Da revolta ao Passe Livre: a transformação dos transportes públicos no Brasil (1990-2023)

ALLAN BARBOSA MOREIRA*

Resumo: Este artigo tem como objetivo principal explorar a mudança de paradigma do cenário dos transportes públicos no Brasil sob a ótica dos eventos-chaves entre 1990 a 2022. Um marco crucial para esta análise são as manifestações de 2013 e advento da tarifa zero em 2023, que colocaram em discussão uma série de questões políticas, econômicas e sociais centradas nos transportes públicos do país. Este estudo se propõe a examinar esse contexto a partir de 1990, avaliando as iniciativas de gestão adotadas até 2022. Além disso, busca-se analisar a mudança de paradigma na gestão dos transportes, notadamente após a pandemia, com o surgimento do movimento em prol da "Tarifa Zero". Esse novo enfoque foi ilustrado pelo ano de 2023, quando mais de 100 municípios adotaram políticas de gratuidade nos transportes coletivos. O objetivo central deste artigo é preencher lacunas substanciais na compreensão das transformações na gestão dos transportes desde as manifestações de 2013, com ênfase na implementação de políticas e seu impacto perceptível nas comunidades urbanas brasileiras.

Palavras-chave: Transportes; Mobilidade Urbana; Planejamento Urbano e Regional; Brasil.

From the free pass revolt: the transformation of public transport in Brazil (1990-2023)

Abstract: This article's main objective is to explore the paradigm shift in the public transport scenario in Brazil from the perspective of key events between 1990 and 2022. A crucial milestone for this analysis are the protests of 2013 and the advent of zero fares in 2023, which brought into discussion a series of political, economic and social issues centered on the country's public transport. This study aims to examine this context from 1990 onwards, evaluating the management initiatives adopted until 2022. Furthermore, it seeks to analyze the paradigm shift in transport management, notably after the pandemic, with the emergence of the movement in favor of of the "Zero Tariff". This new approach was illustrated by the year 2023, when more than 100 municipalities adopted free public transport policies. The central objective of this article is to fill substantial gaps in the understanding of transformations in transport management since the 2013 demonstrations, with an emphasis on the implementation of policies and their noticeable impact on Brazilian urban communities.

Key words: Transport; Urban mobility; Urban and Regional Planning; Brazil.

* **ALLAN BARBOSA MOREIRA** é doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais (PPEUR/UFRN) e pesquisador pelo Observatório das Metrópoles - Núcleo Natal.

1. Introdução

Entre 1990 e 2023, alguns eventos-chave moldaram significativamente o paradigma da governança dos transportes públicos no Brasil. O primeiro, atrelado ao surgimento da tarifa zero em 1990, pela então prefeita de São Paulo, Luiza Erundina, desmistificando como o transportes coletivos poderiam ser trabalhados; em seguida as manifestações de junho de 2013, não apenas gerou um impacto político profundo, culminando no impeachment da presidente Dilma Rousseff, mas também desencadeou uma reavaliação abrangente das demandas populares por melhorias no sistema de transporte; Por fim o evento, representado pela agenda da "Coalizão Triplo Zero" em 2023, trouxe à tona a necessidade premente de reformulação das políticas de financiamento dos transportes. Esse debate ganhou ainda mais relevância considerando os desafios políticos, econômicos e sociais decorrentes do período pós-pandemia (2020-2022), ampliando a urgência de abordar questões estruturais no âmbito do transporte público.

No intervalo entre esses eventos-chave, desenrola-se um enredo intricado de instrumentos de governança que, de certa forma, proporcionam uma visão abrangente dos transportes no Brasil. O ponto de partida remonta à política de tarifa zero, iniciada nos anos 1990, e à promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, em 1997. Enquanto a política de tarifa zero enfrentou críticas contundentes, incluindo de grupos mais progressistas (Gregori et al, 2020; Singer, 2022), o Código de Trânsito Brasileiro, promulgado com a expectativa de regulamentar todo um setor de trânsito, não foi totalmente abarcado pela constituinte de 1998 em termos de sua governança abrangente. Posteriormente, instrumentos como o Estatuto da Cidade, em 2001, e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de 2012, emergiram para apoiar a governança das cidades. Entretanto, o debate atual sobre a forma de financiamento dos transportes e seu impacto no valor das tarifas é um debate que consegue unir ambos eventos-chave.

Para uma compreensão abrangente da evolução dos transportes públicos no Brasil, é imperativo considerar os instrumentos de governança que moldaram as políticas do setor ao longo do tempo. Na década de 1990, Luiza Erundina, prefeita de São Paulo de 1989 a 1993, vinculada ao Partido dos Trabalhadores (PT), desempenhou um papel pioneiro ao instigar o debate sobre tarifa zero no país. Contudo, sua proposta inovadora não encontrou respaldo político na época, marcando o início de uma discussão que ressoa periodicamente nos debates sobre o acesso equitativo aos transportes públicos. Este episódio, protagonizado por Erundina, destaca a persistência das questões relacionadas à acessibilidade no âmbito dos transportes ao longo dos anos.

Na transição para o ano de 1997, um marco significativo na governança dos transportes se materializou com a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei n. 9.503. Esta legislação, sancionada pelo então Presidente Fernando Henrique Cardoso, não apenas estabeleceu normas para a regulamentação do trânsito, mas também delineou diretrizes e responsabilidades que reverberaram diretamente nos sistemas de transporte público. A promulgação do CTB não apenas influenciou o comportamento dos condutores no tráfego, mas também desencadeou uma necessidade nacional de abordar mais diretamente as questões

de mobilidade urbana, marcando um ponto de inflexão nas políticas voltadas para o transporte no país

Cronologicamente, a promulgação do Estatuto das Cidades, em 2001, e posteriormente do Estatuto das Metrópoles, em 2015, representou marcos significativos na regulamentação do desenvolvimento urbano no Brasil. O Estatuto das Cidades, estabelecido pela Lei n. 10.257/2001, delineou princípios fundamentais para a gestão democrática das cidades, enfatizando a função social da propriedade, a participação popular, e a busca por cidades mais inclusivas e sustentáveis. No âmbito do transporte e mobilidade urbana, esses estatutos apresentam diretrizes para a integração entre os modos de transporte, o ordenamento territorial e a oferta de serviços, visando construir ambientes urbanos mais eficientes e acessíveis. A legislação subsequente, o Estatuto das Metrópoles, complementou essa abordagem ao estabelecer diretrizes específicas para regiões metropolitanas, reconhecendo a necessidade de coordenação entre municípios para abordar desafios comuns, incluindo a mobilidade. Assim, esses estatutos proporcionaram um arcabouço normativo que orienta políticas públicas para o desenvolvimento urbano, influenciando diretamente as questões de transporte e mobilidade em áreas metropolitanas e cidades de todo o país. Essa legislação, ao anteceder a discussão sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelece um contexto normativo relevante para compreender as bases legais que norteiam a governança dos transportes no Brasil.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei n. 12.587/2012, representa um marco legislativo importante para a gestão da mobilidade urbana no Brasil. Estabelecendo princípios e diretrizes para a organização do transporte nas cidades, a PNMU visa promover a integração entre os diferentes modos de transporte, priorizando a acessibilidade, eficiência e sustentabilidade. A legislação exige a elaboração de planos de mobilidade urbana, com participação social, para orientar ações e investimentos. Ao abordar questões como a priorização do transporte público, a promoção de acessibilidade universal e a integração entre diferentes modais, a PNMU reflete a busca por soluções mais eficazes e equitativas para os desafios da mobilidade nas áreas urbanas brasileiras. Essa política, inserida no contexto normativo dos estatutos previamente mencionados, constitui uma ferramenta essencial para a transformação e aprimoramento dos sistemas de transporte público no país.

Quadro 1 – Eventos-chave dos transportes públicos entre 1990 e 2023

ANO	EVENTO	BREVE DESCRIÇÃO
1990	Pauta sobre "Tarifa Zero" em São Paulo	Proposta inovadora da prefeita Luiza Erundina (PT) para proporcionar acesso gratuito aos transportes públicos, iniciando uma reflexão sobre equidade e acessibilidade.
1990s	Privatização de Empresas Estatais de Transporte	Movimento de privatização visando a eficiência operacional, gestão mais competitiva e uma transformação nas estruturas das empresas estatais de transporte.

1997	Constituição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)	Promulgação de uma legislação abrangente que redefiniu regras de trânsito e introduziu diretrizes específicas para a organização e operação dos transportes urbanos.
2001	Estatuto das Cidades	Legislação que estabeleceu diretrizes para o planejamento urbano, gestão dos transportes urbanos e promoção da acessibilidade universal, contribuindo para uma visão mais integrada das cidades, incluindo a mobilidade.
2000s	Expansão do Metrô em São Paulo	Investimentos significativos que resultaram na inauguração de novas linhas e estações, proporcionando uma alternativa eficiente e integrada aos transportes urbanos.
2004	Implementação do Bilhete Único	Introdução de um sistema inovador que unificou a tarifação em diferentes modais, simplificando o acesso e incentivando a intermodalidade, promovendo equidade e eficiência.
2000s	Corredores de Ônibus	Criação de corredores exclusivos para ônibus visando melhorar a fluidez do tráfego, reduzir tempos de deslocamento e incentivar o uso do transporte público.
1990s-2000s	Crescimento da Frota de Veículos	Aumento expressivo no número de veículos particulares, influenciando a dinâmica do transporte público e exigindo estratégias para lidar com congestionamentos e impactos ambientais.
2012	Política Nacional de Mobilidade Urbana	Promulgação da Lei n. 12.587, estabelecendo diretrizes para uma abordagem integrada e sustentável na gestão do transporte urbano, incentivando a participação social e promovendo uma visão mais equitativa da mobilidade.
2013	Proposta de Emenda Constitucional 74/2013	Promulgação da emenda constitucional n. 74 de 2014, estabelecendo os transportes enquanto direito social.
2015	Estatuto das Metrópoles	Legislação que estabeleceu diretrizes para o planejamento metropolitano, fornecendo ferramentas e instrumentos legais a nível de gestão e planejamento intermunicipal, contribuindo para uma gestão mais integrada, incluindo a mobilidade urbana.
2023	Proposta do Sistema Único de Mobilidade	Proposta elaborada pela "Coalizão Triplo Zero" incluindo um conjunto de cerca de 27 organizações, presidida pelo Instituto de Defesa do Consumidor (IDEC); Proposta de Emenda Constitucional 25/2023, proposto pela Deputada Federal Luiza Erundina (PSOL).

Fonte: Elaboração própria.

Este artigo tem como objetivo analisar as mudanças paradigmáticas dos transportes públicos no Brasil, focalizando especialmente no período pós-manifestações de 2013. Para isso, será realizada uma análise crítica dos reflexos imediatos dessas manifestações, explorando movimentos como a busca pela "Tarifa Zero" e os desafios contemporâneos enfrentados na implementação de medidas transformadoras. Na primeira seção, será apresentado um breve histórico desde 1990, ressaltando eventos significativos

até 2012. No segundo capítulo, serão explorados os movimentos em prol da "Tarifa Zero" e os desafios atuais. A conclusão recapitulará as transformações ocorridas desde 2013, oferecendo considerações finais sobre o panorama dos transportes públicos no Brasil.

2. Mudanças paradigmáticas nos transportes públicos no Brasil entre 1990 e 2012

No alvorecer da década de 1990, o cenário dos transportes públicos no Brasil estava imerso em desafios cruciais para o desenvolvimento urbano, ligado principalmente a uma nova realidade de privatização e financeirização. As crescentes demandas por mobilidade confrontavam um sistema ainda marcado por questões estruturais e deficiências operacionais. Nesse contexto, destacava-se a inovadora pauta sobre "Tarifa Zero" proposta pela prefeita de São Paulo, Luiza Erundina, em 1990, como um sinal precursor das transformações que moldariam a próxima década. A busca por acessibilidade e equidade no acesso aos transportes públicos ganhava destaque, sinalizando uma fase de questionamentos e redefinições no paradigma vigente. Este capítulo examina de maneira abrangente as mudanças paradigmáticas que marcaram os transportes públicos no Brasil, abordando eventos-chave que moldaram a evolução do setor ao longo das décadas de 1990-2000 até 2012.

Durante esse período, as cidades brasileiras enfrentaram uma transição notável, impulsionada por uma série de fatores, desde iniciativas locais, como a proposta ousada de tarifa zero, até marcos legislativos nacionais, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) de 1997 e o Estatuto das Cidades de 2001. O contexto desafiador estimulou a busca por soluções inovadoras, resultando em mudanças substanciais na infraestrutura, na gestão e na interconexão dos modais de transporte. A seguir, exploraremos cada um desses momentos, proporcionando uma compreensão aprofundada das transformações que refletiram não apenas na mobilidade urbana, mas também nas dinâmicas sociais e econômicas das cidades brasileiras.

No início da década de 1990, a cidade de São Paulo se tornou epicentro de debates fervorosos sobre o acesso democrático aos transportes públicos. Luiza Erundina, então prefeita da cidade, protagonizou uma revolucionária proposta ao levantar a bandeira da "Tarifa Zero". Essa iniciativa ousada visava não apenas fornecer uma alternativa de transporte acessível, mas também desafiar as estruturas convencionais que colocavam a tarifa como principal barreira à mobilidade urbana. Porém,

> A fixação do preço era o pior dos problemas da prefeita e momento de grande desgaste político sempre explorado pela mídia para criticar a "inoperância do governo petista". E isso num período em que a inflação chegou a 20% ao mês! Como se viu, nenhum nível de tarifa era adequado ou passível de cálculo aparentemente neutro. O valor era sempre alto para a população e baixo para sustentar o sistema – e nesse espaço moviam-se os empresários, que lançavam mão de vários estratagemas para garantir sua taxa de lucro. Péssima manutenção dos veículos, pneus carecas, portas emperradas, dupla pegada e, principalmente, não realização de viagens, isto é, não cumprimento das Ordens de Serviço Operacionais emitidas pela CMTC, eram práticas comuns. (Gregori et al, 2020, p. 74)

Ao alçar a "Tarifa Zero" ao centro do debate público, Erundina promoveu uma reflexão profunda sobre a natureza do transporte público e seu papel na construção de cidades mais equitativas, principalmente de grupos tidos

progressistas. A proposta não apenas questionava o modelo tradicional de financiamento dos serviços, baseado majoritariamente em tarifas pagas pelos usuários, mas também provocava uma reavaliação dos valores intrínsecos ao acesso à cidade. Entretanto, a implementação da "Tarifa Zero" enfrentou desafios políticos complexos, incluindo questões orçamentárias e a necessidade de reestruturação do sistema de transporte. Essa experiência inaugural, contudo, marcou o início de uma era de questionamentos e busca por alternativas inovadoras, pavimentando o caminho para as subsequentes transformações paradigmáticas que moldaram o panorama dos transportes públicos no Brasil nas décadas seguintes.

Em meio à efervescência das discussões sobre acessibilidade e eficiência nos transportes públicos, a década de 1990 testemunhou um notável movimento em direção à privatização das empresas estatais de transporte em várias cidades brasileiras. Esse período foi marcado por uma transição significativa, onde a gestão privada foi vista como uma resposta aos desafios estruturais e operacionais enfrentados pelas empresas estatais. A privatização visava não apenas injetar eficiência operacional, mas também introduzir práticas de gestão mais alinhadas com os princípios da eficácia e da competitividade. Cidades como São Paulo e Rio de Janeiro viram a transferência de controle de operações de transporte para o setor privado, buscando uma reconfiguração que pudesse melhor atender às demandas crescentes de uma população em constante expansão.

Entretanto, esse movimento não esteve isento de controvérsias e desafios. Críticos apontavam para potenciais impactos negativos na qualidade dos serviços e na manutenção do caráter público do transporte. Além disso, questões relacionadas à regulação e fiscalização tornaram-se centrais nesse novo paradigma, destacando a necessidade de encontrar um equilíbrio entre a eficiência do setor privado e a garantia de um serviço público de qualidade. Ao explorar os meandros dessa transição, percebemos como a privatização das empresas estatais de transporte desempenhou um papel crucial na remodelagem do panorama urbano e na oferta de serviços de transporte público nas cidades brasileiras até os dias atuais.

A consolidação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei n. 9503 de 23 de setembro de 1997) representou um marco legislativo significativo que transcendeu as fronteiras do transporte individual para moldar diretamente a dinâmica dos transportes públicos no Brasil. Este documento abrangente não apenas redefiniu as regras de trânsito, mas também estabeleceu diretrizes claras para a organização e operação dos sistemas de transporte urbano. O CTB não apenas endereçou aspectos cruciais da segurança viária, mas também introduziu conceitos-chave relacionados ao transporte coletivo. Normativas específicas sobre a circulação de ônibus, a criação de corredores exclusivos e a regulamentação de paradas foram incorporadas, indicando um reconhecimento mais abrangente da importância dos transportes públicos na matriz de mobilidade urbana.

Ao adotar o CTB, o Brasil demonstrou um compromisso com a promoção de um tráfego mais seguro e eficiente, incluindo a articulação de estratégias que beneficiassem diretamente os usuários dos transportes públicos. Contudo, a implementação efetiva dessas normas demandou uma colaboração estreita entre entidades governamentais,

operadores de transporte e a população, estabelecendo as bases para uma mudança cultural que buscava uma coexistência harmônica entre os diversos modais de deslocamento. Dessa forma, a promulgação do CTB não apenas regulamentou o tráfego, mas também catalisou uma nova fase na gestão e organização dos transportes públicos, contribuindo para uma visão mais integrada da mobilidade urbana no Brasil.

O advento do Estatuto das Cidades (Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001) representou um ponto de inflexão na concepção e planejamento urbanístico, transcendentemente influenciando a configuração dos transportes públicos no Brasil. Este marco legislativo foi concebido para promover a justiça social, o desenvolvimento sustentável e a função social da cidade, sendo um catalisador significativo para transformações nas políticas de mobilidade. O Estatuto das Cidades estabeleceu diretrizes específicas para o planejamento e a gestão dos transportes urbanos, visando a integração entre os diferentes modais e a promoção da acessibilidade universal. Sua implementação incentivou a formulação de planos diretores municipais que incorporassem estratégias voltadas para a melhoria dos transportes públicos, estimulando a criação de infraestrutura adequada e a valorização do espaço urbano.

> Entre as estratégias institucionais adotadas nesse período cabe destacar os esforços dos estados e municípios para adequarem os respectivos arcabouços jurídicos à CF, incorporando, entre outros, os preceitos relativos aos direitos ambientais e sociais, especialmente, os aplicados à nova Política Urbana, expressos nos artigos 182 e 183, posteriormente regulamentados pelo Estatuto das Cidades (EC) estabelecido pela Lei nº 10.257/2001 (BRASIL, 2001). Entre as estratégias sociopolíticas destaca-se o fortalecimento do Movimento Nacional pela Reforma (MNRU), responsável pelas conquistas no processo constituinte e pela criação posterior do Fórum Nacional pela Reforma Urbana (FNRU)3 , que protagonizou muitas das ações a partir da década de 1990, entre elas a luta pela aprovação do EC e a criação do Ministério das Cidades (MCidades), coordenador da política urbana nacional, e concretização da gestão democrática das cidades, por meio dos diálogos institucionais com a cidadania. (Silva e Clementino org., 2022, p. 40)

Ao priorizar a função social da cidade, o Estatuto propiciou uma abordagem mais holística na concepção de sistemas de transporte, conectando-os aos demais elementos urbanos. O incentivo à participação popular na definição de políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana foi um dos pilares do Estatuto, promovendo uma visão mais democrática e inclusiva. Contudo, sua implementação não esteve isenta de desafios, exigindo uma adaptação progressiva por parte dos municípios. A transição para um modelo mais integrado de transporte público, alinhado aos princípios do Estatuto das Cidades, sinalizou uma mudança gradual nas prioridades urbanísticas do Brasil, influenciando diretamente a forma como as cidades concebem e implementam seus sistemas de transporte público. Neste contexto, o Estatuto das Cidades emerge como um divisor de águas, delineando um paradigma mais abrangente e sustentável para os transportes públicos no Brasil entre as décadas de 1990 e 2000.

Durante os anos 2000, a cidade de São Paulo viu-se imersa em um processo significativo de expansão do sistema de metrô. Essa iniciativa, marcada por investimentos substanciais, inaugurou novas linhas e estações, alçando o transporte metroviário a um papel central na matriz de mobilidade da região metropolitana. A expansão do metrô não apenas abordou a crescente demanda por deslocamentos eficientes, mas também promoveu uma reconfiguração na dinâmica dos transportes públicos. Novas linhas conectaram áreas previamente desatendidas, proporcionando uma alternativa viável ao transporte individual e aliviando a pressão sobre outros modais, como ônibus e trens. Além de oferecer uma opção de transporte mais rápida e confiável, a expansão do metrô teve implicações profundas na organização urbana.

Novos corredores de desenvolvimento surgiram ao redor das estações, catalisando o crescimento econômico e a valorização imobiliária. A interconexão entre diferentes bairros e municípios metropolitanos foi fortalecida, transformando a cidade em uma rede mais coesa e integrada. Entretanto, a expansão do metrô também enfrentou desafios, desde questões financeiras até a necessidade de lidar com impactos ambientais e sociais. O sucesso dessa iniciativa, no entanto, destacou a importância estratégica de investir em infraestrutura metroviária como um elemento-chave na promoção de uma mobilidade urbana mais eficiente e sustentável. A trajetória da expansão do metrô em São Paulo durante os anos 2000 torna-se, assim, um capítulo significativo na evolução dos transportes públicos, refletindo não apenas a busca por soluções imediatas, mas também o comprometimento com uma visão de longo prazo para o desenvolvimento urbano e mobilidade, inclusive seguido por outras cidades, como Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Fortaleza.

O ano de 2004 marcou um divisor de águas na experiência dos usuários de transporte público em São Paulo com a implementação do Bilhete Único. Essa iniciativa representou um salto significativo na busca por soluções integradas, simplificando o acesso e proporcionando maior flexibilidade aos passageiros. O Bilhete Único unificou a tarifação em diferentes modais, permitindo que os usuários utilizassem ônibus, metrô e trens com um único cartão. Essa integração modal não apenas simplificou o processo de pagamento, mas também incentivou a intermodalidade, possibilitando deslocamentos mais integrados e econômicos.

Além disso, o Bilhete Único desempenhou um papel na promoção da equidade social, especialmente ao beneficiar aqueles que dependiam de múltiplos meios de transporte para alcançar seus destinos diários. A implementação bem-sucedida do sistema estabeleceu um modelo para outras cidades brasileiras, inspirando iniciativas similares em todo o país. Apesar do sucesso, a implementação do Bilhete Único também enfrentou desafios, desde a infraestrutura necessária até a necessidade de coordenação entre diferentes operadores de transporte. No entanto, ao longo do tempo, esse sistema integrado tornou-se uma referência positiva na otimização dos serviços de transporte público, sinalizando uma mudança de paradigma em direção a abordagens mais acessíveis e eficazes. O Bilhete Único, assim, se destaca como um exemplo paradigmático de como inovações na gestão e tarifação podem transformar a experiência dos usuários e promover

uma mobilidade urbana mais eficiente e inclusiva.

Na virada de século, uma resposta inovadora aos desafios da mobilidade urbana emergiu por meio da criação de corredores exclusivos para ônibus em várias cidades brasileiras. Essa iniciativa, implementada ao longo dos anos 2000, visava não apenas melhorar a fluidez do tráfego, mas também aprimorar a eficiência e pontualidade dos serviços de transporte coletivo. A construção de corredores de ônibus foi uma estratégia voltada para enfrentar os congestionamentos urbanos e otimizar a operação dos ônibus. Esses corredores proporcionaram faixas segregadas, garantindo prioridade aos coletivos e reduzindo significativamente o tempo de deslocamento. A integração de tecnologias, como sistemas de controle de semáforos sincronizados, contribuiu para maximizar a eficácia dessas vias exclusivas.

Durante as décadas de 1990 e 2000, o Brasil testemunhou um notável crescimento na frota de veículos particulares, impactando significativamente o cenário de mobilidade urbana. Dados estatísticos revelam que, nesse período, o número de veículos registrados no país experimentou um aumento expressivo, refletindo transformações socioeconômicas e padrões de comportamento relacionados à posse de veículos. O incremento da renda per capita e a expansão do crédito contribuíram para um aumento na aquisição de automóveis particulares. Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), entre as décadas de 1990 e 2000, a frota de veículos no Brasil cresceu em média 5% ao ano. Esse fenômeno, embora representasse uma conquista no acesso individual à mobilidade, trouxe consigo desafios consideráveis para os sistemas de transporte público.

O acelerado crescimento da frota de veículos intensificou os congestionamentos nas vias urbanas, impactando diretamente a eficiência e a velocidade dos serviços de transporte coletivo. O aumento da poluição atmosférica e a pressão sobre a infraestrutura viária evidenciaram a necessidade premente de estratégias abrangentes para equilibrar a convivência entre meios de transporte individual e coletivo. Assim, a análise do crescimento da frota de veículos nas décadas de 1990 e 2000 oferece insights para compreender as complexas dinâmicas que moldaram a mobilidade urbana no Brasil. Esse fenômeno não apenas delineou desafios a serem enfrentados, mas também destacou a urgência na implementação de políticas públicas inovadoras e sustentáveis para mitigar os impactos negativos do aumento da motorização individual nas áreas urbanas do país.

O ano de 2012 marcou um capítulo importante na evolução das políticas de mobilidade no Brasil com a promulgação da Lei n. 12.587, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Esta legislação representou um marco significativo ao estabelecer diretrizes e princípios para a gestão do transporte urbano, consolidando uma abordagem mais abrangente e sustentável. A PNMU estabeleceu como prioridades a integração entre os diferentes modais de transporte, a melhoria na acessibilidade, a promoção da mobilidade a pé e por bicicleta, além do incentivo ao transporte público coletivo. Buscava-se, assim, criar cidades mais eficientes e inclusivas, considerando a diversidade de necessidades da população.

Ao adotar uma visão integrada, a PNMU promoveu a participação social, estimulando a criação de Planos de Mobilidade Urbana nos municípios brasileiros. Esse enfoque descentralizado permitiu adaptações às características específicas de cada localidade, fortalecendo a conexão entre a gestão pública e a comunidade. Contudo, a implementação da PNMU não foi isenta de desafios, como a necessidade de adequação da infraestrutura existente e a superação de resistências políticas e culturais. No entanto, ao analisar a trajetória da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é possível identificar um comprometimento renovado com uma abordagem mais sustentável e equitativa para a mobilidade urbana no Brasil. A legislação não apenas estabeleceu diretrizes para o presente, mas também pavimentou o caminho de planejamento urbano e regional de longo prazo, calcados nos preceitos sobre a acessibilidade, a eficiência e a sustentabilidade enquanto princípios norteadores na construção de cidades mais resilientes a nível de sua gestão.

A análise crítica da trajetória da gestão dos transportes públicos no Brasil entre os anos de 1990 e 2012 revela uma complexa dualidade entre o desenvolvimento do setor e os desafios na garantia do acesso equitativo. O progresso nos serviços de transporte público não necessariamente se traduziu em avanços sociais, e as políticas voltadas para o acesso muitas vezes apresentaram limitações na promoção de uma acessibilidade horizontal. O desenvolvimento do setor de transportes, marcado por iniciativas como a expansão do metrô, a implementação de corredores de ônibus e a criação de sistemas integrados, refletiu esforços para atender às crescentes demandas de mobilidade urbana. No entanto, esse progresso muitas vezes não foi acompanhado por uma distribuição equitativa dos benefícios sociais, evidenciando desafios na disposição e organização eficaz dos serviços.

A desconexão entre o desenvolvimento do setor de transportes e a acessibilidade horizontal aos transportes coletivos tornou-se evidente no cenário que culminou nas manifestações de junho de 2013. Embora as reivindicações iniciais estivessem relacionadas às tarifas de transporte, as reivindicações finais, nada tinha a ver com as demandas pela tarifa dos transportes públicos. A insatisfação generalizada revelou um descontentamento mais profundo, principalmente no âmbito político e econômico, com a trajetória traçada pela presidente Dilma Roussef e um projeto de poder, a qual não necessariamente fazia-se cumprir uma agenda neoliberal, principalmente na retirada de direitos sociais, como as Leis Trabalhistas e Previdenciários.

Essa insatisfação tornou-se uma força catalisadora para manifestações que transcenderam as questões de mobilidade, desencadeando eventos políticos subsequentes, incluindo o impeachment de Dilma Rousseff, a prisão ilegal do líder nas pesquisas presidenciais de 2018, Luiz Inácio Lula da Silva e posterior eleição do extremista Jair Messias Bolsonaro, entre 2019 e 2022 (Moreira, 2021). A análise desse período destaca a interconexão complexa entre a gestão dos transportes públicos, questões sociais e os desafios políticos que moldaram significativamente o cenário brasileiro entre 1990 e 2012. Esse contexto ressalta a importância de abordagens integradas e holísticas na busca por uma mobilidade urbana verdadeiramente inclusiva e sustentável.

3. Coalizão Triplo Zero" e o Sistema Único da Mobilidade (SUM)

A trajetória da "Coalizão Triplo Zero", formada por cerca de 27 organizações de diferentes setores, e a concepção do Sistema Único da Mobilidade (SUM) foram profundamente influenciadas por eventos que precipitaram uma reavaliação nas políticas de transporte público no Brasil. A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 74/2013 desempenhou um papel fundamental ao reconhecer o transporte como um direito social. Essa emenda constitucional representou um marco ao colocar a mobilidade como uma dimensão essencial da qualidade de vida, estimulando discussões mais aprofundadas sobre a necessidade de uma abordagem inclusiva na gestão do setor.

No entanto, a dinâmica mudou drasticamente com a eclosão da pandemia de covid-19 entre 2020 e 2022. O distanciamento social, a implementação de medidas restritivas e a rápida adoção do home office e ensino à distância redefiniram as demandas e ofertas nos transportes coletivos. A queda abrupta na demanda por transporte público levou a uma reavaliação crítica dos modelos existentes, destacando a necessidade de reformulação nos sistemas de mobilidade, principalmente em seu modelo de financiamento.

Os eventos precipitantes, unidos pela PEC 74/2013 e a pandemia, desencadearam uma reflexão profunda sobre a natureza dinâmica da mobilidade urbana. A PEC estabeleceu o alicerce legal para considerar a mobilidade como um componente intrínseco dos direitos sociais, enquanto a pandemia atuou como um catalisador acelerado de mudanças nos padrões de deslocamento. Essa dualidade de influências proporcionou um terreno fértil para o surgimento da "Coalizão Triplo Zero" e a proposta do SUM, ambos buscando não apenas adaptar-se, mas ressignificar a mobilidade pós-Covid.

A pandemia, ao alterar a forma como as pessoas se deslocam e repensam suas necessidades de mobilidade, trouxe uma nova urgência para a discussão sobre tarifas, segurança viária e emissões poluentes. Assim, o desafio é agora reconciliar as demandas emergentes com as propostas estruturais da "Coalizão Triplo Zero" e do SUM, garantindo que a mobilidade pós-Covid seja não apenas resiliente, mas principalmente tome uma postura de planejamento de médio e longo prazo para a população.

O advento da tarifa zero no transporte público brasileiro representa um marco significativo no campo do planejamento urbano e regional. Este fenômeno, que inicialmente surgiu como uma proposta audaciosa em meados de 1990, teve suas raízes firmemente plantadas nos desafios financeiros enfrentados pelo governo naquela época. A necessidade de equilibrar metas ambiciosas de infraestrutura com orçamentos restritos levou à consideração da tarifa zero como uma solução para não apenas garantir a acessibilidade ao transporte público, mas também promover uma redistribuição de renda. Dentro deste cenário intricado de transportes, torna-se imperativo investigar a gênese dessa ideia e compreender sua transformação gradual em uma proposta, alinhada ao Sistema Único de Mobilidade (SUM) (Gregori et al, 2020).

Em meados de 1990, o governo brasileiro se viu diante da difícil tarefa de equilibrar metas de desenvolvimento urbano, como a construção serviços e infraestrutura urbana, como hospitais, escolas e redes de acesso, com uma situação econômica desafiadora. Foi nesse cenário que a proposta de tarifa

zero surgiu como uma maneira inovadora de não apenas abordar questões de acessibilidade ao transporte público, mas também atender às necessidades das camadas sociais mais vulneráveis. Ao eliminar o custo da tarifa, a ideia era não apenas facilitar a mobilidade, mas também proporcionar economias significativas para os cidadãos de baixa renda, enquanto se explorava uma redistribuição de recursos financeiros de forma equitativa (Gregori et al, 2020).

Com o apoio da prefeita Luiza Erundina, a proposta da tarifa zero foi introduzida e discutida paulatinamente. O plano envolvia não apenas a subsidiação completa das tarifas, mas também a expansão da frota de transporte público para evitar superlotação. Embora tenha havido desafios, como o financiamento da expansão da frota, a ideia foi adotada em várias cidades, proporcionando um aumento significativo na acessibilidade ao transporte público. Além disso, essa política desencadeou uma série de discussões e estudos subsequentes, transformando-se em um campo de pesquisa essencial no planejamento urbano e regional brasileiro.

A introdução da tarifa zero no Brasil não apenas revolucionou o debate sobre a mobilidade urbana, mas também inspirou pesquisadores e planejadores urbanos a explorar novas maneiras de abordar desigualdades sociais por meio da busca pelo direito à cidade. No entanto, os desafios persistem, especialmente no que diz respeito à sustentabilidade financeira a longo prazo e à correta expansão desses programas para atender a um número cada vez maior de cidadãos. A jornada da tarifa zero no Brasil, desde sua concepção até estudos subsequentes, é uma área de interesse para acadêmicos e profissionais no planejamento urbano e regional. A implementação da tarifa zero em várias cidades brasileiras representa uma mudança no paradigma do transporte público. Essa abordagem suscitou debates sobre a reforma urbana e o direito à cidade.

No contexto do planejamento urbano e regional no Brasil, a análise das implementações de tarifa zero no transporte público revela padrões intrigantes e tendências significativas, segundo este levantamento o Brasil chegou a 87 municípios com Tarifa Zero universal, em 2022. Observando a cronologia dessas iniciativas, desde as primeiras implementações em 1992 até os números substanciais registrados em 2021 e 2022, torna-se evidente um aumento notável no interesse e na adoção dessa política. A implementação da tarifa zero ocorre em várias regiões do Brasil, incluindo estados como São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Ceará, Goiás, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul, Rondônia e Santa Catarina. Esse fenômeno sugere uma resposta adaptativa às demandas crescentes por mobilidade acessível e sustentável em diferentes regiões do país. Vejamos o quadro a seguir:

Tabela 1 – Cidades com tarifa zero universal no Brasil por região – novembro de 2023

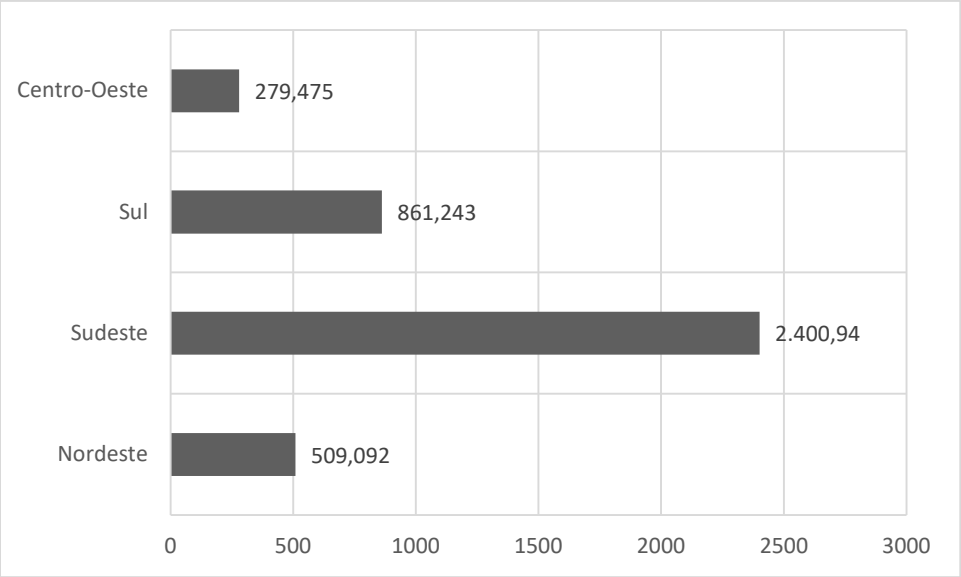
REGIÃO	ESTADO	Quantidade de municípios com tarifa zero	População total
Nordeste	Ceará	3	509,092
Sudeste	Espírito Santo	1	2,400,939
	Minas Gerais	23	
	Rio de Janeiro	10	
	São Paulo	25	
Centro-Oeste	Mato Grosso do Sul	1	279,475
	Goiás	4	
	Rondônia	1	
Sul	Paraná	11	861,243
	Rio Grande do Sul	2	
	Santa Catarina	6	
Total		87	3,519,119

Fonte: Elaboração própria, a partir de Santini, 2023.

A tabela apresenta um panorama da implementação da tarifa zero em diferentes regiões do Brasil até novembro de 2023. Nota-se uma distribuição expressiva dos municípios com tarifa zero, com destaque para a região Sudeste, que engloba os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, totalizando 58 municípios. Esta concentração na região Sudeste pode ser associada à sua densidade populacional e relevância econômica, sugerindo que as iniciativas de tarifa zero pode ser mais viáveis em áreas urbanas com maior capacidade de sustentação financeira.

Ao observar o número absoluto de municípios, Minas Gerais se destaca como o estado com maior adesão à tarifa zero, contabilizando 23 municípios. Essa representação significativa pode refletir a diversidade socioeconômica e demográfica do estado, indicando uma tendência favorável à implementação dessa política em áreas urbanas com distintas características. A tabela também revela que, embora estados de menor porte, como Espírito Santo e Mato Grosso do Sul, tenham aderido à tarifa zero, o número de municípios nessas localidades é limitado. Isso pode indicar desafios particulares ou uma abordagem mais seletiva na implementação dessa medida. Vejamos o gráfico:

Gráfico 1 – População total por região – novembro de 2023



Fonte: Elaboração própria, a partir de Santini, 2023.

No âmbito nacional, a soma da população total dos municípios com tarifa zero atinge mais de 3,5 milhões de habitantes. Essa cifra expressiva destaca o potencial impacto social dessa política, mas também ressalta a necessidade de estratégias operacionais de financiamento e gestão para garantir a sustentabilidade a longo prazo. Em síntese, a tabela evidencia a heterogeneidade na adesão à tarifa zero, apontando para a necessidade de considerar as características específicas de cada região e estado na formulação de políticas de transporte público.

Além disso, a diversidade geográfica e populacional das cidades que adotaram a tarifa zero destaca a natureza inclusiva dessa política. Desde pequenos municípios até grandes centros urbanos, a prática da tarifa zero demonstra uma abordagem abrangente para democratizar o acesso ao transporte público. As cidades variam significativamente em tamanho populacional, desde municípios com menos de 4.000 habitantes, como Santana do Deserto (MG), até grandes centros urbanos com mais de 300.000 habitantes, como Caucaia (CE) e Ibirité (MG). A análise dos dados revela não apenas a variedade de contextos em que essa política foi implementada, mas também sugere a necessidade de futuras investigações para avaliar o impacto socioeconômico e ambiental dessas iniciativas.

A diversidade populacional nas implementações de tarifa zero no Brasil, como revelada pelos dados analisados, representa um aspecto importante a nível de viabilidade financeira de pequenos, médios e grandes municípios. A amplitude vai desde municípios pequenos, como Santana do Deserto (MG) com apenas 3.747 habitantes, até grandes centros urbanos densamente povoados, como Caucaia (CE) com uma população de 355.679 pessoas. Esta variação demográfica ressalta a adaptabilidade da política de tarifa zero, transcendendo as fronteiras de tamanho e densidade populacional. A implementação bem-sucedida em cidades tanto pequenas quanto grandes, como em Paranaguá (PR) com 145.829

habitantes e em Ibirité (MG) com 170.387 habitantes, sublinha a capacidade dessa estratégia em acomodar uma ampla gama de contextos urbanos, evidenciando a necessidade de políticas de transporte público flexíveis e inclusivas em todo o espectro das cidades brasileiras.

Diante da crescente proposta pela tarifa zero, é imperativo desafiar a dicotomia tradicional entre transporte público e privado (limitado pelo uso das catracas). Sob essa perspectiva, observa-se uma progressiva deterioração do conceito de "público" no transporte público. A verdadeira essência do termo "público" implica na universalidade do acesso ao transporte para toda a população, sendo a tarifa e a frequência do transporte público fatores cruciais nessa equação (Domingues, 2022). Assim, é essencial repensar o modelo atual, reafirmando o compromisso com a acessibilidade universal e a verdadeira natureza pública do transporte coletivo.

Quanto ao preço das passagens, simbolizado pelo uso das catracas, o modelo de financiamento dos transportes “públicos” levou ao aumento tarifário abusivos em todo o país. A fórmula é conhecida: quanto mais aumenta a passagem, menos passageiros conseguem usar o ônibus, fazendo com que seja necessário reduzir a qualidade do serviço e aumentar novamente a passagem para que o lucro dos empresários seja garantido. Isso exclui a população mais pobre do ônibus, o que significa excluí-la do usufruto do direito à cidade (Domingues, 2022).

A garantia da frequência, juntamente com outros elementos de qualidade na operação do serviço de ônibus, é tão essencial quanto o custo da tarifa para afirmarmos que o transporte é verdadeiramente público. Um sistema de ônibus só pode cumprir seu papel como garantidor de direitos se as pessoas puderem confiar em sua disponibilidade a qualquer momento do dia, em todas as partes da cidade. O colapso do transporte público no país reflete diretamente na oferta desse serviço essencial, enfatizando a necessidade urgente de melhorias para assegurar a acessibilidade e a qualidade do transporte público para todos os cidadãos, o entendimento é que

> [...] o direito à mobilidade é essencial para a concretização dos direitos fundamentais e elemento-chave da vida democrática. [...] A ideia de que seria socialmente justo e aceitável ter escolas, hospitais, postos de saúde, praças e parques acessíveis sem ônus para os usuários – ou seja, pagos indiretamente por recursos públicos – tornou-se hegemônica em muitas sociedades. [...] O mesmo não ocorreu com a ideia de que o transporte para acessar essas atividades e equipamentos deveria ser também gratuito. Especialmente em sociedades com elevada desigualdade, o financiamento do transporte somente pela tarifa produz a exclusão de segmentos importantes dos direitos substantivos, resultando na situação-limite daqueles que o geógrafo Milton Santos definiu como “prisioneiros do espaço local”. (Andrés, 2023)

A tarifa imposta nos transportes públicos funciona como um obstáculo ao acesso à cidade e aos serviços que ela oferece, o que não ocorre com serviços como educação, coleta de lixo, iluminação pública e saúde. Inclusive, o Sistema Único de Saúde (SUS) torna-se uma referência importante para avaliar como a gestão pública e privada dos transportes coletivos oferece esse serviço à população. Vale lembrar que, no Brasil, cerca de 90% do custeio dos

sistemas de transporte público vem da receita tarifária (Rodrigues, 2023). A discussão em torno da tarifa zero está intrinsicamente ligada à análise do sistema de mobilidade urbana no Brasil, agora centrada na proposta de um marco regulatório intitulado "Sistema Único de Mobilidade", derivado da agenda da "Coalizão Triplo Zero"[1]. Esse contexto destaca a necessidade urgente de reformas que garantam a equidade no acesso ao transporte público e, por extensão, ao pleno usufruto dos serviços urbanos essenciais.

Embora o setor de transportes e mobilidade urbana já tenham marcos regulatórios importantes, como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), esses documentos normativos não foram suficientes para resolver os problemas de mobilidade urbana, principalmente no contexto urbano e metropolitano. Frente a isso, foi proposto um “marco legal do transporte público coletivo” que visa alterar as respectivas leis, e incluir uma nova proposta, calcada:

> Caberá à União, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, de forma compartilhada e no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito e organizar os serviços em rede única, intermodal, acessível, abrangente e integrada, de forma que as particularidades e necessidades em cada município sejam consideradas. (Brasil, 2023)

Não nos cabe neste momento fazer uma análise detalhada da proposta normativa citada, afinal, a ideia é que ela seja discutida, debatida e aprimorada, de acordo com os interesses de governo. Porém, é importante repercutir a ausência de referência a gestão metropolitana da mobilidade urbana, tanto na proposta normativa (marco legal do transporte público coletivo), quanto na proposta da sociedade civil (Proposta da sociedade civil para a criação de um Marco Regulatório para a Mobilidade Urbana). Outro detalhe importante é que, segundo IDEC (2023), a proposta do SUM faz contraponto ao projeto de lei (PL) 3278/2021 articulado pelos donos de empresas de ônibus de transporte público coletivo (Brasil, 2021). Esse texto, que está em tramitação no Senado, foca apenas o equilíbrio financeiro das companhias, com repasses de dinheiro público sem transparência e participação social.

O Sistema Único de Mobilidade (SUM) é uma proposta elaborada para reestruturar o transporte público no Brasil. Seu objetivo é garantir um sistema acessível e eficiente, conectando pessoas a diferentes áreas urbanas, como educação, saúde e trabalho. O SUM prioriza princípios como equidade, universalidade, acessibilidade e sustentabilidade. Ele propõe a integração de modos de transporte, financiamento adequado, transparência na gestão e participação social. Ao contrário de abordagens focadas apenas na viabilidade financeira das empresas de transporte, o SUM enfatiza a eficiência, acessibilidade universal e o impacto ambiental, visando criar um sistema de mobilidade público eficaz e inclusivo no país. Segundo Rodrigues (2023)

> [...] é preciso dizer que pensar a implementação de um Sistema Único da Mobilidade Urbana é uma

[1] O SUM funcionará como o SUS - Sistema Único de Saúde: integrando os governos federal, estadual e municipal para juntos contribuírem com o custo e a gestão do transporte público nas cidades. Seguindo a proposta: zero mortes no trânsito, zero tarifas e zero emissões de gases poluentes. Fonte: IDEC (2023).

> tarefa muito difícil, mas não impossível. É obvio que o desenho de um sistema como esse vai esbarrar no contexto de complexidade do nosso conflituoso sistema federativo, na diversidade rede urbana, nas enormes desigualdades regionais e nas injustiças sociais e ambientais presentes, principalmente nas grandes cidades e metrópoles do país. Contudo, eu penso que é só a partir dessa visão abrangente do país em que União, Estados e Municípios entendam e de fato assuma suas responsabilidades em relação à mobilidade urbana que teremos condições de romper com o modele excludente baseado no planejamento para a automobilidade e na precariedade do transporte coletivo que prevalece hoje. Somente a partir dessa visão sistêmica de um país de dimensões continentais como o Brasil é que poderemos pensar em planejar investimentos que, por exemplo, otimizem, requalificam e expandem as infraestruturas, sobretudo aquelas para os sistemas de alta capacidade, fundamentais para atender os espaços metropolitanos. (Rodrigues, 2023)

O Sistema Único de Mobilidade (SUM) emerge como uma proposta importante se pensarmos o desafio de promover o efetivo acesso à cidade no Brasil. Defendendo valores como equidade, universalidade e transparência, o SUM transcende abordagens convencionais, priorizando não apenas a viabilidade financeira das empresas de transporte, mas também a eficiência operacional e a inclusão universal. Apesar dos desafios intrínsecos ao complexo contexto federativo e às disparidades regionais, a visão abrangente do SUM propõe uma reestruturação profunda, exigindo a cooperação efetiva entre União, Estados e Municípios em contexto metropolitano. Esta abordagem sistêmica não só encoraja a otimização e a expansão das infraestruturas, especialmente aquelas destinadas aos sistemas de alta capacidade, mas também abre portas para um futuro onde o transporte público se torna genuinamente público, democrático e acessível para todos os cidadãos brasileiros, em que pese o direito de acesso à cidade.

Além disso, a discussão em torno do SUM destaca a urgência de uma reforma substancial no sistema de mobilidade urbana brasileiro. Ao contrastar com iniciativas focadas apenas na estabilidade financeira das empresas de transporte, o SUM propõe uma visão holística que abrange a equidade no acesso ao transporte público e, por conseguinte, ao pleno usufruto dos serviços urbanos essenciais. Neste novo paradigma, a verdadeira natureza pública do transporte coletivo é reafirmada, não apenas pela gratuidade, mas também pela garantia de frequência e qualidade operacional. Assim, o SUM representa não apenas uma transformação no transporte público brasileiro, mas também uma mudança fundamental na perspectiva sobre o direito à cidade, estabelecendo as bases para um futuro mais acessível, sustentável e equitativo para todos os cidadãos do país.

4. Considerações finais

Ao percorrer a complexa trajetória das transformações nos transportes públicos brasileiros, este texto teve como objetivo principal analisar as mudanças paradigmáticas no setor entre 1990 e 2023. A estrutura do texto buscou abordar eventos-chave, desde a década de 1990 até a emergência do movimento pela "Tarifa Zero" em 2023, destacando os impactos nas políticas de mobilidade urbana. O marco temporal delineado permitiu uma análise aprofundada dos momentos cruciais que moldaram o

panorama dos transportes públicos no Brasil. A pergunta de pesquisa orientou a exploração das transformações no setor, com foco na compreensão das mudanças de paradigma e suas implicações para as comunidades urbanas.

Na década de 1990, a pauta sobre "Tarifa Zero" em São Paulo e a privatização de empresas estatais de transporte delinearam discussões sobre acesso e eficiência. O marco de 1997 trouxe o Código de Trânsito Brasileiro, enquanto os anos 2000 viram a expansão do metrô e a implementação do Bilhete Único. A década de 2010 foi marcada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana em 2012. Entretanto, foi somente em 2023 que a "Tarifa Zero" se tornou uma realidade em mais de 100 municípios, destacando uma mudança significativa no paradigma da tarifação nos transportes públicos.

A análise dos eventos-chave ao longo das décadas revela características distintas da mudança de paradigma nos transportes públicos brasileiros. A emergência da "Coalizão Triplo Zero" e do Sistema Único da Mobilidade (SUM) em 2023 sintetiza, porém ainda não materializa os eventos-chave dos transportes públicos ocorridas nas últimas décadas. A incorporação do transporte como direito social, a resposta à pandemia e a adoção de políticas de tarifa zero refletem uma conscientização crescente sobre a importância de integrar as necessidades sociais, ambientais e econômicas na gestão dos transportes, porém propor um modelo “sus” para a mobilidade pode ser uma tarefa complexa a nível de execução.

É essencial reconhecer que esta pesquisa tem suas limitações, especialmente no que diz respeito à abrangência temporal e à profundidade de análise de certos eventos. O foco predominantemente nas décadas de 1990 a 2020 pode não abarcar completamente as nuances que podem surgir em períodos subsequentes. Além disso, uma investigação mais aprofundada sobre o impacto socioeconômico das mudanças propostas, bem como uma análise mais detalhada das resistências políticas, poderia enriquecer a compreensão dessas transformações. Futuras pesquisas poderiam explorar ainda mais a efetividade das políticas de tarifa zero e como elas se traduzem em benefícios tangíveis para diferentes estratos da sociedade, contribuindo para a construção de um entendimento mais completo sobre o futuro da mobilidade urbana no Brasil.

Referências

ANDRÉS, R. A vez da tarifa zero. **Piauí**, 2023. Disponivel em: <https://dev1-piaui.folha.uol.com.br/materia/transporte-publico-gratuito-tarifa-zero-utopia-realidade-democracia-brasil/>. Acesso em: 18 out. 2023.

BRASIL. Lei n. 9.503, de 23 de set. de 1997. **Lei do Código de Trânsito Brasileiro**, 23 set 1997. Disponivel em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm>.

BRASIL. Estatuto da Cidade – Lei Federal no 10.257, de 10 de julho de 2001. **Governo Federal**, 2001. Disponivel em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis /LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 25 julho 2019.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de jan. de 2012. **Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana**, Brasília, DF, jan 2012. Disponivel em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-norma-pl.html>. Acesso em: 10 nov. 2020.

BRASIL. Proposta de emenda constitucional n. 74, de 7 de outubro de 2013. **Transporte enquanto Direito Social**, 2013. Disponivel em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115729>.

BRASIL. Lei n. 13.089, de 12 de jan. de 2015. **Lei do Estatuto das Metrópoles**, Brasília/DF, 2015. Disponivel em: <http://www.

planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm>. Acesso em: 18 out. 2023.

BRASIL. Projeto de Lei n. 3278, de 2021. **Atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana**, 2021. Disponivel em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/149920>.

BRASIL. Marco Legal do Transporte Público Coletivo. **Ministério das Cidades**, 2023. Disponivel em: <https://www.gov.br/cidades/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/marco-legal-do-transporte-publico-coletivo>. Acesso em: 18 out. 2023.

DENATRAN. **Relatório de veículos 2000 - Panorâma do Brasil**. Brasil: [s.n.], 2000.

DOMINGUES, L. B. O colapso do transporte público é o colapso do direito à cidade. **Brasil de Fato**, 2022. Disponivel em: <https://www.brasildefatomg.com.br/2022/06/15/o-colapso-do-transporte-publico-e-o-colapso-do-direito-a-cidade>. Acesso em: 18 out. 2023.

GREGORI, L. **Tarifa zero - A cidade sem catracas**. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

IDEC. Sistema Único de Mobilidade. **Proposta do Sistema Único de Mobilidade**, 2023. Disponivel em: <https://idec.org.br/sum>. Acesso em: 18 out. 2023.

MOREIRA, A. B. Está nascendo um novo líder: uberização do trabalho e mobilidade urbana no Brasil. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, Rio de Janeiro, 2021.

RODRIGUES, J. M. Entrevista com Juciano Martins Rodrigues: Mobilidade Urbana? O Caminho para a Concretização do Direito à Cidade e da Reforma Urbana. **Revista Chronos**, Natal, 15 nov. 2023.

SANTINI, D. **Cidades com tarifa zero universal no Brasil**. Observatório das Metrópoles. Rio de Janeiro. 2023.

SILVA, A. F. C. D.; CLEMENTINO, M. D. L. M. **Reforma Urbana e Direito à Cidade - Natal**. Natal: Letra Capital, 2022.

SINGER, P. **Um governo de esquerda para todos:** Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo (1989-1992). São Paulo: Cultura Acadêmica Editora, 2022.

Recebido em 2024-06-06
Publicado em 2025-01-01