.

Até o momento atual, o amplo consenso favorável à Tarifa Zero em cidades pequenas e médias possui dois fatores principais: os resultados positivos da política e a ausência de um conflito distributivo aparente, já que o financiamento vem sendo absorvido pelos

municípios. Em cidades a partir de 500 mil habitantes e sem fontes especiais de recursos, o primeiro aspecto se mantém, mas o segundo não. A necessidade de uma fonte externa de financiamento eleva a tensão do debate e permite aos opositores ideológicos da Tarifa Zero constituírem um campo mais robusto.

A constatação não deve ser lida como um sinal de inviabilidade de propostas como a do Busão 0800, mas de que nos casos em que há conflito distributivo o esforço de implementação deve ser maior. É importante destacar que, no caso de Belo Horizonte, dirigentes patronais que assinaram cartas contra a gratuidade do transporte se posicionaram contra o interesse de muitos de seus associados, que teriam aumento de vendas e redução de custos com vale-transporte. Disputar os associados para que eles pressionem as entidades patronais parece ser um caminho necessário para alterar a clivagem e enfraquecer a coalizão de oposição à proposta.

Referências

SANTINI, Daniel; DOMINGUES, Letícia Birchal; ANDRÉS, Roberto. As Políticas da Tarifa Zero: Impactos Sociais e Reeleição. In: XXI ENANPUR. Anais... Curitiba, Paraná, Brasil: 2025. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/editora/anais/enanpur/2025/TRABALHO__EV212_ID905_TB186_08042025132111.pdf>. Acesso em: 17 out. 2025.

SILVA, Ana Paula Nunes *et al.* Impacto Socioeconômico da Implementação da Tarifa Zero no Transporte Público de Belo Horizonte. Belo Horizonte, UFMG: 2025. Nota técnica. Disponível em: <https://ufmg.br/comunicacao/noticias/estudo-da-ufmg-indica-impactos-socioeconomicos-positivos-da-tarifa-zero-em-belo-horizonte>. Acesso em: 17 out. 2025.

TAVARES, Francisco Mata Machado. Alternativas Jurídicas para o Custeio do Transporte Coletivo Urbano: Uma crítica constitucional e sócio-fiscal ao regime de tarifas. Revista de Direito da Cidade, [S. l.], v. 16, n. 1, p. 25–51, 2024. DOI: 10.12957/rdc.2023.67805. Disponível em: https://www.e-publicacoes.uerj.br/rdc/article/view/67805. Acesso em: 17 out. 2025.



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).

Não basta trocar o carro, é preciso mudar a cidade



Katarine Flor*

Resumo: Este artigo propõe uma crítica à centralidade dos carros elétricos individuais na transição energética, relacionando os impactos socioambientais da mineração com desigualdades raciais no acesso à mobilidade. A partir das abordagens teóricas do relatório *Em nome do clima: mapeamento crítico, Mobilidade Antirracista, Tarifa Zero: a cidade sem catracas* e do documentário *Tarifa Zero: Cidade em Disputa*, produzidos pela Fundação Rosa Luxemburgo, defende-se o fortalecimento da infraestrutura pública eletrificada e gratuita como estratégia de justiça climática, urbana e racial. Argumenta-se que a Tarifa Zero, quando articulada à melhoria da qualidade do transporte coletivo, constitui um projeto transformador e viável de reestruturação urbana e reparação histórica.

*FRL.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1420

Palavras-chave: Tarifa Zero; Transição energética; Mobilidade antirracista; Transporte público; Justiça socioambiental..

"O que melhor define o transporte público hoje é o cansaço." A frase abre o documentário Tarifa Zero: Cidade em Disputa e resume não só a experiência cotidiana de milhões de brasileiros, mas também a lógica brutal que estrutura as cidades brasileiras. Trata-se de um sistema que consome tempo, energia, renda e saúde de quem depende do transporte coletivo para viver, além de evidenciar as profundas marcas da exclusão urbana e racial.

No contexto da emergência climática, essa realidade se agrava. A transição energética passou a ser defendida como resposta à crise ambiental, e a eletrificação da frota individual tornou-se o símbolo dessa mudança.

> Essa transição fundamenta-se, em teoria, em estabelecer uma matriz energética que não seja dependente de combustíveis fósseis na geração de energia, firmando um alto investimento em formas de "energia renovável", "energia verde", "de baixo carbono" e/ ou de "energia limpa" – em especial solar, eólica e veículos elétricos. (PAIM; FURTADO, ,2024, p. 15).

A transição energética é apresentada como uma solução para enfrentar a emergência climática por meio da substituição das fontes fósseis por renováveis, da eletrificação de processos e da descarbonização

da economia. No entanto, esse processo não é neutro. Ao contrário, sua materialização depende de conflitos sociais e ecológicos, particularmente nos territórios do Sul Global, onde a exploração de minerais críticos é intensificada para atender à nova demanda tecnológica.

A aposta no carro elétrico individual, descolada de uma mudança estrutural no modelo de mobilidade, desloca os impactos socioambientais para outras geografias, sem questionar os fundamentos de um urbanismo segregador. Ao mesmo tempo, reforça desigualdades já naturalizadas, como o racismo estrutural que organiza o acesso (ou a negação) à cidade.

O transporte coletivo é central para o exercício do direito à mobilidade e à vida urbana. Mas, como mostram o livro *Mobilidade Antirracista* e o documentário citado, ele opera hoje como mecanismo de exclusão.

> Nosso sistema de transportes no Brasil é racista, desigual, segregador e excludente, e as catracas são o principal símbolo do controle dos deslocamentos e da limitação forçada da circulação impostos aos setores mais empobrecidos, que dependem centralmente das estruturas de transporte público para ir e vir. (SANTINI; ALBERGARIA; SANTARÉM, 2021, p. 9)

Romper com essa lógica exige reverter prioridades: investir em um sistema público de qualidade, limpo, acessível e gratuito — orientado pela justiça social, ambiental e racial. A Tarifa Zero, nesse contexto, é uma política pública eficaz para ampliar o direito de ir e vir, especialmente das populações de menor renda, e deve caminhar com a melhoria contínua da qualidade e da cobertura do transporte coletivo.

O carro elétrico como armadilha verde: exclusão e extrativismo

A transição energética baseada em veículos elétricos individuais reforça a lógica do consumo privado e da exclusão social. Em vez de romper com os modelos que sustentam a crise climática e urbana, apenas desloca os custos sociais e ecológicos para outros territórios e corpos. Como afirmam Paim e Furtado (2024), "a demanda por novos minerais [...] tende a aumentar para viabilizar a produção de equipamentos de alta tecnologia, como baterias [...], carros elétricos" (p. 20). Essa demanda recai sobre populações negras, indígenas e camponesas, situadas em zonas de sacrifício nos países do Sul Global. O que se apresenta como inovação "limpa" traduz-se, na prática, em intensificação da mineração e de novos conflitos socioambientais.

O documentário *Tarifa Zero: Cidade em Disputa* denuncia esse processo como parte de um "colonialismo verde", em que a retórica ambiental serve para justificar soluções técnicas centradas no transporte individual, sem enfrentar o modelo desigual de cidade. A crise ambiental, nesse sentido, é usada como pretexto para perpetuar interesses privados, ocultando que a verdadeira mudança exige a transição do individual para o coletivo.

Além disso, a priorização do transporte individual, mesmo quando rotulado como sustentável, aprofunda desigualdades históricas. Como discutido na coletânea *Mobilidade Antirracista* (2021), "o estilo de vida ocidental baseado na automobilidade é responsável pela crise climática. Uma crise que já começa a afetar duramente o Sul Global e transforma muitos em refugiados climáticos" (p. 375). A insistência nesse modelo urbano-climático evidencia que a liberdade de circulação permanece como privilégio, e não como direito.



Figura 1. Frame do documentário *Tarifa Zero: Cidade em Disputa*. Brasil de Fato/Fundação Rosa Luxemburgo.

O relatório *Em nome do clima: mapeamento crítico* faz uma crítica robusta à centralidade dos carros elétricos e à intensificação da mineração no modelo atual de transição energética. O estudo alerta para o fato de que a substituição de carros a combustão por veículos elétricos não altera as estruturas centrais do modelo extrativista que alimenta a crise climática. Em vez disso, transfere os impactos:

- A adoção massiva de veículos elétricos requer minerais críticos como lítio, cobalto e alumínio, essenciais para baterias e estruturas leves.
- Essa nova demanda por minerais desloca os custos ambientais e sociais para territórios do Sul Global, intensificando conflitos socioambientais, racismo ambiental e violações de direitos.
- A "descarbonização" por eletrificação da frota, sem questionar o modelo de transporte individual motorizado, é chamada de "solução de mercado" incapaz de enfrentar as causas estruturais da crise climática.

Por fim, como alerta Luiza Erundina (2020), "o transporte coletivo controla tempos, usos, acessos e pode reforçar a estrutura social excludente". A saída não está, portanto, na substituição de um tipo de veículo por outro, mas na transformação estrutural do paradigma da mobilidade urbana, com centralidade na justiça ambiental, social e racial.

Mobilidade antirracista e o direito à cidade

A mobilidade urbana é atravessada por estruturas históricas de desigualdade racial, econômica e territorial. No Brasil, o transporte coletivo não apenas reflete essas desigualdades. Ele as reforça. Trata-se de um campo onde se expressa, de maneira cotidiana e brutal, o racismo estrutural: longas jornadas, insegurança, sobrecarga física e emocional, falta de acessibilidade e altos custos tarifários recaem, sobretudo, sobre os corpos negros e periféricos.

> O transporte coletivo é uma continuação do navio negreiro. Não é coincidência que suas principais características sejam tão parecidas: o tratamento desumano a quem é transportado, o veículo precário superlotado, a violência constante durante a viagem, o trajeto nunca estar de acordo com nossas vontades e sim a das elites brancas que enriquecem à custa do tráfico/ transporte de pessoas. Uma maioria negra transportada para trabalhar em regiões de maioria branca." (SANTARÉM, 2021, p. 28).

Essa analogia não é meramente retórica: ela escancara as heranças coloniais presentes na estrutura urbana contemporânea.

No documentário *Tarifa Zero: Cidade em Disputa*, os efeitos dessa precariedade são visíveis não apenas na paisagem, mas no corpo e na psique de quem depende do transporte público: alimentação comprometida, sono insuficiente, dores crônicas, isolamento social e sofrimento psíquico são consequências invisibilizadas da desigualdade na mobilidade.

Romper com esse ciclo exige reconhecer o transporte como direito social e, portanto, como responsabilidade do Estado. Isso implica vontade política, financiamento público progressivo e participação ativa da sociedade na formulação das políticas de mobilidade. A proposta de mobilidade antirracista articula justiça ambiental e reparação histórica, com foco em um projeto de cidade mais democrática, acessível e viva.

Gratuidade e eletrificação: por uma revolução na mobilidade pública

A política de Tarifa Zero nos convida a uma reflexão sobre o papel do transporte coletivo na sociedade brasileira. Trata-se de romper com a lógica da catraca como barreira ao direito de ir e vir, como símbolo da desigualdade urbana e como expressão do racismo institucionalizado nas cidades. Como sintetiza Petrone (2021, p. 24), "A Tarifa Zero é, pela forma como se estrutura a desigualdade no Brasil, um instrumento muito eficiente de enfrentamento ao racismo expresso na limitação do direito de ir e vir".

No entanto, a gratuidade, por si só, não é suficiente. Ela precisa estar associada a investimentos públicos robustos e contínuos em infraestrutura, qualidade de serviço e expansão da cobertura, de forma a garantir um sistema de transporte coletivo eficaz, confortável, acessível e seguro. Nesse sentido, é preciso aprofundar o debate sobre os parâmetros e indicadores de qualidade que assegurem a efetividade dessa política, como tempo de espera, conforto nos veículos, acessibilidade universal, frequência e confiabilidade, entre outros critérios.

Além disso, o atual modelo de mobilidade, centrado no transporte rodoviário sob controle de empresas privadas, muitas vezes vinculadas a esquemas de corrupção e má gestão, reforça a exclusão social. Conforme argumentado no livro *Mobilidade Antirracista*, trata-se de um modelo caro, poluente, de péssima qualidade e altamente lucrativo para poucos (SANTINI *et al.*, 2021, p. 21).

Nesse contexto, a eletrificação da frota deve estar no centro do planejamento urbano, com prioridade absoluta para o transporte público coletivo. A transição energética exige corredores exclusivos, integração entre modais, sistemas inteligentes de operação e participação popular nos processos decisórios. O transporte público, gratuito e eletrificado, deve ser concebido como infraestrutura essencial, orientada por critérios de justiça social, ambiental e racial.

O documentário *Tarifa Zero: Cidade em Disputa* evidencia essa articulação entre gratuidade, qualidade e transição energética justa. Ao mostrar os impactos da precariedade sobre a saúde, o tempo e a vida cotidiana das pessoas que dependem do transporte público, o filme afirma que a Tarifa Zero, integrada ao planejamento de um sistema público eletrificado, não é apenas uma resposta econômica, mas uma estratégia de cuidado, sustentabilidade e redistribuição do espaço urbano.

Conclusão

A aposta nos carros elétricos individuais como símbolo da transição energética reforça um modelo de mobilidade centrado na exclusão. Ao deslocar os custos sociais e ecológicos para outros territórios e manter intocados os fundamentos do urbanismo segregador, essa proposta reproduz desigualdades já naturalizadas — como o racismo estrutural que organiza o acesso à cidade.

Como discutido ao longo deste artigo, não se trata apenas de substituir um tipo de veículo por outro, mas de inverter prioridades: colocar o transporte coletivo no centro do planejamento urbano e da agenda climática. A Tarifa Zero, articulada à melhoria contínua da qualidade e à eletrificação da frota pública, é uma política pública viável, concreta e urgente. Ela rompe com a lógica da catraca como barreira ao direito de ir e vir, reduz os impactos socioambientais e enfrenta diretamente a precarização imposta aos corpos negros e periféricos.

Garantir um sistema gratuito, limpo, acessível e bem planejado não é uma utopia: é uma exigência para qualquer projeto sério de justiça ambiental, urbana e racial. A transição energética só terá sentido se for também uma transição política — do individual para o coletivo, do mercado para o comum, da exclusão para a reparação.

Referências

FUNDAÇÃO ROSA LUXEMBURGO; BRASIL DE FATO. Tarifa Zero: cidade em disputa. Documentário, 2025. Disponível em: https://youtu.be/S-q3QuEfPwU

GREGORI, Lúcio; WHITAKER, Chico; VAROLI, José Jairo; ZILBOVICIUS, Mauro; GREGORI, Márcia Sandoval (orgs.). Tarifa Zero: a cidade sem catracas. São Paulo: Autonomia Literária; Fundação Rosa Luxemburg, 1. ed., 2020.

PAIM, Elisângela Soldateli; FURTADO, Fabrina Pontes. Em nome do clima: mapeamento crítico – transição energética e financeirização da natureza. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo (escritório São Paulo) em parceria com o CPDA/UFRRJ, 2024.

SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duques (orgs.). Mobilidade antirracista. São Paulo: Autonomia Literária; Fundação Rosa Luxemburgo, 2021.

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, Rafaela (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.



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).



Frame do documentário *Tarifa Zero: Cidade em Disputa*. Brasil de Fato/Fundação Rosa Luxemburgo.

INTERDISCIPLINARIDADES

Efeitos da Tarifa Zero na redução de congestionamentos em São Caetano do Sul: uma análise exploratória



Marcelo Amaral Pante*

Resumo: Um dos resultados esperados da implementação Programa Tarifa Zero, que oferece gratuidade universal no sistema de transporte público coletivo do município de São Caetano do Sul, na Região Metropolitana de São Paulo, desde novembro de 2023, é a redução de automóveis nas ruas, substituindo viagens individuais por viagens de ônibus, inclusive as não motorizadas. Este artigo pretende apresentar evidências da possível mudança na matriz de viagens e sugerir novos estudos sobre os efeitos da adoção da Tarifa Zero na mobilidade urbana. Os dados utilizados foram obtidos diretamente na Secretaria de Mobilidade Urbana de São Caetano do Sul - SEMOB, que faz a gestão do sistema de transporte coletivo municipal, operado por concessão de serviço público.

Como na maioria das cidades brasileiras em que há sistema de transporte público representativo na matriz de mobilidade urbana, São Caetano do Sul também verificava o fenômeno das últimas décadas de redução de demanda, processo agravado a partir da Pandemia de COVID-19, que colocou em questão a sustentabilidade econômica das operações, obrigando as prefeituras a implementar ou ampliar substancialmente o subsídio público do transporte.

No caso de São Caetano do Sul não havia subsídio implementado. Frente a este problema, vislumbrando a adoção de subsídio ao sistema para garantir a continuidade da operação, a Prefeitura identificou a oportunidade de custear integralmente o sistema, concedendo a gratuidade universal.

Foram então realizados estudos de viabilidade, identificando qual seria o formato mais adequado de estruturação econômica e de dimensionamento da oferta, especialmente considerando o aumento de demanda projetado para o modelo gratuito. Basicamente o aumento da demanda projetada foi de 50%, ensejando incremento de 30% na oferta nos horários de pico. Logo no segundo mês de implantação da

*PMSCS.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1428

Palavras-chave: Tarifa Zero; Transporte Gratuito; Mobilidade Urbana.

Tarifa Zero novos ajustes foram necessários, visto que a projeção inicial fora alcançada com clara tendência de crescimento da demanda. O sistema foi sendo incrementado desde então, sem, no entanto, se verificar grandes saltos de demanda, a qual crescia principalmente nos horários entre picos, nos momentos em que a operação, com oferta subaproveitada, comporta esse crescimento. Com cerca de oito meses de operação já se observava equilíbrio entre oferta e demanda no sistema, sendo necessários ajustes pontuais e incrementos discretos na oferta. Em ordem de grandeza, passou-se de 20.000 passageiros em dias úteis no sistema tarifado, para 80.000 passageiros diários em gratuidade universal, 300% a mais na demanda, absorvida por 36% de incremento na oferta, dimensionada para horários de pico.

O fator preponderante que explica a alta capacidade de absorção da demanda pelo sistema é a natureza dos deslocamentos na cidade. São Caetano do Sul é, segundo o Censo 2022, o sexto município mais adensado do país (10.805,23 hab./km^2). Com território de 15,33 Km^2, é o terceiro menor município em área do Brasil, com 165.655 habitantes. Estas características territoriais do adensamento urbano determinam a natureza dos deslocamentos como mais curtos e frequentes; justificando uma maior oferta de serviço, e caracterizando a operação do sistema como "Tarifa Zero de Alta Densidade".

Dentre os inúmeros processos sociais, econômicos e ambientais deflagrados pela adoção do Programa Tarifa Zero, esperava-se a redução do número de deslocamentos por modos individuais. O que se pode verificar foi o aumento de cerca de 60.000 viagens diárias no sistema de transporte coletivo, provavelmente viagens que antes eram realizadas por modos individuais, motorizados.

A plataforma de gestão e planejamento de mobilidade - SEMOB

Quase coincidente à implementação do Programa Tarifa Zero, em meados de 2023, entrou em operação na SEMOB de São Caetano do Sul, um sistema de gestão e planejamento de mobilidade baseado em dados de deslocamento coletados através dos aplicativos Waze e Google Maps. Todos os veículos em deslocamento dentro do território, portadores de telefones celulares com os referidos aplicativos instalados, fornecem às suas plataformas dados de velocidade de deslocamento em tempo real. Com isso determina-se a velocidade média histórica para cada dia e horário, em cada via da cidade. Sempre que esta velocidade média decresce, o sistema registra um episódio de congestionamento. Com base nestes cálculos, por exemplo, o algoritmo do Waze traça novas rotas mais rápidas, atualizando frequentemente o trajeto inicialmente proposto.

Estes dados já existiam acumulados nas plataformas desde 2019. Em 2023 houve a ideia de oferecer estes dados à gestão pública de mobilidade das cidades, como informações úteis, e São Caetano do Sul, foi o município que, junto ao desenvolvedor do sistema, participou da criação da plataforma GO DATA (Figura 1), presente em algumas cidades brasileiras e outras no exterior.

Dentre as possíveis análises da plataforma, o registro mensal de ocorrências de congestionamentos, comparados mês a mês e com o ano anterior (Figura 1), evidenciou a mudança de comportamento após novembro de 2023, indicando possível associação entre o aumento de passageiros nos ônibus do sistema de transporte coletivo municipal e a redução de congestionamentos viários envolvendo veículos motorizados em geral.

Identificado o fenômeno da redução de congestionamentos buscou-se uma forma de quantificar, mesmo de forma aproximada, a diminuição dos deslocamentos individuais dentro do território.

A partir dos dados da Plataforma GO DATA (Figura 1) foram elaborados dois gráficos (Figura 2) que apresentam os registros de congestionamento mês a mês, considerados desde o início da série histórica a partir de abril de 2019 até maio de 2025. Nos dois gráficos é possível observar em novembro de 2023 a mudança de patamar de ocorrências de congestionamentos. De maio de 2025 em diante houve mudanças significativas na operação do Tarifa Zero que poderiam determinar uma inconsistência nos resultados, portanto sendo desconsiderados os dados além desta data. Na análise, também foram desconsiderados os meses de janeiro e julho em todos os anos, quando os congestionamentos são reduzidos.

As análises também se basearam em duas situações distintas. A primeira considera os congestionamentos de todas as classificações, quais sejam, "Leve, Moderado, Intenso E Muito Intenso" (Figura 1). A segunda leva em conta apenas a categoria "Muito Intenso", que enfatiza o desenho do fenômeno após o início da gratuidade. Notável também o que ocorre em abril de 2020 e meses seguintes (Figura 2), com a representação das restrições de mobilidade devidas à pandemia de COVID-19, corroborando a eficácia da plataforma em descrever comparativamente o tráfego na cidade.

Foram consideradas as médias móveis de 7 períodos, demonstrando com mais clareza a existência de um nexo causal entre o início do Tarifa Zero e a mudança no padrão de comportamento dos congestionamentos na cidade (Figura 2).

O incremento é de cerca de 60 mil passageiros por dia útil no sistema de transporte coletivo municipal, representando comparativamente ao total de viagens apurado pela Pesquisa Origem e Destino 2023 (Metrô, 2023) – 384.775 viagens diárias – cerca de 15% das viagens. Importante destacar que a Pesquisa OD foi realizada quase na totalidade em período anterior ao da implantação do Programa Tarifa Zero. É possível considerar que o efeito de alteração da matriz modal tenha se dado no sentido dos modos individuais – motorizados ou não – para o modo coletivo em igual proporção. Assim sendo redistribuem-se os percentuais entre todos os modos individuais desconsiderados os coletivos. Com base nestes percentuais redistribuem-se as 60 mil viagens que, por hipótese, saíram destes modos, obtendo-se os novos valores de viagens diárias por modo. A divisão destes valores por 19 horas diárias de operação apresenta um valor, igualmente aproximado, da quantidade horária de deslocamentos por modal.

O primeiro resultado obtido é uma forte associação entre a implantação do Tarifa Zero e a redução de congestionamentos, revelada pela alteração do padrão dos dados medidos pela plataforma de Gestão e Planejamento de Mobilidade (Figura 2).

O segundo resultado é a diminuição de cada modal individual, por hora:

- 1.595 deslocamentos em automóvel particular por hora;
- 233 deslocamentos em taxi ou aplicativo por hora;
- 110 deslocamentos em motocicletas por hora; e
- 1.230 deslocamentos ativos por hora.

Em linhas gerais, houve aumento de 80,3% nas viagens coletivas com redução de 19,4% nas individuais, motorizadas ou não.



Figura 1. Painel da Plataforma GO DATA - Exemplo de comparação dos dados do sistema – Somente Congestionamento Muito Intenso – 2022/2023. Fonte: Disponível em https://go.saocaetanodosul.sp.4smartcloud.com/ em 13/10/2025 mediante acesso controlado.

Ressalvadas as condições deste estudo exclusivamente para São Caetano do Sul dadas suas características e as limitações para alcançar medidas precisas além destas disponíveis para este estudo, fica explícito que não se podem adotar valores aqui apresentados como parâmetros para outras análises ou operações de transporte com gratuidade e assim conclui-se.

Horizonte de pesquisa

Tem sido um desafio encontrar uma forma de identificar e quantificar as externalidades derivadas da implementação da gratuidade no transporte coletivo. Por condições tecnológicas disponíveis em São Caetano do Sul até agora, foi possível explorar efeitos eventuais de redução do trânsito devido a adoção de Tarifa Zero no transporte coletivo. Este primeiro estudo abre caminho para que outros possam ser desenvolvidos a partir das hipóteses aqui levantadas.

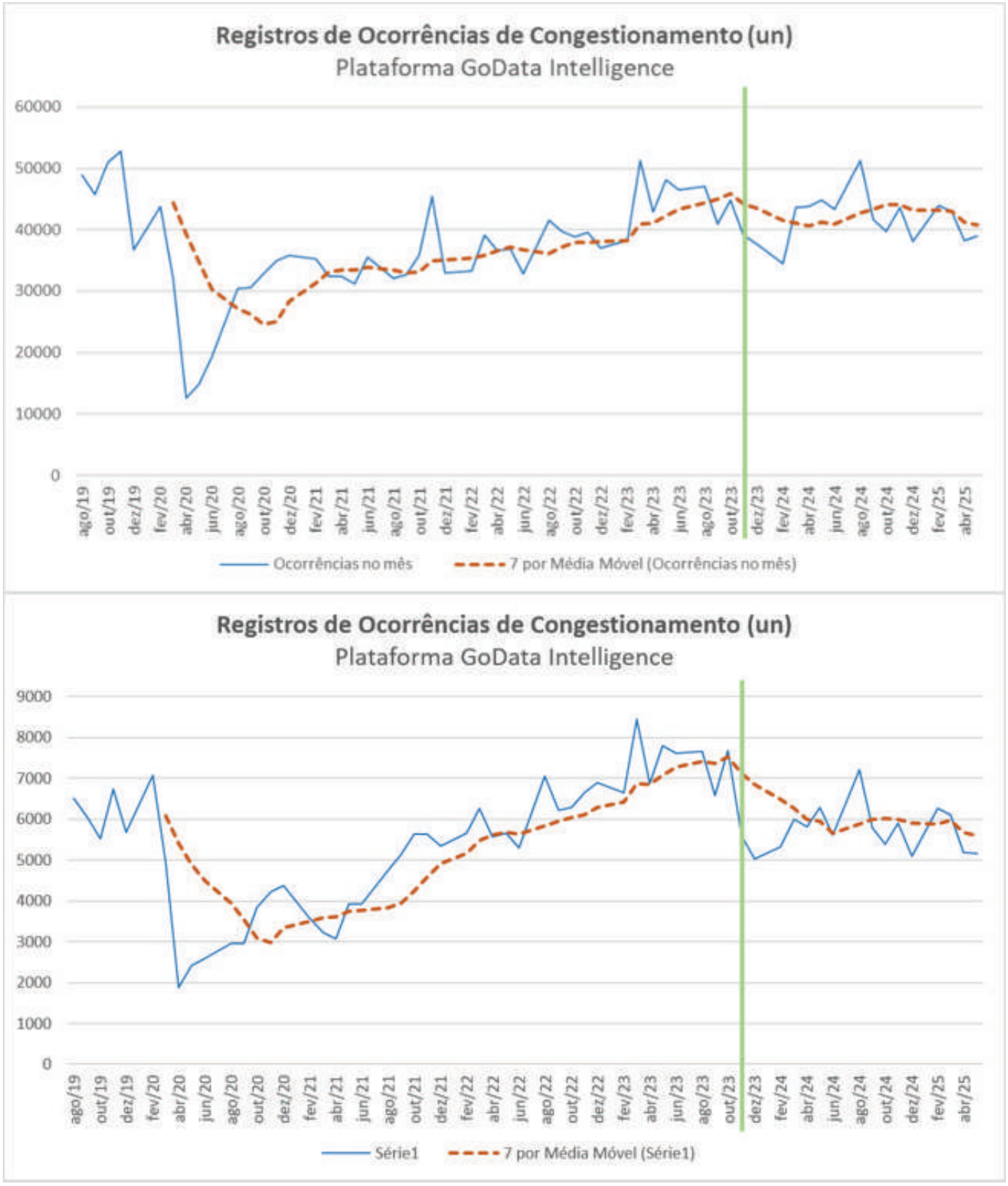


Figura 2. Análise dos dados da plataforma desde 2019 com média móvel, evidenciando a mudança de tendência das curvas. A primeira considera todos os tipos de congestionamento, a segunda apenas o tipo "Muito Intenso".

	Distribuição por modal (média origem e destino)		Distribuição por modal (somente individual)		Distribuição da diferença do incremento no coletivo	Redistribuição por modal		Resultado
Metrô	8.940	2,3%				8.940	2,3%	**0**
Trem	16.928	4,4%				16.928	4,4%	**0**
Ônibus	28.178	7,3%				88.178	22,9%	**60.000**
Transporte fretado	10.672	2,8%				10.672	2,8%	**0**
Transporte escolar	10.070	2,6%				10.070	2,6%	**0**
Dirigindo automóvel	109.700	28,5%	109.700	35,4%	21.233	88.467	23,0%	**-21.233**
Passageiro de automóvel	46.860	12,2%	46.860	15,1%	9.070	37.790	9,8%	**-9.070**
Táxi convencional	1.924	0,5%	1.924	0,6%	372	1.552	0,4%	**-372**
Táxi não convencional / aplicativo	19.969	5,2%	19.969	6,4%	3.865	16.104	4,2%	**-3.865**
Dirigindo moto	9.651	2,5%	9.651	3,1%	1.868	7.783	2,0%	**-1.868**
Passageiro de moto e de mototáxi	1.127	0,3%	1.127	0,4%	218	909	0,2%	**-218**
Bicicleta	3.500	0,9%	3.500	1,1%	677	2.823	0,7%	**-677**
A pé	116.925	30,4%	116.925	37,7%	22.632	94.294	24,5%	**-22.632**
Outros	331	0,1%	331	0,1%	64	267	0,1%	**-64**
TOTAL	**384.775**	**100,00%**	**309.988**	**100,00%**	**60.000**	**384.775**	**100,00%**	**0**

Tabela 1. Distribuição dos modais em São Caetano do Sul e Redistribuição após considerações de aumento de demanda no transporte coletivo, com base na OD2023. Fonte: Elaborada pelo autor.

Referências

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo Demográfico 2022. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/saude/22827-censo-demografico-2022.html. Acesso em: 13 out. 2025.

METRÔ DE SÃO PAULO. Pesquisa Origem e Destino 2023: Relatório Síntese. Disponível em: https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino-2023-relat%C3%B3rio-s%C3%ADntese/resource/1c5e1c75-7790-4e13-8545. Acesso em: 13 out. 2025.

SÃO CAETANO DO SUL. GO Data Intelligence. Disponível em: https://go.saocaetanodosul.sp.4smartcloud.com/. Acesso em: 13 out. 2025.

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

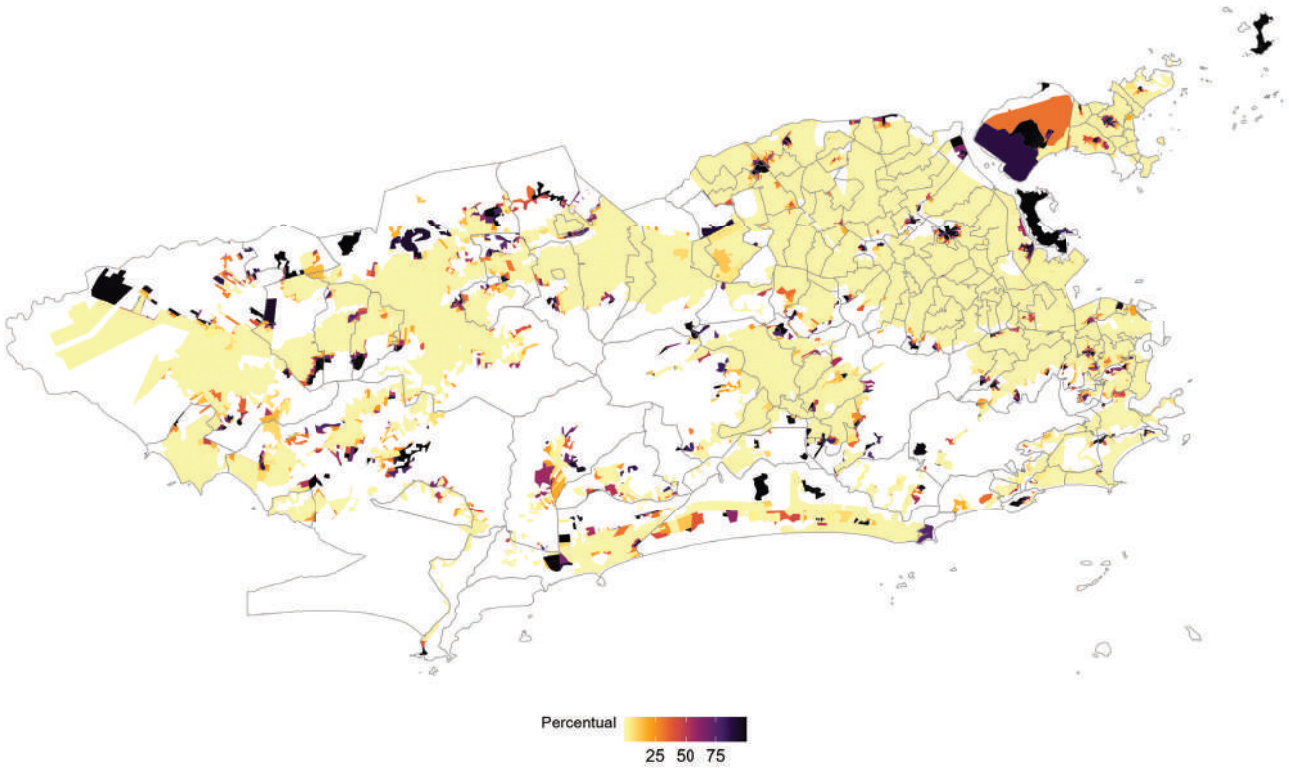


Figura 1. Percentual de domicílios a mais de 15 minutos de caminhada de qualquer ponto da rede de transporte público no município do Rio de Janeiro. Fonte: Censo Demográfico de 2022 - IBGE.

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 os 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 consequentemente 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).

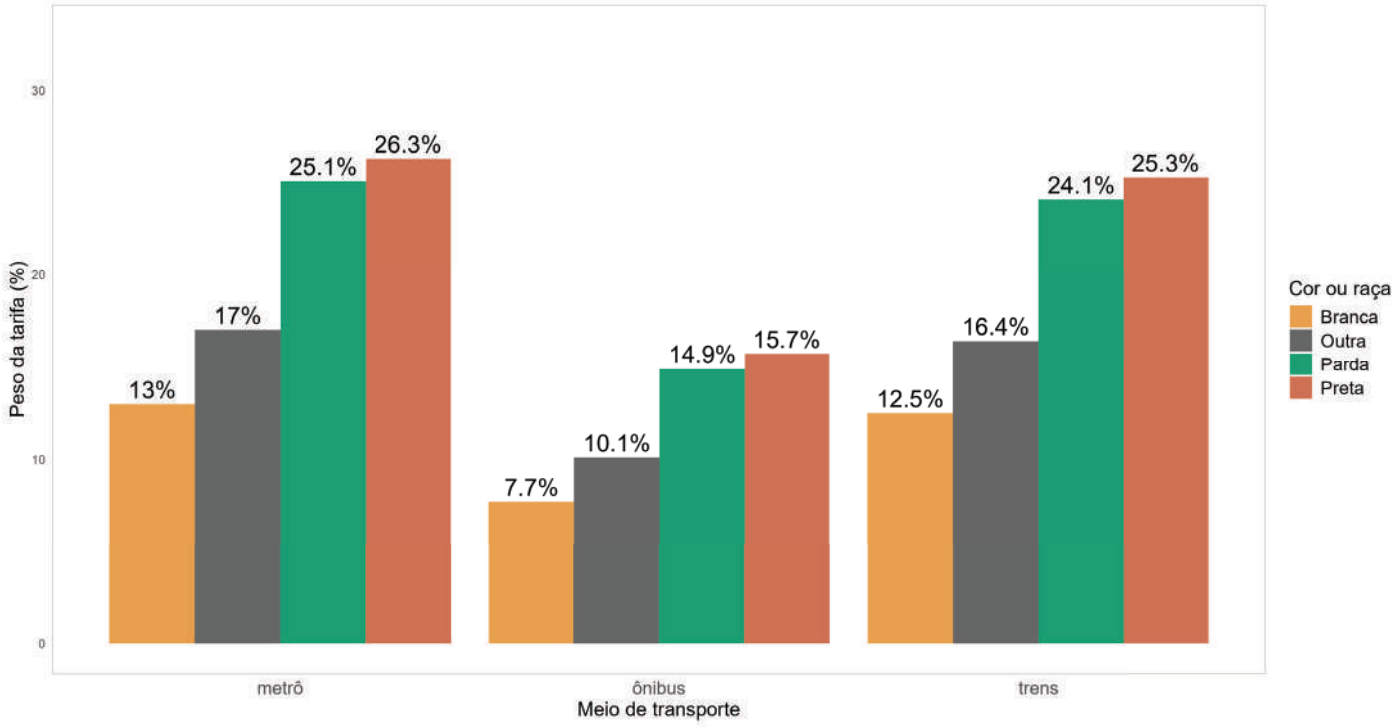


Figura 2. Peso da tarifa do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro por cor ou raça – Percentual da média de renda domiciliar per capita comprometido com a compra de 44 passagens. Fonte: Fonte: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (IBGE). Tabulação própria; Prefeitura 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

Fluminense[1], 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.

Muito além da gratuidade: os impactos esperados da Tarifa Zero



Thiago Guimarães*



Heloant Abreu*



Ricardo Oliveira*

*LaVA/UERJ.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1424

Palavras-chave: Tarifa Zero; transporte público coletivo; acessibilidade financeira do transporte; impactos de políticas de transporte; equidade no transporte.

Resumo: Este artigo analisa os múltiplos impactos da política de Tarifa Zero no transporte público brasileiro a partir de um exercício exploratório realizado com especialistas durante a I Conferência Internacional Tarifa Zero e Saúde (2025). Utilizando a técnica de brainwriting, foram mapeados os efeitos esperados sobre renda familiar, acesso a serviços, inclusão social, saúde, meio ambiente e qualidade do transporte. Os resultados indicam potencial da gratuidade para ampliar mobilidade e direitos sociais, embora persistam lacunas empíricas quanto à magnitude e causalidade desses impactos.

O modelo de financiamento do transporte coletivo mais comum no Brasil embute uma perversidade: quanto menos pessoas utilizam o sistema, mais cara se torna a tarifa para quem permanece nele. Isso ocorre porque a operação é custeada quase que exclusivamente pela cobrança da passagem. Assim, a queda na demanda ou a redução de subsídios públicos acabam sendo compensadas por aumentos tarifários. Como resultado, quem mais depende do transporte, em sua maioria pessoas de baixa renda, arca com tarifas mais altas, configurando um modelo regressivo (Gregori *et al.*, 2020).

Nas últimas décadas, diversas cidades registraram queda contínua na demanda por transporte coletivo. A redução do número de passageiros transportados em ônibus, trens e metrôs tem múltiplas causas, incluindo políticas públicas de expansão do crédito e redução ou até isenção tributária para a aquisição de veículos particulares. O declínio do uso do transporte coletivo foi acentuado durante a pandemia da COVID-19, ameaçando seriamente a continuidade de operação de alguns serviços de transporte.

Este cenário, somado a pressões sociais, tem levado várias cidades a discutir e implementar modelos alternativos de financiamento de

transporte – entre eles, a Tarifa Zero. Atualmente, 138 municípios no Brasil oferecem gratuidade universal, beneficiando cerca de 8 milhões de pessoas.

No entanto, a expansão da Tarifa Zero no Brasil demanda melhor entendimento sobre seus impactos diretos e indiretos, dado seu potencial de ampliar mobilidade, inclusão e igualdade de oportunidades. É fundamental aprofundar a compreensão dos múltiplos e inter-relacionados impactos para além de seus efeitos mais imediatos sobre financiamento e custo de operação dos sistemas. Este artigo, de caráter exploratório, busca contribuir para um mapeamento dos efeitos dessa política sob a ótica de pesquisadores e profissionais diretamente envolvidos na implementação da Tarifa Zero.

Método

O estudo utilizou a técnica de brainwriting, método participativo de coleta de dados qualitativos voltado a captar ideias e opiniões de especialistas sobre um tema complexo. A atividade foi conduzida durante a I Conferência Internacional Tarifa Zero e Saúde em Mariana (MG), em 6 de junho de 2025, quando os participantes foram solicitados a responder por escrito à seguinte pergunta: "O que indicaria o sucesso de uma política de Tarifa Zero no Brasil?" Aos respondentes foi facultado registrar um ou mais de um indicador, quantificável ou não. A participação ocorreu de modo individual, voluntário e anônimo. Participaram da atividade representantes da sociedade civil, do governo federal, gestores de programas de Tarifa Zero de municípios brasileiros e acadêmicos.

Para interpretar as 29 contribuições registradas em papel autoadesivo, aplicou-se uma análise temática, na qual redundâncias foram eliminadas e elementos similares, agrupados. Deste processo, surgiu um mapa de impactos, que organiza e relaciona os efeitos (ver Figura 1).

Resultados

São múltiplos os impactos esperados de uma política da Tarifa Zero. O efeito mais imediato é a redução do gasto com transporte, que corresponde hoje a 20,7% das despesas familiares no Brasil, de acordo com o IBGE. Do ponto de vista orçamentário, a gratuidade libera recursos que podem ser destinados a alimentação saudável, cultura, saúde e lazer.

Removida a barreira financeira, o transporte coletivo tende a ser mais utilizado. Em Caucaia (CE), maior cidade brasileira com Tarifa Zero, o volume de passageiros transportados quase quintuplicou em apenas dois anos (NTU, 2024). Além do aumento da demanda, cresceu o número de viagens, sobretudo fora dos picos. A diversificação dos horários de uso pode ser um indicativo da viabilização de viagens que,

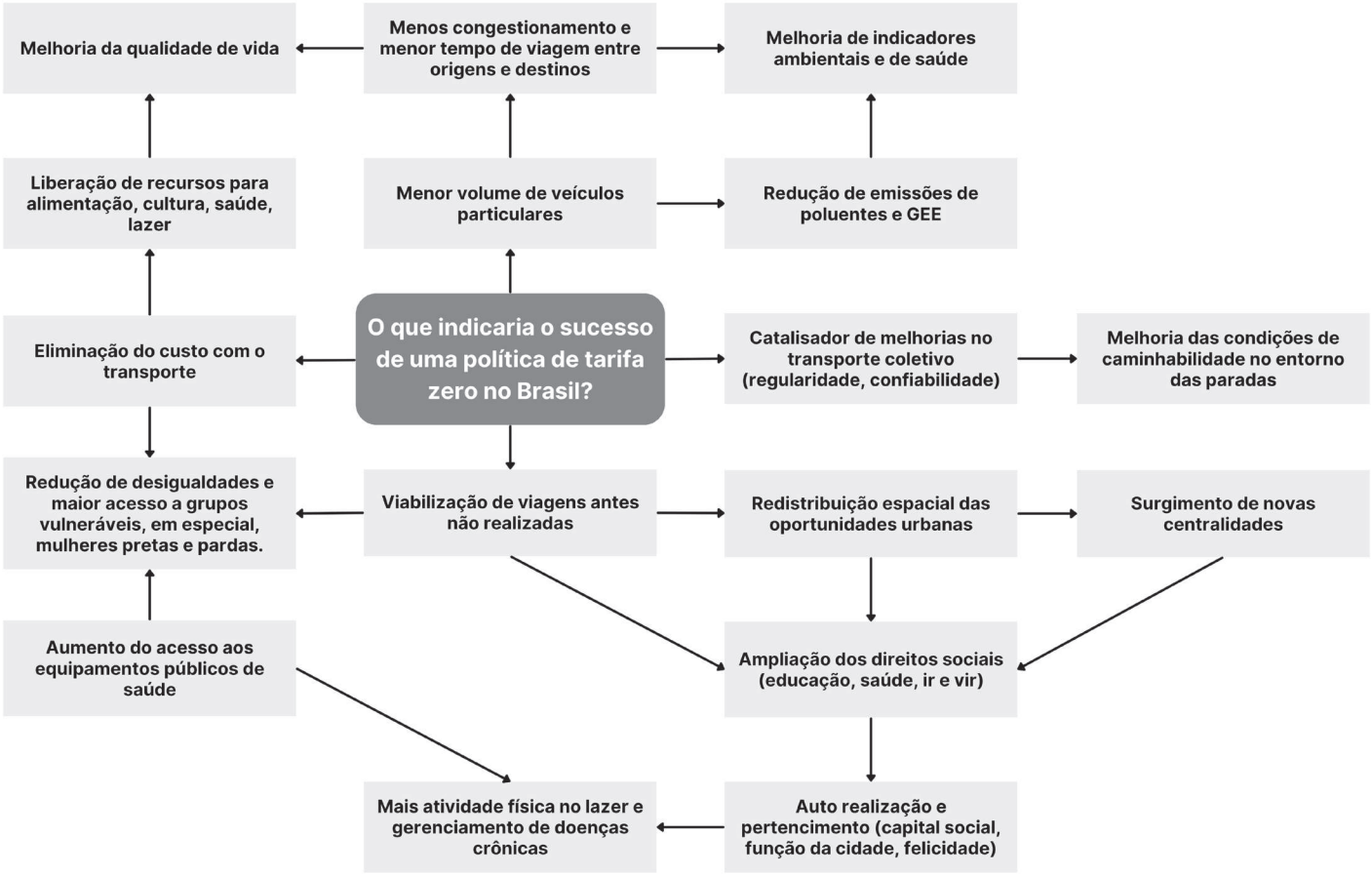


Figura 1. Mapa de impactos da Tarifa Zero. Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

embora necessárias, deixavam de ser realizadas por limitações de renda, sobretudo entre os setores mais pobres da população. O aumento do acesso a atividades consiste em uma dimensão central na perspectiva dos participantes.

Ao tornar o transporte coletivo economicamente mais atrativo, espera-se que a Tarifa Zero possa contribuir para a redução da taxa de motorização (relação entre veículos motorizados e habitantes). No entanto, esta expectativa deve ser analisada com cautela. Há evidências de que a gratuidade isolada não reduz o uso de automóveis, salvo quando conjugada a medidas de restrição ao carro (Kirschen, Pettine e Adams, 2023). Ainda assim, prefeituras brasileiras reportaram reduções: Caucaia, por exemplo, estimou queda de 40% na circulação de veículos privados (NTU, 2024) . Quando confirmada, esta mudança modal implica menos congestionamento, redução de tempos de viagem, aumento da segurança viária e ganhos ambientais, incluindo a redução nas emissões de poluentes atmosféricos e gases do efeito estufa.

A eliminação da tarifa também gera ainda efeitos socioeconômicos relevantes. Experiências em cidades que adotaram a Tarifa Zero apontam para o crescimento de empregos e o aumento da arrecadação de impostos (NTU, 2024). A ampliação das oportunidades gera ganhos de produtividade para trabalhadores informais, empresas e organizações, contribuindo para o crescimento econômico. Entre estudantes, observa-se redução do absenteísmo, além de mais tempo e recursos para estudo (Kirschen, Pettine e Adams, 2023).

Ao promover maior estabilidade de receitas aos operadores, a Tarifa Zero foi apontada como um catalisador de melhorias na qualidade do transporte coletivo. Dados da NTU indicam que cidades que adotaram a medida expandiram suas frotas entre 22% e 83%, nos meses que se seguiram à implementação. Além da ampliação da frota, participantes destacaram avanços em outros indicadores de desempenho, como redução do tempo de espera, maior regularidade e confiabilidade dos serviços, além de melhores condições de caminhabilidade no entorno das paradas.

Do ponto de vista social, a política pode contribuir para a redução das desigualdades ao ampliar a acessibilidade de grupos vulneráveis (Gregori *et al.*, 2020). Foram mencionados impactos como o aumento da prática de atividades físicas por populações de baixa renda e a redução da insegurança alimentar e nutricional através da ampliação do acesso a pontos de vendas de alimentos. Também foi expressa a expectativa de que a Tarifa Zero estimule uma redistribuição espacial das oportunidades urbanas, do surgimento de novas centralidades e da redução de desigualdades centro-periferia.

A saúde foi apontada como uma das principais áreas de impacto positivo. Em consonância com evidências internacionais, participantes mencionaram maior prática de atividade física e melhor controle de doenças crônicas não transmissíveis.

Por fim, emergiu a dimensão dos direitos sociais. A Tarifa Zero foi interpretada como meio de viabilizar educação, saúde e o próprio direito constitucional de ir e vir, ampliando direitos derivados do acesso à cidade. Em nível mais abstrato, participantes relacionaram a política a processos de autorrealização e pertencimento, à fruição da cidade como espaço de encontros, ao fortalecimento do capital social e, em última instância, à promoção da felicidade humana.

Conclusão

Apesar da simplicidade da técnica de brainwriting, foi possível construir um mapeamento relativamente amplo dos impactos potenciais da Tarifa Zero em cidades brasileiras. O mapa oferece uma visão panorâmica e multidimensional de efeitos diretos e indiretos esperados com a eliminação da tarifa no transporte público coletivo, permitindo uma compreensão holística da pluralidade e complexidade de suas consequências.

O mapa contempla desde impactos diretos e facilmente associados à gratuidade (como a redução dos gastos com transporte e maior disponibilidade orçamentária para outras despesas) até impactos mais abstratos e distantes de uma compreensão estrita do conceito (como a promoção de qualidade de vida, pertencimento social e felicidade). Ainda assim, trata-se de um mapeamento incompleto, pois resultou de um

exercício não exaustivo, com a participação de um grupo específico de profissionais interessados sobretudo na relação entre transporte e saúde.

Além disso, não foi possível determinar o sentido ou a plausibilidade de alguns dos impactos mencionados. A frequência dos serviços de transporte coletivo deve diminuir ou aumentar com a Tarifa Zero? Como se pode esperar que o nível de conforto aumente com a maior demanda a estes serviços? Por que formas ampliadas de participação popular na gestão do transporte emergiriam com a Tarifa Zero? Tais dúvidas surgem porque o nexo causal entre o impacto projetado e a Tarifa Zero não foi explicitado pelos participantes. É provável que a adoção de metodologias mais complexas como mapas sistêmicos para a construção de diagramas de laços causais possa identificar e esclarecer melhor esses possíveis mecanismos e circunstâncias.

Outro ponto central é a ausência de evidências empíricas que confirmem a ocorrência, o sentido e a magnitude desses impactos. Ainda que experiências concretas de Tarifa Zero no Brasil venham documentando efeitos sobre a demanda e sobre os orçamentos municipais, diversos impactos de médio e longo prazo, sobretudo em áreas como inclusão social, qualidade ambiental, saúde e economia local carecem de avaliações sistemáticas.

Apesar dessas limitações, exercícios exploratórios como este desempenham papel relevante. Eles permitem identificar hipóteses de impactos a serem testadas em estudos empíricos mais robustos e contribuem para repensar o atual modelo de financiamento do transporte coletivo, superar barreiras que restringem a mobilidade urbana e promover uma compreensão ampliada da Tarifa Zero — não apenas como medida de gratuidade, mas como instrumento de política pública capaz de fomentar inclusão social por múltiplos mecanismos interligados. Investigar de forma mais aprofundada esses mecanismos e suas inter-relações deve constituir prioridade em pesquisas futuras.

Referências

GREGORI, L.; WHITAKER, C.; VAROLI, J. J.; ZILBOVICIUS, M.; GREGORI, M. S. Tarifa Zero: a cidade sem catracas. 1. ed. [S. l.]: Autonomia Literária, 2020.

NTU – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. Tarifa Zero nas cidades do Brasil. Brasília: NTU, 2024. 34 p. (Série Pesquisas Temáticas NTU, 4).

KIRSCHEN, M.; PETTINE, A.; ADAMS, M. Fare-Free Transit Evaluation Framework. TCRP Research Report 237. Washington (DC): National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine; 2023.

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.

Justiça de mobilidade: desafios e perspectivas para o transporte coletivo no Brasil



Patrícia Schipitoski Monteiro*



José Ricardo Vargas de Faria*

Resumo: A crise do transporte coletivo no Brasil evidencia profundas desigualdades de justiça de mobilidade, limitando acesso a linhas, veículos e tarifas acessíveis, e impactando trabalho, educação, saúde e participação social. Barreiras incluem privatização, financiamento precário e políticas centradas na viabilidade econômica. Iniciativas como a Tarifa Zero mostram potencial de inclusão, mas exigem planejamento e institucionalização. Garantir mobilidade justa demanda integrar equidade, qualidade de serviço, sustentabilidade e participação cidadã, tornando o transporte um instrumento de justiça social.

O transporte coletivo no Brasil atravessa uma crise persistente e multifacetada, marcada por evasão contínua de passageiros, aumento progressivo das tarifas e um sistema de financiamento progressivamente insustentável. Essa crise transcende questões de infraestrutura ou gestão, refletindo dinâmicas sociais, econômicas e políticas profundas que impactam diretamente a acessibilidade, a equidade e a justiça nos deslocamentos urbanos. Neste ensaio, examina-se como essas dinâmicas estruturais influenciam a reprodução de desigualdades socioespaciais e o direito à cidade, oferecendo uma perspectiva crítica sobre a mobilidade urbana no Brasil contemporâneo.

O modelo de gestão predominante nos sistemas de transporte coletivo evidencia sinais claros de colapso. Dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU, 2024) revelam queda simultânea na quilometragem produzida e no número de passageiros pagantes equivalentes, indicando que o setor enfrenta desafios operacionais graves e persistentes (gráfico 1). A insustentabilidade operacional manifesta-se na ruptura de contratos por parte de operadores, que não conseguem manter o equilíbrio econômico-

*UFPR.

DOI:https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1426

Palavras-chave: Tarifa Zero; Transporte coletivo; Justiça de mobilidade; Exclusão social; Financiamento público.

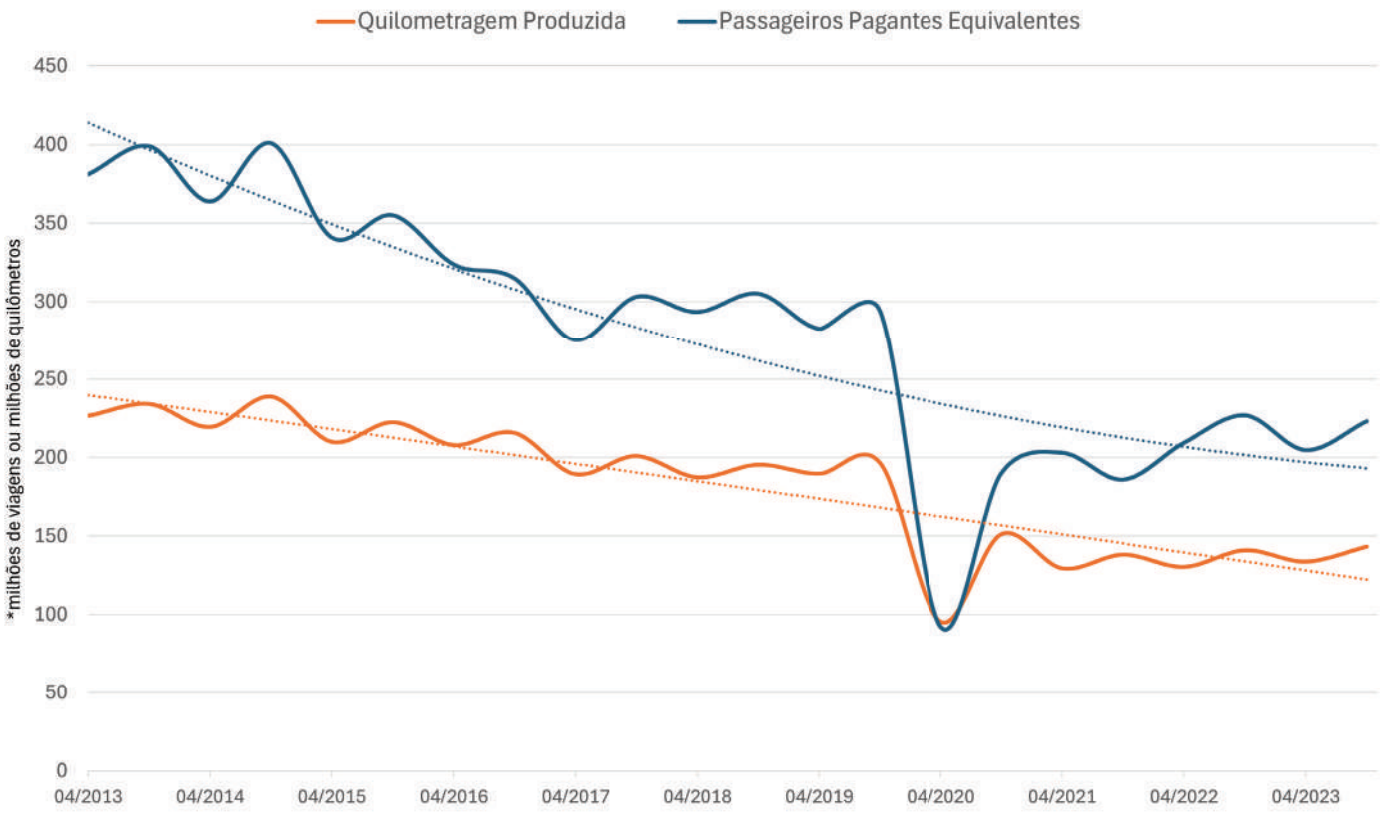


Gráfico 1. Evolução dos passageiros equivalentes transportados e quilometragem produzida por mês nos sistemas de ônibus urbano (2013-2023). Fonte: os autores (2025), adaptado de NTU (2024).

financeiro, resultando na desistência de concessões e na interrupção de serviços em diversas cidades. Esse processo, já em curso antes da pandemia de COVID-19, foi intensificado por seus impactos socioeconômicos: a pandemia evidenciou a vulnerabilidade estrutural do setor, ao mesmo tempo em que ampliou desigualdades preexistentes, afetando sobretudo as populações mais dependentes do transporte público.

A crise do transporte coletivo pode ser analisada sob duas perspectivas complementares: a oferta e o acesso. Sob a perspectiva da oferta, observa-se que os processos historicamente consolidados de acumulação de capital no setor tornam a operação cada vez menos atrativa para investidores privados. Já do ponto de vista do acesso, verifica-se uma crise social e espacial: a população sofre com serviços de baixa qualidade, escassez de linhas e veículos, e tarifas elevadas, limitando o direito à mobilidade e o acesso a oportunidades de trabalho, educação, saúde e lazer. Essa dicotomia está associada a interesses econômicos e políticos, muitas vezes conflitantes, dos diferentes atores envolvidos no tema. Nesta discussão, opta-se por enfatizar a perspectiva do acesso ao transporte público, com foco na justiça de mobilidade, mais do que na análise centrada na viabilidade operacional das empresas.

Desafios e perspectivas

A literatura sobre exclusão social relacionada ao transporte oferece insights fundamentais para essa abordagem. Sua análise destaca o caráter multidimensional, relacional e dinâmico da exclusão, que não se limita a dificuldades individuais, mas deriva de decisões políticas e institucionais que frequentemente negligenciam o transporte público como instrumento de justiça social. A adoção efetiva de políticas que articulem transporte e inclusão social tem sido limitada, e os indícios apontam que, para alcançar resultados significativos, é necessária a definição de métricas que estabeleçam padrões mínimos de serviço, integrando variáveis como distâncias, densidades e frequência, bem como a inclusão explícita de critérios de equidade nos contratos com operadores.

Por um lado, o círculo vicioso do transporte público brasileiro é reforçado por incentivos ao transporte privado, expansão urbana descentralizada e políticas públicas centradas na viabilidade mercadológica do sistema, o que força a migração para transporte individual, eleva a demanda por infraestrutura voltada ao automóvel e aprofunda desigualdades no acesso ao transporte coletivo. Por outro, medidas de contenção de custos no sistema público, como redução de oferta do transporte coletivo (em termos de linhas e/ou viagens), afetando sobretudo regiões periféricas, aumentam a exclusão social. Modelos de remuneração baseados no índice de passageiros por quilômetro (IPK) intensificam esse ciclo, evidenciando a necessidade de políticas públicas que integrem sustentabilidade financeira e justiça social.

No contexto brasileiro, verifica-se uma desconexão entre os discursos que justificam políticas de transporte e as práticas de gestão operacional (Monteiro, 2025). Medidas para conter a evasão de passageiros e a insustentabilidade dos sistemas têm sido recorrentes nos debates públicos nacionais; ainda assim, com frequência, as medidas são tomadas em caráter emergencial, com enfoque na viabilidade econômica, associada ao risco de negligência de aspectos essenciais para o usuário, como transparência, participação popular, qualidade do serviço e – com exceção das políticas Tarifa Zero – modicidade tarifária.

A Tarifa Zero desponta como uma das políticas mais eficazes na reversão da queda de passageiros, mas sua adoção em um país com 2.703 municípios que contam com serviços organizados de transporte público por ônibus (NTU, 2023) a partir de realidades diversas exige institucionalização de modelos de custeio e remuneração, além de melhorias na gestão, definição de indicadores de qualidade e fiscalização efetiva. Embora iniciativas desse tipo promovam inclusão e equidade, muitas ainda carecem de planejamento integrado e financiamento estruturado, mantendo-se insuficientes para enfrentar os problemas estruturais do setor.

A Justiça de Mobilidade

Sheller (2020) introduz o conceito de justiça de mobilidade (mobility justice), articulando desigualdades sociais, ambientais e globais no direito ao movimento – abrangendo a circulação de pessoas, bens e informações. Para a autora, o direito de se deslocar ou permanecer estático é distribuído de maneira desigual, sendo afetado por mudanças climáticas, colonialidade, fronteiras, racismo e gênero. Embora essa perspectiva amplie o debate sobre mobilidade, ideias correlatas já haviam sido antecipadas por outros autores. Lucas (2012), por exemplo, conectava transporte, acessibilidade e desigualdade em estudos sobre exclusão social relacionada ao transporte, mostrando que a falta de acesso restringe oportunidades de trabalho, educação, saúde e participação social. Nesse sentido, a justiça social deve ser examinada na interface entre planejamento de transportes, inclusão social e justiça distributiva.

Essas desigualdades estão profundamente ligadas à produção do espaço urbano e à dinâmica de classes em sociedades capitalistas. A acumulação de capital depende da disponibilidade de mão de obra, infraestrutura, meios de produção e mercados consumidores, sendo que a ausência de qualquer elemento gera crises que reforçam conflitos sociais. A distribuição desigual de recursos urbanos, incluindo o transporte, intensifica essas desigualdades, mostrando que a mobilidade é também uma dimensão espacial da justiça social.

A despeito dessa nova compreensão, o planejamento do transporte mantém-se priorizando abordagens quantitativas centradas em distância, tempo e custo, negligenciando dimensões mais amplas da circulação e logística e limitando avanços teóricos e metodológicos. A promoção da justiça de mobilidade depende de políticas públicas que garantam acesso equitativo e incentivem modos sustentáveis e inclusivos, bem como de iniciativas comunitárias, como cooperativas de transporte e coletivos de bicicletas. No entanto, na prática, barreiras ligadas à privatização, à lógica de retorno sobre investimento e à propriedade privada da terra limitam a reorganização urbana. Tirachini *et al.* (2023) exemplificam como serviços por aplicativo desafiam regulamentações tradicionais, popularizando conceitos como tarifa dinâmica, enquanto o setor público coletivo enfrenta pressões sobre qualquer tentativa de implementar novos formatos de gestão e operação.

Sheller (2020) propõe que a mobilidade desigual seja observada a partir de cinco dimensões: qualidade da experiência de mobilidade (segurança, conforto e dignidade), acesso à infraestrutura (transporte público, ciclovias, estradas), materialidades (veículos, tecnologias e equipamentos), sujeitos (interseccionalidade de raça, gênero, classe e idade) e eventos ou temporalidades desiguais (frequência e confiabilidade dos serviços). Essas dimensões articulam-se com desigualdades sociais mais amplas, incluindo exclusão racial e de gênero, e refletem barreiras estruturais ao acesso (Hall, 2004; Santarém, 2021).

A justiça de mobilidade, portanto, não se limita à infraestrutura ou à eficiência, mas envolve reconhecimento, participação e dignidade, tratando a mobilidade como um direito relacional, dependente de escolhas políticas, institucionais e financeiras. Desse modo, desigualdades nos sistemas de transporte urbano não resultam apenas de falhas operacionais, mas de estruturas sociotécnicas que privilegiam certos sujeitos, territórios e temporalidades, moldando simultaneamente a sustentabilidade econômica dos sistemas e sua capacidade de promover justiça social. Para que os princípios de equidade, acesso e qualidade sejam incorporados efetivamente às políticas públicas, é essencial enfrentar um dos principais entraves: o modelo de financiamento e custeio do transporte coletivo, analisando como arranjos institucionais, estratégias de remuneração e instrumentos legais determinam as possibilidades de transformação do setor.

Em síntese, compreender a crise do transporte coletivo sob a perspectiva da justiça de mobilidade permite identificar de forma mais clara as desigualdades socioespaciais, econômicas e de gênero no acesso à cidade. Trata-se de um enfoque que amplia o debate para além de métricas de eficiência ou equilíbrio econômico, incorporando dimensões sociais, políticas e éticas fundamentais. Garantir mobilidade justa no Brasil implica não apenas manter sistemas de transporte operacionais, mas assegurar que todos os cidadãos possam circular com dignidade, segurança, conforto e equidade, transformando a mobilidade em um verdadeiro instrumento de inclusão social.

Observação: O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Referências

Hall D. Towards a gendered transport geography. J Transp Geogr. 2004;12(3):245-7.

NTU. Anuário NTU: 2022-2023. Brasília NTU, 2023.

NTU. Anuário NTU: 2023-2024. Brasília: NTU, 2024.

Lucas K. Transport and social exclusion: Where are we now? Transp Policy. 2012;20:105-113.

MONTEIRO, Patrícia Schipitoski. Justiça de mobilidade, política tarifária e financiamento do transporte coletivo de passageiros no Brasil. 2025. Tese (Doutorado em Economia Política do Estado Nacional e da Governança Global) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2025.

SANTARÉM, P. D. Ensaio sobre a mobilidade racista. In: SANTINI, D.; ALBERGARA, R.; SANTARÉM, P. D. (Orgs.). Mobilidade Antirracista. 1ª ed. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2021, p. 56-79.

SHELLER M. Theorising mobility justice. In: Handbook of research methods and applications for mobilities. Cheltenham: Edward Elgar Publishing; 2020.



BH, 2013. Foto: Upslon

Vigilância e desigualdades na gestão da informação sem catracas



Glaucia Guimarães Pereira



Tálita Floriano dos Santos

Resumo: Um dos principais desafios da Tarifa Zero, especialmente em modelos sem catracas, é a interrupção da geração de dados de passageiros, tradicionalmente produzidos pelos sistemas de bilhetagem eletrônica. Este ensaio discute como a lacuna informacional pode levar à adoção de tecnologias de vigilância, que carregam riscos de vieses e reprodução de desigualdades, especialmente os de raça. Defendem-se alternativas baseadas em pesquisas sociais inclusivas, capazes de orientar políticas de mobilidade mais justas e alinhadas aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

*UNB.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1427

Palavras-chave: gestão da informação; mobilidade urbana; desigualdades sociais; biometria; Tarifa Zero.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei Federal nº 12.587/2012, estabelece entre seus objetivos a redução das desigualdades e a promoção da inclusão social (Brasil, 2012). Nessa perspectiva, a Tarifa Zero pode ser analisada como um instrumento para a efetivação desses objetivos, ao remover a barreira financeira que limita o acesso da população às oportunidades e serviços urbanos.

Uma das consequências é o aumento do uso do transporte público, especialmente entre pessoas de baixa renda, jovens e idosos, ampliando o acesso a serviços, lazer e oportunidades urbanas. Isso implica na melhora do bem-estar e na saúde, pois os usuários conseguem acessar mais serviços no geral. Isso implica na melhora do bem-estar e da saúde, pois os usuários conseguem aumentar seus acessos aos serviços e à cidade. O que quer dizer que, além dos impactos econômicos, a medida também traz impactos sociais e ambientais.

No entanto, devido à ausência de catracas, a avaliação de políticas públicas como a Tarifa Zero no transporte público coletivo requer uma análise multidimensional que inclui a geração de dados. Se os passageiros não pagam a passagem, a operação de um sistema de bilhetagem para

coleta de dados implica em custos operacionais e de infraestrutura. Assim, surgem discussões sobre como monitorar, fiscalizar e avaliar o transporte público coletivo em situações em que não há catracas.

Este ensaio discute as implicações da Tarifa Zero, especialmente no contexto da ausência das catracas e da geração de dados. Se, por um lado, a catraca atua como barreira física no acesso à cidade, por outro, sua eliminação implica na perda de dados utilizados para o planejamento tático e operacional do transporte coletivo. Diante desse impasse, a alternativa é a adoção de tecnologias de vigilância pública, cuja expansão, entretanto, pode reforçar mecanismos de controle e reproduzir desigualdades sociais.

Dados, justiça da mobilidade e desafios operacionais

Na gestão pública, a tomada de decisão baseada em dados é importante para a confiabilidade e credibilidade das ações, além de mitigar as desigualdades. No que tange às políticas de transporte público, o propósito das decisões baseadas em dados é aumentar o desempenho do sistema como um todo, promovendo a eficiência e a agilidade necessárias para enfrentar os desafios urbanos.

Ao utilizar dados e indicadores para justificar e embasar projetos e políticas, facilita-se o monitoramento e a fiscalização dos serviços. Com isso, aumentam-se as chances de alcançar os objetivos estratégicos, permitindo a identificação e mitigação de riscos e, em última análise, contribuindo para a construção de cidades mais inteligentes e resilientes (BID, MDR, 2021).

Um dos principais desafios na implementação da Tarifa Zero, sobretudo em modelos que eliminam as catracas, é a interrupção da coleta de dados de passageiros, antes obtidos pelos sistemas de bilhetagem eletrônica. Por outro lado, sob a perspectiva da justiça da mobilidade, tanto a cobrança da tarifa quanto a própria catraca configuram barreiras de acesso à cidade, restringindo o direito à mobilidade plena.

A teoria da justiça da mobilidade de Mimi Sheller (2018) contém cinco escalas interconectadas que revelam como o poder e a desigualdade moldam os deslocamentos. A análise inicia-se na escala corporal, que aborda o direito fundamental à liberdade de movimento e as restrições impostas por marcadores sociais como raça, gênero, sexualidade e deficiência física. Em seguida, a escala da rua examina como o ambiente construído e as infraestruturas, incluindo o transporte público, podem criar segregação e exclusão ou, alternativamente, promover acesso equitativo.

Ampliando a análise, a escala urbana estendida abrange a forma da cidade inteira, conectando o espalhamento urbano a como os deslocamentos dependem de combustíveis fósseis. Sheller (2018)

discute ainda a escala nacional, sobre controle de fronteiras e políticas de migração, e a escala planetária, sobre como os sistemas de mobilidade impactam as mudanças climáticas e a circulação de resíduos.

A relação entre a Tarifa Zero e a equidade pode ser então aprofundada pelo conceito de justiça da mobilidade, que examina como o poder e a desigualdade se manifestam nos deslocamentos em três diferentes escalas: corporal, da rua e urbana.

Na escala corporal, a Tarifa Zero pode promover a liberdade de movimento, desvinculando-a da capacidade de pagamento. Na escala da rua, reforça o princípio de que os sistemas de transporte não devem impor barreiras de acesso a determinados grupos. Já na escala urbana, a medida atua como uma ferramenta contra a segregação espacial, um dos principais fatores que produzem as chamadas mobilidades desiguais, que são dinâmicas de deslocamento que reproduzem e aprofundam hierarquias de raça, gênero e classe.

Assim, as tarifas e as catracas materializam barreiras à justiça da mobilidade, funcionando como instrumentos que produzem e reproduzem as mobilidades desiguais. A tarifa representa uma forma de exclusão baseada em classe que pode relegar a população de baixa renda a meios de transporte mais perigosos e desconfortáveis ou a maiores distâncias de deslocamento, aprofundando a segregação. As catracas, por sua vez, atuam como os "portões" e "muros" físicos de um sistema de controle que governa o acesso e limita o direito à cidade.

Com isso, surge uma ambivalência em relação à catraca. Se, por um lado, a catraca gera barreiras no acesso à cidade, a sua ausência gera uma lacuna informacional, pela não geração de dados dos usuários ao sistema que pode comprometer a tomada de decisão. Neste ponto, emerge o risco do investimento em tecnologias de vigilância, como a visão computacional e a biometria, para realizar a contagem e identificação de passageiros.

Estudos sobre racismo algorítmico demonstram que tais tecnologias apresentam vieses de raça, pois são frequentemente treinadas com bases de dados que sub-representam pessoas negras. Isso resulta em taxas de erro consideravelmente maiores para esse grupo, manifestando-se em falhas de reconhecimento facial, associadas a estereótipos negativos (Silva, 2020).

As falhas de classificação levariam a um dado de demanda por transporte estruturalmente impreciso e subestimado. Além do impacto no planejamento, há uma questão de dignidade. A falha em reconhecer um indivíduo como tal é uma forma de violência simbólica. A pessoa negra torna-se, para o sistema, um dado ilegível ou corrompido, perpetuando sua invisibilidade nos registros que informam as políticas públicas (Silva, 2020). A adoção desses sistemas poderia, portanto, formalizar estereótipos preexistentes em algoritmos, contradizendo diretamente o objetivo da PNMU de reduzir desigualdades.

Destaca-se que há situações em que a ausência de dados interfere no planejamento da mobilidade, tais como no deslocamento a pé e por bicicleta – modos de transporte que são priorizados pela própria PNMU. Em outras palavras, a mobilidade ativa não é uma geradora natural de dados de viagens. Essa característica expõe o risco de planejar as cidades apenas para onde há maior disponibilidade de dados, uma prática que historicamente favoreceu o transporte motorizado (BID, MDR, 2021).

A solução consolidada para essa questão não tem sido a vigilância, mas sim o investimento em pesquisas específicas, como levantamentos de origem-destino, contagens volumétricas e estudos de perfil de usuários, para suprir as lacunas de informação.

Considerações finais

A mobilidade urbana sustentável, que integra o transporte público com Tarifa Zero e prioriza os modos ativos, é caracterizada pela não geração de dados massivos de forma passiva. Essa característica não deve ser vista como uma deficiência, mas como um fator que direciona o planejamento para metodologias mais inclusivas e deliberadas.

A busca por informações para a gestão do sistema de transporte, alinhada aos objetivos de equidade da PNMU, encontra um caminho mais promissor no fortalecimento de pesquisas e levantamentos sociais do que na adoção de tecnologias de vigilância que carregam o risco de reproduzir e aprofundar desigualdades socioespaciais.

O esforço para a implantação de Tarifa Zero passa pela gestão da informação focada nas pessoas e sem panaceias tecnológicas enviesadas, pois a mobilidade urbana sustentável, que de fato engloba aspectos sociais e ambientais para além dos econômicos, não gera dados passivamente.

Com isso, se faz necessário investir em pesquisas de desejos de deslocamentos, pois olhar apenas as viagens realizadas não atinge as reais necessidades da população. Dados de gênero, raça, idade e condições de pessoas com deficiências devem constar nos formulários de pesquisa, a fim de se alcançar o objetivo de redução das desigualdades sociais.

Apoio à Pesquisa: Esta pesquisa foi apoiada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) por meio de bolsa de doutorado da autora Glaucia Guimarães Pereira (processo 88887.965945/2024-00)

Referências

BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento; MDR - Ministério do Desenvolvimento Regional. Gestão da Informação. Brasília, DF: Editora IABS, 2021. Disponível em: https://www.gov.br/cidades/pt-br/central-de-conteudos/publicacoes/mobilidade-urbana/CTRGestodaInformaosemconsideraes.pdf. Acesso em: 29 set. 2025.

BRASIL. Lei Federal nº 12.587/2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 29 set. 2025.

SILVA, Tarcízio da. Visão computacional e racismo algorítmico: branquitude e opacidade no aprendizado de máquina. Revista da Associação Brasileira de Pesquisadores(as) Negros(as) - ABPN, v. 12, n. 31, p. 428–448, fev. 2020. DOI: https://doi.org/10.31418/2177-2770.2020.v12.n.31.p428-448.

SHELLER, Mimi. Theorising mobility justice. Tempo Social, v. 30, n. 2, p. 17–34,jul. 2018. DOI: https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142763.

Tarifa Zero no transporte coletivo de Santos (SP): almoço grátis?



Guilherme Moraes*

Resumo: Este artigo analisa a viabilidade da implantação da Tarifa Zero no transporte coletivo de Santos (SP), destacando os serviços gratuitos já oferecidos na mobilidade urbana e os investimentos públicos realizados. A proposta é contextualizada com base em dados oficiais e experiências de outras cidades, visando contribuir para o debate público sobre os impactos econômicos e sociais da medida.

A Câmara dos Vereadores de Santos realizou audiência pública em 3 de outubro de 2025 para discutir a viabilidade da implementação da Tarifa Zero no transporte coletivo. Este artigo propõe uma reflexão sobre os aspectos econômicos e sociais dessa política pública, considerando os serviços gratuitos já oferecidos na mobilidade urbana e os investimentos realizados nos últimos anos.

Cobertor curto e prioridades

Muito se fala sobre as limitações do custeio público de serviços públicos, principalmente repetindo-se o argumento de que não há "almoço grátis" e que, portanto, haveria aumento do gasto público e maior pressão na cobrança de tributos municipais (ou sacrifício de alguma outra política pública). Diz-se que as finanças municipais sofrem com um eterno cobertor orçamentário curto.

A realidade orçamentária revela que administrar o orçamento é uma questão de escolhas difíceis e que cada escolha representa um caminho em detrimento de outros. Sempre há alguma renúncia e

*TJSP.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1433

Palavras-chave: Tarifa Zero, mobilidade urbana, transporte público, Santos (SP), subsídio.

alguma prioridade. Cabe à população, aos legisladores e ao prefeito ter em mente a quem as escolhas e renúncias beneficiam.

Em matéria de mobilidade, podemos perceber diversos "almoços grátis" que já são praticados e não há registros de convulsões sociais ou reclamações da sociedade. Também não há registro de mobilizações sociais, audiências públicas ou debates institucionais para limitar o gasto público para prestação de serviços públicos gratuitos de mobilidade a toda a população.

Cardápio de serviços

Mas o que são esses serviços públicos de mobilidade que são prestados sem pagamento de tarifa?

Vou me limitar a cinco classes: (i) sinalização pública; (ii) engenharia de tráfego; (iii) fiscalização; (iv) educação; (v) valores públicos destinados pelo FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito).

Sobre a sinalização (i), nota-se que toda a cidade possui semáforos gratuitos, faixas de pedestres, sinalização horizontal (faixas nas vias) e sinalização vertical (placas) que são gratuitamente espalhadas pela cidade. Parece óbvio, mas é preciso que seja dito que este é um serviço prestado sem cobrança de tarifas.

Nem é preciso de muito esforço para identificarmos que o número de faixas de pedestres é menor do que o número de semáforos para carros e que é preciso de um grande planejamento para manutenção elétrica de todo o sistema dos semáforos distribuídos pela cidade.

A engenharia de tráfego (ii) também é um serviço prestado sem cobrança de tarifas. Inversão de mão de direção de algumas ruas, planejamento de manutenção do asfalto, monitoramento do fluxo do tráfego, planejamento de rotas alternativas... enfim, a administração do fluxo de veículos exige muito planejamento de engenharia que é feito de forma sem cobrança direta, inclusive em situações emergenciais com a implantação de planos de contingência com desvios urgentes previamente estudados.

Fiscalização (iii) também é uma atividade prestado sem cobrança de tarifas que exige (muito) planejamento e esforços operacionais para fazer as leis serem cumpridas. Para esta atividade é preciso que o poder público compre veículos de pequeno e médio porte (picapes), treine os agentes de trânsito, faça manutenção preventiva e corretiva nos veículos, crie e mantenha sistemas informatizados para processamento de autuações, organize os agentes de trânsito em turnos de 24/7 por toda cidade.... enfim, tudo isso é prestado sem cobrança de tarifas.

Campanhas de educação (iv) também são gratuitas. Não raro nos deparamos com ações planejadas para educar e organizar o trânsito perto das escolas, na tentativa de impedir estacionamento em fila

dupla. Também há afixação de faixas temporárias por toda cidade para que os motoristas se acostumem com novas regras de trânsito ou com o fluxo extraordinário em eventos episódicos (jogos de futebol, eventos esportivos, etc).

Dividindo a conta

Repito: parece óbvio, mas é necessário lembrar que todos esses serviços públicos são prestados sem cobrança de tarifas. Sempre foi assim e sempre aproveitamos deste "almoço grátis" fartamente servido para qualquer motorista ou pedestre que queria circular pela cidade.

Talvez alguns desavisados tentem argumentar que os tributos que incidem pela propriedade de veículos automotores fariam frente ao custeio de todo esse sistema de mobilidade municipal.

Para analisar este argumento, basta recordar que o IPVA é tributo de responsabilidade do governo do estado (não do município) e que apenas 50% do que for arrecadado é repassado à municipalidade, segundo o art. 158, III da Constituição Federal.

Neste sentido, dada a situação calamitosa e deficitária que essas gratuidades criaram aos cofres públicos, foi criado um fundo federal chamado FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito) (v) para dar apoio aos municípios.

O almoço grátis já existe. Quanto ele custa?

Vamos aos números retirados da prestação de contas oficial da CET/Santos.

Ano	Sinalização de Trânsito	Engenharia de Tráfego e Campo	Policiamento e Fiscalização	Educação	FUNSET	Total Despesas
2024	R$ 777.699,49	R$ 9.186.218,00	R$ 28.180.237,77	R$ 3.432.242,32	R$ 2.062.361,17	**R$ 43.638.758,75**
2023	R$ 190.891,94	R$ 8.365.553,23	R$ 28.060.751,30	R$ 3.121.389,65	R$ 1.947.184,73	**R$ 41.685.770,85**
2022	R$ 622.188,30	R$ 7.736.665,63	R$ 37.566.061,37	R$ 3.923.194,22	R$ 2.598.223,20	**R$ 52.446.332,72**
						R$ 137.770.862,32

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da CET Santos (CET/Santos, 2025)

Esses dados apontam que há muito dinheiro público investido para as pessoas desfrutarem gratuitamente de serviços públicos de mobilidade pela cidade. Nos últimos três anos, foram gastos quase R$ 138 milhões em um conjunto de medidas que atendem prioritariamente os motoristas que circulam pela cidade com seus carros e motos. Ficam para trás pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo, em um jogo de prioridades invertidas que mina o conceito de universalidade.

Cabe registrar o pífio investimento em criação, manutenção e fiscalização de faixas de pedestres, o que gera um constante sentimento de medo em todas as pessoas que caminham pela cidade e se atrevem a atravessar suas ruas e avenidas.

Sobremesa farta

Antes de se servir das gratuidades constitucionais, é preciso compreender o prato principal que sustenta o banquete do transporte coletivo urbano. Embora a tarifa paga pelo usuário figure como ingrediente visível, ela não é, por si só, suficiente para manter o funcionamento do sistema. A receita das concessionárias é composta por uma combinação de elementos, entre os quais se destacam os subsídios públicos — aportes financeiros oriundos do poder público municipal, estadual ou federal — que visam compensar os custos operacionais e garantir a continuidade do serviço. Essa composição revela uma cozinha complexa, onde os interesses da política pública se misturam aos interesses privados, muitas vezes em proporções que desafiam o paladar da equidade e atraem atenção para as planilhas de custos das concessionárias e para a forma como o poder público realiza suas generosas contribuições para a continuidade do transporte coletivo.

É importante frisar que os números acima indicados não levam em consideração os repasses realizados pela prefeitura para amortizar os custos das empresas que operam o sistema de transporte coletivo na cidade (subsídios). Isso porque esses dados misturam elementos que consideram os interesses da política pública municipal que opera (ou deveria operar) sob a ótica de melhorar a mobilidade das pessoas no território da cidade; com os interesses privados das empresas concessionárias que operam sob a ótica da redução de custos privados investidos e no aumento do repasse do subsídio público.

Essa confusão de interesses precisa ser elucidada com base na análise detalhada das planilhas de custos das empresas e nos critérios da prefeitura para realizar os repasses, circunstâncias que fogem à abrangência deste breve ensaio voltado a auxiliar nas reflexões decorrentes da audiência pública acima mencionada e da inserção da pauta da Tarifa Zero na Baixada Santista.

Em relação à Tarifa Zero já aplicada em 138 cidades de pequeno e médio porte, é possível identificar que a lógica da mobilidade contribui para o redesenho das dinâmicas sociais e para o incremento de políticas locais de circulação da economia. O que antes representava limitação de circulação por causa do custo da tarifa operada pelas concessionárias de transporte coletivo, pode se tornar no aumento do consumo de pequenos e médios comércios, o que representa uma nova formulação da economia local, gerando emprego e renda.

Evoluções em direitos sociais relacionados à mobilidade podem sofrer críticas, mas atualmente as resistências as gratuidades no transporte coletivo para idosos (art. 230 §2º da CF) e para estudantes da educação básica (art. 208, VII da CF) indicam que a ampliação do acesso à cidade não é um luxo e igualmente não representa ameaças à manutenção do sistema público de mobilidade. Pelo contrário, referidas gratuidades garantem acesso elementar a direitos sociais que tendem a ter reflexos na saúde e educação de cada público alvo.

Por fim, vale considerar que Santos (SP) é uma cidade com tradição econômica centrada em três eixos: porto, turismo e comércio. Esses pilares econômicos podem ser fortemente beneficiados pela implantação da Tarifa Zero para levar trabalhadores ao porto, distribuir o turismo em mais regiões da cidade (inclusive levando mais visitantes ao centro histórico da cidade) e gerando mais vendas ao comércio local que assumiria os valores que antes seriam destinados ao pagamento de uma tarifa que na prática representa a redução do potencial de consumo da população.

Conclusão

A partir da audiência pública, o texto busca refutar a lógica limitada de que não há "almoço grátis", ideia que vem sendo repetida na cidade pelos opositores da medida.

Esse argumento maliciosamente ignora o fato de que já são prestados gratuitamente diversos serviços públicos de mobilidade voltados ao transporte individual representado nos motoristas de carros e motos. Esses valores consumiram mais de cento e trinta e sete milhões de reais nos últimos três anos e não houve audiências públicas ou argumentos retóricos da situação ou da oposição ao Prefeito para tensionar o gasto/investimento público realizado.

Reservar a burocracia para criar obstáculos à implantação da Tarifa Zero é uma forma de negacionismo econômico que revela que a circulação de pessoas e o aumento da renda do comércio local podem se tornar reféns de ideologias que se comprometem em manter os congestionamentos a níveis cada vez mais alarmantes ano após anos (e os congestionamentos tendem a piorar com a avassaladora evolução do mercado imobiliário).

Podemos buscar soluções economicamente possíveis, mas só conseguiremos fazer isso com base em dados e na honestidade intelectual necessária para orientar a política a encontrar bons rumos que coloquem Santos no caminho da modernidade econômica que sempre mereceu ter.

Referências

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Art. 158, III.

CET/Santos. Prestação de contas. Disponível em: https://cetsantos.com.br/1408-2/. Acesso em: 29 abr. 2025.

FUNSET. Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito. Disponível em: https://www.gov.br/. Acesso em: 30 abr. 2025.



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).

JOVENS QUE PES QUI SAM

Tarifa Zero e Financiamento do Transporte: Direito à Cidade ou Subsídio a Empresas?



Thiago Von Zeidler Gomes*

Resumo: Este artigo analisa a política de Tarifa Zero no transporte público coletivo brasileiro, abordando o conflito entre o transporte como direito à cidade e a influência dos grupos econômicos que dominam o setor. Derivado de uma pesquisa de doutorado em andamento pela Universidade Federal do ABC (UFABC), o texto apresenta a hipótese de que esses grupos moldam a agenda pública para limitar a expansão da Tarifa Zero em grandes centros urbanos. A análise busca, assim, compreender os desafios e as disputas para tratar a mobilidade urbana como um bem comum.

O transporte público no Brasil atravessa uma crise estrutural. Décadas de políticas historicamente focadas no automóvel e na redução do tempo de deslocamento a qualquer custo resultaram em um sistema de transporte público que hoje enfrenta um declínio acentuado de passageiros. Essa crise reflete uma dinâmica global que expõe a incapacidade do setor em responder às demandas contemporâneas por sustentabilidade e justiça social (Banister, 2008; Sheller e Urry, 2006). O problema é agravado pela estrutura do setor, marcada pela alta concentração de mercado em grandes grupos econômicos que, historicamente, utilizam seu poder para limitar inovações que ameacem seus modelos de negócio.

Nesse cenário de estagnação, políticas heterodoxas como a Tarifa Zero ganham força, desafiando a lógica de que o transporte deve ser tratado como uma mercadoria (Kębłowski, 2019). Este artigo, derivado de uma pesquisa de doutorado em andamento, explora essa tensão. Argumentamos que a viabilidade da Tarifa Zero é profundamente influenciada pela atuação desses grupos econômicos, que moldam a agenda pública para proteger seus interesses.

*UFABC.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1429

Palavras-chave: Tarifa Zero; direito à cidade; grupos econômicos; financiamento do transporte; comum urbano.

Acesso à cidade: transporte como direito e justiça social

Embora a Constituição de 1988 tenha municipalizado a gestão do transporte urbano, o reconhecimento do acesso à mobilidade como pilar da cidadania foi tardio. Apenas com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) em 2012 e, principalmente, com a Emenda Constitucional de 2015, o transporte foi formalmente incluído como um direito social. Essa conquista legal, no entanto, não se traduziu em acesso universal. O modelo de financiamento, baseado na cobrança de tarifas dos usuários, cria uma barreira econômica que contradiz a própria noção de direito à cidade (Harvey, 2012). Na prática, para esses grupos, o acesso à cidade continua a ser visto como uma mercadoria, não um bem comum.

É nesse ponto que a Tarifa Zero se alinha ao conceito de Direito à Cidade, pois propõe a remoção completa dessa barreira. A política parte do princípio de que a mobilidade é essencial para acessar outros direitos fundamentais, como saúde, educação, trabalho e lazer. A isenção de pagamento para grupos específicos, como idosos e estudantes, embora importante, é uma medida paliativa que não resolve o problema estrutural. A Tarifa Zero, ao universalizar o acesso, transforma o transporte de um serviço excludente em uma ferramenta de promoção de equidade e justiça social (Santini, 2019).

Os grupos econômicos e a hipótese da influência seletiva

A principal barreira para reafirmação do transporte urbano enquanto um bem comum reside na sua estrutura de mercado. O setor de transportes urbanos no Brasil é dominado por grupos econômicos – conglomerados empresariais que controlam redes de operação e exercem forte influência sobre a regulação e o financiamento do serviço. A hipótese central desta pesquisa é que esses grupos influenciam a adoção de políticas de Tarifa Zero de maneira seletiva: utilizam seu poder político e econômico para limitar a implementação dessas políticas em municípios de maior interesse comercial, enquanto deixam espaços para experimentações em contextos periféricos ou menos atrativos para seus investimentos.

Para testar esta hipótese, a pesquisa utiliza a Análise de Redes Sociais para mapear a estrutura de poder do setor. A partir de bases de dados públicas do Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), é possível visualizar as conexões societárias que formam os grandes conglomerados, revelando clusters de influência que atuam de forma coordenada. A figura abaixo ilustra a densidade dessas redes, que muitas vezes operam de forma opaca ao controle público.

Na base de CNPJs temos 12.902 empresas com 13.569 sócios. A figura 1 ilustra a concentração. Ao filtrarmos os empresários que têm mais de 10 empresas, temos uma concentração em apenas 189 pessoas, onde é possível dividi-las em 26 grupos empresariais interrelacionados por sociedades em comum.

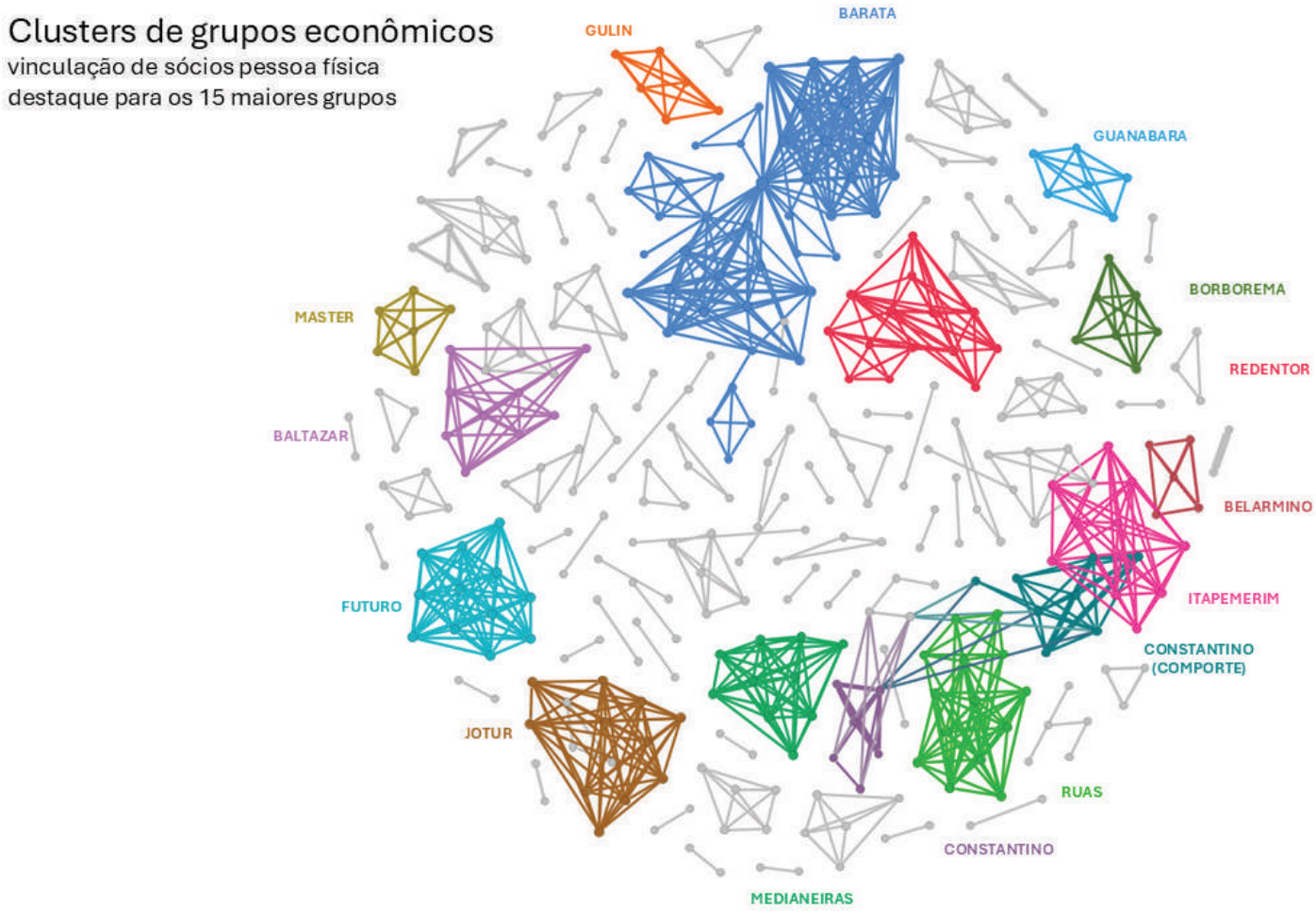


Figura 1. Clusterização dos principais grupos econômicos do transporte público no Brasil, baseada em dados de CNPJ.
Fonte: Elaboração própria.

A influência dessas redes manifesta-se em posicionamentos públicos de entidades como a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU). A mudança de postura da associação é um exemplo claro: em 2024, em um cenário de escassez de crédito, a entidade via a Tarifa Zero como uma alternativa viável; já em 2025, com o lançamento do programa federal Pró-Frota, que trouxe novas linhas de financiamento ao setor, passou a classificar a política como inviável para grandes cidades[1]. Essa oscilação sugere que o apoio à inovação está condicionado aos interesses econômicos conjunturais. Para mercados menores, alguns empresários menos inclinados ao direito à cidade defendem a Tarifa Zero como uma espécie de "Bolsa Empresário", desde que o poder público arque integralmente com os custos da operação!

1. A análise comparativa baseia-se nos dois relatórios anuais da associação sobre o tema: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). Tarifa Zero nas cidades do Brasil. Brasília, DF: NTU, 2024; e ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). Tarifa Zero nas cidades do Brasil. Brasília, DF: NTU, 2025.

Conclusão: para além da tarifa — transporte como bem comum

Este artigo explorou a tensão fundamental que define o debate sobre a Tarifa Zero no Brasil: de um lado, a luta pelo transporte como um Direito à Cidade e, de outro, a resiliência de um modelo de financiamento que prioriza o lucro privado. A hipótese apresentada, de que os grupos econômicos influenciam seletivamente a adoção da política, expõe como os interesses de mercado se sobrepõem à noção de direito.

Contudo, a Tarifa Zero deixou de ser apenas uma proposta teórica. É um movimento em franca expansão, com mais de uma centena de cidades brasileiras já adotando a política de forma universal. A experiência prática destes municípios mostra que a mudança é viável e, em muitos casos, com um custo inferior a 2% do orçamento municipal, desmistificando o argumento da inviabilidade financeira.

Para que o transporte coletivo seja, de fato, tratado como um bem comum, é preciso consolidar e aprender com as experiências em curso. Para isso, espaços como essa revista são fundamentais para o aumento da massa crítica sobre o tema e difusão das pesquisas em andamento.

Referências

BANISTER, D. The sustainable mobility paradigm. Transport Policy, v. 15, p. 73-80, 2008.

HARVEY, David. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2012.

KĘBŁOWSKI, W. Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. Transportation, v. 47, n. 6, p. 2807-2835, 2020.

SANTINI, Daniel. Passe Livre: as possibilidades da Tarifa Zero contra a distopia da uberização. 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária; Fundação Rosa Luxemburgo, 2019.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. Environment and Planning A: Economy and Space, v. 38, n. 2, p. 207-226, 2006.

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.

*UnB.

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

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

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). Parti 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 rodoviarista gera para a mobilidade urbana em

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 rodoviarista 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 rodoviarista. 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.

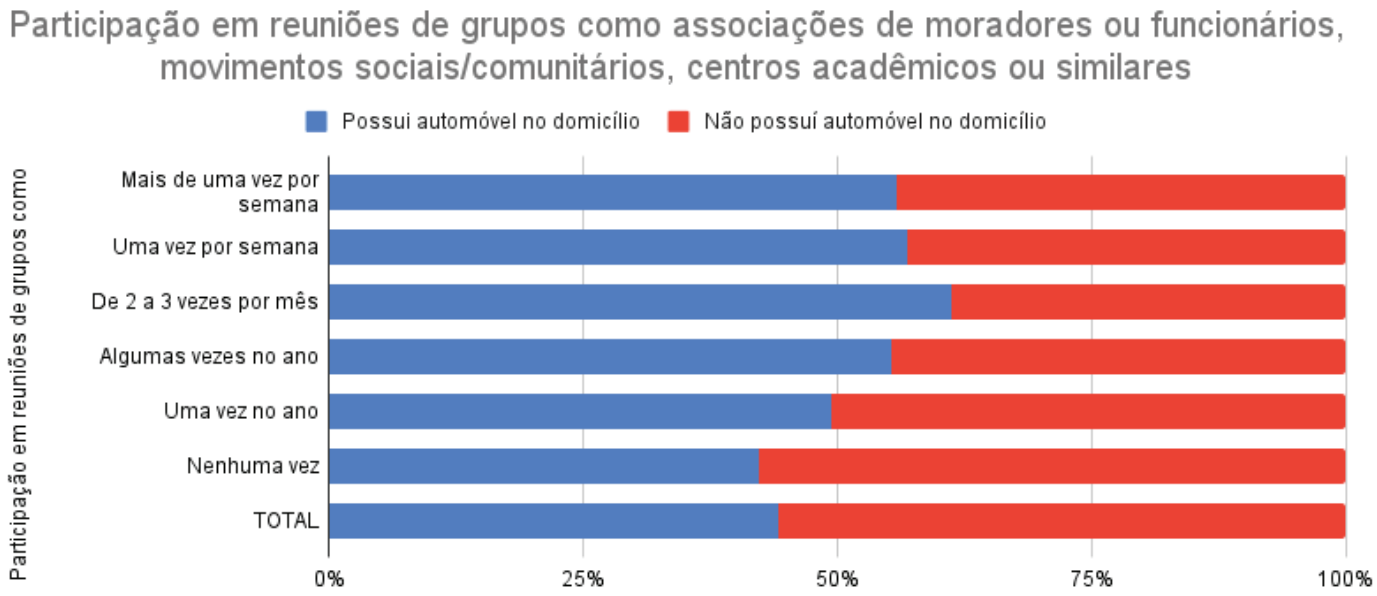


Figura 1. Participação em reuniões de grupos como associações de moradores ou funcionários, movimentos sociais/comunitários, centros acadêmicos ou similares nos últimos 12 meses nas Capitais. Fonte: Pesquisa Nacional da Saúde/Fiocruz (2019) adaptado pela autora.

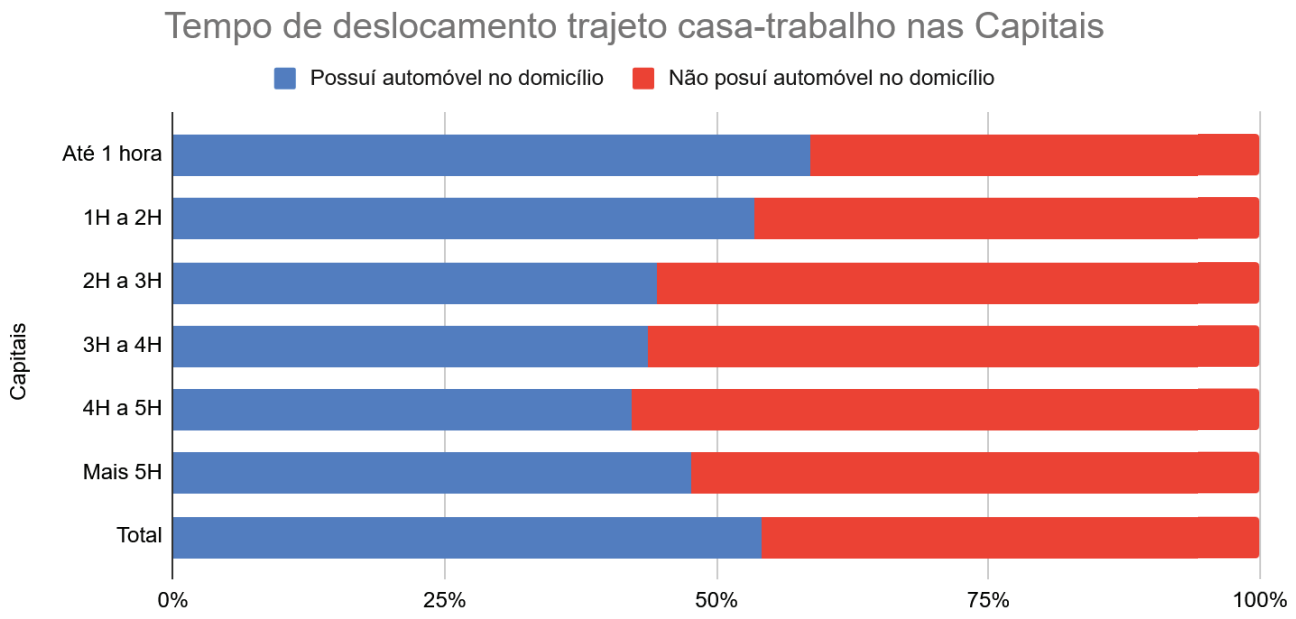


Figura 2. Tempo de deslocamento no trajeto casa-trabalho nas Capitais.Fonte: Pesquisa Nacional da Saúde/Fiocruz (2019), adaptado pela autora.

O que se observa destes dois resultados é que aqueles que possuem automóvel em seu domicílio experienciam 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 aumenta[1] 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 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. Acesso em 23 set. 2025.

Uma leitura sobre políticas, partidos e mobilidade urbana na Tarifa Zero



Danielle Andrade Angelo*

Resumo: O transporte deve ser entendido como uma política pública essencial para garantir acesso a direitos sociais, como saúde, educação e trabalho. A Tarifa Zero surge como uma inovação que busca ampliar a mobilidade urbana e enfrentar desigualdades, evoluindo ao longo do tempo desde experiências pontuais até sua consolidação como pauta política e eleitoral. A política demonstra flexibilidade, sendo adotada por diferentes partidos, e combina objetivos de justiça social com estratégias pragmáticas de governo e comunicação com a população.

*USP.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1431.

Palavras-chave: Tarifa Zero; partidos; política.

O estudo do transporte como política pública deve partir de sua função essencial: viabilizar o acesso a outros direitos sociais assegurados pela Constituição Federal de 1988. Trata-se, portanto, de um direito-meio, condição indispensável para a efetivação de direitos como saúde, educação e trabalho. A maior parte da literatura tem discutido a Tarifa Zero (TZ) sob a ótica do direito e da justiça social (Santini, 2019). Contudo, a formulação e a consolidação de políticas de transporte ainda enfrentam barreiras econômicas, políticas e institucionais que dificultam sua implementação de forma abrangente.

Em um primeiro momento, buscou-se compreender os contextos e períodos de implementação da Tarifa Zero no Brasil. A elaboração de uma linha do tempo possibilitou visualizar a evolução da política, bem como organizar os municípios de acordo com suas especificidades. Essa linha, entretanto, foi sendo modificada à medida que novas cidades eram incorporadas à análise, expandindo o escopo investigativo, conforme ilustrado na Figura 1.

A difusão da Tarifa Zero no Brasil pode ser compreendida a partir de diferentes momentos históricos. O primeiro corresponde ao

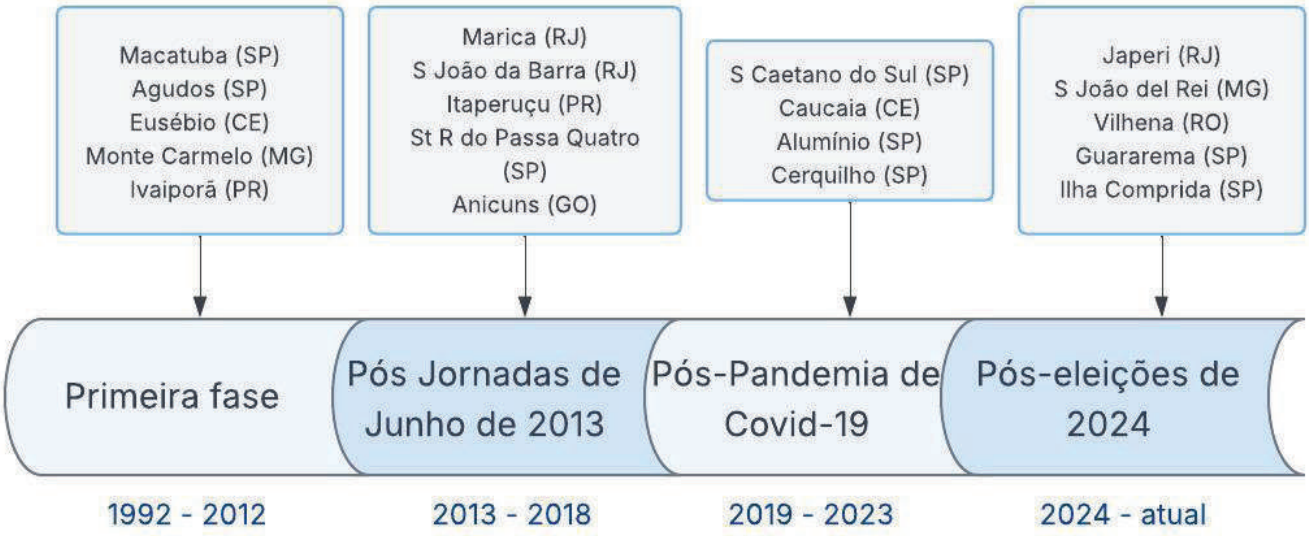


Figura 1. Períodos da Tarifa Zero. Elaboração: Própria.

período pré-Jornadas de junho de 2013, nomeado aqui como primeira fase, quando as experiências de gratuidade eram pontuais, em geral associadas a pequenos municípios ou a agendas locais específicas. Nesse estágio inicial, a política tinha baixo alcance no debate público nacional, sendo frequentemente vista como uma curiosidade administrativa, e não como pauta estruturante. Importa destacar que, nesse período, sequer se utilizava a denominação "Tarifa Zero", prevalecendo a expressão popular "ônibus de graça".

O segundo momento refere-se às Jornadas de junho de 2013, quando a tarifa do transporte foi alçada ao centro da agenda política nacional. A mobilização social, liderada por movimentos como o Movimento Passe Livre (MPL), questionou o peso do transporte no orçamento familiar e reivindicou seu reconhecimento como direito social. Ainda que a Tarifa Zero não tenha se tornado imediatamente hegemônica, o debate em torno de subsídios, gratuidades e qualidade do serviço ganhou força, passando a dialogar de maneira mais consistente com a noção de justiça social (Santini, 2019; Santarém, 2023).

O terceiro momento emerge no contexto pós-pandemia de Covid-19. A crise sanitária expôs de forma contundente as desigualdades de mobilidade urbana e, ao mesmo tempo, a queda drástica na demanda por transporte coletivo abriu espaço para a revisão dos modelos de financiamento. Nesse cenário, alternativas como a Tarifa Zero passaram a ser discutidas não apenas sob a ótica da justiça social, mas também como estratégia de viabilidade econômica e de reestruturação do sistema de transporte (Santarém, 2023).

Por fim, o quarto momento corresponde ao período pós-eleições municipais de 2024, quando a Tarifa Zero se consolidou como bandeira de governos locais de diferentes espectros partidários. A sobreposição entre os contextos pós-pandêmico e pós-eleitoral revela que a política adquiriu centralidade tanto como resposta às crises sociais quanto como instrumento de disputa política.

Esses momentos, embora distintos, são complementares para a compreensão da circulação da política em diferentes conjunturas históricas. Eles indicam que a Tarifa Zero, longe de ser uma agenda estática, conforma-se como uma política dinâmica, sujeita a disputas discursivas, rearranjos institucionais e às condições impostas pelas crises sociais e econômicas.

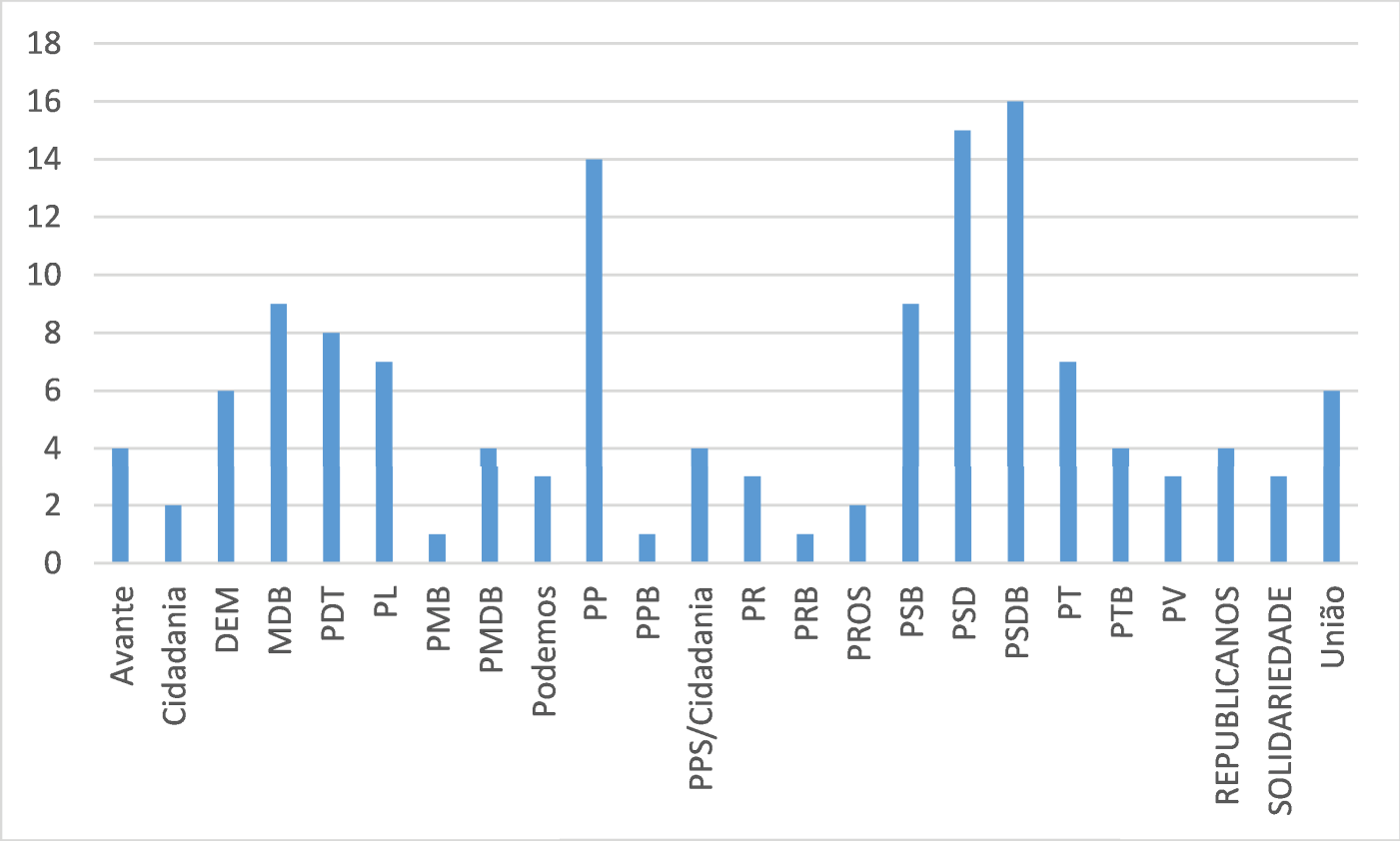


Figura 1. Partidos dos Prefeitos que implementaram TZ. Elaboração: Própria.

Contexto político

A difusão da Tarifa Zero no Brasil apresenta um traço singular: sua implementação não se restringe a partidos de esquerda, mas atravessa legendas de diferentes tradições políticas. Essa transversalidade contrasta com a expectativa de que políticas redistributivas seriam prioritariamente apropriadas por partidos com agendas progressistas, o que não é plenamente explicado pela teoria partidária clássica (Pereira, 2024). Gráficos semelhantes aos apresentados, por exemplo, em Pereira (2024), já apontavam essa tendência, mas sem contemplar as atualizações de 2025, aqui sistematizadas na Figura 3. Além da incorporação de novos casos, a sistematização atual também consolidou partidos que passaram por processos de fusão ou mudança de sigla. Assim, o PFL foi incorporado à União Brasil, o PSL ao Solidariedade e o PMDB ao MDB. Essa opção metodológica busca garantir maior clareza analítica e coerência histórica, evitando a dispersão artificial de legendas e permitindo observar com mais precisão a trajetória das experiências de Tarifa Zero ao longo do tempo.

Dados recentes evidenciam que partidos que tiveram ampla capilaridade nacional, como PSD, PSDB, PP e MDB, concentram parcela expressiva das experiências municipais (Figura 2). Essas legendas se beneficiam de vantagens estruturais: redes locais consolidadas, experiência de governo, capacidade de negociação em câmaras municipais e repertório administrativo. Nesse cenário, a Tarifa Zero configura-se como uma

política de “alto retorno político”, de fácil comunicação com a população, o que reforça sua atratividade para legendas pragmáticas em busca de ampliar o capital eleitoral. O uso da pauta nas eleições de 2024 ilustra esse fenômeno: levantamento do projeto Vota Aí — parceria entre o Centro de Estudos de Opinião Pública da Universidade Estadual de Campinas (Cesop/Unicamp) e o Laboratório de Estudos Eleitorais, de Comunicação Política e Opinião Pública da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Doxa/Uerj) — identificou que 675 programas de governo de candidatos às prefeituras em 2024 mencionaram os termos “Tarifa Zero” ou “passe livre” (Carrança, 2014).

Por outro lado, partidos de esquerda, como PT, PSOL e PCdoB, ainda que menos numerosos em casos de implementação, estabelecem uma relação distinta com a política. Nessas legendas, a Tarifa Zero é apresentada como parte de agendas programáticas históricas: direito à cidade, justiça social e mobilidade como direito universal. A política surge vinculada a projetos de transformação social mais amplos, em diálogo estreito com movimentos sociais e debates acadêmicos. Nesse sentido, a Tarifa Zero circula em um campo híbrido — pragmática para uns, programática para outros. Em novembro de 2023, por exemplo, o ex-prefeito de Maricá, Washington Quaquá, atualmente deputado federal, criou a Frente Parlamentar em Defesa da Tarifa Zero. A iniciativa pode ser interpretada como uma tentativa de devolver à esquerda o protagonismo da pauta, contando, inclusive, com o apoio do deputado Jilmar Tatto (PT), figura historicamente ligada ao transporte público.

Conclusão

Essa multiplicidade de apropriações remete ao debate sobre *ownership issue*[1]. Enquanto políticas como o Bolsa Família (PT) e o Plano Real (PSDB) foram claramente associadas a partidos específicos, a Tarifa Zero ainda não encontrou um ator político capaz de monopolizar sua identidade pública. Embora o MDB tenha buscado vincular-se à pauta por meio de sua estrutura de comunicação, a apropriação dispersa revela a fragmentação e o pragmatismo do sistema partidário brasileiro, em que políticas de impacto social circulam como “bens políticos” disponíveis a diferentes legendas.

No caso específico do Sudeste, a elaboração de um mapa que organiza os municípios com Tarifa Zero segundo o alinhamento partidário — à direita ou à esquerda — permite uma leitura mais refinada da difusão política da política pública. Observa-se que, embora partidos de esquerda concentrem experiências em áreas metropolitanas, partidos de direita e de centro-direita também aparecem de forma significativa em cidades médias, indicando que a Tarifa Zero não se restringe a uma clivagem ideológica única. Essa distribuição reforça a interpretação de Zucco e Power (2024), segundo a qual o sistema partidário brasileiro opera em um espectro ideológico flexível, onde partidos ajustam suas estratégias conforme as oportunidades políticas e eleitorais. O mapa, portanto, ilustra como a Tarifa Zero transita entre campos programáticos distintos, confirmando sua natureza híbrida: um instrumento que, ao mesmo tempo, se conecta a bandeiras históricas da esquerda e se adapta ao pragmatismo eleitoral de legendas de centro e direita.

Observação: O presente trabalho foi realizado com auxílio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

1. Pode-se entender por propriedade intelectual.

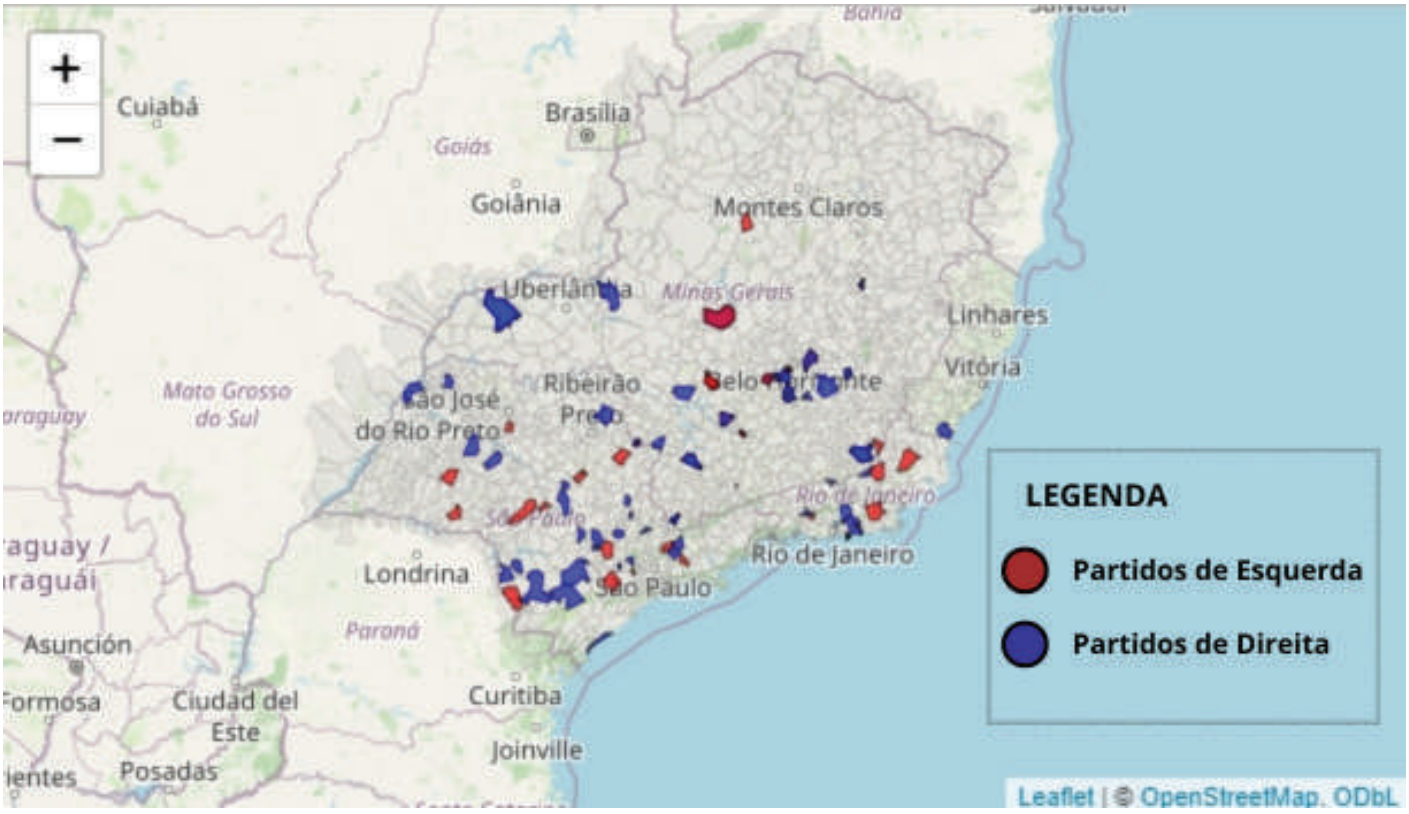


Figura 3. Mapa do Sudeste destacando municípios com TZ. Elaboração Própria.

Referências

CARRANÇA, Thais. Por que cidades com Tarifa Zero triplicaram e proposta avança entre candidatos da direita. BBC News Brasil, São Paulo, 25 set. 2024. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/articles/cdrjy0yrr3jo. Acesso em: 30 set. 2025.

PEREIRA, Thais Fernandes. A política de isenção de tarifa no transporte público: uma análise política dos casos brasileiros. 2024. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024. doi:10.11606/D.8.2024.tde-24072024-114848. Acesso em: 2025-09-30.

SANTARÉM, P. D. Ensaio sobre o incontornável: do ciclo vicioso da tarifa ao ciclo virtuoso da Tarifa Zero. Journal of Sustainable Urban Mobility, v. 3, n. 1, p. 21–32, 2023.

SANTINI, Daniel. Passe livre: as possibilidades da Tarifa Zero contra a distopia da uberização. [S.l.]: Autonomia Literária, 2019.

ZUCCO, Cesar; POWER, Timothy J. The Ideology of Brazilian Parties and Presidents: A Research Note on Coalitional Presidentialism Under Stress. Latin American Politics and Society, v. 66, n. 1, p. 178–188, 2024. DOI: 10.1017/lap.2023.24

A gratuidade não é igual para todos: padrões espaciais do Domingo Tarifa Zero em São Paulo



Maria Victoria Gennari*



Mateus Humberto Andrade*



Gabriel Maggio de Moraes*

*Poli USP.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1432

Palavras-chave: política tarifária; mobilidade; acessibilidade; transporte coletivo; planejamento urbano.

Resumo: O estudo avalia a influência de características do ambiente urbano em variações na demanda por transporte coletivo após a implantação do Programa Domingo Tarifa Zero em São Paulo. Com base em dados da SPTrans e indicadores de acessibilidade, foram analisados 5.313 pontos de ônibus em períodos pré e pós-intervenção. Observou-se aumento médio de 40% nos embarques aos domingos, atingindo 57% em áreas centrais e próximas ao metrô. Os resultados indicam que a gratuidade amplia o uso do transporte coletivo, ao mesmo tempo em que pode reforçar desigualdades espaciais preexistentes.

Em dezembro de 2025, o Programa Domingo Tarifa Zero do município de São Paulo completa dois anos de operação, possibilitando uma avaliação dos seus primeiros impactos sobre a mobilidade urbana. Embora recente na capital, a Tarifa Zero é uma política de transporte coletivo presente em diversas cidades brasileiras desde a década de 1990, alcançando hoje cerca de oito milhões de pessoas. Além disso, também há experiências internacionais que se concentram sobretudo no Leste Europeu, na França e nos Estados Unidos.

A Tarifa Zero pode assumir diferentes formatos, variando conforme o público-alvo, o espaço de abrangência e o período de aplicação (Kębłowski, 2020). O caso paulistano se caracteriza por uma gratuidade universal, válida para todos os usuários, e também pontual, já que é restrita aos domingos e feriados. Essa combinação torna o programa um exemplo híbrido, em que a isenção é ampla em termos de acesso, porém limitada no tempo. Dessa forma, a medida se insere entre as experiências de Tarifa Zero parcial observadas em outras cidades, oferecendo uma oportunidade de analisar seus efeitos sobre o comportamento de viagem e o uso do transporte coletivo em dias de lazer.

Ao avaliar a política de isenção tarifária para idosos no metrô de Seul, Shin (2021) demonstrou que a medida aumentou a frequência de viagens dentre as pessoas com mais de 65 anos. Contudo, o autor observou que o impacto foi mais expressivo para grupos de rendas mais altas e residentes em áreas centrais e próximas das estações de metrô. Já em um estudo realizado na Tasmânia, Austrália, durante um período experimental de Tarifa Zero nos ônibus, cerca de 46% dos participantes relataram aumento no uso do transporte coletivo, acompanhado por um crescimento significativo no tempo médio de caminhada até e a partir dos pontos de embarque.

Além deste aumento da atividade física, Sharman *et al.* (2024) apontam ganhos em bem-estar social e mental, sugerindo que a gratuidade pode atuar como catalisadora de benefícios multidimensionais de saúde.

Por outro lado, revisões recentes, como a conduzida por Ibeh, Fuller e Alhassan (2025), ressaltam que os efeitos do transporte público totalmente gratuito sobre a saúde e a mobilidade ativa apresentam caráter ambíguo e variam de forma significativa conforme o contexto urbano no qual são implementadas. Portanto, mudanças de padrão de mobilidade ligados à isenção da tarifa são influenciados pelo contexto socioespacial, isto é, padrões de uso de ocupação do solo, acessibilidade física das calçadas e ao estímulo aos modos ativos de transporte.

Embora haja avanços na literatura sobre os efeitos da gratuidade tarifária, permanecem escassas as análises que examinam como as condições do ambiente físico influenciam diferentes graus de adesão a esses programas. Evidências sugerem que os impactos da Tarifa Zero não se distribuem de forma homogênea no território, nem são iguais entre diferentes perfis de usuários. Este estudo, portanto, busca identificar se as condições do ambiente físico para pedestres no entorno de pontos de embarque estão associadas a variações no número de embarques após a implantação do Programa Domingo Tarifa Zero em São Paulo, contribuindo para aprimorar políticas tarifárias e de mobilidade urbana.

Dados e métodos

O estudo baseia-se em dados de embarques em ônibus municipais disponibilizados pela SPTrans, obtidos mediante solicitação via Lei de Acesso à Informação (LAI). O conjunto contempla registros diários agregados por ponto de parada para o período de 2020 a 2025, incluindo identificadores únicos e coordenadas geográficas, o que possibilitou sua integração a informações territoriais referentes às condições do ambiente físico para pedestres

A análise considerou como unidade espacial de referência o entorno caminhável de cada ponto de ônibus, definido a partir de uma distância de 600 metros. Essa delimitação foi construída com base na

metodologia Individual Walkable Neighborhood (IWN) proposta por Droin, Wurm e Taubenböck (2023), que combina áreas de cobertura circulares (buffers) com rotas efetivas de caminhada (isócronas). O método busca aproximar a escala analítica da experiência real do pedestre, restringindo a área de influência apenas aos lotes conectados à malha viária e excluindo setores com barreiras físicas ou sem acesso direto.

Em cada uma dessas áreas, foram mapeadas variáveis representativas do contexto urbano e da acessibilidade física, agrupadas em quatro dimensões principais:

1. **Integração modal**: proximidade dos pontos de ônibus em relação a estações do Metrô e do trem metropolitano (CPTM), captando o grau de conexão com o transporte de média e alta capacidade;
2. **Localização regional**: inserção dos pontos na região do centro expandido de São Paulo ou nas macroáreas Plano Diretor Estratégico, que são áreas incentivadas para o desenvolvimento urbano (macroárea de estrutura metropolitana e de urbanização consolidada);
3. **Vulnerabilidade social**: proporção de assentamentos precários (favelas, cortiços e loteamentos irregulares) presentes na área de influência do ponto de ônibus, representando condições socioespaciais mais vulneráveis;
4. **Acessibilidade física**: conformidade das calçadas com a norma NBR 9050:2020, que estabelece largura mínima de 1,5 m e inclinação máxima de 8,33%, buscando assegurar acessibilidade universal.

As informações espaciais e socioambientais foram obtidas no portal GeoSampa e integradas em ambiente de geoprocessamento. A Figura 1 apresenta a distribuição espacial das principais variáveis de análise e um exemplo detalhado das áreas de influência dos pontos de ônibus em uma região central do município de São Paulo.

Da posse das informações indicadas, foram conduzidas análises descritivas para examinar o histórico mensal de embarques e comparar o comportamento da demanda de passageiros entre domingos e os demais dias da semana. Dessa forma, pretende-se identificar padrões territoriais e variações associadas à implementação do Programa Domingo Tarifa Zero, garantindo comparabilidade temporal e espacial entre os períodos pré e pós-intervenção.

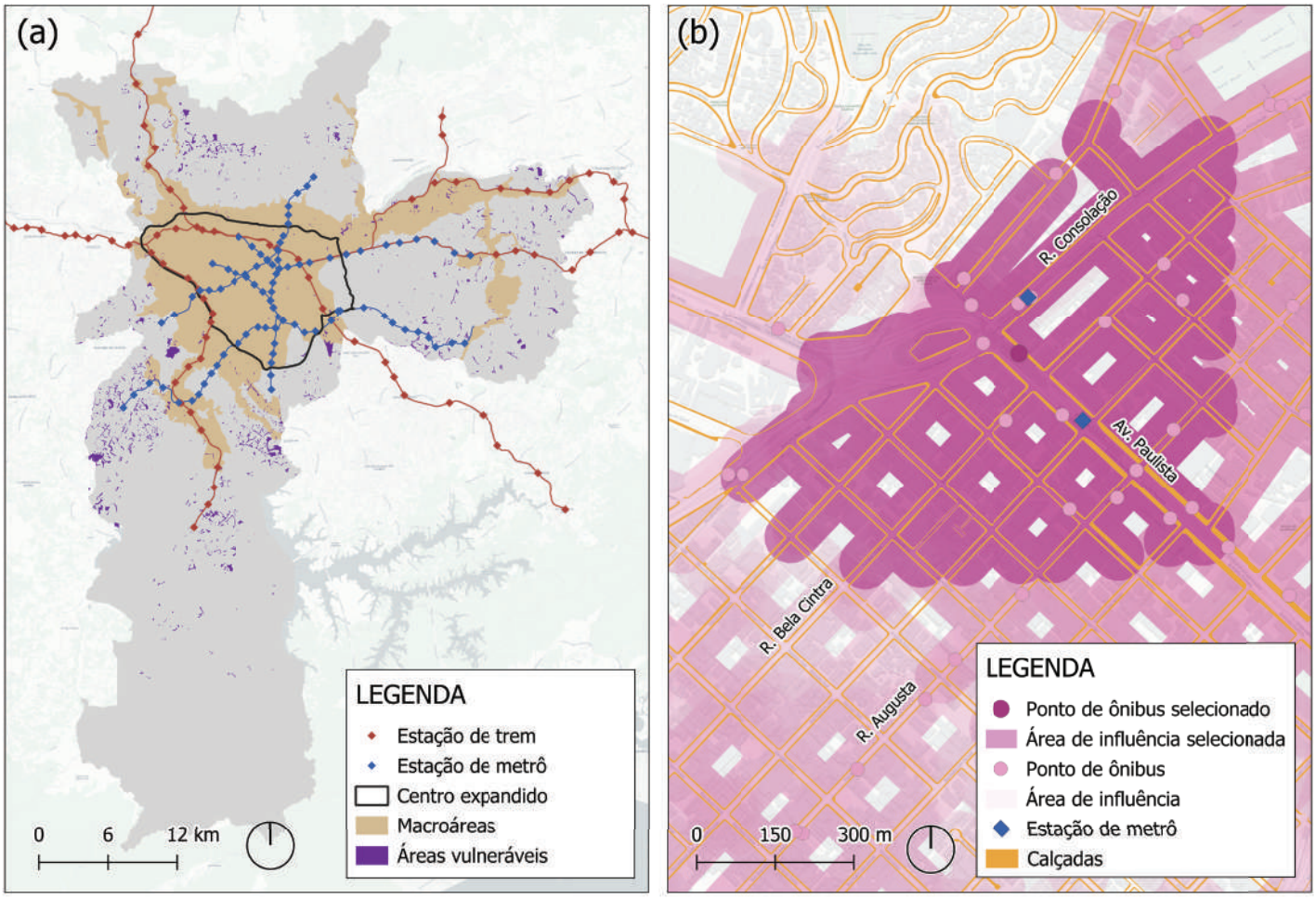


Figura 1. Principais variáveis socioambientais (a) mapeadas na escala do município de São Paulo e (b) exemplo de área de influência de pontos de ônibus.

Resultados e discussão

O presente estudo analisa se as condições do ambiente físico para pedestres no entorno de pontos de embarque influenciam variações no número de embarques por ônibus após a implantação do Programa Domingo Tarifa Zero, em dezembro de 2023. Foram comparados os embarques dos ônibus municipais em dois períodos equivalentes: pré-intervenção (dez/2022 a nov/2023) e pós-intervenção (jan a dez/2024), evitando distorções sazonais. Consideraram-se apenas pontos com mais de 5.000 embarques em ambos os períodos, totalizando 5.313 dos 20.135 pontos distribuídos por toda a cidade (26%). Observou-se aumento médio de 40,2% nos embarques aos domingos após a implantação do programa, frente a 1,9% aos sábados e 2,5% em dias úteis. A diferença indica forte associação com a gratuidade, ainda que o impacto varie conforme o território (Figura 2). Mesmo entre pontos com menores volumes de bilhetagem considerados como outliers e que, portanto, não foram considerados nos testes estatísticos a seguir, as variações oscilaram de -90% a +600%, sugerindo influência de fatores locais sobre os resultados.

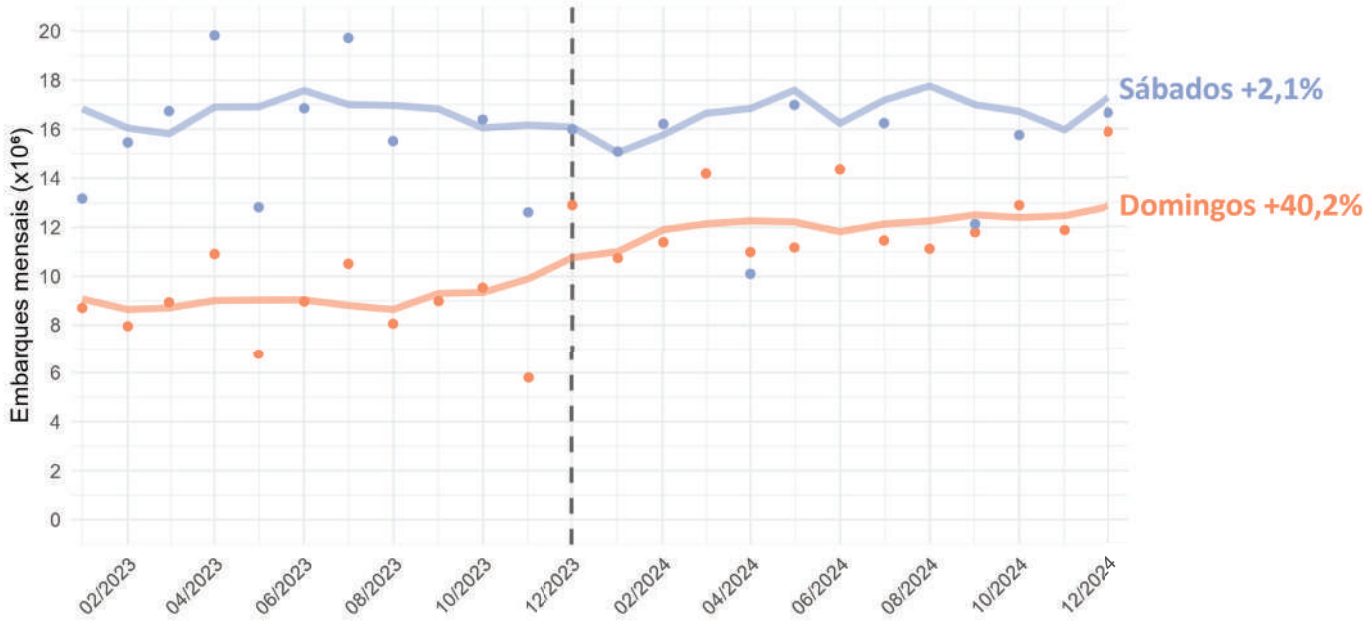


Figura 2. Embarques mensais em linhas municipais da SPTRANS aos sábados e domingos, com indicação do mês de início do Programa Domingo Tarifa Zero (12/2023).

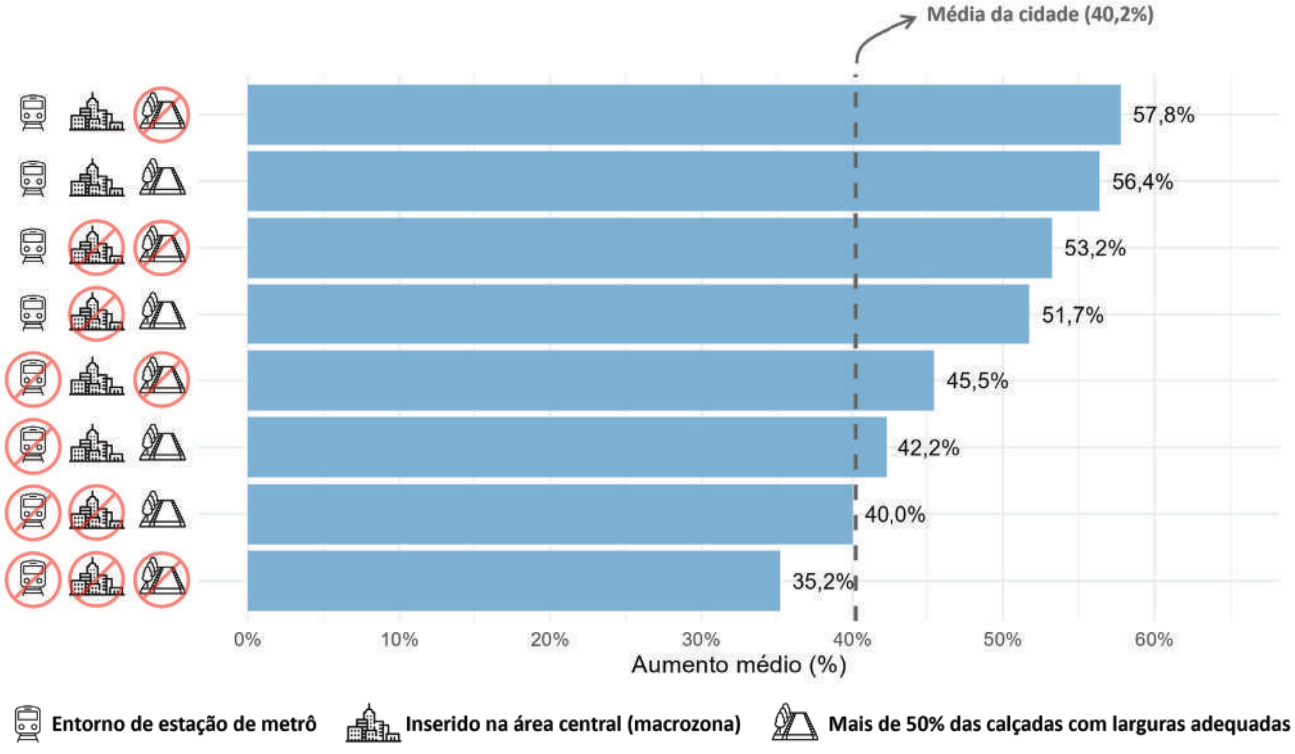


Figura 3. Aumento médio nos embarques aos domingos após Domingo Tarifa Zero de acordo com características dos pontos de embarque: localização geográfica, proximidade com estação de metrô e parcela das calçadas com largura adequada.

Os maiores acréscimos ocorreram em pontos próximos a estações de metrô (+55%) e inseridos em áreas centrais (+48%), superiores à média municipal. Também houve diferenças ligadas às condições da infraestrutura para pedestres: calçadas adequadas em declividade ou largura superaram 43% de aumento, ante 39% em áreas menos conformes. Já a proximidade a estações de trem não gerou efeitos estatisticamente significativos. Esses padrões reforçam que os impactos da Tarifa Zero parecem se concentrar onde já existe maior oferta e integração modal. Conforme evidenciado na Figura 3, pontos de embarque próximos ao metrô e na área central registraram aumentos 17% acima da média do Município, refletindo a estrutura radial do sistema e a atração de viagens de lazer e compras. Por outro lado, locais com calçadas mais adequadas tiveram aumentos ligeiramente menores, sugerindo que o uso de ônibus sem pagamento de tarifa aos domingos depende mais de motivações de deslocamento do que da qualidade do percurso a pé. Ainda assim, condições inadequadas de caminhabilidade podem limitar a experiência e reduzir o alcance dos benefícios em áreas periféricas.

Embora a política de gratuidade aos domingos se revele eficaz em ampliar o uso do transporte coletivo e favorecer a circulação pela cidade, seus efeitos permanecem concentrados em termos espaciais. O aumento de demanda ocorre sobretudo em áreas centrais e bem servidas por infraestrutura, reforçando a correlação entre oferta pré-existente e adesão ao programa. Assim, a universalidade formal da Tarifa Zero não parece se traduzir em equidade substantiva no acesso à mobilidade. Para que os ganhos potenciais se tornem mais amplos, a medida precisa ser articulada a intervenções que qualifiquem o ambiente urbano e reduzam as barreiras de microacessibilidade nas periferias, onde a precariedade da infraestrutura ainda limita os deslocamentos cotidianos.

Entre as limitações, destacam-se a ausência de dados sobre partidas associadas às linhas de ônibus e de indicadores como fachadas ativas, diversidade de usos e densidade populacional, o que pode limitar a compreensão dos fatores que modulam a resposta dos usuários. Pesquisas futuras poderiam explorar essas dimensões por meio de técnicas de pareamento mais robustas, como o escore de propensão, além de avaliar variações sazonais e segmentações por gênero, permitindo avançar na identificação detalhada dos benefícios efetivos da Tarifa Zero no Município de São Paulo, ainda que por ora limitados aos domingos e feriados.

Referências

DROIN, Ariane; WURM, Michael; TAUBENBÖCK, Hannes. The individual walkable neighborhood-evaluating people-centered spatial units focusing on urban density. Computers, Environment and Urban Systems, v. 99, p. 101893, 2023.

IBEH, Chima Casmir; FULLER, Daniel; ALHASSAN, Jacob Albin Korem. The health and socioeconomic impacts of free transportation initiatives: A scoping review. Journal of Transport & Health, v. 44, p. 102139, 2025.

KĘBŁOWSKI, Wojciech. Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. Transportation, v. 47, n. 6, p. 2807-2835, 2020. DOI: 10.1007/s11116-019-09986-6.

SHARMAN, Melanie J. *et al*. Free bus fares, bus use and physical activity: An exploratory cross-sectional study. Health Promotion Journal of Australia, v. 36, n. 1, p. e881, 2025.

SHIN, Eun Jin. Exploring the causal impact of transit fare exemptions on older adults' travel behavior: Evidence from the Seoul metropolitan area. Transportation Research Part A: Policy and Practice, v. 149, p. 319-338, 2021.



BH, 2013. Foto: Upslon (flickr).

ENTRE VISTA

Disputas em torno da Tarifa Zero ontem e hoje:
entrevista com
Luiza Erundina, Lucio Gregori e Mauro Zilbovicius



Luiza Erundina



Lucio Gregori



Mauro Zilbovicius



Isadora Guerreiro



Daniel Santini

Resumo: Em entrevista, a ex-prefeita de São Paulo Luiza Erundina e integrantes de sua equipe de mobilidade urbana em sua gestão falam sobre as disputas envolvendo a pauta da Tarifa Zero desde o momento em que foi formulada até os dias atuais, avaliando as diferenças políticas e históricas dessa trajetória. É ressaltado o seu caráter de direito social universal da mobilidade urbana, que tem sido combatido e fragmentado em propostas parciais e de interesse eleitoral e econômico. O engajamento político pela mobilidade urbana é analisado, tendo em vista as manifestações de 2013 e as transformações das disputas em torno do tema após esse momento, que acompanham o acirramento do cenário político do país. Por fim, um debate sobre os desafios atuais, tendo em vista, por um lado, a potência da Tarifa Zero em meio à COP30; e, por outro, a fragmentação social e política à qual chegamos, com a financeirização da economia, uberização do trabalho e ascensão do empreendedorismo como desmonte da solidariedade das classes populares e trabalhadoras.

DOI: https://doi.org/10.36942/dialogossocioambientais.v8i23.1434

Palavras-chave: Tarifa Zero; Direito Social; Mobilidade Urbana.

Entrevista realizada em Jundiaí-SP, em 6 de setembro de 2025, por Isadora de Andrade Guerreiro, com colaboração e organização de Daniel Santini.

O texto aqui apresentado é o resultado da edição da entrevista gravada, retirando a oralidade dos entrevistados e com cortes necessários para dar fluidez ao texto e foco na temática, sem alteração do conteúdo. As notas foram acrescentadas pelos editores.

Luiza Erundina: Como vocês avaliam a movimentação atual da sociedade e do país sobre a Tarifa Zero? Vejo que, apesar da frequência do debate, não há receptividade por parte de quem deveria apreciá-lo seriamente. O governo federal, por exemplo, apenas agora demonstrou interesse e mandou que o Ministro da Fazenda avalie o assunto. Encaminhei uma proposta formal ao ministro, apresentando pontos críticos e me colocando à disposição, mas não obtive resposta.

Na esfera legislativa, o relator designado também não está interessado. Solicitei ao presidente da comissão que pautasse a matéria, mas fui orientada a negociar com a bancada de direita, que não é receptiva à proposta.

Minha principal preocupação é que mais de uma centena de cidades já aprovaram medidas parciais de Tarifa Zero. Receio que essas iniciativas se espalhem e sejam vistas como a solução definitiva, quando não são. A generalização de um modelo improvisado não corresponde à proposta estruturante que defendemos: o Sistema Único de Mobilidade (SUM)[1].

Há um risco de que essa concepção parcial, implantada por interesses eleitoreiros, seja assimilada como solução, quando nossa proposta é muito mais sistêmica. Como vocês avaliam esse cenário? Há como reverter essa percepção?

Isadora Guerreiro: Você acha que os interesses são só eleitorais, ou tem interesses econômicos também envolvidos?

Luiza Erundina: Isso ocorre porque, a partir do teste, a comunidade local pressiona pela manutenção da iniciativa. No entanto, essa pressão se dá por interesses diversos, econômicos ou eleitorais.

O que quero saber é como consolidar a proposta dentro de sua concepção global, integrada à mobilidade como um dever e um direito social. Essa visão está associada ao direito à mobilidade e se traduz na PEC nº 25/2023 que está na Câmara. Temos promovido diversas audiências públicas pela Comissão de Desenvolvimento Urbano. No entanto, há uma disputa narrativa. O deputado Jilmar Tatto possui um projeto de lei[2] que rivaliza com nossa PEC. Receio que a notícia encaminhada ao Presidente Lula e ao Ministro Haddad seja referente ao projeto de Tatto, que não avança nada de novo.

Esse projeto atende aos interesses dos empresários do transporte. Ele não quis colaborar conosco na construção da proposta do SUM. Foi

1. A deputada refere-se à Proposta de Emenda à Constituição nº 25 de 2023, que acrescenta o Capítulo IX ao Título VIII para oferecer diretrizes sobre o direito social ao transporte previsto no art. 6º e sobre o Sistema Único de Mobilidade, autorizando a União, Distrito Federal e Municípios a instituírem contribuição pelo uso do sistema viário, destinada ao custeio do transporte público coletivo urbano.

2. A deputada refere-se ao Projeto de Lei nº 1280 de 2023 que institui o Programa Tarifa Zero a partir de contribuições de empregadores.

convidado para a primeira reunião, não compareceu e depois apresentou um projeto concorrente. Ele não conseguiu as assinaturas para seu projeto, mas, ainda assim, continua disputando a narrativa porque sua proposta é mais simples e superficialmente mais fácil de explicar.

Em vez de valorizar a proposta estratégica e estruturante, opta-se por apoiar um projeto de lei individual. Essa duplicidade promove audiências públicas paralelas que confundem a opinião pública.

Isadora Guerreiro: A Tarifa Zero tornou-se disputada por um ator inesperado: os próprios empresários do transporte. Essa tensão manifesta-se claramente no cenário político, especialmente num contexto eleitoral difícil como o do próximo ano.

O que identificam como diferente entre a proposta do PT durante a gestão Erundina e o debate atual sobre a Tarifa Zero? Em outras palavras, o debate em torno da PEC e do SUM – que alteraria profundamente o modelo atual, indo além de pagar empresários – é o mesmo proposto durante a gestão municipal?

Lucio Gregori: Eu poderia dizer a você sim e não. Por um lado, sim: hoje, a temática da Tarifa Zero já não tem mais o ineditismo que tinha quando foi lançada no governo da Erundina. Isso torna a discussão menos radicalizada. Contudo, por outro lado, também resulta em uma certa marginalização da pauta, uma vez que ela não gera mais a reação gigantesca na sociedade que provocava naquela época.

Hoje, falar ou propor a Tarifa Zero tornou-se um gesto quase banalizado. Essa banalização constitui a diferença essencial em relação ao período da gestão Erundina. Este fenômeno ilustra o modo pelo qual a sociedade capitalista atrasada brasileira consegue neutralizar temas que questionam profundamente a organização social e socioeconômica do país. A proposta é inserida em um circuito de discussão onde perde sua força concentradora original.

A proposta foi banalizada e já não se discute o cerne da gestão Erundina. Naquela época, o governo municipal propunha alterar fundamentalmente como a sociedade lida com a mobilidade, especialmente das mulheres. Há de se lembrar que parte considerável das mulheres no Brasil deixa de realizar viagens necessárias por não terem condições de pagar pelo transporte. Uma sociedade sensata paralisaria diante dessa informação, mas quase ninguém a conhece ou a trata com a devida importância.

A Tarifa Zero tinha uma diferença crucial: integrava uma proposta de transformação estrutural na maneira como a sociedade enfrenta seus problemas. Atualmente, tornou-se apenas mais um tema de discussão entre muitos, sujeito a circunstâncias políticas momentâneas. A prova é que, embora mais de cem cidades possuam algum modelo de Tarifa Zero, ao mesmo tempo isso muda muito e não muda nada.

Isadora Guerreiro:

As cidades que implementaram a Tarifa Zero de maneira improvisada efetivamente alteraram a vida das pessoas, mas a questão central é se essa mudança foi uma melhora ou, na verdade, se tornou um novo problema urbano.



Supõe-se que essas implementações tenham ocorrido de formas distintas, com alguns municípios adotando modelos mais bem estruturados e outros, modelos mais precários. Gostaria que vocês comentassem sobre o que define uma boa implementação da Tarifa Zero, em contraposição àquelas que são fruto de uma disputa política rasa, ou que acabam por atender predominantemente aos interesses dos empresários do setor. Inclusive do ponto de vista técnico e operacional.

Lucio Gregori: Eu afirmaria que a Tarifa Zero perdeu sua essência original. Ela deixou de ser um tema para discutir a nossa organização social em sua totalidade e se transformou em um problema meramente setorial.

Essa visão fragmentada se afastou completamente da premissa básica que fundamentou a proposta inicial da Tarifa Zero. A proposta era começar a tratar a mobilidade das pessoas nas cidades de um outro modo, que não fosse um business, para se tornar efetivamente um direito fundamental e um serviço público de responsabilidade do Estado.

Luiza Erundina: A comprovação é que conquistamos a aprovação da PEC que reconhece o transporte coletivo como direito social, como saúde e educação. Esse enfoque não está na discussão atual.

O enfoque predominante tornou-se eleitoral. Analisa-se o desempenho nas urnas de prefeitos que adotaram a medida, calculando o impacto político. Consequentemente, a proposta é rebaixada e condicionada à utilidade em cada ciclo eleitoral.

Dessa forma, não alcançamos o objetivo central: discutir o transporte como direito social. Apresentamos a PEC em 2015 para emendar o Artigo 6º da Constituição, incluindo o transporte como direito social e dever do Estado, implicando política pública universal.

Essa compreensão do transporte como direito social - que talvez nunca tenha existido claramente antes de nossa iniciativa - é o elemento que hoje está ausente ou drasticamente enfraquecido no debate.



Mauro Zilbovicius: Durante o governo Erundina, nossa abordagem não se restringia ao "problema do transporte". Sempre pensamos nisso como uma política de governo integral - visão que se perdeu hoje, com a fragmentação da sociedade e o afastamento da concepção de Estado garantidor de direitos.

Uso a analogia do SUS (Sistema Único de Saúde): assim como as vacinas devem ser universais e gratuitas, o transporte também deve ser. Nossa proposta era uma intervenção política para instituir um novo direito de Estado, não apenas resolver um problema pontual.

A questão central não é a viabilidade técnica - isso é matemática, sabemos fazer. Mas sim: quem vai pagar? Tudo tem um custo, a discussão é sobre quem assume esse custo. Quem deve pagar para que as pessoas não sejam privadas do direito à cidade e a outros serviços públicos? A discussão não pode se reduzir a "tem ônibus?".

Isso abre espaço para soluções fragmentadas, como as do deputado Tatto, como se fosse possível ter um "SUS" em cada cidade. O cerne não é ser contra empresários - eles podem lucrar em modelos bem desenhados com fiscalização adequada. O problema são interesses circundantes, como a indústria automobilística, e a falácia de que "não existe almoço grátis", que é desmascarada pelas vacinas gratuitas. Alguém sempre paga; a questão é quem assume os custos de um direito social.

Nossa proposta na gestão Erundina era criar um sistema transparente e eficiente, pagando pelo serviço prestado (não por passageiro), mas enfrentamos oposição feroz. Ninguém sabe o custo real de um sistema de qualidade. Na época da CMTC, tínhamos uma noção, mas ela já era distorcida para dar prejuízo mesmo. Nossa ideia era usar a CMTC como modelo para descobrir o custo real.

O atual ministro da Fazenda, por exemplo, afirmou que o sistema custaria R$ 8 bi[3]. Mas como ele sabia? Sua fala frequentemente gira em torno do superávit primário e de

---

3. Conforme o portal G1, o atual ministro Fernando Haddad projetou o custo em entrevista ao jornal Valor Econômico em 15 de janeiro de 2016, quando era prefeito de São Paulo. Na ocasião, o político afirmou que o valor equivalia a toda arrecadação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e que o tema deveria ser debatido: "A pauta do movimento, de Passe Livre para todos, significa R$ 8 bilhões de subsídio. É óbvio que alguém pode propor isso. Quem sabe não apareça um candidato que defenda essa tese, que fale 'olha, vou pegar todo o IPTU da cidade – que é mais ou menos o que custa o sistema de transporte –, e vou usar para passagem grátis para todo mundo'?". Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/01/passe-livre-custaria-r-8-bilhoes-valor-do-iptu-diz-haddad-jornal.html> Acesso em: 03 out. 2025.

questões fiscais. Contudo, observe que esta pauta – a discussão sobre quem paga o quê – que recentemente ganhou destaque no debate sobre a reforma do imposto de renda, é, na essência, a mesma questão central da Tarifa Zero. A nossa proposta de Tarifa Zero sempre buscou catalisar exatamente esse debate: quem deve financiar um direito social fundamental?

Isadora Guerreiro: Tecnicamente, temos a solução; o desafio é essencialmente político. Isso me remete à pergunta inicial sobre a conjuntura política atual. Gostaria de abordar a mobilização popular em torno da mobilidade. Durante a gestão de vocês na prefeitura, não existia um movimento social organizado pela mobilidade urbana com a mesma força do movimento de moradia.

O movimento pela mobilidade consolidou-se posteriormente e eclodiu em 2013. Gostaria que comentassem sua relação com essas mobilizações: por que não surgiram antes? Como avaliam o processo em torno da tarifa que explodiu em 2013 com o MPL, inaugurando forma política de disputar a pauta, inclusive com enfrentamentos dentro do próprio Partido dos Trabalhadores?

Lucio Gregori: Partindo dessa questão, vemos que a mobilidade urbana não é uma temática existente no país. Ainda não existe. Você menciona o transporte, mas a questão fundamental – como as cidades se estruturam – gira em torno de certas prioridades, enquanto outras são negligenciadas. A mobilidade das pessoas não é uma questão central da política brasileira.

A PEC da Erundina possui essa virtude: estabelece o transporte como direito social. Isso eleva o debate, tirando-o de questões operacionais para discutir como funciona a mobilidade no capitalismo brasileiro – como as pessoas se movimentam ou são impedidas de se movimentar.

A PEC-90 oferece essa nova perspectiva. Essa discussão mais profunda, que ainda não ocorre no Brasil, poderia ser catalisada a partir dela. Atualmente, o deslocamento é visto como mera necessidade instrumental: ir ao médico, ao trabalho e voltar. Um país onde parte considerável das mulheres não realiza viagens necessárias deveria refletir seriamente sobre isso.

O que falta é uma discussão ampla que investigue a essência do problema. Do que estamos falando? De algo que envolve a cidade em sua totalidade. E percebe-se que essa visão integral simplesmente não existe. Há falta de mobilização popular em torno do tema, durante tanto tempo, simplesmente porque é um jogo que nunca foi jogado. Como é que a população ou o cidadão comum pode, de repente, do nada, formular isso?

Mauro Zilbovicius: O cerne da questão é político, não meramente de mobilidade. A grande vantagem da Tarifa Zero é estabelecer uma conexão direta entre o problema político amplo e a vida cotidiana das pessoas, mostrando que a questão é concreta e imediata.

No entanto, a classe política tradicional, especialmente a esquerda, nunca priorizou essa pauta. Quem a levantou foi o Movimento Passe Livre (MPL), que começou com passe livre para jovens, mas rapidamente ampliou para Tarifa Zero, irrompendo em 2013 como "grande política".

O governo Dilma enfrentou então um ponto de virada: poderia embrenhar-se numa discussão profunda com a sociedade para expandir direitos, mas optou pelo caminho fragmentado de soluções pontuais como o Vale-Transporte - medida palatável, mas insuficiente, especialmente com o declínio da CLT[4]. A fragmentação atual é visível nos aplicativos como Uber; não há coesão social ou solidariedade de classe.

Luiza Erundina: Quem introduziu esse debate na sociedade, há quase 35 anos, tornando-o uma pauta necessariamente recorrente, foi o nosso governo. O que me leva a refletir: como a Tarifa Zero não desapareceu da agenda social após todo esse tempo? A resposta é que ela permanece por ser uma questão premente, que impacta diretamente o cotidiano da maioria da população.

Sua persistência não se deve apenas ao fato de ser um problema identificado e uma solução proposta. No fundo, a questão transcende a mobilidade. A solução do problema da mobilidade é uma solução para os outros problemas de quem vive na cidade.

Isadora Guerreiro: Quando a população, através de um movimento popular específico, começou a se organizar em torno disso, foi um enfrentamento que o PT não gostou em 2013. Esse enfrentamento com o partido neste tema já era presente na gestão municipal de vocês?

Luiza Erundina: Meu governo não era querido pelo PT. Governamos apesar do partido, enfrentando adversários tanto fora quanto dentro dele. Nossas ações não foram aceitas pelo partido. Buscamos não ser apenas mais um governo petista, mas promover um governo efetivamente diferente. Buscamos implementar políticas, como a Tarifa Zero, que desafiavam o modelo tradicional das classes dominantes.

Mexemos em estruturas fundamentais para mostrar que era possível governar de outra forma. Nossas propostas negavam o convencional da própria esquerda da época, representada pelo PT. O objetivo era afrontar o tradicional e tocar na essência dos problemas - o que não interessava ao PT, pois significava disputar a reorganização do poder na cidade. Essa dinâmica persiste até hoje.

Mauro Zilbovicius: Até hoje guardo uma fala da Luiza, que ela repetia constantemente: cada ação “tem que ser pedagógica”. As pessoas precisam aprender com essa luta. Ou seja, não se tratava apenas de resolver um problema imediato, mas de usar essa solução para fazer política, demonstrar uma nova possibilidade e, a partir dela, demandar mais. Estávamos ali para empurrar a fronteira do possível e alargar os limites do que era considerado realizável.

---

4. CLT: Consolidação das Leis do Trabalho, referindo-se ao declínio de vínculos formais de emprego.

Muna Zeyn: Tenho observado uma pressão territorial significativa e crescente em defesa da Tarifa Zero. Essa mobilização não se restringe à cidade de São Paulo e, embora não seja exatamente o modelo ideal que defendemos, a simples existência dessa pauta coloca em evidência a possibilidade concreta de sua implementação. Essa discussão ganhou tal amplitude que hoje o governo precisa levá-la para a COP (Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 - COP30), porque ela extrapolou o governo, está hoje na ordem do dia.

Luiza Erundina: Acredito que o governo federal não estabeleceu a conexão necessária entre a PEC da Mobilidade e a COP30. Se o Brasil quisesse apresentar uma contribuição efetiva ao debate climático global, abraçar essa ideia seria crucial.

Cobrei publicamente do presidente Lula o motivo de não adotar esta bandeira como contribuição central para a COP30. Somos uma nação continental, e a implementação da Tarifa Zero teria um impacto positivo monumental, reduzindo drasticamente o número de carros e as emissões poluentes.

Nós fizemos essa ligação; o governo, não. A COP30 ainda representa uma oportunidade para despertar o interesse governamental na tese. A redução de emissões em um país continental como o nosso, onde a crise de mobilidade gera poluição massiva, é um argumento técnico e ambiental sólido. O país teria a chance de demonstrar liderança ao convencer uma nação continental a reduzir drasticamente a emissão de gases de efeito estufa por meio de uma política de mobilidade transformadora.

No entanto, essa possibilidade sequer despertou o interesse do governo como uma potencial conquista a ser exibida internacionalmente, como um marco desta conferência. A oportunidade de anunciar “estou implementando esta solução estruturante” foi, até agora, negligenciada.

Lucio Gregori: Ao refletir sobre a questão, chego à seguinte conclusão: a sociedade capitalista não assume responsabilidade pelo deslocamento das pessoas. Sua lógica é simples: se você precisa se locomover, a solução é individual - pague por isso. O sistema oferece alternativas de consumo: automóvel, ônibus ou até mesmo o desgaste de sola de sapato. De uma forma ou de outra, o custo é seu.

Em outras palavras, a mobilidade humana não é tratada como questão estrutural no capitalismo. A premissa básica de que a locomoção é elemento fundamental da existência humana - é um direito humano - está ausente dessa lógica.

O debate que travamos aqui é singular. Se levado para a esquina, a discussão se restringirá à superlotação dos ônibus ou ao preço da passagem. Falta à sociedade capitalista a compreensão de que a mobilidade transcende a mera necessidade de ir do ponto A ao ponto B. É muito mais do que isso: a mobilidade das pessoas é fundamental na vida humana.

Isadora Guerreiro: Estabeleço um paralelo com a política habitacional. O programa Minha Casa Minha Vida introduziu uma lógica diferente: subsídio massivo para faixas de 0 a 3 salários mínimos, que passaram a pagar valores irrisórios pela moradia. Essa política emergiu no contexto de abertura de capital das grandes construtoras, que precisavam demonstrar crescimento exponencial aos investidores. O governo Lula transformou o

“déficit habitacional” em demanda solvente colossal. A consequência imediata foi o acesso inédito à moradia, quase uma “Tarifa Zero” habitacional. Mas as consequências de longo prazo foram o caos urbano: conjuntos de qualidade questionável em áreas periféricas, causando desenraizamento social e perda de controle comunitário. Essa é a lógica da financeirização da habitação. O paralelo com a Tarifa Zero na mobilidade é: surge o receio de que um subsídio governamental massivo para transporte possa seguir o mesmo caminho. A gratuidade poderia servir a uma economia financeira global que busca lucro garantido com recursos públicos.

A pergunta é: como veem esse risco no campo da mobilidade? Existe a possibilidade de a Tarifa Zero ser implementada de forma a piorar a qualidade do serviço - tornando-o massificado e de baixa qualidade para maximizar lucros de agentes financeiros, com o governo - ou seja, a sociedade - como pagador?

Lucio Gregori: Em última análise, o capitalismo opera sob uma lógica predatória onde o lucro é o parâmetro final. Se for lucrativo matar, o capitalismo mata. Se for lucrativo oferecer saúde precária, ele o fará. Se for lucrativo imobilizar pessoas e confiná-las a espaços onde não podem prosperar, ele assim procederá.

Nesse contexto, a Tarifa Zero possui mérito histórico singular. Enquanto saúde e educação já foram cooptadas pelo capitalismo através de mecanismos que transformam direitos em mercadorias disfarçadas, a proposta original da Tarifa Zero surgiu em contramão absoluta a essa lógica. Ela não se prestava à mesma mercantilização, por isso sofreu reação tão violenta.

O sistema ainda não havia desenvolvido para a mobilidade a fórmula aplicada em outras áreas: simular serviço público enquanto canaliza recursos públicos para acumulação privada.

Passado esse tempo, porém, observa-se que a pauta da Tarifa Zero também corre risco de ser absorvida e esvaziada por essa mesma lógica, tornando-se mais uma questão administrada dentro da escala capitalista e perdendo seu caráter disruptivo. No fundo, vamos de uma vez por todas botar na cabeça: no capitalismo, não tem solução.

Mauro Zilbovicius: Há uma contracorrente a essa lógica: a disputa política e a organização popular. Se tudo dependesse exclusivamente dos capitalistas, o SUS não existiria. Ele existe porque o país precisa de um sistema de saúde que atenda, mesmo que contraditoriamente, aos interesses do capital. Isso demonstra que, deixado à própria deriva, o capitalismo é de fato como você descreveu; mas a disputa política pode forjar concessões e criar instituições que mitigam seus efeitos mais brutais.

A força da Tarifa Zero está em conectar problemas aparentemente desconexos: o ônibus que não passa está relacionado aos ricos que não pagam impostos. Transforma uma queixa cotidiana em discussão política sobre financiamento e justiça social.

Luiza Erundina: Sua indagação sobre a mobilização popular toca em ponto crucial. Os movimentos sociais não exercem pressão suficiente porque a mobilização popular substantiva deixou praticamente de existir. Os partidos de nosso campo ideológico abandonaram o projeto de fomentar a participação das bases. O resultado é a ausência de mobilização genuína, falta de participação popular, inexistência de hegemonia das classes populares e erosão do poder popular no Brasil.

Perdemos o tecido social vibrante do período pós-ditadura, quando a sociedade estava mobilizada e resolvia problemas coletivamente por meio de organizações de base. Atualmente, esse cenário foi desmontado. O povo perdeu sua voz e a crença em sua capacidade de transformação. Consequentemente, pautas como mobilidade e moradia não geram mais apelo ou participação massiva. O poder popular foi esvaziado.

Iniciativas como o Sementes da Esperança tentam resgatar a possibilidade de o povo voltar como sujeito histórico. Em nossa geração, vivenciamos isso. Hoje, essa força se dissipou - o povo não é mais protagonista, mas sim conduzido por partidos durante ciclos eleitorais. O povo, como sujeito decisor de suas questões, lamentavelmente não existe mais.

Daniel Santini: Nesse contexto de passividade social, surge um risco concreto de a Tarifa Zero ser apropriada por setores conservadores ou distorcida em arranjos de coalizão governamental? Ou a Tarifa Zero é em si subversiva e muda estruturalmente a sociedade?

Luiza Erundina: É isso mesmo. Houve um tempo em que existia uma educação de base freiriana[5] e de partidos de esquerda que entendiam que o protagonismo dos setores populares é condição para se fazer mudança. Isso não existe mais, lamentavelmente.

Mauro Zilbovicius: Dois processos interligados explicam este cenário. Primeiro, ocorreu um esvaziamento da participação popular na política. Lideranças de esquerda que dependiam de enraizamento nas bases - fundamental para a ascensão do PT - afastaram-se dessa relação orgânica com o povo.

Paralelamente, houve uma profunda transformação do capitalismo. O modelo fordista, que gerava solidariedade de classe (como na formação política de Lula nas fábricas), foi substituído pela lógica do "empreendedor de si mesmo", que dissolve a noção de classe e destrói laços de solidariedade.

Esta mudança é reforçada por fenômenos como o neopentecostalismo, que propaga a culpabilização individual ("se você está mal, é por sua causa"). O resultado é uma sociedade onde torna-se extremamente difícil construir políticas públicas como a Tarifa Zero, que dependem de conceitos como sociedade, povo, classe e solidariedade - elementos sistematicamente esvaziados no projeto hegemônico atual.

---

5. Alusão ao pensamento do educador e filósofo Paulo Freire, que integrou a equipe da Prefeita Luiza Erundina em São Paulo como Secretário de Educação.

Luiza Erundina: A educação também segue essa tendência. A justificativa apresentada para o afastamento de diretores[6] é o baixo desempenho, mas o objetivo real é a privatização das escolas. Substitui-se o diretor por um interventor, que consiste em mão de obra privada contratada e assalariada – não um servidor público. Trata-se do mesmo processo que já observamos na área da saúde e que vai se intensificar.

Mauro Zilbovicius: Vivemos em um mundo profundamente fragmentado. A proliferação de modos individuais de transporte, como Uber e motos – cujas vendas são impressionantes no Brasil – ilustra essa dinâmica. A motocicleta, que poderia ser um complemento integrado a um sistema de mobilidade troncal nas periferias, tornou-se uma solução isolada perante a ausência de políticas públicas efetivas. O mesmo ocorre com bicicletas e serviços de entrega por aplicativos: são respostas individuais à falta de perspectiva coletiva.

Muna Zeyn: Antes, havia uma força coletiva organizada em defesa, por exemplo, das unidades básicas de saúde, com receio de sua privatização. Hoje, a proliferação de serviços privados populares, como o Dr. Consulta, cria a ilusão de que não é necessário defender o sistema público.

Muitos indivíduos, mesmo com recursos limitados, passam a acreditar que podem – e devem – pagar por serviços privados, enxergando-se como "empreendedores" de seu próprio bem-estar. Essa dinâmica, como bem observado pelo Lucio, é de uma perversidade total, pois divide a classe.

Mauro Zilbovicius: Este processo de fragmentação social é, paradoxalmente, reforçado pela postura de setores da esquerda que, em vez de confrontá-lo, adaptam-se a ele. Desde nossa gestão, observava-se no PT – e particularmente na fala do presidente Lula – uma certa desvalorização da pauta do transporte coletivo. A narrativa de que "cada um tem que ter seu carrinho" predomina.

Daniel Santini: Para fechar: a pior Tarifa Zero – que remunera bem os empresários, que não muda nada, estruturada num sistema precarizado – é melhor do que um sistema com cobrança?

Luiza Erundina: Eu não consigo deixar de falar disso. Retomando a questão da moradia: eu trabalho com isso desde o começo da minha vida, como assistente social. A moradia conquistada na marra, fazendo caminhada a pé até o Palácio do Governo para que se ligasse água e

6. Sobre o afastamento de diretores, ver: <https://adusp.org.br/servico-publico/repu-afastamento/> Acesso em: 03 out. 2025.

luz nas favelas, quando vinha, tinha um peso e uma importância para aquela população muito diferente. Porque ela se capacitava a partir daquela conquista para outras lutas e para outras conquistas. Por isso, um programa massivo de moradia, tipo Minha Casa Minha Vida, não contribui para mobilizar e para conscientizar o povo da própria força. Não pode ser comparado com aquela luta na qual o próprio povo conquista a moradia. Ou para urbanizar a sua favela, em vez de fazer uma casa própria, que ele vai pagar 30 anos, ou não vai nem mesmo conseguir pagar. Isso não é uma política que emancipa os setores populares.

Essa é a questão: não se faz mais política hoje nesse país, capaz de fazer com que as pessoas se emancipem, como se fez no passado. Nós conseguimos fazer aquele governo porque a gente vivia em um período de pós-ditadura militar, em um processo de redemocratização, onde se conquistou algum nível de emancipação popular.

E nós tivemos apoio popular para experimentar uma forma de ser governo no qual todo mundo governou. Por isso tem uma força que não termina nunca. Aquele governo continua, porque não foi um governo de uma pessoa, nem de um partido: foi um movimento social popular, num determinado momento da história política desse país que não acontece mais. Porque os partidos estão bitolados por um modelo dentro do capitalismo que até o povo tem direito a uma casinha, tem água na favela e outras tantas coisas, mas sem alterar as bases sobre as quais essa sociedade está construída...

Luiza Erundina: assistente social, primeira mulher eleita prefeita de São Paulo (1989-1993), atualmente deputada federal pelo Estado de São Paulo, filiada ao PSOL.

Lucio Gregori: engenheiro de Mecânica dos Fluidos pela Poli-USP, foi diretor de Planejamento da Emurb, diretor técnico da Emplasa e de Planejamento da Fundação Seade, além de Secretário Municipal de Transportes durante a gestão de Luiza Erundina.

Mauro Zilbovicius: engenheiro de Produção pela Poli-USP, foi Diretor da Cia. de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo, Diretor do Departamento do Sistema Viário de São Paulo (DSV) e Secretário interino de Serviços e Obras de São Paulo durante a gestão de Luiza Erundina. Atualmente é professor da Poli-USP.

Participação especial: Muna Zeyn, professora de políticas sociais e militante feminista, foi chefa de gabinete de Luiza Erundina durante sua gestão municipal, cargo que permanece ocupando no seu mandato de deputada federal.

Entrevistadora e organizador:

Isadora de Andrade Guerreiro: arquiteta e urbanista pela FAU-USP, foi coordenadora da assessoria técnica a movimentos sociais Usina - Centro de Trabalhos para o Ambiente Habitado. Atualmente, é professora de Planejamento Urbano e Regional da FAU-USP e faz parte da coordenação coletiva do LabCidade - Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade.

Daniel Santini: jornalista pela PUC-SP, mestre e doutorando em Planejamento Urbano e Regional na FAU-USP, pesquisador e autor de livros sobre a Tarifa Zero. Atualmente, é coordenador de projetos na Fundação Rosa Luxemburgo.





Fotos: Camilo Carvalho.



Brasil de Fato/Fundação Rosa Luxemburgo.

AR
TES

BLOCO PULA CATRACA

O reconhecimento de direitos e justiça social vai além das políticas públicas. Ganhando as ruas, seja no dia a dia, seja nos dias de alegria, duas manifestações artísticas fazem da Tarifa Zero fonte de inspiração.

“Com uma década de vida o bloco carnavalesco Pula Catraca desfila pelas ruas de Belo Horizonte. Desde quando surgiu, inspirado pelo movimento Tarifa Zero e as jornadas de junho de 2013, o Bloco se pauta pela retomada da potência criativa da cidade, da rua e dos espaços públicos e tem a mobilidade urbana justa e acessível como tema principal.”

Oito dessas animadas canções - marchinhas, sambas, sambas-reggae e funks - foram reunidas em um álbum em 2021, mas que podem ser ouvidas a qualquer hora, antes que o ônibus chegue!

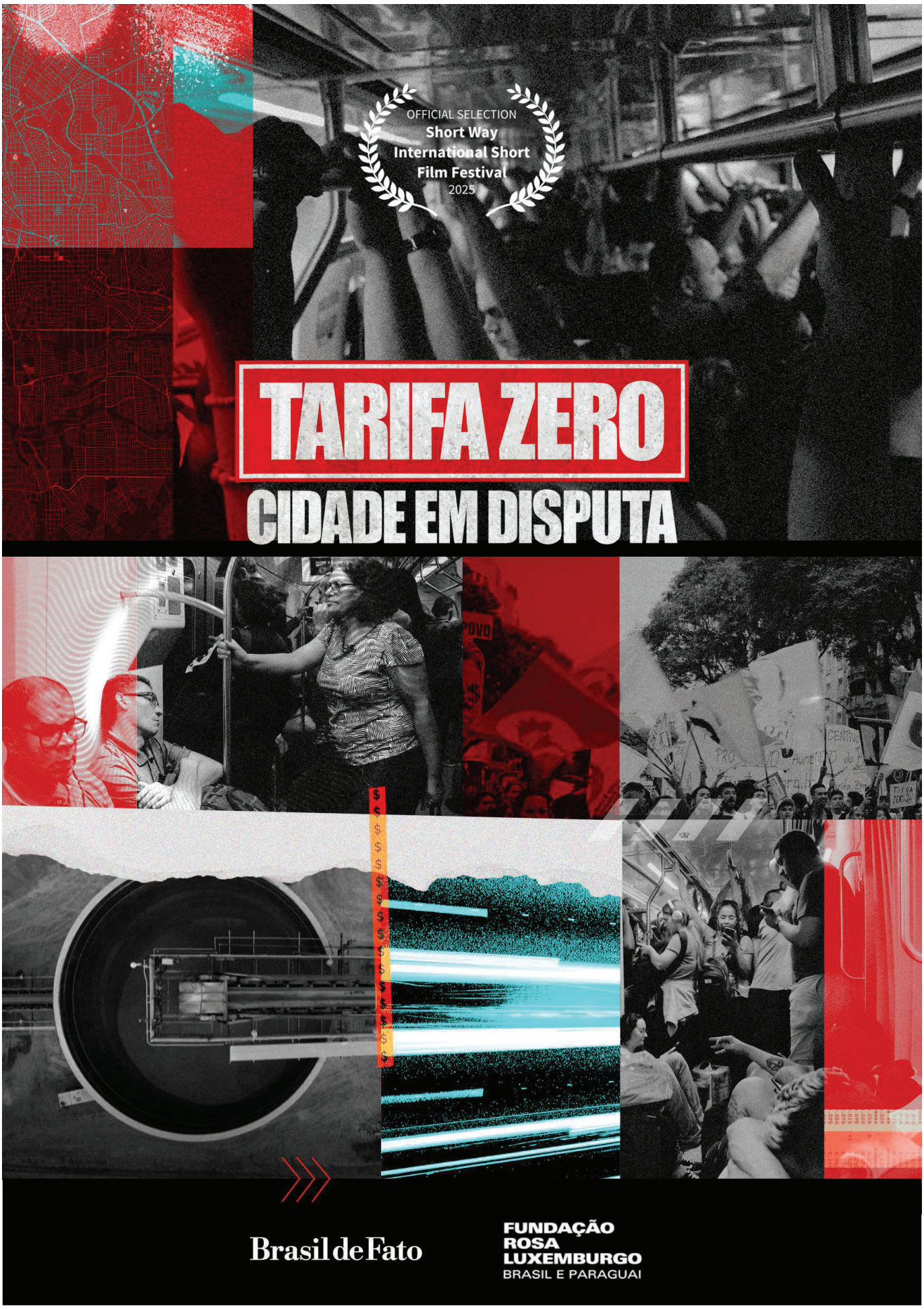

PULA CATRACA
TARIFA ZERO É MAIS

TARIFA ZERO: CIDADE EM DISPUTA

O minidocumentário Tarifa Zero: Cidade em Disputa, produzido pela Fundação Rosa Luxemburgo em parceria com o Brasil de Fato, apresenta a rotina dos viajantes da metrópole de São Paulo. Um cotidiano de superlotação, exaustão e exclusão, que reflete as precárias condições dos sistemas de transporte público, que resulta caro e insuficiente.

O documentário, vencedor do prêmio de melhor documentário de curta duração pelo Internacional Short Film Festival de 2025, faz uma análise crítica das políticas urbanas, na voz de quem está sujeito a enfrentar as longas e insalubres viagens diárias.

A hipótese de um transporte público gratuito provoca a reflexão sobre qual acesso à cidade é efetivamente permitido à população por esse modelo de mobilidade e cidade. O que está em disputa é uma cidade justa, acessível e saudável para todos.


OFFICIAL SELECTION
Short Way
International Short
Film Festival
2025
TARIFA ZERO
CIDADE EM DISPUTA
Brasil de Fato
FUNDAÇÃO
ROSA
LUXEMBURGO
BRASIL E PARAGUAI

QUEM FEZ ESSA EDIÇÃO?

editores

PEDRO ROBERTO JACOBI

Professor Titular Senior do Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental da Univer-sidade de São Paulo (PROCAM/IEE/USP). Coordenador do Grupo de Pesquisa Meio Ambiente e Sociedade do Instituto de Estudos Avançados da USP (IEA) e editor da Revista Ambiente e Sociedade. Presidente do Conselho do ICLEI – Governos Locais pela Sustentabilidade – América do Sul. Coordenador de sub-projeto de pesquisa no InCLINE.

LUCIANA TRAVASSOS

Professora adjunta da Universidade Federal do ABC (UFABC), no Bacharelado em Planejamento Territorial e na Pós-gradução em Planejamento e Gestão do Território. Pesquisadora do LaPlan. É arquiteta urbanista (FAU-USP) e doutora em Ciência Ambiental (PROCAM-USP).

PAULO DE ALMEIDA SINISGALLI

Professor Associado da Universidade de São Paulo. Graduado em Engenharia Civil e Sanitária pelo Instituto Mauá de Tecnologia, é mestre em Ciência Ambiental pelo PROCAM-USP, doutor em Economia Aplicada pela UNICAMP, pós-doutor pela Universidade de Wageningen e livre docente pela USP. Possui pós-graduação pela Universidade Técnica de Dresden - Alemanha. É docente nos programas de pós-graduação em Ciência Ambiental e Modelagem de Sistemas Complexos, na USP. Atua nas áreas de Economia Ecológica e Gestão de Recursos Hídricos.

SANDRA MOMM

Professora associada da Universidade Federal do ABC, no Programa de Mestrado e Doutorado em Planejamento e Gestão do Território e no Global SPRING Network, rede de parceiros do mestrado internacional. Atua no campo do planejamento territorial com interface com mudanças climáticas, recursos hídricos, áreas protegidas. Atualmente interessada em temas relacionados com teorias, sistemas e práticas de plane-jamento, gênero e planejamento, transições e soluções baseadas na natureza e análises comparativas. É arquiteta urbanista (UFSC), mestre em Eng. Ambiental (FURB), doutora pelo PROCAM-USP e pós-doutora pela Technical University of Dortmund - Alemanha (2019).

SILVANA ZIONI

Professora Associada no Centro de Engenharia, Mode-lagem e Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal do ABC (UFABC), atua nos Bacharelados de Ciências e Humanidades e de Planejamento Territorial e no programa de Pós-Graduação em Planejamento e Gestão do Território. Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo (USP), Mestrado em Estruturas Espaciais Urbanas (USP) e Doutorado em Planejamento Urbano e Regional (USP). Foi também professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

ANDRÉ PASTI

Professor de Planejamento Territorial e Ciências Humanas na UFABC. Doutor em Geografia Humana pela USP, geógrafo e mestre em Geografia pela Unicamp. Integrante do Intervozes. Participa da Rede Latino-Americana de Estudos sobre Vigilância, Tecnologia e Sociedade (Lavits). Lidera o TERRITORIAL – Grupo de Pesquisa Território Praticado, Conjuntura e Tecnopolítica na América Latina. É pesquisador associado do CEFAVELA - Centro de Estudos da Favela.

editores assistentes

IGOR MATHEUS SANTANA-CHAVES

É Arquiteto e Urbanista, Mestre e Doutorando em Planejamento e Gestão do Território pela UFABC. É pesquisador do Laboratório de Planejamento Territorial (LabPlan). Foi pesquisador do temático MacroAmb (FAPESP), Pesquisador Colaborador do Projeto GovernAgua - SARAS Institute - Inter-American Institute for Global Change Research.

HUGO DA SILVA CARLOS

Bibliotecário e coordenador do Sistema de Bibliotecas da UFABC. Atua com desenvolvimento de coleções, serviço de referência e formação de usuários. Possui experiência na gestão de iniciativas de comunicação acadêmica, como Repositórios acadêmicos e coordena o Portal de Periódicos da UFABC..

LYVIA CIRQUEIRA

Mestranda em Planejamento e Gestão do Território (PGT) na UFABC, com financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior do Ministério da Educação - CAPES, graduada em Engenharia Ambiental e Urbana pela mesma universidade. Compõe o grupo de pesquisa que avalia os Impacto da COVID19 nos modos de vida, mobilidade e acessibilidade dos grupos marginalizados (ICOLMA) no âmbito do PGT/UFABC, em parceria com os departamentos de planejamento territorial das Universidades de Cape Town, na África do Sul e Universidade de TU Dortmund, na Alemanha.

NATÁLIA TEIXEIRA NEVES

Graduanda em Ciências Biológicas e Ciência e Tecnologia pela UFABC. Realiza iniciação científica com macroalgas: catalogação e identificação de espécies do litoral de São Paulo. É integrante do Movimento de Mulheres Olga Benário da UFABC.

MARCELO AVERSA

Desenvolve pesquisas em análise de políticas ambientais e de saneamento básico, dentro da área de planejamento urbano regional e de políticas públicas, com foco nos processos de macrometropolização da água, pelas perspectivas teóricas do Institucionalismo Histórico, da Ecologia Política e da Análise Crítico Discursiva Foucaultiana. É pós doutorando do Programa de Ciências Ambientais do Instituto de Energia e Meio Ambiente da Universidade de São Paulo. É formado em direito pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, especialista em Direito Constitucional pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas, mestre e doutor em Planejamento e Gestão do Território pela Universidade Federal do ABC.

BEATRIZ MILZ

É pesquisadora de pós-doutorado na Universidade Federal do ABC (UFABC), Brasil. Realizou a graduação em Gestão Ambiental na Universidade de São Paulo (SP) (2015), mestrado em Análise Ambiental Integrada na Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP)/ Diadema (2018), e Doutorado em Ciência Ambiental na USP (2024). É natural de Diadema-SP. Atualmente faz parte do projeto de pesquisa "ICOLMA": Impacto da COVID-19 no modo de vida, mobilidade e acessibilidade dos grupos marginalizados, que inclui pesquisadoras do Brasil, Alemanha e África do Sul, e tem o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

ISABELA MORAIS RODRIGUES

Isabela Morais Rodrigues - Discente de Relações Internacionais e Ciência e Humanidades, pesqui-sadora voluntária da OPEB no grupo temático de Migrações. É integrante da Enactus, entidade de empreendedorismo social da UFABC.

ANA FLAVIA CAMARGO

Discente do Bacharelado em Ciências e Humanidades da UFABC, cursou Etec Praia Grande.

diagramação

MARINA RAGO MOREIRA

Arquiteta Urbanista pela Universidade de São Paulo (USP) e mestra em Planejamento e Gestão do Território pela Universidade Federal do ABC (UFABC). Faz parte do grupo de pesquisa Ecologia Política, Planejamento e Território (eco.t) e do Laboratório Justiça Territorial (LabJuta).

editor convidado

DANIEL SANTINI

Daniel Santini é jornalista e autor dos livros Sem Catraca: da utopia à realidade da Tarifa Zero (2024) e Passe Livre: as possibilidades da Tarifa Zero contra a Distopia da Uberização (2019), além de ter sido um dos organizadores do livro Mobilidade Antirracista (2021). É mestre e doutorando pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e atua como coordenador de projetos na Fundação Rosa Luxemburgo.

autores

ALINE LEITE

Coordenadora de Transporte Público no ITDP Brasil. É mestre em Engenharia de Transportes e especialista em Engenharia Urbana pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), além de especialista em Sistemas de Informações Geográficas (SIG) pela Universidade de Salzburgo, Áustria. Graduou-se em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Possui ampla experiência na pesquisa e implementação de sistemas integrados de transporte coletivo por ônibus (BRS e BRT), bem como no planejamento operacional de grandes eventos.

ANDRÉ H. DE BRITO VELOSO

André H. de Brito Veloso é graduado em Economia, com mestrado em Geografia e doutorado em Economia, todos na Universidade Federal de Minas Gerais. Sua área de pesquisa é sobre a formação histórica dos sistemas de ônibus urbano no Brasil, e a relação entre a inciativa privada, o poder público e a sociedade nesse contexto. Faz parte do Movimento Tarifa Zero BH desde 2013.

ANÍSIO BRASILEIRO

Graduado em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Pernambuco (1977), mestrado em Engenharia Industrial pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (1981), Especialização (1987) e Doutorado em Transportes pela École Nationale des Ponts et Chaussées (1991). Desde 1978 é professor da Universidade Federal de Pernambuco, lotado no Departamento de Engenharia Civil. Em 2015 tornou-se professor titular da UFPE. É professor do Programa de Pós-Graduação em Gestão das Infraestruturas na Engenharia Civil desde o ano 2003

ANNIE OVIEDO

Bacharel em relações internacionais, estuda cidades e trabalha com advocacy e políticas públicas. Militante pela Tarifa Zero no transporte

ÁUREA CAROLINA

Áurea Carolina é mãe e ativista popular. Ex-parlamentar recordista de votos e mestra em ciência política, foi reconhecida internacionalmente por sua liderança em política e governança. É de sua iniciativa o projeto de lei que deu origem ao Marco Regulatório do Fomento à Cultura - Lei 14.903/2024. Atua nas agendas de justiça climática, racial e de gênero, cultura e fortalecimento da democracia.

CLAREANA CUNHA

Clareana Cunha é socióloga e cientista política, pós-graduanda em Mobilidade e Cidades Sustentáveis pela Escola da Cidade, além de atuar como mobilizadora na Minha Sampa e no Instituto Polis.

DANIELLE ANDRADE ANGELO

Atualmente mestranda em Ciência Política na USP. Bacharel em Ciências Econômicas e em Planejamento Territorial pela UFABC. Sua trajetória acadêmica combina interesses em políticas públicas, economia urbana e planejamento territorial, com foco especial em políticas de transporte e iniciativas de Tarifa Zero.

GABRIEL MAGGIO DE MORAES

Gabriel é doutorando no Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil (PPGEC) da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, com ênfase em Planejamento e Gestão de Cidades. Possui graduação em Engenharia Civil, com dupla formação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo, atuando em projetos e pesquisas na área de Mobilidade, Planejamento e Engenharia Urbanos.

GLAUCIA GUIMARÃES PEREIRA

Doutoranda em Desenvolvimento Sustentável (UnB), bacharel em Física pela USP (IFSC - 2002) e mestre em Administração pela USP (FEA - 2005), especialista em biblioteconomia (2022). Fundadora do Instituto Multiplicidade Mobilidade Urbana, onde faz pesquisas e consultorias sobre mobilidade urbana, com foco em desenvolvimento sustentável, análise de dados, indicadores, avaliação de políticas públicas, raça, gênero e desenvolvimento de metodologias. No doutorado, tem estudado e se interessado por sistemas socioecológicos, sistemas urbanos complexos e escalonamento urbano.

GUILHERME MORAES DA SILVA

Guilherme Moraes da Silva é graduado em Direito pela Universidade Católica de Santos (2008), especialista em Direito Processual Penal pela Escola Paulista da Magistratura (2017) e possui mestrado em Humanidades, Direitos e Outras Legitimidades (2024). Atua como Assistente Judiciário no Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP). Possui experiência em Direito Público, com ênfase em políticas públicas, mobilidade urbana, planejamento urbano e discricionariedade administrativa.

HELOANT ABREU

Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Ciências do Exercício e do Esporte/UERJ; Bolsista FAPERJ; Pesquisadora no Laboratório de Vida Ativa - LaVA/UERJ, Pesquisadora no Instituto de Planejamento Estratégico de Transportes e Turismo - PLANETT

ISADORA DE ANDRADE GUERREIRO

Arquiteta e urbanista pela FAU-USP, foi coordenadora da assessoria técnica à movimentos sociais Usina - Centro de Trabalhos para o Ambiente Habitado. Atualmente é professora de Planejamento Urbano e Regional da FAU-USP e faz parte da coordenação coletiva do LabCidade - Laboratório Espaço Público e Direito à Cidade.

IZA LOURENÇA

Iza Lourença é vereadora reeleita em Belo Horizonte pelo PSOL. Mulher negra, mãe, bissexual e bilheteira do metrô, é formada em Comunicação Social pela UFMG e atua há mais de uma década em movimentos feministas, antirracistas e ambientais. Fundou o curso popular Consciência Barreiro, foi diretora do Sindimetro-MG e idealizou a campanha Flores de Resistência, que distribui absorventes a mulheres em situação de vulnerabilidade.

JERLAN ALVES

Jerlan Alves é gestor de campanhas e projetos no NOSSAS, onde coordena a Rede Nossas Cidades, presente em nove capitais brasileiras. Atuou em mais de 80 campanhas de impacto, incluindo a mobilização nacional que garantiu transporte público gratuito em 392 cidades durante as eleições de 2022. Com formação em Engenharia Química, tem mais de 10 anos de experiência em ativismo digital, incidência política e justiça climática, articulando movimentos locais e coalizões internacionais.

JOSÉ RICARDO VARGAS DE FARIA

Professor e pesquisador em Planejamento e Políticas Urbanas, com foco em metodologias de planejamento, superação de desigualdades socioespaciais e análise das relações de poder nos processos de gestão pública. Seu trabalho inclui ativismo e estudos sobre democracia participativa, autogestão e organizações populares e comunitárias, todos conduzidos a partir da perspectiva da economia política da produção do espaço, enfatizando o papel do Estado e das lutas sociais na reprodução ou transformação das relações de classe e identitárias.

JUCIANO MARTINS RODRIGUES

Professor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com atuação na graduação em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social (GPDES). Graduado em Economia pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás(PUC-GO), mestre em Estudos Populacionais e Pesquisas Sociais pela Escola Nacional de Ciências Estatísticas (ENCE/IBGE) e doutorado pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismos (PROURB) da UFRJ. Pesquisador e Membro do Comitê Gestor do INCT Observatório das Metrópoles.

KATARINE FLOR DA COSTA

Katarine Flor é jornalista e coordenadora de comunicação da Fundação Rosa Luxemburgo no Brasil. É produtora executiva do documentário Tarifa Zero: Cidade em Disputa, premiado internacionalmente, e coautora do livro Mobilidade Antirracista. Integra a coleção Politizando o Clima, com foco em justiça climática e transição energética. Suas reportagens foram publicadas em veículos como Le Monde Diplomatique Brasil. Atua na articulação entre comunicação, políticas públicas e direitos territoriais, com linguagem acessível e impacto social.

LETÍCIA BIRCHAL DOMINGUES

Letícia Birchal Domingues é professora do Instituto de Ciência Política (IPOL/UnB), doutora e mestre em ciência política pela Universidade Federal de Minas Gerais. Integra o projeto de pesquisa: "Tarifa Zero e suas possibilidades de expansão no Brasil" (IPOL/UnB) e o Grupo de Pesquisa em Democracia e Justiça - Margem (DCP/UFMG). É integrante do movimento Tarifa Zero BH.

LUÍS MARCELO MARCONDES

Luís Marcelo Marcondes é jornalista formado pela Universidade Metodista de São Paulo (2004), especializado em Economia Urbana e Políticas Públicas pela PUC/COGEAE (2017), mestre em Políticas Públicas pela Universidade Federal do ABC (2020), e doutorando em Planejamento e Gestão de Território na UFABC, estudando os impactos da Tarifa Zero na gestão pública. Atua como assessor de comunicação do deputado federal Jilmar Tatto (SP).

MARCELA ANTONIETA SOUZA DA SILVA

Mestranda em Ciência Política pela Universidade de Brasília (UnB), É formada em geografia também pela UnB e pesquisa sobre Tarifa Zero e saúde. Integra o INCT Observatório das Metrópoles (Núcleo Brasília) e o Grupo de Pesquisa Geopolítica e Urbanização Periférica (Geourb).

MARCELO AMARAL PANTE

Gestor de Mobilidade na Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul, Professor no Programa de Atividades Especiais do Instituto Mauá de Tecnologia, Marcelo Pante é graduado em Engenharia Civil pela UNICAMP e graduando em Arquitetura e Urbanismo pela USCS, e pós-graduado em Marketing pela ESPM e Urbanismo pela UNICAMP.

MARCOS DANIEL SOUZA DOS SANTOS

Graduado em Engenharia Civil, com especializações em Gestão Pública e em Políticas de Infraestrutura, mestrado em Estruturas e Construção Civil. Servidor público federal da carreira de analista de infraestrutura, atua no setor de mobilidade urbana a nível federal por mais de 15 anos tendo colaborado nos programas e ações do Ministério das Cidades.

MARIA VICTORIA GENNARI

Maria Victoria é mestranda no Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes (PPGET) da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. É formada pela mesma instituição em Engenharia Civil, por meio do programa de dupla formação com Arquitetura e Urbanismo. Sua atuação acadêmica é voltada para políticas tarifárias de transportes coletivos e mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

MATEUS HUMBERTO

Mateus Humberto é professor no Departamento de Engenharia de Transportes da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Possui doutorado em Sistemas de Transportes pela Universidade de Lisboa (MIT Portugal Program) e graduação em Engenharia Civil pela Universidade de São Paulo. De forma complementar à pesquisa acadêmica, trabalhou para organizações da sociedade civil e consultorias de transporte, em projetos relacionados às interações entre avaliação de políticas públicas e mobilidade urbana sustentável.

MAURÍCIO OLIVEIRA DE ANDRADE

Engenheiro Civil (UFPE-1978), Especialista em Transportes (UPE-1989), Mestre em Engenharia Civil (UFPE-2006) e Doutor em Engenharia Civil - Transportes (UFPE-2012). É atualmente bolsista de produtividade do CNPq - PQ 2 e em estágio de pós-doutorado com bolsa do CNPq na FAU da Universidade de Brasília. Foi presidente do SINAENCO - Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva regional de Pernambuco (2003-2004), superintendente de Infraestruturas da UFPE (2012-2015) e vice-coordenador do Programa de Pòs-graduação em Engenharia Civil de 2022-2024.

PAÍQUE DUQUES SANTARÉM

Paíque Duques Santarém é Antropólogo e Urbanista. Doutor em Arquitetura e Urbanismo, Mestre em Antropologia, com formação em Ciências Sociais. Coorganizador e Coautor do livro Mobilidade Antirracista. Militante do Movimento Passe Livre, com atuação no Distrito Federal e Entorno; da Coalizão Mobilidade Triplo Zero e do Observatório das Metrópoles.

PATRÍCIA SCHIPITOSKI MONTEIRO

Pesquisadora do Centro de Estudos e Planejamento em Políticas Urbanas (CEPPUR-UFPR), formada em engenharia civil, atua nas áreas de mobilidade e planejamento de transportes, com foco em justiça de mobilidade e economia política dos transportes. É membro ativo da Articulação Mobilidade Popular (AMP) e do Observatório das Metrópoles Núcleo Curitiba, além de atuar profissionalmente na empresa de consultoria Mobplan Engenharia.

RAFAEL GÂNDARA CALABRIA

Graduado em Geografia e especializado em Gestão de Cidades pela USP. Foi coordenador de Mobilidade Urbana do Idec, e já atuou com mobilidade pela Cidadeapé, Ciclocidade e Rede Nossa São Paulo. Hoje atua pelo BRCidades. Foi membro do Conselho Municipal de Transportes de São Paulo e do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

ROBERTO ANDRÉS

Arquiteto e urbanista, professor da UFMG, colaborador da revista Piauí e autor de A Razão dos Centavos: Crise Urbana, Vida Democrática e as Revoltas de 2013 (Zahar), livro finalista do prêmio Jabuti Acadêmico 2024.

RODRIGO JUAN MARTINS CARDOZO

Graduado em Ciências Biológicas/Licenciatura pela Universidade Federal de Pernambuco (2011) e Engenharia Civil pelo Instituto Federal de Pernambuco (2020). Possui mestrado em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Pernambuco (2025), doutorando em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Pernambuco (2025-)

RICARDO BARBOSA DA SILVA

Ricardo Barbosa da Silva, é geógrafo e doutor em Geografia Humana pela USP, com estágio pós-doutoral na Universitat Autónoma de Barcelona (UAB). Atualmente, é professor do Instituto das Cidades, Campus Zona Leste (Unifesp) e credenciado no Programa de Pós-graduação em Mudança Social e Participação Política (EACH - USP). Coordena o grupo de pesquisa, ensino e extensão Rede Mobilidade Periferias (Redemopes).

RICARDO BRANDÃO DE OLIVEIRA

Professor Associado da UERJ, Pró-Cientista da UERJ, Jovem Cientista do Nosso Estado da FAPERJ, Coordenador do Laboratório de Vida Ativa - LaVA/UERJ.

TÁLITA FLORIANO DOS SANTOS

Graduada em Engenharia de Produção Mecânica pela Universidade Federal da Paraíba (2011), mestrado em Engenharia de Produção (2014) pela mesma instituição e doutorado em Engenharia de Transporte pela COPPE/UFRJ com período sanduíche no Institute for Transport Studies (University of Leeds - UK) (2020). Atualmente é professora adjunta no Centro de Desenvolvimento Sustentável na Universidade de Brasília e atua no Programa de pós-graduação em Desenvolvimento Sustentável. Possui interesse em cidades sustentáveis, planejamento urbano, mobilidade urbana e transporte público.

THIAGO GUIMARÃES

É mestre em Planejamento e Desenvolvimento Urbano pela HafenCity Universität Hamburg (Alemanha) e doutor em Transport Studies pela University of Leeds (Inglaterra). Possui 20 anos de experiência internacional em mobilidade urbana, acessibilidade e equidade social. Atuou em universidades, organizações internacionais e consultorias na Europa e América Latina, desenvolvendo estudos e projetos sobre transporte sustentável, com ênfase nos impactos sociais da mobilidade e nas barreiras de acesso a serviços essenciais, especialmente saúde.

THIAGO VON ZEIDLER GOMES

Mestre e doutorando em Planejamento e Gestão do Território (UFABC), com graduação em Arquitetura e Urbanismo (Mackenzie) e Gestão de Políticas Públicas (USP). Com 20 anos de experiência em mobilidade, é fundador da POLO Planejamento. Em 2020, seu projeto de Tarifa Zero em Vargem Grande Paulista foi premiado com o International Planning Excellence Award pela American Planning Association, tema central de sua pesquisa de doutorado.

VITOR MIHESSEN

Economista formado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro UFRJ, especialista em Políticas Públicas e mestre em Economia pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Coordenador Geral da Casa Fluminense, organização não governamental que atual na formulação, na incidência e monitoramento de políticas públicas voltadas para a justiça social na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).



BH, 2013. Foto: upslon.

REALIZAÇÃO









APOIO

