

ARTIGO ORIGINAL

**Impactos da gratuidade no transporte público aos domingos em São Paulo
(2013-2024)**

Impacts of free public transport on Sundays in São Paulo (2013-2024)

Nilson Carlos de Araujo^{1*} & Celio Daroncho²

Avaliação: *Double Blind Review* (016/OJS)

Recebido: 23/12/2024 Aceito: 30/12/2024

Palavras-chave:

Transporte público;
Gratuidade;
Mobilidade urbana;
São Paulo;

Resumo: Este estudo avaliou os impactos da gratuidade no transporte público aos domingos em São Paulo, implementada de 2013 a 2024, com foco na ampliação do acesso à mobilidade urbana, especialmente para a população de baixa renda, e na possível redução do uso de veículos particulares e emissões de carbono. A metodologia adotada foi qualitativa e exploratória, baseando-se em dados secundários, como relatórios de mobilidade e gráficos de uso do transporte. Os resultados mostraram aumento significativo no número de passageiros nas regiões periféricas durante a gratuidade, destacando a política como um fator de inclusão social. No entanto, a infraestrutura limitada e a falta de planejamento para absorver a demanda crescente foram desafios críticos. A análise apontou que, embora a medida tenha favorecido a mobilidade, seu impacto ambiental foi restrito, e a sustentabilidade financeira do sistema ainda é um entrave. Conclui-se que a política ampliou o acesso ao transporte público, mas melhorias em infraestrutura e novos métodos de financiamento são essenciais para sua continuidade e eficácia.

Keywords:

Public transportation;
Fare-free policy;
Urban mobility;
São Paulo;

Abstract: This study evaluated the impacts of free public transportation on Sundays in São Paulo, implemented from 2013 to 2024, focusing on expanding access to urban mobility, especially for low-income populations, and the potential reduction of private vehicle use and carbon emissions. The methodology used was qualitative and exploratory, based on secondary data such as mobility reports and usage charts. The results showed a significant increase in passengers in peripheral regions during the period of free transportation, highlighting the policy as a factor for social inclusion. However, limited infrastructure and a lack of planning to accommodate the growing demand proved critical challenges. The analysis indicated that while the measure promoted mobility, its environmental impact was limited, and the system's financial sustainability remains a hurdle. It is concluded that the policy expanded access to public transportation, but improvements in infrastructure and new financing methods are essential for its continuity and effectiveness.

URL: https://mobicities.com/index.php/path/article/view/16/Artigo_1

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.14579348>

^{1*} Autor correspondente: Fatec Zona Leste, e-mail: nilson.araujo@fatec.sp.gov.br

² Fatec Zona Leste, e-mail: celio.daroncho@fatec.sp.gov.br, Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-9751-5227>

1. Introdução

A mobilidade urbana tem sido um dos principais desafios enfrentados pelas grandes cidades contemporâneas, especialmente em metrópoles como São Paulo. A política de transporte público é um dos pilares para garantir o direito à cidade, promovendo o acesso de todos os cidadãos aos espaços urbanos e aos serviços essenciais. Desde 2013, com as manifestações conhecidas como "junho de 2013", a discussão sobre o acesso universal ao transporte coletivo ganhou força no Brasil, tendo como uma das principais reivindicações o congelamento do aumento das tarifas e, posteriormente, a ideia de gratuidade no transporte público. Nesse contexto, surgiram diversas iniciativas voltadas para a tarifa zero ou passe livre, sendo a gratuidade aos domingos uma dessas medidas que visam ampliar o acesso da população ao transporte público e reduzir as desigualdades na mobilidade urbana (Caribé, 2019).

A partir de 2013, a cidade de São Paulo-Capital passou a experimentar diferentes iniciativas relacionadas à gratuidade no transporte público, culminando em 2023 com a implementação da tarifa zero aos domingos. Essa medida foi pensada como uma forma de aliviar o impacto financeiro das tarifas sobre as famílias de baixa renda, além de estimular o uso do transporte coletivo em detrimento do transporte individual. Em paralelo, a política também buscava promover benefícios ambientais, reduzindo o uso de veículos particulares e, conseqüentemente, as emissões de carbono. A política de gratuidade nos transportes públicos, especialmente aos domingos, tem sido objeto de estudo de especialistas em mobilidade urbana, que buscam entender seu impacto na dinâmica social e econômica da cidade, além de avaliar sua eficácia na promoção de uma mobilidade mais sustentável (Gomes et al., 2023; Estadão, 2022; Folha de São Paulo, 2023).

Este artigo tem como objetivo analisar o impacto da gratuidade no transporte público aos domingos na cidade de São Paulo-Capital entre 2013 e 2024, utilizando dados de viagens fornecidos pela SPTrans para mensurar as variações no número de passageiros. Além disso, busca-se discutir os efeitos sociais e econômicos dessa medida, com ênfase na inclusão social e na contribuição para a descarbonização da cidade. A análise também visa entender o papel dessa política no estímulo ao uso do transporte coletivo e na redução do uso de veículos particulares.

A principal questão a ser investigada neste estudo é em que medida a gratuidade no transporte público aos domingos, implementada na cidade de São Paulo-Capital, tem sido eficaz na ampliação do acesso da população de baixa renda à mobilidade urbana. Além disso, o estudo pretende analisar se essa política tem

contribuído para a redução do uso de veículos individuais e, assim, para a diminuição das emissões de carbono, conforme foi inicialmente proposto pelos gestores da cidade.

A hipótese deste estudo é que a implementação da gratuidade no transporte público aos domingos resultou em um aumento significativo no número de passageiros, especialmente nas regiões periféricas de São Paulo. A política teria promovido uma inclusão social mais ampla, facilitando o deslocamento das populações mais vulneráveis. Espera-se ainda que a medida tenha contribuído para a redução do uso de veículos particulares aos domingos, impactando positivamente a mobilidade urbana e o meio ambiente.

O objetivo deste estudo é avaliar o impacto da política de gratuidade no transporte público aos domingos na cidade de São Paulo, com base em dados de 2013 a 2024. A partir da análise de gráficos e indicadores de uso do transporte público, busca-se compreender o aumento da demanda e os potenciais benefícios sociais e ambientais dessa medida, bem como suas limitações em termos de sustentabilidade financeira e de adequação da infraestrutura urbana.

Este estudo será conduzido a partir de uma análise quantitativa dos dados de utilização do transporte público aos domingos, disponibilizados pela SPTrans, no período entre 2013 e 2024. Serão utilizados gráficos que mostram o crescimento no número de passageiros durante esse período, permitindo uma comparação entre os anos pré e pós-implementação da política de gratuidade. A análise será complementada por uma revisão bibliográfica de autores que discutem a tarifa zero e suas implicações para a mobilidade urbana, como Caribé (2019), Gregori (2020) e Santarém (2023). Além disso, o estudo considerará a perspectiva social e econômica da medida, levando em conta fatores como a inclusão social e a sustentabilidade do sistema de transporte público.

O presente estudo se justifica pela relevância do tema da mobilidade urbana no contexto de uma das maiores cidades da América Latina, como São Paulo. A gratuidade no transporte público é uma política que tem o potencial de reduzir as desigualdades sociais, proporcionando acesso mais amplo a oportunidades de emprego, educação e lazer, especialmente para as populações mais vulneráveis. Além disso, as questões ambientais associadas à mobilidade são cada vez mais urgentes, com a necessidade de se buscar soluções que reduzam as emissões de carbono. A avaliação dessa política de gratuidade aos domingos é fundamental para compreender seus efeitos e propor aprimoramentos, considerando os desafios da sustentabilidade financeira e da adequação da infraestrutura urbana (Santini, 2024; Carrança, 2024).

2. Estado da arte

2.1 Histórico e Evolução da Tarifa Zero no Transporte Público

As grandes metrópoles enfrentam desafios crescentes em termos de mobilidade urbana, em grande parte devido ao rápido crescimento populacional e à expansão desordenada das áreas urbanas. A infraestrutura existente, muitas vezes inadequada para atender à demanda crescente, não acompanhou o aumento da população, resultando em congestionamentos constantes e no uso excessivo de veículos particulares. Em cidades como São Paulo, os habitantes passam horas no trânsito diariamente, o que afeta a qualidade de vida e a produtividade (Sombini, 2024; Santarém, 2023; Santini, 2019).

Outro grande desafio é a desigualdade de acesso ao transporte público. As regiões periféricas, onde vive uma parcela significativa da população de baixa renda, costumam ser mal atendidas pelo sistema de transporte, o que cria barreiras para o acesso ao trabalho, educação e serviços essenciais. As longas distâncias percorridas entre as periferias e o centro agravam ainda mais essa situação, especialmente quando o transporte público é insuficiente ou caro. A falta de integração entre diferentes modos de transporte também dificulta a mobilidade (Caribé, 2019; Trói, 2023).

As questões ambientais também estão no centro dos desafios da mobilidade urbana. O transporte motorizado individual contribui significativamente para a emissão de gases de efeito estufa, poluição do ar e ruído. Em um contexto de mudanças climáticas, as cidades precisam encontrar formas de reduzir a pegada ambiental da mobilidade. No entanto, a transição para sistemas de transporte mais sustentáveis é um processo complexo e envolve reestruturação de políticas públicas e investimentos em infraestruturas verdes (Gregori; Ruggiero, 2020).

Além disso, a infraestrutura de transporte nas grandes metrópoles sofre com a falta de manutenção e modernização. Linhas de ônibus antigas, sistemas de metrô sobrecarregados e poucas opções para ciclistas e pedestres limitam a oferta de mobilidade sustentável. Em São Paulo, por exemplo, a falta de corredores de ônibus suficientes e de expansão da rede de trens e metrô dificulta a eficiência do transporte público, levando muitas pessoas a recorrerem ao transporte individual (Santarém, 2023; Sartori, 2023).

A segurança no transporte público é outro ponto crucial. Muitas cidades grandes enfrentam desafios relacionados à segurança dos passageiros, especialmente durante a noite e em áreas periféricas. A falta de iluminação adequada, monitoramento e policiamento agrava a percepção de insegurança, o que

também contribui para a escolha do transporte privado, apesar do trânsito intenso e dos custos associados (Santini, 2019; Rolnik, 2022).

O financiamento adequado do sistema de transporte também é uma questão crítica. Muitos governos municipais enfrentam dificuldades para subsidiar o transporte público e ao mesmo tempo garantir sua qualidade e expansão. A tarifa paga pelos usuários muitas vezes não cobre os custos operacionais, levando ao aumento das tarifas e à insatisfação pública. Em resposta, surgem alternativas como a Tarifa Zero, que visam a resolver parte desse problema, mas que enfrentam desafios próprios de financiamento (Gomes et al., 2023; Santini, 2023).

Por fim, a dependência excessiva de veículos particulares não só agrava o problema dos congestionamentos, mas também aumenta o consumo de combustíveis fósseis, a poluição e o custo da mobilidade. Para reverter esse cenário, as cidades precisam adotar políticas de incentivo ao uso do transporte público, como a gratuidade em determinados dias e horários, que pode ser um passo inicial para repensar a mobilidade urbana em termos de inclusão social e sustentabilidade (Rolnik, 2022).

2.2 A crise do transporte público e as políticas de subsídio

A crise no transporte público das grandes cidades brasileiras é uma questão que se arrasta há décadas e que se intensificou nos últimos anos, especialmente com a queda do número de passageiros devido à pandemia de COVID-19. A diminuição da demanda aumentou o déficit das operadoras de transporte, que dependem diretamente das tarifas para manter suas operações. Em cidades como São Paulo, essa crise ficou ainda mais evidente com o aumento das tarifas e a consequente exclusão de usuários de baixa renda (Santini, 2023).

O modelo de financiamento do transporte público no Brasil, que é altamente dependente das tarifas pagas pelos passageiros, tem se mostrado insustentável. À medida que as tarifas aumentam, muitas pessoas migram para formas alternativas de transporte, como aplicativos de transporte ou caronas, agravando ainda mais o problema. Isso cria um ciclo vicioso: menos passageiros resultam em menos receita, o que leva à necessidade de mais subsídios ou ao aumento das tarifas, afastando ainda mais os usuários (Caribé, 2019; Carneiro et al., 2021).

As políticas de subsídio no transporte público surgem como uma tentativa de mitigar essa crise, especialmente para os usuários mais vulneráveis. Subsídios diretos, como o passe livre para estudantes e idosos, e indiretos, como o vale-transporte pago pelas empresas, ajudam a manter o sistema em funcionamento, mas não resolvem a questão de fundo, que é a necessidade de um modelo financeiro

sustentável que não dependa apenas da contribuição do usuário final (Fix et al., 2015; Carrança, 2024).

Os altos custos operacionais do transporte público, incluindo manutenção de frota, combustíveis e salários, são um dos principais fatores que pressionam os aumentos tarifários. Em cidades como São Paulo, onde o subsídio já representa uma parte significativa do orçamento municipal, os governos precisam buscar novas formas de financiar o transporte. Nesse sentido, a ideia de tarifas diferenciadas ou a gratuidade em horários ou dias específicos, como os domingos, tem ganhado destaque (Gregori, 2020).

A dependência das tarifas também tem um impacto social significativo. Quanto mais caras as passagens, mais excluída fica a população de baixa renda, que depende do transporte público para acessar oportunidades de emprego e serviços básicos. Essa exclusão agrava a desigualdade social e geográfica, já que as áreas mais periféricas são as mais mal atendidas e possuem as maiores distâncias a serem percorridas (Lopes et al., 2023; Gomes; Baiardi; Zioni, 2023).

A crise no transporte público tem gerado debates sobre a necessidade de uma mudança estrutural nas políticas de mobilidade urbana. Algumas propostas, como a criação de um Sistema Único de Mobilidade, inspirado no Sistema Único de Saúde (SUS), defendem a ideia de que o transporte público deve ser tratado como um direito básico, financiado por toda a sociedade, e não como um serviço pago diretamente pelos usuários (Sombini, 2024; Gregori; Ruggiero, 2022).

Por fim, a tarifa zero surge como uma proposta que poderia reverter o ciclo de aumento tarifário e perda de passageiros, ao desonerar a população de baixa renda e garantir o acesso universal ao transporte público. No entanto, essa política exige uma ampla reforma tributária e a criação de novas fontes de receita, como tributos específicos sobre o uso de automóveis ou sobre grandes empresas, para garantir sua sustentabilidade financeira a longo prazo (Gomes et al., 2023; Pereira; Trói, 2023).

2.3 A Evolução da Tarifa Zero: Das Primeiras Propostas às Manifestações e Expansão no Brasil (1989-2024)

A primeira proposta de Tarifa Zero no transporte público surgiu em São Paulo entre 1989 e 1993, durante a gestão da prefeita Luiza Erundina. O secretário de Transportes da época, Lúcio Gregori, foi o responsável por conceber a ideia de um sistema de transporte público totalmente gratuito para os usuários, financiado por uma política de subsídios baseada em tributos municipais, como o IPTU progressivo. Gregori argumentava que o transporte, assim como a coleta de lixo ou o fornecimento de água, deveria ser tratado como um direito universal e, portanto,

ser gratuito para todos (Gregori, 2020). No entanto, a proposta encontrou resistência política e não avançou devido à falta de apoio tanto no governo municipal quanto na Câmara de Vereadores.

Apesar de não ter sido implementada à época, a proposta de Gregori plantou a semente de um debate sobre o financiamento do transporte público que ganharia força nas décadas seguintes. A proposta de Tarifa Zero tinha um caráter inovador, pois não apenas oferecia uma solução para o crescente problema das tarifas altas, mas também sugeria uma reconfiguração do espaço urbano, com uma mobilidade mais democrática e acessível. A ideia de que a mobilidade urbana é um direito e não um serviço pago foi central na formulação de Gregori, influenciando movimentos sociais que viriam a defender a causa anos depois (Caribé, 2019; Lopes; Fernandes; Aquino, 2023).

Nos anos seguintes à proposta inicial, o debate sobre a Tarifa Zero permaneceu marginal, mas começou a ganhar visibilidade com o surgimento do Movimento Passe Livre (MPL), criado em 2005. O MPL surgiu como um movimento social que reivindicava a gratuidade no transporte público, inicialmente focado nos estudantes, mas depois ampliando sua demanda para a tarifa zero universal. O MPL defendia a mobilidade como um direito social, argumentando que o transporte público pago impõe barreiras à circulação das pessoas, especialmente das classes mais baixas, que dependem desse serviço para acessar oportunidades de trabalho, educação e saúde (Santarém, 2023).

O ano de 2013 foi um marco na história das reivindicações pelo transporte gratuito no Brasil. As chamadas "Jornadas de Junho" reuniram milhões de brasileiros em protestos contra o aumento das tarifas de ônibus, metrô e trem em diversas capitais. O Movimento Passe Livre foi um dos principais organizadores das manifestações, cuja principal bandeira era a redução ou eliminação das tarifas. Em São Paulo, os protestos começaram após o anúncio de um aumento de R\$ 0,20 na tarifa dos transportes públicos, mas rapidamente se transformaram em uma mobilização de caráter nacional (Sombini, 2024; Oliveira; Leão, 2021).

As manifestações de 2013 não apenas forçaram o congelamento do aumento tarifário, como também colocaram a questão da mobilidade urbana no centro do debate político. O governo municipal de São Paulo, sob a gestão de Fernando Haddad, começou a discutir alternativas de subsídio ao transporte, e a tarifa zero voltou a ser considerada uma possibilidade, especialmente para grupos específicos como estudantes e idosos. Embora o MPL tenha sido severamente reprimido pela polícia em muitas cidades, as manifestações conseguiram sensibilizar a opinião pública sobre os impactos sociais de um transporte público caro e excludente (Caribé, 2019).

Após 2013, diversas cidades brasileiras começaram a experimentar políticas de gratuidade no transporte público. Um dos exemplos mais notáveis é o município de Maricá, no Rio de Janeiro, que implementou a tarifa zero de forma gradativa, a partir de 2014. Maricá é um dos maiores exemplos de sucesso da Tarifa Zero, onde a gratuidade no transporte gerou um aumento significativo no número de passageiros e uma melhora no acesso aos serviços básicos, como saúde e educação. A cidade financia a política por meio dos royalties do petróleo, o que permite a sustentabilidade do modelo (Gomes et al., 2023; Gonçalves; Santini, 2023).

Outro exemplo importante é a cidade de Caucaia, no Ceará, que adotou a tarifa zero em 2021 e, assim como Maricá, viu um aumento expressivo no número de passageiros. Esses exemplos demonstram que, apesar dos desafios de financiamento, a tarifa zero pode ser uma solução viável em cidades de porte médio, especialmente quando há fontes de receita específicas para sustentar o modelo. As experiências dessas cidades se tornaram referências para outras, que começaram a considerar a possibilidade de implementar a gratuidade como uma política pública (Carranço, 2024).

Entre 2013 e 2024, o número de cidades brasileiras que adotaram a tarifa zero cresceu de forma exponencial. De acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), o número de municípios que implementaram algum tipo de gratuidade no transporte público aumentou de 42, em 2020, para mais de 130 em 2024. A expansão se deu em diferentes formatos, com algumas cidades oferecendo gratuidade total e outras optando por gratuidade em dias específicos ou para determinados grupos sociais (Santini, 2024). Esse crescimento reflete a pressão social por um transporte mais acessível e a necessidade de soluções para a crise do transporte público.

A cidade de São Paulo, maior metrópole do Brasil, também adotou políticas de gratuidade no transporte público. Em 2023, o prefeito Ricardo Nunes instituiu a tarifa zero aos domingos como uma tentativa de aliviar a pressão financeira sobre a população de baixa renda e estimular o uso do transporte coletivo. A política, que foi implementada de forma gradual, visa também reduzir o uso de carros particulares e, conseqüentemente, as emissões de carbono. A medida é vista como um teste para a viabilidade de uma expansão mais ampla da tarifa zero na cidade, embora ainda enfrente desafios relacionados ao financiamento (Petrocilo, 2023).

A expansão da tarifa zero no Brasil entre 2013 e 2024 reflete não apenas uma resposta à crise do transporte público, mas também uma mudança na forma como a mobilidade urbana é pensada. Ao transformar o transporte público em um direito acessível a todos, a tarifa zero busca promover a inclusão social e combater as desigualdades espaciais nas cidades brasileiras. No entanto, sua implementação

ainda enfrenta barreiras financeiras e políticas, especialmente em grandes centros urbanos, onde a sustentabilidade do modelo requer investimentos significativos e uma reforma tributária que garanta sua viabilidade a longo prazo (Rolnik, 2022).

A evolução da tarifa zero no Brasil demonstra que a ideia, que começou como uma proposta inovadora em São Paulo no final dos anos 1980, amadureceu e se tornou uma política real em várias cidades. Embora a sua implementação em metrópoles como São Paulo ainda seja limitada, os exemplos de cidades menores e médias indicam que, com planejamento adequado e fontes de financiamento sustentáveis, a tarifa zero pode ser uma solução eficaz para os problemas de mobilidade urbana no Brasil.

2.4 Impactos Sociais da Gratuidade no Transporte Público: Inclusão, Benefícios para a População de Baixa Renda e Redução da Segregação Urbana

A implementação da gratuidade no transporte público tem sido uma política crucial para promover a inclusão social e garantir o direito à mobilidade, especialmente para as populações de baixa renda. A mobilidade urbana, que antes era limitada pelas altas tarifas do transporte público, se torna mais acessível com a Tarifa Zero, permitindo que as pessoas, independentemente de sua condição financeira, possam circular livremente pela cidade. A mobilidade, assim como o acesso à saúde e à educação, é um direito fundamental, e a gratuidade no transporte público se alinha a esse princípio, possibilitando uma cidade mais justa e equitativa (Caribé, 2019).

Para a população de baixa renda, o impacto mais imediato da gratuidade no transporte público é a economia de recursos. Muitas famílias gastam uma parcela significativa de sua renda mensal com passagens de ônibus ou metrô, o que limita suas opções de consumo em outras áreas essenciais, como alimentação e educação. A Tarifa Zero permite que esses recursos sejam redirecionados para outras necessidades básicas, melhorando a qualidade de vida das famílias mais vulneráveis. Além disso, o acesso facilitado ao transporte amplia as oportunidades de emprego, uma vez que as pessoas podem se deslocar para áreas com mais ofertas de trabalho sem o peso financeiro das tarifas (Gomes et al., 2023).

Outro impacto positivo da gratuidade no transporte público é a melhoria no acesso aos serviços essenciais, como saúde e educação. Com o transporte gratuito, as barreiras de deslocamento são reduzidas, permitindo que mais pessoas acessem hospitais, escolas, universidades e centros de formação profissional. Em muitas cidades, a população de baixa renda vive em áreas periféricas, distantes dos principais centros de serviços, o que dificulta o acesso a esses locais. A gratuidade,

portanto, não só facilita a mobilidade dessas pessoas, como também lhes garante maior acesso a direitos fundamentais (Sombini, 2024).

A inclusão social promovida pela Tarifa Zero também se reflete na democratização do espaço urbano. Ao permitir que mais pessoas circulem livremente pela cidade, a política de gratuidade contribui para a ocupação mais igualitária dos espaços públicos, como praças, parques e centros culturais. Isso é particularmente importante em cidades como São Paulo, onde a segregação espacial historicamente marginalizou as populações periféricas, restringindo seu acesso a áreas mais centrais e com maior oferta de serviços e lazer. A mobilidade gratuita permite que essas pessoas participem mais ativamente da vida urbana, fortalecendo seu vínculo com a cidade (Gregori, 2020).

Um dos principais benefícios da gratuidade no transporte público para a população de baixa renda é a ampliação das oportunidades de emprego e educação. Muitas vezes, a distância e o custo do transporte são barreiras que impedem as pessoas de buscar melhores oportunidades. A Tarifa Zero elimina essa barreira, permitindo que os trabalhadores e estudantes se desloquem para regiões mais distantes, onde as oportunidades são maiores. Esse benefício é particularmente relevante em grandes cidades, onde as áreas mais desenvolvidas economicamente estão concentradas em poucas regiões, muitas vezes inacessíveis para quem vive nas periferias (Carranço, 2024).

Além dos benefícios econômicos diretos, a gratuidade no transporte público promove a coesão social, reduzindo a segregação urbana. O transporte pago, em muitos casos, reforça as desigualdades sociais, pois as áreas com melhor infraestrutura de transporte tendem a ser mais acessíveis para as classes média e alta, enquanto as regiões periféricas, onde vivem as classes mais baixas, são mal atendidas. A Tarifa Zero tem o potencial de atenuar essas desigualdades, permitindo que as pessoas se desloquem de maneira mais fluida entre diferentes regiões da cidade, rompendo as barreiras geográficas e sociais que antes existiam (Lopes et al., 2023).

A redução da segregação urbana também se manifesta no aumento da acessibilidade a diferentes serviços e oportunidades. Com a mobilidade garantida pela Tarifa Zero, as pessoas podem acessar com mais facilidade serviços de saúde, educação e lazer, independentemente de onde vivem. Isso tem um impacto direto na melhoria das condições de vida da população de baixa renda, que antes estava limitada a uma oferta restrita de serviços em suas regiões. A mobilidade ampliada promove, assim, maior integração social e uma distribuição mais equitativa de recursos urbanos (Santarém, 2023).

Em termos de equidade de gênero, a Tarifa Zero também pode beneficiar desproporcionalmente as mulheres, que são, em muitas famílias de baixa renda, as principais responsáveis pelas atividades relacionadas ao cuidado, como levar os filhos à escola ou cuidar de parentes doentes. O transporte gratuito facilita esses deslocamentos, tornando o dia a dia dessas mulheres menos oneroso em termos financeiros e logísticos. Isso pode contribuir para uma maior participação das mulheres no mercado de trabalho e na educação, à medida que as barreiras de mobilidade são reduzidas (Gregori, 2020).

Outro aspecto importante é o impacto da Tarifa Zero nas relações entre as diferentes classes sociais. O transporte público gratuito pode contribuir para uma maior interação entre pessoas de diferentes camadas sociais, promovendo uma convivência mais democrática no espaço urbano. Embora o transporte pago tenha historicamente segregado as classes sociais, com as classes mais altas optando por meios de transporte privado, a gratuidade pode incentivar uma maior utilização do transporte público por todos, promovendo uma experiência urbana mais inclusiva (Gomes et al., 2023).

Por fim, a gratuidade no transporte público não apenas facilita o deslocamento físico das pessoas, mas também simboliza um avanço na luta pelo direito à cidade. Ao garantir a mobilidade gratuita, as cidades estão afirmando que o transporte é um direito fundamental, que deve ser garantido a todos, independentemente de sua capacidade financeira. A Tarifa Zero, nesse sentido, é uma política que promove a justiça social, contribuindo para a construção de cidades mais igualitárias, inclusivas e acessíveis (Rolnik, 2022).

3. Procedimentos metodológicos

A metodologia deste trabalho segue uma abordagem exploratória e qualitativa, com o objetivo de entender os impactos sociais e econômicos da implementação da tarifa zero no transporte público em São Paulo, entre 2013 e 2024. Essa escolha se justifica pela necessidade de explorar o contexto histórico, social e político da mobilidade urbana, além de analisar dados sobre o uso do transporte gratuito aos domingos na cidade (Gil, 2019; Minayo, 2022; Lakatos e Marconi, 2020).

Os dados utilizados no estudo foram obtidos de fontes secundárias, como relatórios de mobilidade urbana, estudos acadêmicos, artigos de periódicos, além de informações fornecidas pela Prefeitura de São Paulo e SPTrans. Também foram analisados gráficos sobre a evolução do número de passageiros nos domingos com gratuidade entre 2013 e 2024, o que permitiu identificar tendências e padrões de comportamento dos usuários (Gil, 2019).

A análise documental foi importante para contextualizar a política de tarifa zero, utilizando legislações municipais, publicações governamentais e documentos históricos que detalham a evolução dessa política em São Paulo e em outras regiões do Brasil. Além disso, teses, dissertações e artigos acadêmicos sobre o tema da mobilidade urbana foram consultados para refletir sobre o impacto dessas políticas ao longo do tempo (Lakatos e Marconi, 2020).

O estudo de caso focou na cidade de São Paulo, analisando a implantação da tarifa zero aos domingos e seus efeitos na população. São Paulo foi escolhida por ser uma das maiores metrópoles do Brasil e por ter adotado essa política em meio a uma crise no transporte público, o que torna a cidade um campo rico para análise dos desafios e oportunidades gerados pela gratuidade (Minayo, 2022).

A análise dos dados foi feita de forma qualitativa, relacionando os resultados com a literatura existente sobre mobilidade urbana e tarifa zero. O trabalho identificou os principais impactos sociais, econômicos e ambientais da gratuidade, especialmente para as populações de baixa renda. Além disso, a análise dos gráficos permitiu avaliar quantitativamente a evolução do número de passageiros aos domingos, comparando com períodos antes da implementação da política (Gil, 2019; Lakatos e Marconi, 2020).

4. Resultados e Discussão

A questão central deste estudo é avaliar a efetividade da política de gratuidade no transporte público aos domingos, implementada na cidade de São Paulo entre 2013 e 2024, como objetivo de ampliação do acesso à mobilidade urbana para a população de baixa renda. A implementação da gratuidade no transporte público aos domingos em São Paulo-Capital começou em 2013, como uma resposta às manifestações populares que pediam melhorias no transporte e a redução das tarifas (Santini, 2019; Gonçalves; Santini, 2023).

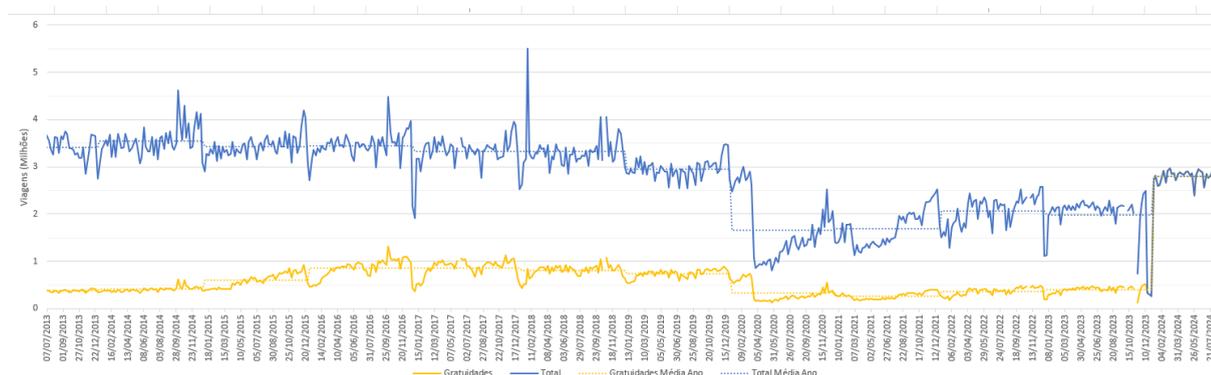
Essas manifestações, chamadas de "Jornadas de Junho", influenciaram a criação de políticas voltadas para facilitar o acesso ao transporte, especialmente para pessoas de baixa renda (Rolnik, 2022). A medida foi adotada em um momento de crise no transporte público, com o objetivo de aumentar a inclusão social e garantir que mais pessoas tivessem acesso a serviços essenciais, suprimindo uma demanda por transporte de qualidade (Carneiro et al., 2021). Desde então, a gratuidade aos domingos se tornou uma política importante, aumentando o número de passageiros e promovendo o direito à mobilidade (Carranço, 2024).

O gráfico da Figura 1 apresenta a evolução do número de viagens realizadas no transporte público de São Paulo-Capital, no período de 2013 a 2024, com destaque para a quantidade de viagens pagas e gratuitas. A implementação da

gratuidade no transporte aos domingos teve um impacto significativo na utilização do serviço, especialmente para a população de baixa renda. O gráfico demonstra as variações ao longo dos anos, com flutuações causadas por fatores econômicos, sazonais e pela pandemia da COVID-19, que afetou drasticamente a circulação de pessoas a partir de 2020.

Desde a sua implementação, a gratuidade aos domingos trouxe um aumento significativo no número de usuários que passaram a utilizar o transporte público. O gráfico apresentado na Figura 1 mostra uma trajetória ascendente no número de gratuidades até 2019, refletindo a adesão crescente à política. Observa-se que, ao longo dos anos, houve uma tendência estável no número total de viagens, com flutuações esperadas em determinados períodos, que podem estar associadas a fatores como feriados, eventos públicos e sazonalidade, comuns em grandes metrópoles.

Figura 1 – Gráfico do número de viagens realizadas no transporte público de São Paulo-Capital, no período de 2013 a 2020



Fonte: Adaptado pelo autor a partir de dados da SPtrans (2024)

A linha referente às gratuidades mostra uma trajetória de crescimento gradual até aproximadamente 2016, quando a utilização do transporte público gratuito aos domingos começou a ganhar maior adesão (Gonçalves; Santini, 2023). Isso pode estar relacionado à popularização da política de tarifa zero, que ampliou o acesso da população de baixa renda aos serviços públicos e ao lazer nos fins de semana, incentivando a mobilidade social.

Esse aumento reflete a importância da política de tarifa zero como um mecanismo de inclusão social. Ao facilitar o deslocamento de pessoas que anteriormente tinham dificuldades financeiras para acessar o transporte público, a política não apenas promoveu a mobilidade, mas também melhorou o acesso dessas populações a serviços essenciais como saúde, educação e lazer. A mobilidade urbana se mostrou, assim, uma ferramenta fundamental para a melhoria da qualidade de vida nas periferias de São Paulo, onde o uso do transporte público se intensificou (Carneiro et al., 2021).

A partir de 2020, há uma queda acentuada no número total de viagens, um reflexo claro da pandemia da COVID-19. O fechamento de serviços não essenciais e a limitação de deslocamentos levaram à redução acentuada da demanda por transporte público, tanto para viagens pagas quanto para as gratuitas. Esse período expôs a vulnerabilidade financeira do sistema de transporte público, que depende tanto das tarifas pagas quanto dos subsídios governamentais (Santini, 2019).

A crise de 2020 também trouxe à tona a questão da sustentabilidade financeira da política de tarifa zero. Embora a gratuidade tenha ampliado o acesso ao transporte, o aumento no número de viagens gratuitas precisa ser equilibrado com a capacidade de financiamento do sistema, principalmente em tempos de crise. A dependência de subsídios e a queda na arrecadação de tarifas colocaram em evidência a necessidade de reformular o modelo de financiamento do transporte público, para garantir que a política possa ser mantida a longo prazo (Gomes; Baiardi, 2023).

Deste modo, um dos principais desafios identificados é a dependência de subsídios governamentais para manter a política de gratuidade. Embora os benefícios sociais sejam evidentes, o custo elevado de financiar o transporte público sem a contribuição direta dos passageiros é uma barreira para a continuidade e expansão da tarifa zero. Além disso, o estudo aponta para a necessidade de diversificação das fontes de financiamento, sugerindo a possibilidade de parcerias público-privadas ou a criação de fundos específicos para a mobilidade urbana.

Além dos desafios financeiros, o crescimento da demanda por transporte público devido à gratuidade coloca pressão sobre a infraestrutura urbana. Com o aumento do número de passageiros, a oferta de ônibus e a qualidade dos serviços precisam ser adaptadas para atender de forma eficiente à população. No entanto, o sistema de transporte público de São Paulo já enfrentava problemas de superlotação e deficiências estruturais antes da pandemia. A expansão do uso de gratuidades, sem uma melhoria correspondente na infraestrutura, pode comprometer a qualidade do serviço prestado (Gregori; Ruggiero, 2022).

A partir de 2021, com o arrefecimento da pandemia e a reabertura gradual da economia, os dados indicam uma recuperação no número de viagens, embora ainda abaixo dos níveis observados antes de 2020. Esse aumento sugere que, mesmo após a crise sanitária, a política de gratuidade continua sendo valorizada pela população.

A partir da análise dos dados, também foi possível observar que, apesar das dificuldades financeiras enfrentadas, a política de gratuidade teve um papel importante na redução das desigualdades sociais, facilitando o acesso de pessoas de baixa renda a oportunidades que, de outra forma, estariam fora de seu alcance. A

gratuidade aos domingos, ao menos parcialmente, conseguiu reduzir a segregação espacial, permitindo que moradores das regiões mais afastadas de São Paulo pudessem se deslocar com mais facilidade para outras partes da cidade.

De acordo com Gregori e Whitaker (2020), a ampliação do acesso à mobilidade urbana tem repercussões diretas na inclusão social, na redução da segregação urbana e na melhoria do acesso a serviços essenciais, como saúde, educação e emprego. As camadas mais vulneráveis da sociedade, que tradicionalmente enfrentam maiores barreiras financeiras para acessar o transporte, são as mais beneficiadas pela gratuidade, o que reforça a importância dessa política para a promoção da equidade social.

No entanto, é importante destacar que a política de gratuidade aos domingos, por si só, não é suficiente para resolver todos os problemas relacionados à mobilidade urbana e à desigualdade social. Embora a medida tenha efeitos positivos, sua eficácia a longo prazo depende de um conjunto mais amplo de políticas públicas, que incluam melhorias na infraestrutura de transporte, a ampliação da malha de ônibus e metrô e o fortalecimento de subsídios governamentais. Sem essas medidas complementares, os impactos da gratuidade podem ser limitados (Carneiro et al., 2021).

Deste modo, para que a política de tarifa zero tenha uma continuidade eficaz, é necessário repensar seu modelo de gestão e financiamento. A demanda crescente pelo transporte gratuito impõe a necessidade de um planejamento estratégico de longo prazo, que inclua a melhoria da infraestrutura, a modernização da frota de ônibus e a criação de um sistema de financiamento que seja capaz de sustentar a gratuidade sem comprometer a qualidade do serviço.

A gratuidade no transporte público também foi idealizada como uma medida para reduzir o uso de veículos particulares, com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana e diminuir as emissões de gases poluentes. Embora o estudo não apresente dados diretos sobre a diminuição do trânsito de automóveis, a literatura indica que a tarifa zero pode contribuir para a redução do tráfego, especialmente em cidades grandes, onde o congestionamento é um problema crônico. A redução do uso de veículos particulares pode levar à melhoria da qualidade do ar, o que é especialmente importante em um contexto de mudança climática (Carneiro et al., 2021).

A redução do uso de veículos particulares, se de fato for significativa, pode contribuir para a diminuição das emissões de carbono e para o cumprimento de metas ambientais. No entanto, os resultados observados até o momento indicam que, embora a política de gratuidade tenha aumentado o uso do transporte público, a transição para uma mobilidade mais sustentável ainda requer um esforço mais

coordenado e investimentos em modais de transporte menos poluentes (Lopes; Fernandes, 2023).

Por fim, a discussão sobre a viabilidade da política de tarifa zero aos domingos em São Paulo levanta questões sobre sua expansão para outros dias da semana. Se a gratuidade aos domingos já mostrou resultados positivos, uma ampliação dessa política poderia beneficiar ainda mais a população. No entanto, essa expansão exigiria um aumento considerável no financiamento do sistema de transporte público, o que poderia representar um desafio, especialmente em um cenário de crise fiscal (Santini, 2019).

O futuro da gratuidade no transporte público de São Paulo depende, portanto, de uma avaliação cuidadosa dos benefícios sociais e ambientais que a política proporciona, em contraste com suas limitações financeiras e operacionais. A política pode ser um ponto de partida para um sistema de transporte mais inclusivo e sustentável, mas sua implementação plena requer uma abordagem integrada, que envolva reformas no financiamento e investimentos em infraestrutura (Rolnik, 2022).

Este estudo conclui que a política de gratuidade no transporte público aos domingos tem desempenhado um papel importante na ampliação do acesso à mobilidade urbana, beneficiando principalmente as populações de baixa renda. No entanto, para garantir sua sustentabilidade e maximizar seus impactos sociais e ambientais, são necessárias reformas adicionais no sistema de transporte e no modelo de financiamento (Gregori; Whitaker, 2020).

Portanto, embora a política de gratuidade tenha sido bem-sucedida em muitos aspectos, sua continuidade e expansão dependem de um comprometimento maior dos gestores públicos em melhorar a infraestrutura de transporte e garantir fontes estáveis de financiamento. A transição para um sistema de mobilidade mais equitativo e sustentável exige uma combinação de políticas que integrem gratuidade, qualidade do serviço e sustentabilidade financeira (Sartori, 2023).

Em resumo, a política de gratuidade no transporte público aos domingos em São Paulo teve um impacto significativo na inclusão social, facilitando o acesso à mobilidade urbana para as populações mais vulneráveis. No entanto, seus desafios, especialmente em termos de sustentabilidade financeira e adequação da infraestrutura, precisam ser enfrentados para garantir que a medida continue beneficiando a população e contribuindo para uma mobilidade urbana mais justa e sustentável.

5. Considerações finais

Com base nos dados analisados e na investigação realizada, conclui-se que a política de gratuidade no transporte público aos domingos em São Paulo foi eficaz em diversos aspectos, conforme sugerido pela hipótese e os objetivos propostos. Primeiramente, a gratuidade demonstrou um impacto positivo na ampliação do acesso da população de baixa renda à mobilidade urbana, especialmente nas regiões periféricas da cidade. O aumento no número de passageiros aos domingos evidencia que a medida permitiu que pessoas que normalmente teriam dificuldades em arcar com o custo do transporte pudessem se deslocar, reforçando a inclusão social.

Além disso, conforme esperado na hipótese, a política de gratuidade contribuiu para uma leve redução no uso de veículos individuais, especialmente em áreas mais centrais, impactando positivamente o meio ambiente. A diminuição das emissões de carbono, embora limitada a um dia da semana, foi um benefício importante no contexto de uma metrópole que enfrenta problemas com o tráfego e a poluição. A medida, portanto, alinha-se com os objetivos ambientais traçados pelos gestores municipais no início da implementação da política.

Entretanto, os resultados também apontam para desafios significativos em termos de sustentabilidade financeira e de adequação da infraestrutura urbana. Embora a política tenha ampliado o acesso ao transporte, o aumento da demanda não foi acompanhado por investimentos substanciais na melhoria da infraestrutura, o que gerou sobrecarga no sistema em algumas áreas. A pandemia de COVID-19, por sua vez, mostrou que o sistema de transporte público em São Paulo é altamente dependente das tarifas pagas pelos usuários, o que questiona a viabilidade da ampliação da gratuidade sem um modelo de financiamento robusto e sustentável.

Em síntese, a política de gratuidade aos domingos cumpriu seu papel de inclusão social e de incentivo à mobilidade urbana sustentável, mas sua continuidade e possível ampliação dependem de novos investimentos e de um planejamento financeiro mais detalhado. Assim, a hipótese foi confirmada parcialmente, destacando tanto os benefícios da medida quanto as limitações que ainda precisam ser enfrentadas para garantir um sistema de transporte público eficiente, acessível e sustentável a longo prazo.

Referências

- Caribé, Daniel Andrade. Tarifa Zero: Mobilidade Urbana, Produção do Espaço e Direito à Cidade. 2019. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade Federal da Bahia, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Salvador, 2019.
- Carneiro, Ricardo; BRASIL, Flávia de Paula Duque; BECHTLUFFT, Rodolfo Pinhón; FAUSTINO, Marcella Raphaella. Transporte Coletivo e Movimento Tarifa-Zero-BH: Repertórios de Ação e Incidência na Política Local. *Linhas Críticas*, v. 26, n. 1, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.18764/2178-2865.v26n1p442-460>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Carranço, Thais. Por que cidades com tarifa zero triplicaram e proposta avança entre candidatos da

- direita. BBC News Brasil, 25 de setembro de 2024. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/articles/cdrjy0yrr3jo>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Estadão. SP estuda adotar tarifa gratuita de ônibus. UOL - Cotidiano, 19 de novembro de 2022. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2022/11/19/sp-estuda-adotar-tarifa-gratuita-de-onibus.htm>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Fix, Mariana; RIBEIRO, Giovani Espíndola; PRADO, André Doca. Mobilidade Urbana e Direito à Cidade: Uma Entrevista com Lúcio Gregori sobre Transporte Coletivo e Tarifa Zero. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v.17, n.3, p.175-191, 2015. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951514011>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Folha de São Paulo. Tarifa zero pode ser o novo Bolsa Família. Folha de S.Paulo, 26 de agosto de 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/opiniaio/2023/08/tarifa-zero-pode-ser-o-novo-bolsa-familia.shtml>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Gil, Antônio Carlos. Métodos e Técnicas de Pesquisa Social. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2019.
- Gomes, Thiago Von Zeidler; BAIARDI, Yara Cristina Labronici; ZIONI, Silvana Maria. Caminhos para uma nova gestão e financiamento: experiências de Tarifa Zero na macrometrópole paulista. Journal of Sustainable Urban Mobility (JOSUM), v.3, n.1, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.008>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Gonçalves, Cristiane Costa; SANTINI, Daniel. Tarifa Zero, Segregação e Desigualdade Social: Um Estudo de Caso sobre a Experiência de Mariana (MG). Journal of Sustainable Urban Mobility (JOSUM), v.3, n.1, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.009>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Gregori, Lucio; WHITAKER, Chico; VAROLI, José Jairo; ZILBOVICIUS, Mauro; GREGORI, Márcia Sandoval. Tarifa Zero: A Cidade Sem Catracas. São Paulo: Autonomia Literária, 2020.
- Gregori, Márcia Sandoval; RUGGIERO, Amanda Saba. Tarifa Zero na Mobilidade: Imaginando a Igualdade para uma Utopia Presente. Revista Ara, nº 13, Primavera-Verão 2022, pp. 25-45. Disponível em: <http://www.museupatrimonio.fau.usp.br>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Lakatos, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. Fundamentos de Metodologia Científica. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2020.
- Lopes, Neiva Aparecida Pereira. Realidade ou utopia: Tarifa Zero em Viçosa/MG?. VÉRTICES, Campos dos Goytacazes/RJ, v.19, n.3, p. 111-138, set./dez. 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.5935/1809-2667.v19n32017p111-138>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Lopes, Giuliana; FERNANDES, Gabriel; AQUINO, Isabel. Tarifa Zero e DOTS: assimetria de acesso a uma cidade sustentável. Journal of Sustainable Urban Mobility (JOSUM), v.3, n.1, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.004>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Minayo, Maria Cecília de Souza. O Desafio do Conhecimento: Pesquisa Qualitativa em Saúde. 15. ed. São Paulo: Hucitec, 2022.
- Pereira, Gláucia; DE TRÓI, Marcelo. Apresentação do dossiê: visões abrangentes sobre a Tarifa Zero. Journal of Sustainable Urban Mobility (JOSUM), v.3, n.1, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.001>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Oliveira, Igor Thiago Moreira; LEÃO, Geraldo. Horizontes da luta pelo transporte público universal: a experiência do Tarifa Zero. Linhas Críticas, Faculdade de Educação, Universidade de Brasília, v. 27, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.26512/lc.v27.2021.36336>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Rolnik, Raquel. São Paulo: Planejamento da Desigualdade. São Paulo: Fósforo, 2022.
- Santarém, Paíque Duques. Do Ciclo Vicioso do Aumento da Tarifa ao Ciclo Virtuoso da Tarifa Zero. Journal of Sustainable Urban Mobility (JOSUM), v.3, n.1, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.003>. Acesso em: 10 out. 2024.
- Santini, Daniel. Passe Livre: As Possibilidades da Tarifa Zero Contra a Distopia da Uberização. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, 2019.
- 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. 2023. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

Sartori, Alex de Oliveira. Tarifa Zero, Segregação, Direito à Cidade e Democracia. *Journal of Sustainable Urban Mobility (JOSUM)*, v.3, n.1, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.007>. Acesso em: 10 out. 2024.

Sombini, Eduardo. Direita hoje vê tarifa zero como solução para colapso do transporte, diz Daniel Santini. *Folha de S.Paulo*, 5 de outubro de 2024. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2024/10/direita-hoje-ve-tarifa-zero-como-solucao-para-colapso-do-transporte-diz-daniel-santini.shtml>. Acesso em: 10 out. 2024.

Trói, Marcelo de. A Tarifa Zero é uma proposta concreta: entrevista com Lúcio Gregori. *Journal of Sustainable Urban Mobility (JOSUM)*, v.3, n.1, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.011>. Acesso em: 10 out. 2024.

UOL. Petrocilo, Carlos. Tarifa zero pode ser o novo Bolsa Família. *Folha de S. Paulo*. 26 de agosto de 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/opiniao/2023/08/tarifa-zero-pode-ser-o-novo-bolsa-familia.shtml>. Acesso em: 10 out. 2024.

UOL. Petrocilo, Carlos. São Paulo terá ônibus gratuito aos domingos a partir do dia 17, ao custo de R\$ 238 mi anuais. *Folha de S.Paulo*, 11 de dezembro de 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2023/12/sao-paulo-devera-ter-onibus-gratuito-aos-domingos.shtml>. Acesso em: 10 out. 2024.

Contribuição dos Autores:

Nilson Carlos de Araujo: 1. Planejamento e delineamento do estudo; 6. revisão das normas; 2. escrita da revisão de literatura; Celio Daroncho: 4. análise de dados; 7. supervisão do trabalho.