

AS POLÍTICAS DA TARIFA ZERO: IMPACTOS SOCIAIS E REELEIÇÃO

Daniel Santini

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo | danielsantini@usp.br

Letícia Birchal Domingues

Universidade Federal de Minas Gerais | leticiabdom@gmail.com

Roberto Andrés

Universidade Federal de Minas Gerais | robertoandres@gmail.com

Sessão Temática 8: Mobilidade Urbana e direito à cidade

Resumo: Com a Tarifa Zero universal no transporte público coletivo presente em 117 municípios, o Brasil tornou-se em 2024 o país com mais casos identificados no planeta. A expansão da política de gratuidade ganhou força desde 2021 em função de uma conjunção de diferentes fatores econômicos, sociais e políticos, impactando diretamente a mobilidade urbana e beneficiando em particular uma camada historicamente excluída e segregada. A partir de uma contextualização sobre o fenômeno, alicerçada em uma revisão de escopo baseada na literatura recente, o presente artigo trata dos efeitos da suspensão das cobranças diretas no transporte, relacionando resultados promissores no tocante à redução da desigualdade social e espacial aos altos índices de aprovação da medida. O estudo baseia-se em levantamento sobre a taxa de reeleição nas cidades que adotaram a Tarifa Zero universal nos últimos quatro anos, e abre caminho para o debate sobre possibilidades e limitações de políticas relacionadas.

Palavras-chave: Tarifa Zero; mobilidade urbana; transporte, eleições.

FARE-FREE PUBLIC TRANSPORT POLICIES: SOCIAL IMPACTS AND REELECTION

Abstract: With full Fare-Free Public Transport policies in place in 117 cities, Brazil became the country with the most cases identified on the planet in 2024. The expansion of the free fare policy gained momentum since 2021 due to a combination of different economic, social, and political factors, directly affecting urban mobility and particularly benefiting a historically excluded and segregated segment of the population. Based on a contextualization of the phenomenon, anchored on a scoping review based on recent literature, this article addresses the effects of suspending direct charges on transportation, relating promising results regarding the reduction of social and spatial inequality to the high approval rates of the measure. The study presents a survey of the reelection rate in cities that adopted universal zero fares in the last four years, and paves the way for a debate on the possibilities and limitations of related policies.

Keywords: Fare-Free Public Transport; urban mobility; transport, elections.

POLÍTICAS DE TARIFA CERO: IMPACTOS SOCIALES Y REELECCIÓN

Resumen: Con la Tarifa Cero universal en el transporte público presente en 117 municipios, Brasil se convirtió en 2024 en el país con más casos identificados del planeta. La ampliación de la política gratuita tomó fuerza desde 2021 debido a una conjunción de diferentes factores económicos, sociales y políticos, impactando directamente la movilidad urbana y beneficiando en particular a una capa históricamente excluida y segregada. A partir de una contextualización del fenómeno, ancorada en una revisión de la literatura reciente, este artículo aborda los efectos de la suspensión de tarifas directas en el transporte, relacionando resultados prometedores en términos de reducción de la desigualdad social y espacial con altos índices de aprobación de la medida. El estudio se basa en una encuesta sobre la tasa de reelección en las ciudades que adoptaron la Tarifa Cero universal en los últimos cuatro años, y allana el camino para el debate sobre las posibilidades y limitaciones de las políticas relacionadas.

Palabras clave: Tarifa Cero; movilidad urbana; transporte, elecciones.

INTRODUÇÃO

Políticas públicas de Tarifa Zero no transporte público coletivo podem ser universais ou parciais. Universais são aquelas que atendem indiscriminadamente todas as pessoas, em todos os dias e horários e em toda a rede disponível (Kebrowski, 2018; Santini, 2024). Parciais são aquelas que funcionam apenas em dias ou horários específicos, como a adotada a partir de 17 de dezembro de 2023 liberando as catracas aos domingos e feriados na cidade de São Paulo; as que atendem grupos ou categorias profissionais específicas, como a que beneficia pessoas com mais de 65 anos em todo o Brasil (Lei Federal nº 10.741/2003); ou ainda as que funcionam apenas em parte da rede em questão, como a Tarifa Comercial Zero instituída em linhas específicas em Volta Redonda (RJ) com ônibus movidos a energia elétrica, pensada para fortalecer o comércio da região central da cidade.

O presente artigo pretende, a partir de uma contextualização alicerçada na revisão de escopo da literatura internacional e nacional sobre políticas universais da Tarifa Zero, traçar um quadro abrangente da política no Brasil e, em seguida, apresentar levantamento detalhado sobre os efeitos da suspensão das cobranças diretas de passagens no índice de reeleição de prefeitos e prefeitas em 2024. Os resultados servem de base para análise sobre possibilidades e limitações, abrindo caminho para discussão sobre perspectivas e desafios para o financiamento do transporte público coletivo no país.

O levantamento tem como objetivo reunir elementos e possibilitar o aprofundamento de análises sobre as políticas de mobilidade urbana vigentes e formas de financiamento do transporte coletivo, de modo a contribuir com a formulação de políticas públicas e ações em um momento em que o setor atravessa crise inédita. De 2013 a 2023, as redes de transporte público coletivo das dez cidades mais populosas perderam um terço dos passageiros (Santini, 2024; Asquini, 2024), em um cenário de encolhimento que se repetiu em todo o país, afetando mesmo cidades pequenas e médias (NTU, 2023).

A crise do setor foi agravada pela pandemia de Covid-19, mas é anterior a ela. A redução da demanda é um fenômeno complexo de múltiplas dimensões, influenciada por fatores que incluem aumento da taxa de motorização (Andrés, 2023; Carvalho, 2016) e a popularização das plataformas de transporte por aplicativos que operam a partir da falta de regulamentação e da exploração de trabalho precarizado (Antunes, 2020; Kalil, 2020; Neder, Henriques, 2024), promovendo uma concorrência desleal. Há um fator social e econômico, porém, que não pode ser ignorado: parte da população simplesmente não consegue arcar com os custos das viagens e deixou de se deslocar (Santini, 2023), com grave impacto de segregação social e espacial em um cenário já marcado por racismo e exclusão (Bittencourt, Giannotti, 2021).

O impacto da tarifa na mobilidade fica evidenciado na análise de dados das cidades que suspenderam a cobrança direta de passagens. Em comum, em todas que zeraram as cobranças, o número de passageiros cresceu (NTU, 2024). Na contramão da tendência de encolhimento e sucateamento das redes, há exemplos sólidos de cidades que conseguiram, a partir de alterações simples na fórmula de remuneração e no modelo de financiamento, expandir e aprimorar a oferta, reequilibrando a demanda e promovendo melhorias significativas.

São exemplos disto os casos de Caucaia (CE), cidade com 355 mil habitantes, a mais populosa com Tarifa Zero universal no Brasil (Andrés, 2024) e São Caetano do Sul (Santini et al., 2024), com 165 mil, entre outros. Em ambas, a demanda aumentou consideravelmente após a liberação das catracas. Na primeira, a média de viagens diárias subiu de 18 mil antes da adoção em 31 de agosto de 2021 para 90 mil no segundo semestre de 2024. Na segunda, de 21 mil antes do início em novembro de 2023, para mais de 75 mil no segundo semestre de 2024. Não apenas o número de passageiros aumentou consideravelmente, mas o crescimento foi acompanhado de melhorias relacionadas à possibilidade de prever receitas. Ambas as cidades aumentaram a frota em circulação e São Caetano do Sul iniciou um processo de eletrificação da frota baseado na nova realidade (Santini et al., 2024).

Há preocupação em relação à possível piora de qualidade do serviço em função do aumento da demanda (Ferro, 2024), bem como questionamentos em relação a sua replicabilidade em cidades maiores e metrópoles (Fernandes, 2024; Costa, Sampaio, 2024), questões que merecem atenção e análise criteriosa. O fenômeno é relativamente recente, conforme detalhado a seguir, e precisa ser estudado em profundidade. As evidências concretas até agora, porém, indicam que as novas experiências, ao colocarem em questão o modelo de financiamento vigente na maioria das cidades, tema melhor detalhado a seguir, e fomentar o questionamento sobre quais devem ser as prioridades de investimentos para a mobilidade urbana, abrem caminho de maneira promissora para reverter a tendência de crise estrutural no setor, com potencial relevante para contribuir com a redução de desigualdades sociais (Santini, 2023).

Justamente por impactar de maneira concreta e direta a vida das pessoas, a política costuma ser apoiada pela população. Os

resultados do presente estudo, que revelam que prefeitos e prefeitas que adotaram a política tiveram taxa de reeleição superior à média nacional, apontam nesta direção. A análise reforça conclusões similares em experiências anteriores, como a tentativa de implementação na cidade de São Paulo na década de 1990 durante o governo da então petista Luiza Erundina (1989-1992). Na época, um dos argumentos favoráveis a expansão da Tarifa Zero, adotada de maneira parcial e experimental na conexão entre Cidade Tiradentes e o centro da cidade, foi justamente o alto índice de aprovação popular (superior a 76%), indicado em pesquisa realizada pela Toledo e Associados na época (Gregori et al., 2021).

A medição é parecida com a de levantamento específico mais atual conduzido pela Confederação Nacional de Transportes (2024), que aponta que 86,7% da população aprova a Tarifa Zero, sendo 58% a favor da adoção de maneira universal.

Após esta introdução e a contextualização internacional e nacional em uma breve revisão de literatura, o texto segue com a apresentação dos materiais e métodos, a análise dos resultados e a discussão relacionada, seguindo com a conclusão.

BREVE REVISÃO DE ESCOPO

CONTEXTO INTERNACIONAL

As primeiras experiências de Tarifa Zero no mundo foram realizadas em países da antiga União Soviética entre as décadas de 1950 e 1980 e Cuba entre 1970 e 1980 (Kebrowski, 2024). Há casos também nos Estados Unidos (Commerce, na região metropolitana de Los Angeles, em 1962) e na França (Colomiers, próxima a Toulouse, em 1971), mas, em geral, são experiências sobre as quais existe pouca documentação e estudos específicos.

Alguns dos primeiros casos sobre os quais há estudos mais aprofundados (Studenmund, Connor, 1982; Doxley, Spear, 1981) são os de Austin (1989), New Jersey (1978) e Denver (1978), todas nos Estados Unidos. São análises normalmente conduzidas a partir do campo da engenharia de transportes sem necessariamente considerar outras áreas como o planejamento urbano e a ciência política. Limitam-se, assim, a examinar aspectos técnicos problematizando oferta e demanda de sistemas e redes específicas, mas ignoram fatores complexos que compõem a mobilidade urbana, entre os quais causas e efeitos de deslocamentos relacionados ao uso e ocupação do solo.

Muitas das leituras são críticas e partem da premissa de que redes de transporte devem ser superavitárias e operar em uma lógica utilitarista. Destacam-se por olhares enviesados relacionados à mobilidade de pessoas vulneráveis, revelando uma visão conservadora e excludente. Alguns dos principais argumentos contra a experiência da gratuidade em Austin, por exemplo, versam sobre a suposta degradação do sistema decorrente do aumento da circulação de "vagabundos" (Perone, Volinski, 2022) após a

suspensão das cobranças. Apesar de não serem acompanhadas de dados ou informações concretas estabelecendo relações causais entre aumento da circulação de pessoas pobres e casos de vandalismo, tais análises acabaram influenciando o debate sobre o tema nas décadas seguintes em todo o mundo. A circulação livre de pessoas "indesejáveis" foi um dos argumentos para que a cidade de Paulínia (SP) revertisse em 1997 a Tarifa Zero universal adotada de maneira bastante pioneira no Brasil em 1995.

A suspensão das cobranças chegou a ser adotada mesmo em capitais mundiais como Roma na década de 1970 (Santini, 2024), e nas décadas seguintes ganhou tração com exemplos mundiais relevantes. A primeira capital a adotar e manter foi Talim, cidade de 456 mil habitantes na Estônia (Santini, 2019), experiência que abriu caminho para expansão em diferentes partes do país. Mais recentemente, a Tarifa Zero tornou-se política nacional em países como Luxemburgo (Gillard *et al.*, 2024) e Malta, e nas últimas duas décadas o número de casos multiplicou-se no Norte Global. Na Europa são exemplos as experiências da França e Polônia, países que concentram o maior número de casos no continente. Na América do Norte, é notável a expansão nos Estados Unidos, especialmente durante a pandemia (Cirillo *et al.*, 2023), impulsionada pelo apoio financeiro do Governo Federal frente à crise deflagrada pelo vírus. Com o fim do financiamento, muitas cidades reverteram a política, mas há casos relevantes em que ela segue vigente, como o de Kansas, com 500 mil habitantes, hoje uma das principais referências no mundo.

Os esforços de mapeamento mais completos recente (Kębłowski, 2024; Štraub, Kębłowski, Maciejewska, 2023) apontam um conjunto significativo de casos, em um cenário de expansão. A cidade mais populosa com Tarifa Zero universal hoje é Libreville, capital do Gabão com 886 mil habitantes, que instituiu a política em 2022 e a mantém (Humberto *et al.*, 2024).

O avanço recente da política em todo o planeta foi acompanhado de novas abordagens em relação à mobilidade, com teóricos argumentando, no exterior e no Brasil, que, em função de externalidades positivas coletivas, o transporte público coletivo pode ser deficitário (Santini, 2024) e, assim, é passível de ser financiado indiretamente por toda a sociedade e não apenas por quem o utiliza.

Há esforços para se tentar dimensionar e mesmo quantificar os ganhos coletivos em áreas específicas, tais quais os engendrados por pesquisadores de Kansas, nos Estados Unidos, que publicaram estudo recente mapeando possíveis impactos da Tarifa Zero na saúde pública (Grimes *et al.*, 2024). A preocupação com aspectos ambientais, sociais e humanos também está presente, com estudos recentes que analisam e relacionam impactos ambientais e a criação de empregos com políticas do tipo (Rodrigues, Da Mata, Possebom, 2024).

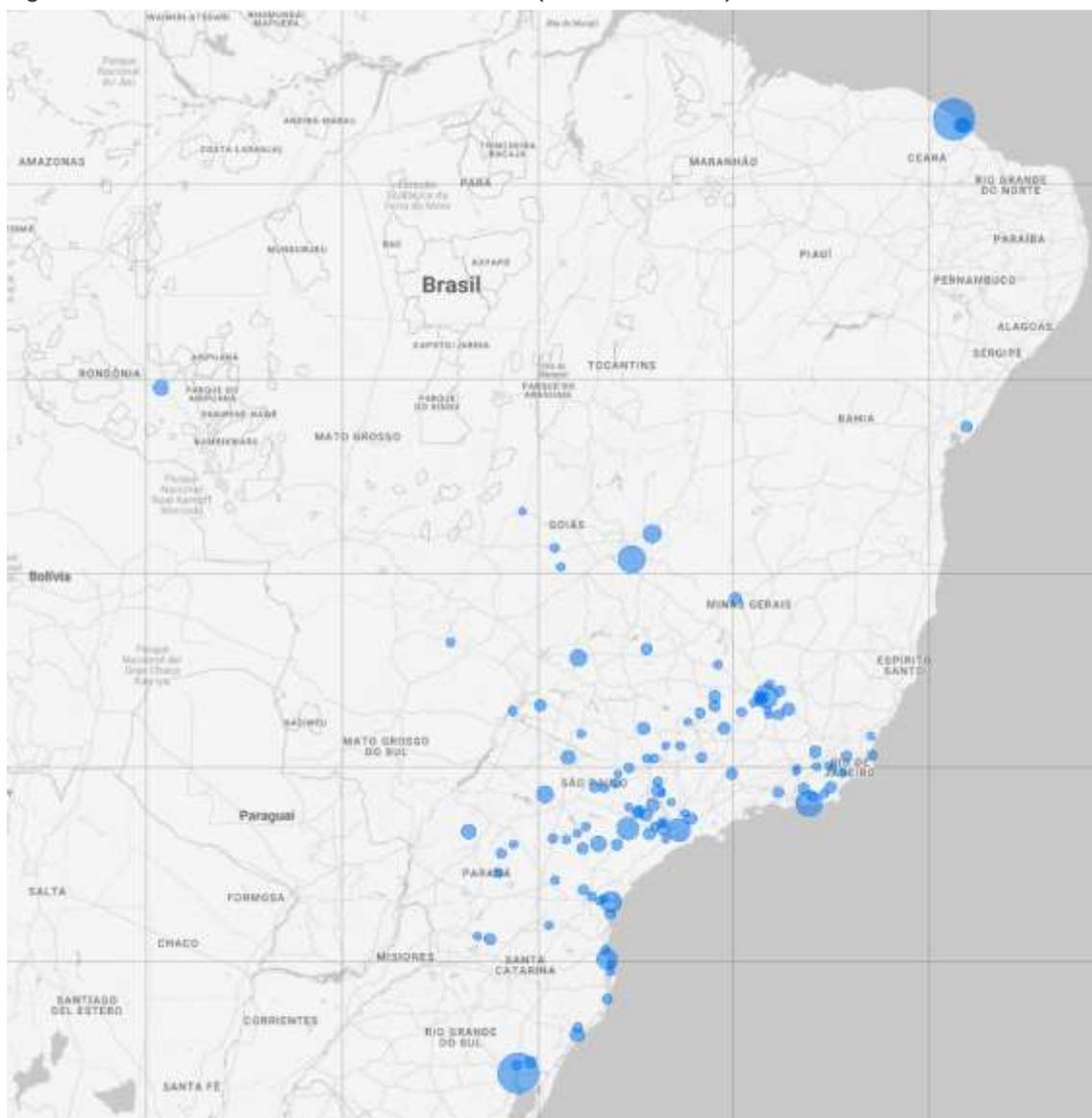
Por si só, a dimensão ambiental relacionada ao melhor aproveitamento de energia na mobilidade por meio das redes públicas coletivas e a própria ideia de transporte como um direito humano fundamental (Illich, 1973) ganharam força, abrindo espaço

para um debate em que, mais do que uma questão técnica, a mobilidade passasse a ser tratada a partir de uma perspectiva política (Cresswell, 2006) em uma leitura que permite pensar as redes de transporte público coletivo como bens comuns urbanos (Nikolaeva et al., 2019).

CONTEXTO NACIONAL

No Brasil, há hoje 117 cidades com Tarifa Zero universal identificadas, conforme levantamento de caráter coletivo organizado por Santini (2024). São Paulo e Minas Gerais são os estados que concentram o maior número de casos em termos absolutos (37 e 28, respectivamente), e o Rio de Janeiro lidera em termos relativos (15 de um total de 92 municípios). A distribuição se concentra especialmente nas regiões Sul e Sudeste (figura 1), com casos importantes também no Centro-Oeste, mais precisamente em Goiás próximo ao Distrito Federal.

Figura 1: Cidades com Tarifa Zero universal no Brasil (novembro de 2024)



Cidades com Tarifa Zero universal vigente identificadas no Brasil em novembro de 2024. O tamanho dos círculos é proporcional ao número de habitantes. Fonte: elaboração própria com base em levantamento de caráter coletivo organizado por Santini (2024).

No Nordeste, também há um caso emblemático: o do conjunto de cidades que suspenderam as cobranças na região metropolitana de Fortaleza. A capital do Ceará hoje encontra-se cercada pela Tarifa Zero. Além de Caucaia, cidade mais populosa a manter a política (355 mil habitantes), a capital faz fronteira também com Eusébio (74 mil habitantes) e Aquiraz (80 mil), sem falar de Maracanaú (234 mil), que adota Tarifa Zero parcial.

A evolução de políticas de Tarifa Zero universal ganhou força a partir de 2020, com 16 novos casos em 2021, 15 em 2022 e 37 em 2023. A crise no modelo de financiamento, agravada pela pandemia de Covid-19, contribuiu para a expansão, com cada vez mais cidades buscando alternativas (Santarém, 2023).

No Brasil, a maior parte das cidades ainda estrutura o sistema com base na receita de catraca, com a remuneração de empresas

operadoras sendo custeada com base no número de pessoas transportadas (demanda). Tal fórmula resulta em valores que, não necessariamente, correspondem ao custo real de operação do sistema (oferta), já que não é a quantidade de passageiros que determina os gastos de maneira estruturante, e sim a quantidade de veículos disponíveis, percurso, equipe operacional e frequência/disponibilidade. Além de implicar em distorções, que até recentemente favoreciam o setor empresarial, tal equação serviu, durante anos, como incentivo à superlotação - se é o número de pessoas e não o custo real que determina a remuneração, então a prioridade passa a ser manter o sistema sempre operando no limite, com veículos sempre cheios. A superlotação no Brasil não é acaso ou mau gerenciamento, pelo contrário, representa excelência em administração com base em princípios inadequados (Santini, 2024).

A distorção leva a equívocos também que podem prejudicar o debate sobre a viabilidade da Tarifa Zero em metrópoles ou cidades de grande porte. Considerar os custos atuais, baseados em passageiros e não em valores reais, para estimar o impacto de medidas relacionadas é um erro. Não custa destacar que, foi justamente a partir da revisão do modelo de remuneração, que muitas cidades conseguiram viabilizar a Tarifa Zero. É o caso de São Caetano do Sul, a maior na região metropolitana de São Paulo com política universal (Santini *et al.*, 2024).

Com a queda de passageiros na última década, acentuada pela pandemia, o frágil equilíbrio financeiro da remuneração por passageiro se rompeu. As empresas passaram a pressionar por aumentos de tarifa, que, inevitavelmente levavam a redução do número de passageiros (ou da frota operante), em espirais de queda impossíveis. Mais e mais cidades buscaram alternativas e, gradualmente, o ciclo vicioso da tarifa foi substituído pelo ciclo virtuoso da Tarifa Zero (Santarém, 2023).

No início de 2024 o total de municípios com Tarifa Zero universal já havia passado de 100 casos. O avanço foi interrompido em função das eleições - a Lei Eleitoral nº 9504/97 restringe no ano de votações a "distribuição gratuita de bens e serviços de caráter social custeados ou subvencionados pelo Poder Público", exceto em casos de calamidade pública, de estado de emergência ou de programas sociais autorizados em lei e já previstos no orçamento.

Há pelo menos dois casos de implementação de Tarifa Zero em 2024, o das prefeituras de Morretes e Antonina, no Paraná, em que as candidaturas foram cassadas em função do programa, decisões ainda passíveis de serem contestadas na Justiça. Apenas a primeira cidade consta na relação de políticos que implementaram Tarifa Zero e foram reeleitos, já que em Antonina a decisão afetou Rozane Osaki (PSD), a atual vice-prefeita. Na análise que fundamenta o presente estudo foram considerados apenas prefeitos e prefeitas que tentaram a reeleição, conforme detalhado na metodologia a seguir.

A consolidação de Tarifa Zero no Brasil foi acompanhada de novas leituras específicas nos últimos anos, com levantamentos densos, análises comparativas e estudos de caso específicos. No campo dos

estudos urbanos, Caribé (2021) apresentou contribuição relevante ao combinar a discussão sobre produção do espaço e direito à cidade com políticas de Tarifa Zero a partir do pensamento de Milton Santos, traçando uma comparação e discorrendo sobre diferentes motivos e discursos que balizam tais políticas a partir de uma análise comparativa sobre a experiência das cidades francesas.

Na ciência política, há desde análises sobre as mobilizações sociais que foram decisivas para a pauta ganhar espaço no país (Calejon, 2021; Andrés, 2023) até sua reconfiguração e mutação, com disputa pelos sentidos da gratuidade (Campos, Santini, 2024; Domingues et al., 2024). Não custa destacar que a pauta hoje está longe de ser exclusividade do setor progressista; a maior parte das cidades com Tarifa Zero universal são governadas por políticos de centro direita, direita ou mesmo extrema direita (*ibidem*).

O apoio de políticas de Tarifa Zero pode ser relacionado ao impacto social direto na vida das pessoas. Estudos de caso específicos, como o da implementação em Mariana (MG) (Santini, 2023), apontam que os principais beneficiados por este tipo de programa são as pessoas mais pobres, o que abre espaço para relacionar a suspensão das cobranças à redução de desigualdades.

O debate sobre Tarifa Zero tem contribuído para um aprofundamento do estudo da história e operação dos sistemas de transporte coletivo, com análises sobre a própria formação do sistema empresarial (Veloso, 2023) e estudos financeiros técnicos sobre novas fórmulas para garantir o financiamento, incluindo revisão do instrumento de Vale-Transporte (Domingues, 2023).

O trabalho coletivo de pesquisa na área inclui estudos de caso específico sobre cidades que tentaram implementar alternativas. Destaque, neste caso, para o estudo de Landin (2022) sobre o modelo proposto por Vargem Grande Paulista para tentar custear a partir de contribuições do empresariado local, em uma política similar ao *Versement transport* francês.

Ao mesmo tempo em que a política se consolidou como realidade no Brasil (Santini, 2024), é possível apontar a formação de uma rede de pesquisadores de diferentes áreas em diferentes localidades articulados para mapear, estudar e entender impactos e possibilidades de políticas de Tarifa Zero no país.

MATERIAIS E MÉTODOS

O presente estudo baseou-se em levantamento inédito da taxa de reeleição de prefeitos e prefeitas que adotaram políticas públicas de Tarifa Zero no transporte público coletivo durante seus mandatos. Foram consideradas e combinadas duas bases de dados:

- A relação de 117 cidades com Tarifa Zero universal, baseada em levantamento de caráter coletivo organizado e mantido pelo pesquisador Daniel Santini (2024);
- Resultados detalhados das eleições municipais de 2024 informados pelo Tribunal Superior Eleitoral (2024).

Para o cruzamento dos dados, a base original de cidades com Tarifa Zero universal foi ampliada com a inclusão da data exata da adoção da política, nome de alcaides e mapeamento de quais tentaram a reeleição. As datas de implementação foram determinadas preferencialmente por meio de anúncios oficiais das prefeituras em questão, localizados em sites ou redes sociais. Na ausência de fontes oficiais, foram considerados sites de jornais, TVs e blogs locais, além de postagens de prefeitos e prefeitas. O mapeamento das candidaturas foi feito com base em informações oficiais do Tribunal Superior Eleitoral.

Foram selecionados para a análise apenas os casos de cidades que adotaram a política de maneira universal, sem mensuração do efeito de políticas parciais, que também costumam ter apoio popular conforme indica a aprovação de 89,91% para a proposta de gratuidade no transporte público para estudantes em plebiscito realizado na cidade de São Luís (MA) como parte das eleições municipais de 2024.

Foram considerados candidatos e candidatas que implementaram a Tarifa Zero universal a partir de janeiro de 2021, ou seja, no atual mandato. Não foram incluídos os que fizeram sucessores ou vices que se candidataram à prefeitura. Considerando o perfil das cidades em análise, foi possível restringir o estudo às cidades que têm menos de 200 mil eleitores e, portanto, não possuem segundo turno.

RESULTADOS

Entre prefeitos e prefeitas que adotaram a Tarifa Zero durante o último mandato o índice de reeleição foi de 88,8% nas eleições municipais de 2024. Foram identificados 45 candidatos e candidatas que implementaram a Tarifa Zero universal a partir de janeiro de 2021, ou seja, na gestão atual, e que tentaram a reeleição (tabela 1). Destes, 40 foram reeleitos, os 88,8%. Ou seja, praticamente nove em dez mandatários que implementaram a Tarifa Zero no atual mandato se reelegeram.

O índice ficou acima da média nacional, que, no primeiro turno, foi de 81,4%, conforme dados divulgados pelo Tribunal Superior Eleitoral (Dantas, Turtelli, Faria, 2024). A média geral é considerada a mais alta da história e foi impulsionada pela distribuição de emendas parlamentares que favoreceram políticos locais (ibidem). Trata-se de um marco de uma nova etapa na divisão de poder nacional, com forte protagonismo do Congresso Nacional e parcerias entre deputados de projeção nacional e lideranças regionais

Em termos de distribuição, as reeleições seguiram o padrão nacional, com a maior parte acontecendo em São Paulo (11) e Minas Gerais (8), estados que concentram a maior parte das experiências de Tarifa Zero universal no Brasil, conforme detalhado.

Dos 40 municípios em que houve reeleição, três deles têm mais de 100 mil habitantes e são importantes polos regionais: Luiziânia (GO), na região metropolitana de Brasília, com 209 mil habitantes;

Itapetininga (SP), cidade do interior de São Paulo com 157 mil habitantes, a segunda mais populosa com Tarifa Zero no estado; e Ituiutaba (MG), cidade no Triângulo Mineiro com 102 mil habitantes. Esta última, é um caso especial bastante simbólico. A cidade implementou e estruturou a Tarifa Zero em julho de 2023 com base em uma emenda parlamentar do deputado federal André Janones (Avante-MG). Aliado da prefeita reeleita Leandra Guedes (Avante), Janones concentrou a destinação de suas emendas para sua base eleitoral. Ou seja, trata-se não apenas de uma cidade que implementou Tarifa Zero, mas também que teve orçamento turbinado pelos repasses de recursos federais pelo parlamentar.

Por fim, ainda sobre os resultados, detalhados na Tabela 1, cabe destacar que o mapeamento se limitou a identificar prefeitos e prefeitas que implementaram Tarifa Zero e tentaram diretamente a reeleição. Não foram consideradas situações especiais em que a suspensão das cobranças favoreceu esquemas de sucessão entre aliados. O caso da cidade de Carmo (RJ), pequeno município de 17 mil habitantes cujo prefeito Sérgio Soares (PDT) implementou a política em março de 2023, exemplifica bem a questão. O mandatário afastou-se por motivos de saúde e seu vice Samuel Romão (PSD) assumiu, candidatou-se e reelegeu-se. Como não foi ele quem instituiu a Tarifa Zero universal, o caso não entrou no levantamento. Fossem considerados casos dos que, por não poderem disputar mais uma reeleição ou por alianças estratégicas, apoiaram familiares e aliados políticos na sucessão, é possível que o número total de reeleitos fosse ainda maior.

Tabela 1: Candidatos e candidatas que implementaram a Tarifa Zero universal a partir de janeiro de 2021 e tentaram a reeleição

Cidades	UF	população (Censo 2022)	data início	candidato/a	partido quando instituiu a Tarifa Zero	partido atual	reeleito/a ?
Araçariguma	SP	21.522	21/09/2024	Rodrigo Andrade	PROS	Republicanos	sim
Araranguá	SC	71.922	29/12/2023	César Cesa	MDB	MDB	sim
Artur Nogueira	SP	51.456	06/01/2023	Lucas Sia	PSD	PL	sim
Balneário Piçarras	SC	27.127	21/06/2023	Tiago Baltt	MDB	MDB	sim
Cacoal	RO	86.895	14/02/2023	Adailton Furia	PSD	PSD	sim
Capão Bonito	SP	46.337	18/12/2023	Júlio Fernando Galvão Dias	Podemos	PL	sim
Carambeí	PR	23.283	06/11/2023	Elisângela Pedroso	PSB	PL	sim
Casimiro de Abreu	RJ	46.110	18/09/2023	Ramon Gidalte	Cidadania	PL	sim
Cianorte	PR	79.527	02/01/2023	Marco Franzato	PSD	PSD	sim

Clevelândia	PR	15.070	10/04/2023	Rafaela Losi	PSD	PSD	sim
Conceição de Macabu	RJ	21.104	12/06/2023	Valmir Lessa	PDT	Cidadania	sim
Costa Rica	MS	26.037	03/12/2021	Cleverson Alves dos Santos	PP	PP	sim
Forquilha	SC	31.431	08/02/2023	Neguinho (José Cláudio Gonçalves)	PSD	PSD	sim
Garopaba	SC	29.959	01/03/2023	Junior de Abreu	PP	PP	sim
Goiás	GO	24.071	2021	Aderson Gouvea	PT	PT	sim
Governador Celso Ramos	SC	16.915	02/02/2023	Marquinho (Marcos Henrique da Silva)	PSD	PL	sim
Guapimirim	RJ	51.696	29/12/2023	Marina Rocha	MDB	AGIR	sim
Itapetininga	SP	157.790	30/12/2023	Jeferson Brun	PSDB	Republicanos	sim
Ituiutaba	MG	102.217	10/07/2023	Leandra Guedes	Avante	Avante	sim
Jales	SP	48.776	27/06/2023	Luis Henrique Moreira	PSD	PL	sim
Lagoa da Prata	MG	51.412	13/10/2023	Di Gianne	Cidadania	Republicanos	sim
Leopoldina	MG	51.145	09/10/2023	Pedro Augusto Junqueira Ferraz	PL	PL	sim
Lins	SP	74.779	21/11/2023	Dr. João Pandolfi	PP	PSD	sim
Luiziânia	GO	209.129	27/11/2023	Diego Sorgatto	União Brasil	União Brasil	sim
Machado	MG	37.684	01/01/2024	Maycon Willian	PSB	PP	sim
Mariana	MG	61.387	02/02/2024	Juliano Gonçalves	Cidadania	PSB	sim
Mata de São João	BA	42.566	29/12/2023	Bira	União Brasil	União Brasil	sim
Morretes	PR	18.309	01/04/2024	Sebastião Brindarolli Junior	PSD	PSD	sim
Piedade	SP	52.970	02/01/2024	Geraldo Pinto de Camargo Filho	MDB	PSD	sim
Pirapora	MG	55.606	01/06/2024	Alex César	PTB	União Brasil	sim
Piumhi	MG	36.062	26/12/2023	Dr. Paulo César	PSD	PSD	sim

Portão	R S	34.071	26/10/202 2	Kiko Hoff	PDT	PDT	sim
Quatro Barras	P R	24.191	21/03/202 2	Loreno Tolardo	PSD	PSD	sim
Rio Branco do Sul	P R	37.558	17/02/202 2	Karime Fayad	Repúblicas	PSB	sim
Santa Isabel	S P	53.174	01/12/202 3	Carlos Chinchilla	União Brasil	Podemos	sim
São Lourenço	M G	44.798	17/07/202 2	Walter José Lessa	PTB	PSD	sim
São Lourenço da Serra	S P	15.984	17/07/202 2	Felipe Geferson Seme Amed	PSDB	MDB	sim
Tambaú	S P	21.435	15/08/202 2	Leonardo Teixeira Spiga Real	PSDB	Republicanos	sim*
Tanguá	R J	31.086	2021	Rodrigo Medeiros	PP	PL	sim
Taquarituba	S P	24.350	04/07/202 2	Éder Miano	PP	PP	sim
Arcos	M G	41.417	20/09/202 2	Professor Baiano	PL	Republicanos	não
Belo Vale	M G	8.627	01/08/202 3	Nequinha (Waltenir Liberato Soares)	MDB	MDB	não
Claudio	M G	30.159	23/03/202 1	Reginaldo Freitas	PSB	PSB	não
Matinhos	P R	39.259	10/06/202 2	Zé da Ecler	Podemos	PSDB	não
Monte Mor	S P	64.662	29/12/202 3	Edivaldo Brischi	Sem partido (eleito pelo PTB)	PSD	não

DISCUSSÃO

Com o estudo, aparece a primeira correlação entre implementação da política e aumento da taxa de reeleição no Brasil. Os resultados tendem a corroborar a interpretação do voto retrospectivo no comportamento eleitoral (Cavalcante 2015; Dias, Nossa, Monte-Mor 2018). Ou seja, que os eleitores avaliam o desempenho do prefeito ou da prefeita disputando reeleição, punindo ou premiando com o voto. O levantamento abre caminho para novas análises que permitam mensurar com mais precisão a relação entre a redução ou suspensão das tarifas e resultados eleitorais. As 117 cidades com Tarifa Zero universal no Brasil hoje representam 2% dos 5.570 municípios. Concentram 5,6 milhões de habitantes, ou 2,6% da população total de 212,6 milhões, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

O mapeamento serve como bússola em relação a uma tendência bastante clara que deve ganhar força nos próximos anos no Brasil. Não apenas o índice de reeleição foi mais alto nas eleições (em um cenário de recorde de taxa de reeleição), como a possibilidade de suspender tarifas no transporte tornou-se tema central nas

disputas. Isto tanto em municípios pequenos e médios, como também em metrópoles e capitais do país – incluindo em São Paulo, cidade mais populosa com 11,4 milhões de habitantes.

A Tarifa Zero passou a ser defendida por políticos das mais variadas tendências em diferentes regiões e apareceu como nunca em programas de governo dos candidatos e candidatas. Com base em dados do projeto Vota Aí, uma 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), foram identificados 675 programas que mencionam os termos “tarifa zero” ou “passe livre” em 2024 – uma evolução considerável em relação à 2016 (384 ocorrências) e 2020 (434 ocorrências), conforme levantamento da BBC News Brasil (Carranca, 2024).

A apropriação de políticas de Tarifa Zero por mandatários até recentemente pouco afeitos a iniciativas de caráter social é resultado da conjunção entre a falência do modelo de financiamento baseado na receita das catracas (Santarém, 2023) com o sucesso de medidas já implementadas. No vácuo aberto pela crise no setor, surgiu espaço para a implementação de alternativas, algumas com caráter eleitoreiro que estão sendo inclusive questionadas pela Justiça Eleitoral, conforme mencionado.

A relação entre impactos de políticas de Tarifa Zero, em especial na redução de desigualdades sociais, e as movimentações políticas subsequentes merecem ser analisados em mais profundidade a partir da Ciência Política. Esforços anteriores de mapeamento a partir de diferentes linhas de análise deste campo do conhecimento já foram realizados com base em eleições anteriores (Pereira, 2024) e podem ajudar a aprofundar leituras futuras sobre os resultados apresentados no presente estudo.

CONCLUSÃO

Políticas públicas de Tarifa Zero universal no transporte público coletivo costumam ter amplo apoio popular e influenciam disputas eleitorais. Apesar de limitado a uma amostragem relativamente pequena (2% dos municípios do país), o presente estudo reforça e encontra amparo em análises anteriores que apontam relação positiva entre a suspensão das cobranças e índices de aprovação popular, sendo os primeiros levantamentos do tipo no Brasil ainda da década de 1990 (Gregori *et al.*, 2020). O fato de, em eleições marcadas pela mais alta taxa de reeleição da história (81,4% no primeiro turno), as cidades com Tarifa Zero universal terem alcançado em 2024 a marca de 88,8% é significativo.

Evidenciar tal relação é importante para melhor entendimento da aplicação de políticas públicas relacionadas em um momento em que não se discute mais apenas a viabilidade ou não Tarifa Zero, mas também os modelos mais adequados para implementação da política. Há decisões importantes a serem tomadas em relação ao modelo de remuneração, fórmulas e estratégias de financiamento e organização

dos sistemas. Tudo isso em um cenário de crise aprofundada do setor de transporte público coletivo no país.

A Tarifa Zero se consolidará como uma política social progressiva, com potencial de reduzir desigualdades socioespaciais nas cidades (Santini, 2023)? Ou será estruturada de modo a garantir e sustentar esquemas de poder a partir de relações que miram mais resultados eleitorais do que transformações efetivas, em ciclos que ganham força próximo a eleições municipais?

Fato é que existe um vácuo aberto pela falência do modelo de financiamento com base na receita das catracas, ainda hegemônico entre as cidades brasileiras, e novas alterações no setor devem ser esperadas. Mudanças profundas são necessárias para reverter o declínio acentuado do número de passageiros nas redes. Sem uma reformulação, mantido o ritmo da última década marcado pela redução de um terço de demanda, a tendência de derrocada pode culminar, em apenas mais duas décadas, no fim do transporte coletivo no Brasil.

A conjuntura reforça a necessidade de ações nacionais e regionais de planejamento de transporte, tendo o Governo Federal a oportunidade de avançar com a elaboração de um Sistema Único de Mobilidade, já previsto na Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 25/2023, apresentada pela deputada federal Luiza Erundina (PSOL-SP). Tal qual o Sistema Único de Saúde, o mesmo prevê acesso universal e gratuito e maneiras de gestão e custeio e pode reverter o cenário atual. Um movimento que, sem dúvida, contaria com amplo apoio popular.

REFERÊNCIAS

ANDRÉS, Roberto. **A razão dos centavos: crise urbana, vida democrática e as revoltas de 2013**. São Paulo: Companhia das Letras, 2023. [ISBN 978-65-5979-109-5].

ANDRÉS, Roberto. Bolsa Família sobre rodas: Os resultados da maior experiência de tarifa zero no Brasil. **Revista Piauí**. Ed. 216, set. 2024.

ANTUNES, Ricardo (org.). **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. São Paulo: Boitempo, 2020. 333 p.

ASQUINI, Alexandre (ed.). **Anuário do Ônibus e da Mobilidade Urbana 2024**. São Paulo: OTM, v. 32, 2024. Disponível em: <https://acervodigitalotm.com.br/magazines/1284>.

BITTENCOURT, Tainá A., GIANNOTTI, Mariana. The unequal impacts of time, cost and transfer accessibility on cities, classes and races, **Cities**, v. 116, 2021. [ISSN 0264-2751]. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103257>.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providências. **Lei nº 10.741/2003**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.741.htm.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Estabelece normas para as eleições. **Lei nº 9.504/1997**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19504.htm.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Proposta de Emenda Constitucional n. 25/2023**. 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. 2023b. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2362526>.

CALEJON, Victor Henrique. **Do passe livre estudantil à tarifa zero**. Florianópolis: Insular, 2021. [ISBN 978-65-88401-83-5].

CAMPOS, Marcos; SANTINI, Daniel. Os sentidos da gratuidade universal no Brasil. In: LAVALLE, Adrian; DOWBOR, Monika; SZWAKO, José. **Institucionalização simbólica nas interações socioestatais**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2024. [No prelo].

CARRANÇA, Thais. Por que cidades com tarifa zero triplicaram e proposta avança entre candidatos da direita. **BBC News Brasil**. 25 set 2024. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cdrjy0yrr3jo>

CARIBÉ, Daniel Andrade. **Tarifa Zero: mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade**. Orientador: Angelo Szaniecki Perret Serpa. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/32615>.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. IPEA, Brasília, v. 2198, maio 2016. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2198.pdf.

CAVALCANTE, Pedro. Vale a pena ser um bom prefeito? Comportamento eleitoral e reeleição no Brasil. **Opinião Pública**. Campinas, v. 21, nº1, abril, 2015, p. 87-104.

CIRILLO, Cinzia; TABRIZI, Asal Mehdi; RAKHA, Hesham; DU, Jianhe. **Fare Free Public Transportation: A Full-Scale Real-World Experiment in Alexandria**. Maryland: Urban Mobility & Equity Center, Virginia Tech Transportation Institute, 2023. Disponível em: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/68861>

COSTA, Matheus Gregorini; SAMPAIO, Joelson Oliveira Ubida. Análise da viabilidade financeira da implementação da política de tarifa zero no transporte público urbano por ônibus em

grandes municípios brasileiros. **REVISTA DELOS**, [S. l.], v. 17, n. 61, p. e2597, 2024. DOI: 10.55905/rdelosv17.n61-057. Disponível em: <https://ojs.revistadelos.com/ojs/index.php/delos/article/view/2597>.

CNT - Confederação Nacional de Transportes. **Pesquisa CNT de mobilidade da população urbana**. Brasília: CNT, 2024. 134 p. [ISBN 978-85-68865-22-4].

CRESSWELL, Tim. **On the move: mobility in the modern Western world**. Londres: Routledge, 2006.

DANTAS, Dimitrius; TURTELLI, Camila Turtelli; FARIA, Thiago. Cofres cheios: emenda Pix turбина taxa de reeleição de prefeitos, que foi de 89,3% nas 178 cidades mais beneficiadas. **O Globo**, 8 ago 2024.

DIAS, Bruno Pires; NOSSA, Valcemiro; MONTE-MOR, Danilo Soares. O investimento público influencia na reeleição? Um estudo empírico nos municípios do estado do Espírito Santo. In **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro 52(5):880-898, set. - out. 2018.

DOMINGUES, Letícia Birchal; MAGALHÃES, Bruno; ALMEIDA, Gabriel. H. Cunha de; BRASIL, Flávia de Paula Duque. Disputas discursivas no âmbito da mobilidade urbana: o caso da tarifa zero em Belo Horizonte. In URBE. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, 2024 [no prelo].

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>.

DOXLEY, Lawrence B; SPEAR, Bruce D.. Transit Fare Policies. In **Transportation Research Record**. Washington, D.C.: Transportation Research Board, 1981, n. 799, p. 47-49. ISSN: 0361-1981.

FERNANDES, Jurandir. Tarifa Zero em tempos eleitorais (Parte 2). **Site do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo**, jun 2024. Disponível em: <https://www.seesp.org.br/site/index.php/comunicacao/noticias/item/22703-tarifa-zero-em-tempos-eleitorais-parte-2>.

FERRO, Wesley. A Tarifa Zero e a Escolha de Sofia. **Site da ANTP**, set 2024. Disponível em: <https://www.antp.org.br/noticias/destaques/a-tarifa-zero-e-a-escolha-de-sofia-por-wesley-ferro.html>.

GREGORI, Lucio et al. **Tarifa Zero: a cidade sem catracas**. São Paulo: Autonomia Literária, 2020. [ISBN 978-65-87233-10-9].

GRIMES, A. et al.. Impacts of zero-fare transit policy on health and social determinants: protocol for a natural experiment study. **Frontiers in Public Health** 12:1458137, 2024. DOI: 10.3389/fpubh.2024.1458137

GILLARD, Merlin, KEŁŁOWSKI, Wojciech; BOUSSAUW, Kobe; ACKER, Veronique Van. "I always say, it's the icing on the cake": the discursive production of fare-free public transport in Luxembourg. **Urban Geography**, 2024 DOI: 10.1080/02723638.2024.2412918

HUMBERTO, Mateus; NGO, Nicole Ngo; ASSEKO Sigrilde; SANTINI, Daniel; OBAIN, Bigoumou. Effects of Fare-Free Public Transport (FFPT) Policies on Extended Mobility and Urban Access in Libreville, Gabon. In: CAPANEMA, Lúcia; ORRICO, Romulo; LEIVA, Guilherme (org.). **Extended mobility: Placing the Other in the (Ideal) City of commons**. Routledge, 2024. [No prelo]

ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Nedd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad, 2005.

KALIL, Renan Bernardi. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blucher, 2020. 308 p. [ISBN 9786555500295].

KEŁŁOWSKI, Wojciech. Free Public Transit: Scope and Definitions. In: DELLHEIM, Judith; PRINCE, Jason (orgs.). **Free Public Transit: and why we don't pay to ride elevators**. Montreal: Black Rose Books, 2018. p. 1-7.

KEŁŁOWSKI, Wojciech. **Fare-free public transport: An international perspective**. 2024. Disponível em: <https://rosalux.org.br/wp-content/uploads/2024/05/BLOCO-PRINCIPAL-pesquisador-Wojciech.pdf>.

LANDIN, Lucas de Paula. **Tarifa Zero: La financiación del transporte público gratuito en el Municipio de Vargem Grande Paulista, Brasil**. Orientador: Juretic Díaz Jerko. Dissertação (Mestrado em gestão e políticas públicas) - Faculdade de Ciências Físicas e Matemáticas, Universidade do Chile, Santiago, 2022. Disponível em: <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/191822>.

NEDER, Ricardo Toledo, HENRIQUES, Flávio Chedid (orgs.). **Um horizonte de lutas para a autogestão: o trabalho organizado por plataforma digital**. Brasília: Lutas Anticapital, 2024. 324 p. [ISBN: 978-65-85404-46-4].

NIKOLAEVA, Anna et al. Commoning Mobility: Towards a New Politics of Mobility Transitions. **Transactions of the Institute of British Geographers**, v. 44, n. 2, p. 346-360, 2019. DOI: doi.org/10.1111/tran.12287.

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Anuário NTU 2022-2023**. Brasília: NTU, 2023. [ISSN 2317-8868].

Disponível em:
<https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638272765778419772.pdf>.

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Pesquisa temática Tarifa Zero nas cidades do Brasil**. Brasília: NTU, abr. 2024. [ISSN 2317-8868]. Disponível em:
<https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638494860784707442.pdf>.

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.

PERONE, Jennifer S.; VOLINKSI, Joel M.. Public Transportation Syntheses Series: Fare, Free or Something in Between? **Report No. CUTR-NCTR-RR-2002-05**, Tampa: Center for Urban Transportation Research, National Center for Transit Research (NCTR), University of South Florida, 2004. DOI:
<https://doi.org/10.5038/CUTR-NCTR-RR-2002-05>

RODRIGUES, Mateus, DA MATA, Daniel; POSSEBOM, Vitor. **Free Public Transport: More Jobs without Environmental Damage?**, Cornell University, 2024. Disponível em: 10.48550/arXiv.2410.06037.

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, 2023. DOI: 10.53613/josum.2023.v3.003. Disponível em:
<https://ipmmu.com.br/josum/article/view/29>.

SANTINI, Daniel. **Tarifa Zero e desigualdade social: um estudo de caso sobre a experiência de Mariana (MG) na implementação do Passe Livre no transporte público coletivo**. Orientadora: Raquel Rolnik. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2023. Disponível em:
<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-11012024-121851/pt-br.php>.

SANTINI, Daniel. **Sem Catraca: da utopia à realidade da Tarifa Zero**. São Paulo, Autonomia Literária, 2024.

SANTINI, Daniel et al. A experiência de Tarifa Zero no Transporte Público de São Caetano do Sul. São Caetano do Sul. *In: Anais do 38º Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET)*, Florianópolis, 2024. Anais. Campinas: Galoá, 2024. [No prelo].

SANTINI, Daniel. **Brazilian municipalities with full Fare-Free Public Transport policies**. Planilha atualizada de municípios com

Tarifa Zero universal em inglês. Harvard Dataverse, V2, jul. 2024, <https://doi.org/10.7910/DVN/Z927PD>

ŠTRAUB, Daniel; KĘBŁOWSKI Wojciech; MACIEJEWSKA Monika. From Bełchatów to Żory: Charting Poland's geography of fare-free public transport programmes. **Journal of Transport Geography**, v. 111, ISSN 0966-6923, 2023. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103650>.

STUDENMUND, A.H.; CONNOR, David Connor. The free-fare transit experiments. In: **Transportation Research Part A: General**, 1982, v. 16, n. 4, p. 261-269, ISSN 0191-2607, [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(82\)90053-X](https://doi.org/10.1016/0191-2607(82)90053-X).

TRIBUNAL SUPERIOR ELEITORAL. **Divulgação dos resultados das Eleições 2024**. Disponível em: <https://www.tse.jus.br/eleicoes/eleicoes-2024-content/divulgacao-dos-resultados-das-eleicoes-2024>

VELOSO, André Henrique de Brito. **A "Era do ônibus"**: formação, ascensão e hegemonia do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte 1950-1990. Orientador: Marcelo Magalhães Godoy. Tese (Doutorado em Economia) - Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, Universidade Federal de Minas Gerais, 2023. Disponível em: <http://hdl.handle.net/1843/62832>.