

PROGRAMA TARIFA ZERO EM SÃO CAETANO DO SUL: MOBILIDADE, INCLUSÃO E RESULTADOS

:Fabiana Antonio Santos,(1)

Fernando Andrade Portela,(1)

Ricardo Antonio Pires,(1)

Susana Andreia da Silva,(1)

Vitório Anderson Mossânega ,(1)

Profa. orientadora: Profa. Me.:Marluce Gavião Sacramento Dias,(2)

RESUMO

O presente trabalho analisa o Programa Tarifa Zero em São Caetano do Sul, política pública implantada em novembro de 2023 que garante a gratuidade integral do transporte coletivo municipal. A pesquisa busca compreender os impactos da medida sob a ótica da mobilidade urbana, da inclusão social e dos resultados econômicos e operacionais obtidos pela cidade. Para tanto, foram utilizados dados secundários, provenientes de relatórios institucionais, matérias jornalísticas e estudos acadêmicos, além de pesquisa de campo com agentes locais. A pertinência do estudo habita no fato de que o transporte público gratuito, ao diminuir obstáculos ao trânsito urbano, pode expandir as possibilidades de deslocamento da população, impulsionar a prosperidade econômica e fomentar uma distribuição territorial mais justa. A experiência de São Caetano do Sul, pioneira no ABC Paulista, é inserida em um contexto de diálogo com outras iniciativas nacionais e internacionais de tarifa zero, visando fornecer subsídios para a análise de suas restrições, desafios e talentos. O estudo também está em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), particularmente os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 8, 11 e 13, enfatizando a relevância da mobilidade como um direito social e um meio para o progresso sustentável.

Palavras-chave: transporte coletivo gratuito; inclusão social; políticas públicas; mobilidade urbana, sustentabilidade.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana desempenha um papel crucial na garantia do acesso à cidade, à cidadania e às oportunidades econômicas, especialmente para as comunidades em situação de vulnerabilidade social. No Brasil, uma parcela significativa da força de trabalho atua na informalidade: conforme a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), divulgada pelo IBGE em 2023, 39,2% da população ocupada no país se encontra em ocupações informais. Esse grupo, frequentemente à margem das políticas públicas tradicionais, enfrenta barreiras significativas no acesso a direitos básicos, entre eles, o transporte público de qualidade e acessível.

Estudos sobre transporte e mobilidade urbana ressaltam que grande parte da população brasileira não tem garantia de recebimento de salário-mínimo nem de qualquer benefício tarifário, como vale-transporte, por exemplo. Considerando o elevado número de trabalhadores informais, o alto valor da tarifa se constitui numa barreira considerável na busca de melhores oportunidades de trabalho para o segmento. Ademais, tarifas altas estimulam a substituição de viagens de transporte coletivo por outros modos individuais, deteriorando a situação de trânsito nas cidades (CEPAL; IPEA, 2011).

Nesse cenário, o transporte gratuito tem ganhado destaque como política pública para diminuir desigualdades e fomentar inclusão social, especialmente em cidades que buscam soluções mais justas e sustentáveis para os desafios urbanos contemporâneos. São Caetano do Sul, município situado no ABC Paulista e conhecido por seus elevados índices de desenvolvimento humano, implementou em 1º de novembro de 2023 o Programa Tarifa Zero, que garante gratuidade total no transporte coletivo municipal. Até abril de 2025, a iniciativa registrou mais de 27 milhões de passageiros transportados gratuitamente. O número médio de viagens saltou de cerca de 20 mil para 83 mil em dias úteis, enquanto nos fins de semana o crescimento foi ainda mais expressivo, superando 400% de aumento (Godim, 2025).

Os impactos sociais do programa foram percebidos desde o primeiro mês. O número de usuários diários mais do que dobrou, passando de cerca de 25 mil para mais de 52 mil, com picos de 54 mil passageiros. Além de revelar uma demanda antes reprimida pelos custos da tarifa, a gratuidade produziu efeitos imediatos:

queda nas remarcações de consultas no SUS, redução do uso de aplicativos de transporte, maior circulação no comércio local e desoneração das empresas em relação ao vale-transporte de trabalhadores formais. Para o prefeito José Auricchio Júnior, a medida deve ser compreendida como direito social e, ao mesmo tempo, como indutora de um ciclo virtuoso de consumo, geração de renda e dinamização econômica (Bocchini, 2023).

No campo da teoria urbana, o debate sobre o direito à cidade (Lefebvre, 1968; Harvey, 2014) destaca a importância da mobilidade como prerrogativa para usufruir dos serviços urbanos, acessar oportunidades e exercer plenamente a cidadania. A gratuidade no transporte público pode representar mais do que simples alívio financeiro à população: é uma política que tem o potencial para expandir a área de atuação de trabalhadores informais, simplificar o acesso a mercados e serviços e, possivelmente, auxiliar na geração de renda.

A implementação da Tarifa Zero em São Caetano do Sul provoca reflexões sobre seus impactos na vida dos trabalhadores informais. A política pode melhorar a mobilidade e a eficiência do transporte, mas também levanta questões sobre sua contribuição para a inclusão produtiva, a autonomia financeira e as condições de trabalho desse grupo.

É nesse contexto que se insere o presente trabalho, que busca compreender de que forma a gratuidade no transporte público municipal impacta a mobilidade urbana e as dinâmicas laborais dos trabalhadores em São Caetano do Sul, com especial atenção às possíveis implicações sociais e econômicas dessa política pública.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Revoluções industriais e o aprofundamento das desigualdades trabalhistas

Os sucessivos ciclos de revoluções industriais transformaram profundamente a organização produtiva e social. Na Primeira Revolução Industrial, a introdução da máquina a vapor e a mecanização da produção inauguraram a transição de uma economia agrária para um modelo industrial, com graves consequências sociais. Expõe Berlinguer (1988), “modificaram-se radicalmente as condições de vida do trabalhador, mas a miséria, o serviço estafante e prolongado, as péssimas condições de moradia e de alimentação prosseguiram, afligindo a classe trabalhadora” (*apud*

Ornellas e Monteiro, 2006, p. 553). Nas revoluções seguintes, com a eletrificação, a automação e a digitalização, novas formas de desigualdade foram produzidas, marcadas pela globalização econômica e pela exclusão de parcelas da população (Perasso, 2016). Ornellas e Monteiro (2006) destacam que já na Primeira Revolução Industrial se evidenciaram as imperfeições do capitalismo industrial, como a concentração do capital e a alienação do trabalhador, elementos que ainda hoje se refletem na informalidade estrutural da força de trabalho brasileira.

2.2 Informalidade e exclusão no mundo do trabalho

A informalidade não é um resquício de atraso, mas um elemento funcional do capitalismo contemporâneo. Citando Zamora, Augustin e Souza (2021), é possível afirmar que formas arcaicas de trabalho (como o trabalho informal e precarizado) são fundamentais para sustentar a expansão dos setores considerados modernos da economia, criando uma dinâmica assimétrica de dependência entre centro e periferia, formal e informal, visível também na organização espacial das cidades. De acordo com Alves e Tavares (2006), a informalidade no Brasil constitui-se como modo de regulação sistêmica do capitalismo periférico, sendo funcional à manutenção da desigualdade social e da precarização das relações de trabalho.

Neste contexto, a inacessibilidade ao transporte urbano apropriado funciona como um fator de exclusão, agravando a precariedade. A política de Tarifa Zero, portanto, deve ser analisada como um esforço para romper esse ciclo, permitindo que trabalhadores excluídos das estruturas formais de emprego ampliem seu raio de atuação e melhorem suas condições de trabalho.

2.3 O direito à cidade e a disputa pelo espaço urbano

A mobilidade urbana deve ser entendida não somente como deslocamento físico, mas como um direito social fundamental que influencia diretamente o acesso ao trabalho, à educação, à saúde e à participação na vida urbana. David Harvey (2014), por sua vez, retoma esse conceito com forte crítica ao modelo capitalista de urbanização, afirmando que o espaço urbano é moldado pelas lógicas do capital e da especulação imobiliária, gerando processos sistemáticos de segregação e exclusão territorial. Para Harvey, o direito à cidade é um direito coletivo de reconstruir e reinventar a cidade conforme as necessidades sociais, e não de acordo

com os interesses de mercado. Dentro dessa perspectiva, o transporte gratuito se insere como uma estratégia para democratizar o acesso à cidade e combater a desigualdade urbana, promovendo deslocamentos livres, autônomos e não condicionados à renda.

2.4 Tarifa Zero como política pública de inclusão social e urbana

A proposta da Tarifa Zero, conforme discutem Gregori et al. (2020), parte de uma crítica estrutural ao modelo de transporte urbano baseado na lógica mercantil, no qual a tarifa funciona como um mecanismo de exclusão social. Ao transformar o transporte público em um direito coletivo e não em mercadoria, a política de gratuidade atua na construção de cidades mais justas, democráticas e acessíveis.

Essa perspectiva encontra respaldo na análise de Milton Santos (2005), que aponta que o crescimento urbano brasileiro foi historicamente marcado por uma lógica excludente, na qual o acesso aos serviços urbanos é profundamente desigual. A mobilidade, nesse sentido, torna-se um vetor essencial do direito à cidade e da superação das dinâmicas de segregação socioespacial.

A dissertação de Santini (2023) aprofunda esse debate ao destacar que, apesar dos benefícios sociais evidentes, a implementação da Tarifa Zero enfrenta desafios políticos e financeiros significativos, além da resistência de setores privados que operam os sistemas de transporte. Ainda assim, sua pesquisa reforça que a consolidação dessa política depende de vontade política, planejamento estruturado e participação social.

2.5 Tarifa Zero em São Caetano do Sul: contexto e resultados

A experiência de São Caetano do Sul com o transporte gratuito apresenta resultados técnicos e financeiros que reforçam o potencial da política de tarifa zero. Nos primeiros 18 meses, o programa custou R\$55,7 milhões, com gasto anual estimado em R\$42 milhões, o que representa somente 1,7% do orçamento total do município. Segundo Marcelo Pante, diretor da Secretaria de Mobilidade Urbana, o custo operacional por passageiro caiu de R\$9,16 para menos de R\$2, devido ao aumento expressivo da demanda. A frota foi ampliada de 42 para 57 veículos (alta de 35%) e 16 ônibus foram renovados desde a implantação do programa. A maior ocupação dos veículos, inclusive fora dos horários de pico, contribuiu para a

eficiência do sistema e justificou os investimentos em modernização da frota (Godim, 2025).

2.6 Experiências de tarifa zero no Brasil e no mundo

Cidades ao redor do mundo vêm adotando o transporte público gratuito como política de inclusão social, mobilidade sustentável e estímulo à economia local.

No Brasil, o município de Maricá–RJ comemorou em 2023 nove anos de implementação do Programa Tarifa Zero, com mais de 100 ônibus que realizam cerca de 240 mil viagens mensais, promovendo acesso facilitado ao comércio, saúde, educação e ao mercado de trabalho (Prefeitura de Maricá, 2023).

No cenário internacional, destaca-se Dunkerque, na França, onde a gratuidade implantada em 2018 aumentou em até 85% o número de passageiros, especialmente nos finais de semana. A medida não só ampliou o acesso das camadas mais pobres ao espaço urbano, como também reduziu o uso de automóveis e promoveu maior vitalidade econômica nas áreas centrais, favorecendo pequenos comércios e a convivência social (Yeung, 2021).

3 METODOLOGIA

A pesquisa utilizou abordagem mista, com aplicação de questionários à população de São Caetano do Sul. O objetivo foi identificar os impactos da gratuidade do transporte público sobre os trabalhadores informais, combinando dados objetivos e percepções dos participantes.

3.1 Tipo de pesquisa

Pesquisa de caráter exploratório e descritivo, com natureza aplicada, tendo como foco o Programa Tarifa Zero em São Caetano do Sul. Buscou compreender seus efeitos no contexto social do município e gerar subsídios para a formulação de políticas públicas de mobilidade e inclusão produtiva.

3.2 Procedimentos metodológicos

A pesquisa foi estruturada em três etapas principais:

- A revisão bibliográfica e documental foi desenvolvida a partir da consulta de estudos acadêmicos já publicados, além de relatórios elaborados por instituições relacionadas ao tema. Foram consideradas informações

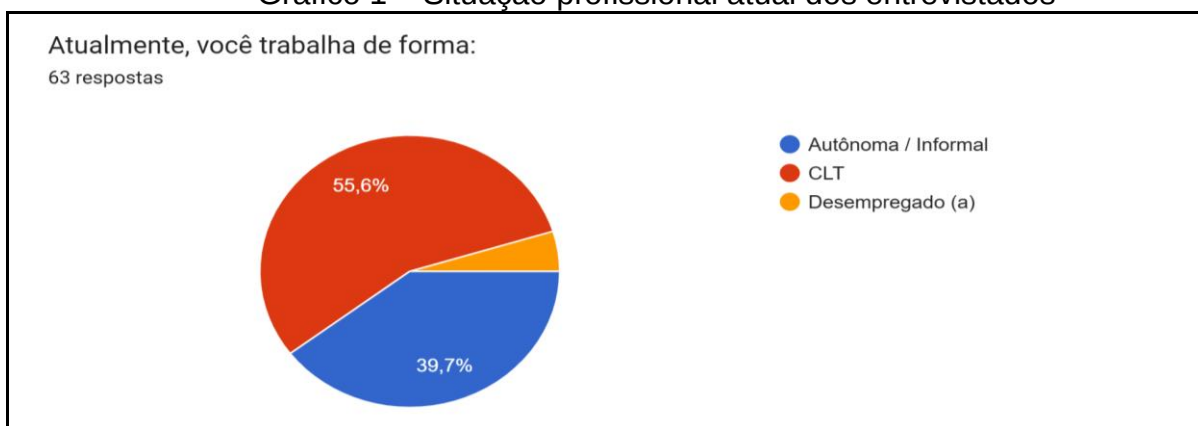
disponibilizadas nos canais oficiais da Prefeitura de São Caetano do Sul e matérias veiculadas na imprensa de maior credibilidade, de modo a garantir a confiabilidade e a diversidade das fontes utilizadas.

- A coleta dos dados primários foi realizada por meio da aplicação de questionário online, direcionado especificamente aos trabalhadores informais do município. O instrumento contou com 10 perguntas objetivas, cada uma com 3 alternativas de resposta, elaboradas de forma a facilitar a compreensão e estimular a participação. A finalidade do questionário foi reunir informações sobre a percepção desses trabalhadores em relação à mobilidade urbana, às oportunidades de trabalho e às possíveis mudanças em sua renda após a adoção da Tarifa Zero.
- A análise dos dados foi de natureza quantitativa realizada por meio de estatísticas descritivas, utilizando medidas como frequências, médias e porcentagens. Esse procedimento permitiu organizar as informações objetivamente e identificar tendências, padrões de resposta e possíveis variações nas percepções dos trabalhadores informais quanto à mobilidade, às oportunidades de trabalho e à renda após a implantação da Tarifa Zero.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A seguir, fica evidenciado o grupo total captado pela pesquisa. A primeira questão teve como objetivo identificar o perfil do entrevistado, considerando sua situação profissional.

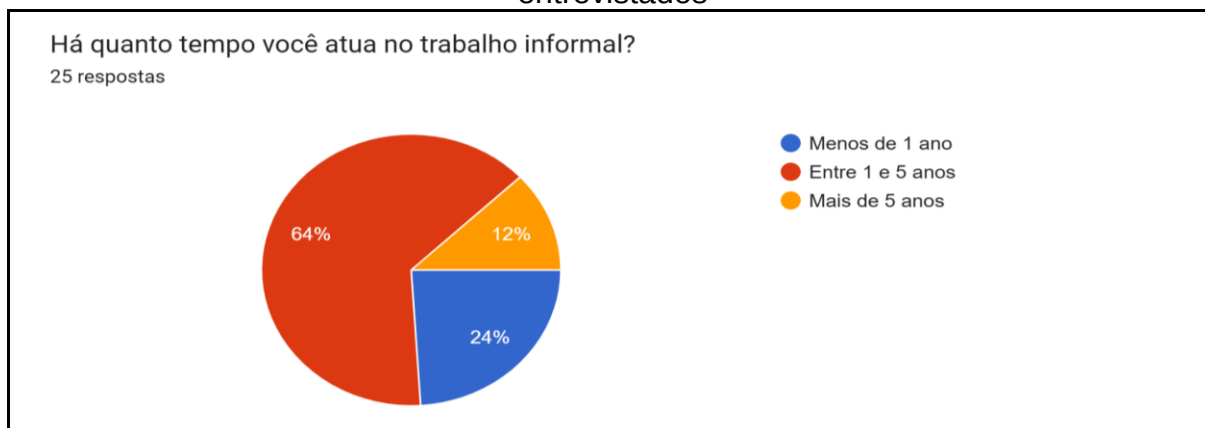
Gráfico 1 – Situação profissional atual dos entrevistados



Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Na pesquisa, dos 63 participantes, 35 (55,6%) trabalham sob o regime CLT e estão amparados pela legislação trabalhista. Outros 25 (39,7%) atuam de forma autônoma ou na informalidade, enquanto 3 (4,7%) não exercem atividade profissional no momento.

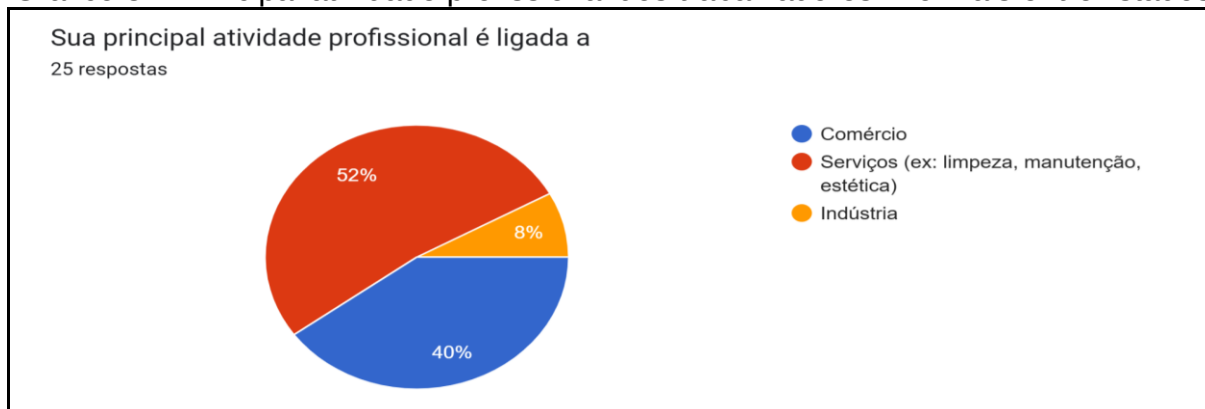
Gráfico 2 – Tempo de atuação no trabalho informal entre os entrevistados



Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Na segunda questão respondida pelos entrevistados, afunila-se os dados somente em relação aos trabalhadores que, na pergunta 1, afirmam estarem inseridos na informalidade. A partir desses dados, foi demonstrado que 64%, 16 em número absoluto, trabalha na informalidade entre 1 a 5 anos. Já 6 pessoas (24%) afirmaram trabalhar há mais de 5 anos; e 3 trabalhadores afirmam estarem nessa modalidade há menos de 1 ano.

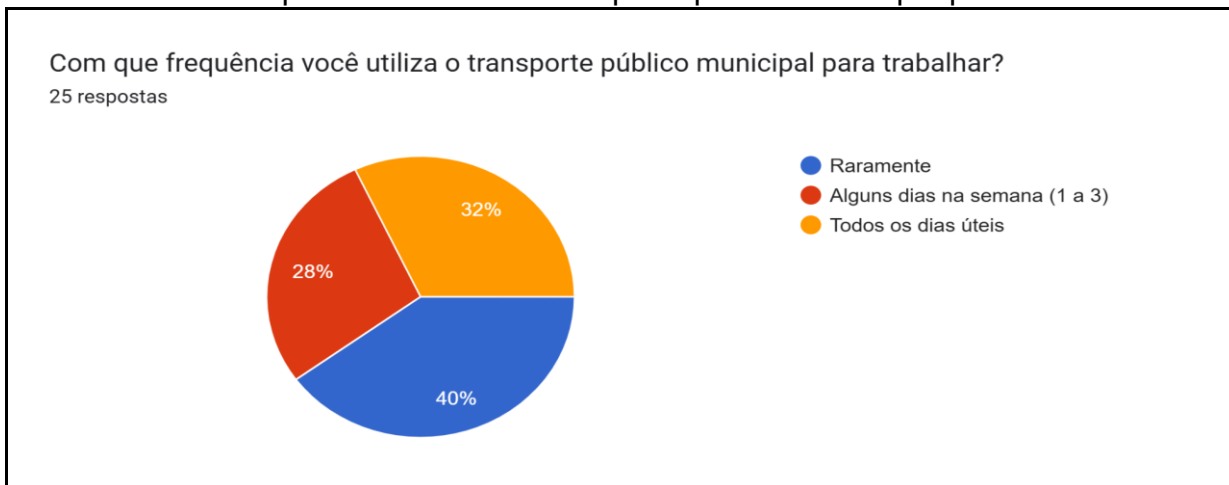
Gráfico 3 – Principal atividade profissional dos trabalhadores informais entrevistados



Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Dentre os 25 trabalhadores informais, 13 (52%) atuam em serviços como limpeza, manutenção e estética. Outros 10 (40%) trabalham no comércio, e apenas 2 (8%) na indústria.

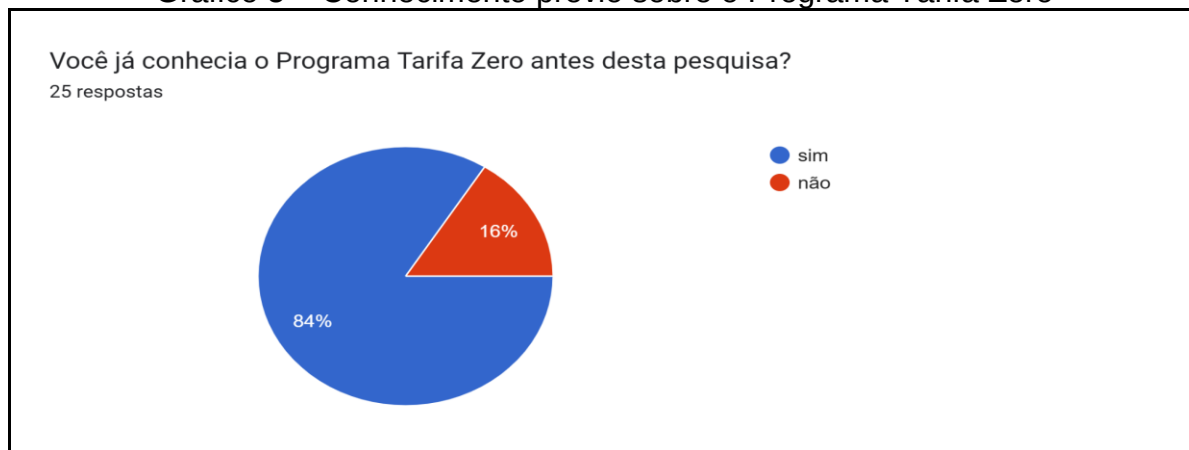
Gráfico 4 – Frequência de uso do transporte público municipal para o trabalho



Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Dos 25 informais, 10 (40%) utilizam o transporte público raramente, 8 (32%) afirmaram usar em todos os dias úteis, e 7 (28%) disseram utilizar em alguns dias da semana (1 a 3 vezes).

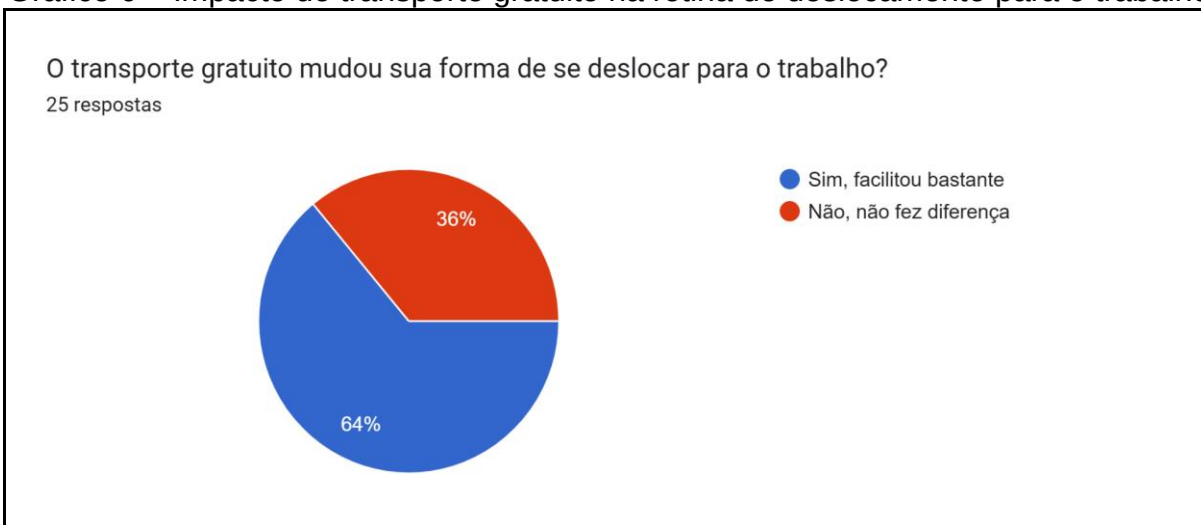
Gráfico 5 – Conhecimento prévio sobre o Programa Tarifa Zero



Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Entre os 25 entrevistados, 21 (84%) já conheciam o programa, enquanto 4 (16%) não tinham conhecimento prévio.

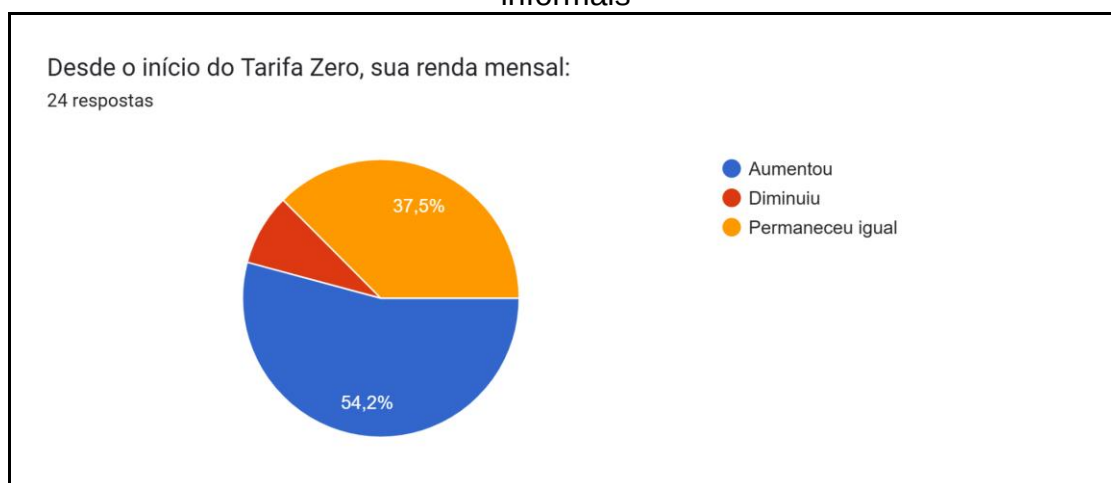
Gráfico 6 – Impacto do transporte gratuito na rotina de deslocamento para o trabalho



Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Dos participantes, 16 (64%) afirmaram que o transporte gratuito facilitou bastante sua rotina, enquanto 9 (36%) disseram que não fez diferença.

Gráfico 7 – Efeito do Programa Tarifa Zero na renda mensal dos trabalhadores informais



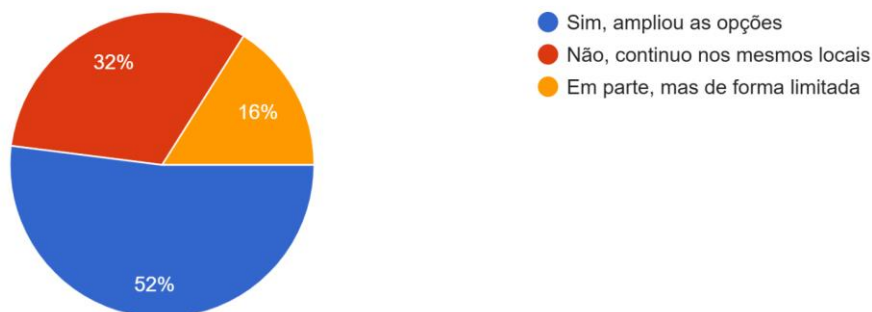
Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Entre 24 respostas válidas, 13 (54,2%) relataram que sua renda aumentou, 9 (37,5%) afirmaram que permaneceu igual, e apenas 2 (8,3%) disseram que diminuiu.

Gráfico 8 – Influência do transporte gratuito na busca por trabalho em outras regiões da cidade

O transporte gratuito influenciou na busca por trabalho em outras regiões da cidade?

25 respostas



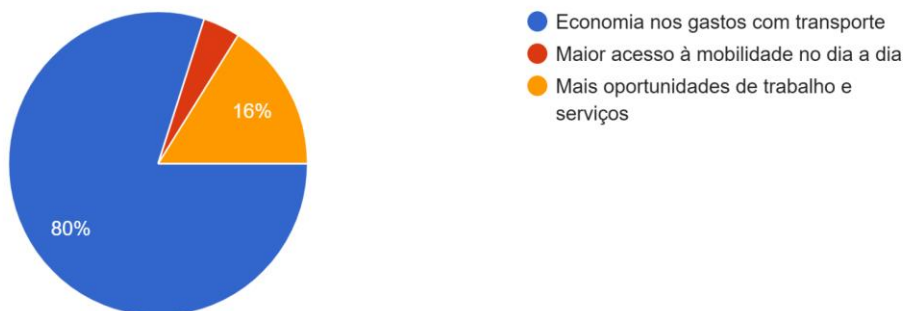
Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Dos 25 informais, 13 (52%) afirmaram que o programa ampliou as opções de trabalho, 8 (32%) disseram que continuam atuando nos mesmos locais, e 4 (16%) reconheceram uma influência parcial, mas limitada.

Gráfico 9 – Principal benefício percebido com o Programa Tarifa Zero

O maior benefício que você percebeu com o Tarifa Zero foi:

25 respostas



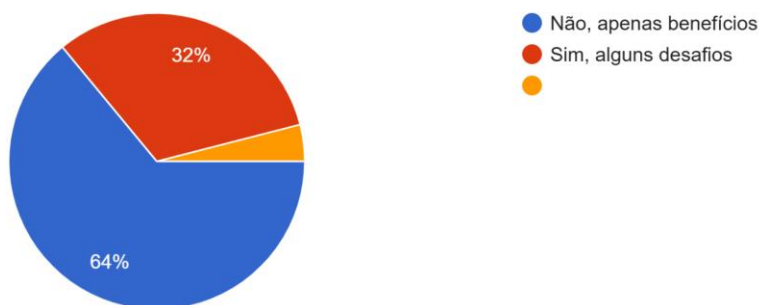
Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Entre os entrevistados, 20 (80%) destacaram a economia nos gastos com transporte como principal benefício. Outros 4 (16%) mencionaram mais oportunidades de trabalho e serviços, e apenas 1 (4%) apontou maior acesso à mobilidade no dia a dia.

Gráfico 10 – Percepção sobre desafios ou problemas trazidos pelo Programa Tarifa Zero

Você considera que o Programa Tarifa Zero Trouxe, também, desafios ou problemas:

25 respostas



Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Das 24 respostas válidas, 16 (66,7%) afirmaram que o programa trouxe somente benefícios, enquanto 8 (33,3%) reconheceram a existência de alguns desafios.

Quadro 1 – Problemas relatados pelos entrevistados em relação ao Programa Tarifa Zero

Problemas apontados	Descrição
Superlotação	Ônibus mais cheios em horários de pico.
Redução de frota	Menor número de veículos e demora nas linhas, forçando baldeações.
Condições dos veículos	Desgaste da estrutura dos ônibus (modelos antigos e mal ventilados).
Impacto no trabalho de aplicativos	Preocupação com motoristas de aplicativo que podem ser afetados pela gratuidade.
Ajustes iniciais	Relato de que, apesar de um início desorganizado, a situação foi ajustada ao longo do tempo.

Fonte: Dados da pesquisa (2025).

Foi solicitado, ainda, que fossem citados os problemas considerados na questão anterior. Houve 5 apontamentos principais:

- Ônibus mais cheios em horários de pico;
- Redução da frota e demora nas linhas, forçando baldeações;
- Desgaste da estrutura dos veículos (ônibus antigos e mal ventilados);
- Preocupação com trabalhadores de aplicativo, que podem ser afetados pela gratuidade;

- Relato de que, apesar de um início desorganizado, a situação foi ajustada ao longo do tempo.

A análise dos dados obtidos evidencia que o Programa Tarifa Zero em São Caetano do Sul alcançou resultados significativos tanto em termos de mobilidade urbana quanto de inclusão social. Observa-se, a partir dos gráficos, um aumento expressivo na utilização do transporte coletivo e uma percepção majoritariamente positiva entre os usuários sobre o impacto do programa em sua rotina e qualidade de vida. Para Lefebvre (2021), o direito à cidade implica acesso pleno aos serviços e espaços urbanos; nesse sentido, o Programa Tarifa Zero concretiza parcialmente esse ideal ao democratizar o deslocamento.

As estatísticas sobre a expansão das oportunidades de emprego e o aumento da renda familiar (54,2% e 52%, respectivamente) reforçam o papel do transporte como vetor de inclusão econômica. Tal constatação converge com a análise de Gregori et al. (2020), que apontam políticas de Tarifa Zero como instrumentos de redistribuição indireta de renda e de estímulo ao comércio local. A gratuidade do transporte permite que trabalhadores destinem parte do orçamento, antes comprometido com tarifas, a outras necessidades, promovendo um ciclo de fortalecimento econômico interno e de circulação de renda no município.

Entretanto, as respostas relacionadas à superlotação e à diminuição da qualidade do serviço revelam os desafios operacionais e estruturais da política. O crescimento da demanda, embora positivo do ponto de vista da inclusão, pressiona o sistema de transporte e exige planejamento contínuo para garantir sustentabilidade e eficiência. Nesse ponto, a experiência de São Caetano do Sul reitera a observação de Harvey (2012) de que políticas públicas de caráter emancipatório só se consolidam quando acompanhadas por investimentos estruturais e mecanismos de gestão democrática que assegurem sua manutenção e equidade de acesso.

Segundo Balbim e Vasconcellos (2018), a sustentabilidade de políticas de mobilidade urbana depende da articulação entre fontes de financiamento estáveis, planejamento territorial e políticas de inclusão social. Assim, o desafio do Programa Tarifa Zero não é apenas operacional, mas fiscal e institucional, exigindo gestão integrada entre transporte e desenvolvimento urbano. Gallo (2021), por sua vez, destaca que a gratuidade tarifária, para ser duradoura, requer mecanismos de

redistribuição orçamentária e monitoramento constante de indicadores de custo-benefício, de modo a evitar a precarização do serviço público.

O programa pode também apresentar efeitos indiretos no mercado de trabalho, particularmente sobre os trabalhadores vinculados a aplicativos de transporte, com redução na demanda por corridas. Esse impacto se alinha à reflexão de Zamora, Augustin e Souza (2021) sobre a coexistência de formas “arcaicas” e “modernas” de trabalho no capitalismo contemporâneo. O avanço de políticas públicas gratuitas e universais pode, portanto, tensionar modelos de negócio baseados na informalidade e na lógica de mercado, exigindo um debate mais amplo sobre regulação e proteção dos trabalhadores em diferentes segmentos da economia urbana.

Experiências como as de Maricá–RJ e Caucaia–CE reforçam que a gratuidade do transporte pode gerar impactos positivos no comércio local e na mobilidade cotidiana, desde que acompanhada de gestão eficiente e controle social (Prefeitura de Maricá, 2023). A comparação com esses municípios permite compreender os fatores que favorecem a sustentabilidade e a aceitação pública da política em diferentes contextos socioeconômicos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo analisou como a gratuidade do transporte impacta a mobilidade e o trabalho em São Caetano do Sul. Os resultados indicam que a medida tornou o transporte um instrumento de acesso à cidade e inclusão social. Houve aumento significativo no número de passageiros e maior circulação econômica. O programa ampliou a participação social e favoreceu trabalhadores de menor renda. Assim, a Tarifa Zero mostrou potencial para gerar efeitos econômicos e sociais positivos.

A despeito dos avanços, a experiência também expõe desafios típicos de políticas desse porte. A sobrecarga operacional do sistema, o desgaste da frota e os custos de manutenção exigem planejamento contínuo, avaliação de resultados e capacidade administrativa para garantir a sustentabilidade financeira do programa. Esses aspectos reforçam que a gratuidade do transporte depende tanto da vontade política quanto da eficiência da gestão pública.

A experiência de São Caetano do Sul mostra que a Tarifa Zero vai além da gratuidade, tornando o transporte um direito social. Ao eliminar barreiras econômicas, amplia o acesso à cidade e promove a inclusão. O programa beneficia especialmente trabalhadores de menor renda, fortalecendo a cidadania urbana. Sua continuidade, porém, exige gestão eficiente e financiamento estável. Isto posto, a Tarifa Zero deve ser tratada como política pública permanente e estruturante.

Assim, a política se mostra um passo relevante rumo a um modelo de mobilidade mais inclusivo e sustentável, que pode inspirar outras cidades brasileiras. Contudo, sua consolidação dependerá da continuidade dos investimentos e da criação de mecanismos estáveis de financiamento, para que o transporte gratuito não seja somente uma experiência pontual, mas uma política pública duradoura e socialmente transformadora.

Como limitação, destaca-se a dimensão da amostra e o recorte específico de trabalhadores informais, restringindo a generalização dos resultados. Recomenda-se a realização de estudos longitudinais e comparativos com outros municípios que adotaram a Tarifa Zero, de modo a ampliar a compreensão sobre seus impactos econômicos e sociais.

Referências

ALVES, Giovanni; TAVARES, José Antônio. *Os modos de ser da informalidade: rumo a uma nova era do trabalho informal?* Sociedade e Estado, Brasília, v. 21, n. 1, p. 139-160, jan./abr. 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sssoc/a/3JD9n46H3Dhn7BYbZ3wzC7t>. Acesso em: 24 abr 2025.

BALBIM, Renato; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Financiamento da mobilidade urbana: desafios e perspectivas para o transporte público coletivo*. Brasília: Ipea, 2018.

BOCCHINI, Bruno. *Em um mês de gratuidade, São Caetano do Sul dobra usuários de ônibus: Movimento passou de 25 mil passageiros/dia para mais de 50 mil*. Agência Brasil, São Paulo, p. 1, 15 dez. 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2023-12/em-um-mes-de-gratuidade-sao-caetano-do-sul-dobra-usuarios-de-onibus>. Acesso em: 19 abr 2025.

CEPAL; IPEA. *Transporte e mobilidade urbana*. Texto para Discussão, n. 1552, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1373>. Acesso em: 24 abr 2025.

GALLO, Antonio. *Tarifa Zero e sustentabilidade financeira: desafios e possibilidades para o transporte público gratuito no Brasil*. Revista Transporte e Desenvolvimento, v. 7, n. 2, p. 45–63, 2021.

GODIM, Leonardo. *Tarifa zero: 27 milhões de pessoas já usaram ônibus de graça em São Caetano do Sul*. Mobilidade Estadão, 09 abr. 2025. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que/tarifa-zero-22-milhoes-de-pessoas-ja-usaram-onibus-de-graca-em-sao-caetano-do-sul-sp/>. Acesso em: 24 abr 2025.

GREGORI, Lucio; WHITAKER, Chico; VAROLI, José Jairo; ZILBOVICIUS, Mauro; GREGORI, Marcia Sandoval. *Tarifa Zero: A Cidade Sem Catracas*. 1. ed. São Paulo: Autonomia Literária, 2020. 102 p. ISBN 978-65-87233-10-9. Disponível em: rosalux.org.br/wp-content/uploads/2021/10/TarifaZero-CidadeSemCatracas-web.pdf. Acesso em: 22 abr 2025.

HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. Tradução de Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *PNAD Contínua: em 2023, taxa anual de desocupação foi de 7,8% enquanto taxa de subutilização foi de 18,0%*. 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/39025-pnad-continua-em-2023-taxa-anual-de-desocupacao-foi-de-7-8-enquanto-de-taxa-de-subutilizacao-foi-de-18-0>. Acesso em: 24 abr 2025.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

OLIVEIRA, Helbert Michel Pampolha de. *Para além de Lefèbvre, com Lefèbvre, sem esquecer-se de Marx: David Harvey e o direito à cidade anticapitalista*. Novos Cadernos NAEA, Belém, v. 23, n. 3, p. 197–211, jan. 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/9656/6755>. Acesso em: 24 abr 2025.

ORNELLAS, Thuê Camargo Ferraz de; MONTEIRO, Maria Inês. *Aspectos históricos, culturais e sociais do trabalho*. Revista Brasileira de Enfermagem. 2006, jul-ago; 59(4): 552-5. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/reben/a/HqyzDDq4GTJRvYmjJkMwqcq/?format=pdf> . Acesso em: 24 abr 2025.

PERASSO, Valéria. *O que é a 4ª. Revolução Industrial e como ela deve afetar nossas vidas*. BBC Brasil, 22 out. 2016. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/geral-37658309> Acesso em: 24 abr 2025.

PREFEITURA DE MARICÁ. *Tarifa Zero: relatório de resultados do transporte público gratuito*. Maricá: Secretaria de Transportes, 2023. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br>. Acesso em: 11 nov 2025.

PREFEITURA DE MARICÁ. *Vermelinhos completam 9 anos com mais de 20 milhões de passageiros*. 2023. Disponível em: <https://www.marica.rj.gov.br/noticia/marica-comemora-9-anos-do-programa-tarifa-zero/>. Acesso em: 24 abr 2025.

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*. In: SANTINI, Daniel. *Tarifa Zero e desigualdade social*. 2023. Dissertação (Mestre em Ciências) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, [S. I.], 2023.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SILVA, Carlos Henrique Ribeiro da; COSTA, Marcos Silva. *Política tarifária e transporte público gratuito no Brasil: desafios e perspectivas*. Texto para Discussão, n. 2804. Brasília: IPEA, 2022.

YEUNG, Peter. *O exemplo das cidades que passaram a oferecer transporte público gratuito*. BBC News Brasil, 15 jul. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/vert-cap-57802696>. Acesso em: 24 abr 2025.

ZAMORA, Andrés Moreira; AUGUSTIN, André Coutinho; SOUZA, André dos Santos Baldraia. *A uberização do trabalho como nova articulação entre o arcaico e o moderno no capitalismo brasileiro*. Revista Brasileira de Estudos Organizacionais, v. 8, n. 1, p. 55–86, jan./abr. 2021. Disponível em: <https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/388>. Acesso em: 24 abr 2025.

Anexo I - Questionário do programa tarifa zero e trabalhadores informais

Este questionário é anônimo e tem como objetivo compreender os impactos do Programa Tarifa Zero na vida dos trabalhadores informais em São Caetano do Sul. Marque apenas uma opção em cada pergunta.

1. Você atualmente trabalha de forma:

- ☐ Autônoma / informal
- ☐ Com carteira assinada
- ☐ Desempregado(a)

2. Há quanto tempo você atua no trabalho informal?

- ☐ Menos de 1 ano
- ☐ Entre 1 e 5 anos
- ☐ Mais de 5 anos

3. Sua principal atividade é ligada a:

- ☐ Comércio / vendas ambulantes
- ☐ Serviços (ex.: limpeza, manutenção, estética)
- ☐ Alimentação (ex.: lanches, marmitas, bebidas)

4. Com que frequência você utiliza o transporte público municipal para trabalhar?

- ☐ Raramente
- ☐ Alguns dias da semana
- ☐ Todos os dias úteis

5. Você já conhecia o Programa Tarifa Zero antes desta pesquisa?

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Ouvi falar, mas não sabia detalhes

6. O transporte gratuito mudou sua forma de se deslocar para o trabalho?

- ☐ Sim, facilitou bastante

- () Não fez diferença
- () Um pouco, em algumas situações

7. Desde o início da Tarifa Zero, sua renda mensal:

- () Aumentou
- () Permaneceu igual
- () Diminuiu

8. O transporte gratuito influenciou na busca por trabalho em outras regiões da cidade?

- () Sim, ampliou as opções
- () Não, continuo nos mesmos locais
- () Em parte, mas de forma limitada

9. O maior benefício que você percebeu com a Tarifa Zero foi:

- () Economia nos gastos com transporte
- () Mais facilidade de mobilidade no dia a dia
- () Mais oportunidades de trabalho e serviços

10. Você considera que o Programa Tarifa Zero trouxe também desafios ou problemas?

- () Sim, alguns
- () Não, só benefícios
- () Em parte, existem pontos positivos e negativos

Cite os problemas que considerou na questão anterior.