

FACULDADE PADRE DANILO JOSÉ DE OLIVEIRA OHL

ALINE MACEDO LIMA  
SANDRA REGINA PINTO BARBOSA  
YAGO DA CRUZ ROCHA

**TARIFA ZERO E MOBILIDADE URBANA:**  
ANÁLISE DOS IMPACTOS NA VIDA E AUTONOMIA DAS MULHERES DE  
BARUERI

BARUERI

2026

FACULDADE PADRE DANILO JOSÉ DE OLIVEIRA OHL

ALINE MACEDO LIMA  
SANDRA REGINA PINTO BARBOSA  
YAGO DA CRUZ ROCHA

**TARIFA ZERO E MOBILIDADE URBANA:**  
ANÁLISE DOS IMPACTOS NA VIDA E AUTONOMIA DAS MULHERES DE  
BARUERI

Monografia apresentada à banca examinadora da Faculdade de Tecnologia de Barueri como requisito para obtenção do título de Tecnólogo em Transporte Terrestre.

Orientadora: Profa. Dra. Lilian Marques Silva.

BARUERI

2026

## RESUMO

LIMA, A. M.<sup>1</sup>; BARBOSA, S. R. P.<sup>2</sup>; ROCHA, Y. da C.<sup>3</sup>. **Tarifa Zero e mobilidade urbana:** análise dos impactos na vida e autonomia das mulheres de Barueri. Monografia apresentada à Faculdade de Tecnologia Padre Danilo José de Oliveira Ohi - Fatec Barueri - para obtenção do título de Tecnólogo em Transporte Terrestre, 2026.

A temática Tarifa Zero e a mobilidade urbana vem sendo discutida por vários autores e a sua possível implantação no transporte público em Barueri, com foco específico na vida e autonomia das mulheres, tem sido destaque nos encontros com a população. O modelo atual é baseado, exclusivamente, na tarifa paga pela usuária na catraca do transporte público, associado à desigualdade de gênero e à jornada tripla feminina (que envolve trabalho remunerado, doméstico e de cuidados), restringindo o direito de ir e vir da mulher e aprofundando iniquidades sociais e espaciais. Sendo assim, este projeto visou analisar como a implementação da política de Tarifa Zero no transporte público de Barueri influencia a mobilidade urbana, a rotina diária, a autonomia e o bem-estar das mulheres na cidade. Para tanto, foi necessário mapear os padrões de mobilidade urbana relacionados a rotina dos deslocamentos das mulheres dentro da cidade Barueri; analisar o impacto econômico e temporal; observar a percepção de autonomia e segurança que a mulher tem quando usa o transporte público; e propor recomendações para as políticas públicas a título de melhorias. O desenvolvimento deste projeto adotou o método hipotético-indutivo com apoio em pesquisas aplicada, exploratória, bibliográfica, de levantamento, com entrevistas semi-estruturadas e análise qualitativa dos dados. A análise evidencia que a Tarifa Zero em Barueri não deve ser vista apenas como uma 'não despesa' para as usuárias, mas como um mecanismo de justiça social. Ao garantir a gratuidade, o município promove o desenvolvimento local e consolida o direito à cidade, impactando diretamente a mobilidade feminina, fator indissociável da autonomia e da qualidade de vida das mulheres. Os resultados evidenciam que o custo da tarifa atua como uma barreira direta à autonomia das mulheres de Barueri, e que a implementação da Tarifa Zero é percebida pela população não apenas como uma política de gratuidade, mas como um instrumento essencial de justiça social e desenvolvimento econômico local.

**Palavras-chave:** Tarifa Zero. Gênero. Mulheres. Desigualdade. Transporte público.

<sup>1</sup>Graduando do curso de Tecnologia em Transporte Terrestre da Faculdade de Tecnologia de Barueri. [aline.lima42@fatec.sp.gov.br](mailto:aline.lima42@fatec.sp.gov.br).

<sup>2</sup>Graduando do curso de Tecnologia em Transporte Terrestre da Faculdade de Tecnologia de Barueri. [sandra.barbosa@fatec.sp.gov.br](mailto:sandra.barbosa@fatec.sp.gov.br).

<sup>3</sup>Graduando do curso de Tecnologia em Transporte Terrestre da Faculdade de Tecnologia de Barueri. [yago.rocha01@fatec.sp.gov.br](mailto:yago.rocha01@fatec.sp.gov.br).

## ABSTRACT

LIMA, A. M.; BARBOSA, S. R. P.; ROCHA, Y. da C. **Zero Fare and urban mobility: an analysis of the impacts on the lives and autonomy of women in Barueri.** Monograph presented to the Padre Danilo José de Oliveira OHI College of Technology - Fatec Barueri - for the degree of Technologist in Land Transportation, 2026.

The "Tarifa Zero" (Zero Fare) theme and urban mobility have been discussed by several authors, and its potential implementation in Barueri's public transport—with a specific focus on women's lives and autonomy—has been a highlight in community meetings. The current model is based exclusively on the fare paid by the user at the turnstile, which, when associated with gender inequality and the "triple burden" of the female journey (encompassing paid work, domestic chores, and caregiving), restricts women's right to free movement and deepens social and spatial inequities. Accordingly, this project aimed to analyze how the implementation of a Zero Fare policy in Barueri's public transport influences urban mobility, daily routines, autonomy, and the well-being of women in the city. To this end, it was necessary to map urban mobility patterns related to women's displacement routines within Barueri; analyze the economic and temporal impacts; observe the perceptions of autonomy and safety women experience when using public transport; and propose recommendations for public policy improvements. The development of this project adopted the hypothetical-inductive method, supported by applied, exploratory, bibliographic, and survey research, utilizing semi-structured interviews and qualitative data analysis. The analysis highlights that Zero Fare in Barueri should not be viewed merely as a "non-expense" for users, but as a mechanism for social justice. By guaranteeing free access, the municipality promotes local development and consolidates the "right to the city," directly impacting female mobility—an inseparable factor from women's autonomy and quality of life. The results demonstrate that fare costs act as a direct barrier to the autonomy of women in Barueri, and that the implementation of Zero Fare is perceived by the population not just as a free-of-charge policy, but as an essential instrument for social justice and local economic development.

**Keywords:** Zero Fare. Gender. Women. Inequality. Public transportation.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b> .....	5
1.1 <i>Problemática</i> .....	5
1.2 <i>Justificativa</i> .....	7
1.3 <i>Objetivos</i> .....	19
1.3.1 <i>Objetivo geral</i> .....	19
1.3.2 <i>Objetivos específicos</i> .....	20
<b>2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA</b> .....	21
2.1 <i>Mobilidade urbana como estrutura sociopolítica</i> .....	21
2.2 <i>Gênero e a geografia do cuidado</i> .....	23
2.3 <i>Tarifa Zero como instrumento de justiça espacial e econômica</i> .....	23
2.4 <i>Conceito de mobilidade urbana</i> .....	24
2.4.1 <i>Equidade social</i> .....	26
2.4.2 <i>Gênero e mobilidade</i> .....	26
2.4.3 <i>Como é a mobilidade urbana sob a ótica das mulheres</i> .....	27
2.5 <i>Jornada feminina e suas múltiplas variáveis</i> .....	28
2.6 <i>Os diferentes destinos durante o cotidiano feminino</i> .....	29
2.7 <i>A segurança da mulher no transporte público</i> .....	32
2.8 <i>O que é Tarifa Zero</i> .....	36
2.8.1 <i>A Política de Tarifa Zero</i> .....	36
2.8.2 <i>Análise da linha do tempo "Tarifa Zero: o caminho da luta"</i> .....	42
2.8.3 <i>Desafios para implantar a Tarifa Zero</i> .....	43
2.8.3.1 <i>Desafios estruturais e operacionais</i> .....	43
2.8.3.2 <i>Benefícios e impactos positivos da Tarifa Zero</i> .....	44
2.8.3.3 <i>Estudo de caso</i> .....	45
<b>3. METODOLOGIA</b> .....	53
3.1 <i>Método hipotético-indutivo</i> .....	53
3.2 <i>Pesquisa aplicada</i> .....	53
3.3 <i>Pesquisa exploratória</i> .....	53
3.4 <i>Pesquisa bibliográfica</i> .....	54
3.5 <i>Pesquisa de levantamento</i> .....	54
3.6 <i>Análise qualitativa</i> .....	54
<b>4. ESTUDOS DE OPINIÃO SOBRE A TARIFA ZERO EM BARUERI</b> .....	55
4.1 <i>Ideia</i> .....	55
4.2 <i>Planejamento</i> .....	55
4.3 <i>Etapas</i> .....	56
4.4 <i>Questionário</i> .....	58
4.5 <i>Respostas</i> .....	65
4.6 <i>Análise qualitativa</i> .....	74
4.7 <i>Viabilidade</i> .....	78
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	80
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	83

## 1. INTRODUÇÃO

A crise de mobilidade urbana nas cidades brasileiras é um fenômeno multidimensional, que transcende a simples insuficiência de transporte e se entrelaça com dinâmicas econômicas e sociais profundamente marcadas pelas desigualdades de gênero. O modelo de financiamento baseado exclusivamente na tarifa paga pelo usuário, se não pagar não passa a catraca, não apenas restringe o direito de ir e vir, como também intensifica as barreiras enfrentadas por uma significativa parcela da população, em especial as mulheres.

### 1.1 Problemática

A complexidade da mobilidade feminina é caracterizada pela chamada "jornada tripla" (trabalho remunerado, trabalho doméstico e cuidados com filhos e idosos), gerando padrões de deslocamento mais frequentes, fragmentados e multipropósito, o que eleva substancialmente seu custo com transporte e limita seu raio de ação na cidade. O custo do transporte é elevado para as mulheres, uma vez que ganha 20,09% a menos que os homens, segundo o Ministério do Trabalho e Emprego (Brasil, 2025).

Na remuneração média, os homens ganham R\$ 4.745,53, enquanto as mulheres ganham R\$ 3.755,01. Já quando se trata de mulheres negras, o salário médio vai para R\$ 2.864,39, valor ainda mais distante em relação a homens não negros - cuja média é de R\$ 6.033,15 - quando comparado com relatórios anteriores. Em 2024, elas recebiam 47,5% do que recebiam os homens não negros – em 2023, recebiam 50,3% (Brasil, 2025).

Essa restrição financeira cria um efeito de "população reprimida", composta majoritariamente por mulheres cujo potencial de consumo, trabalho e geração de renda é cerceado pelo custo diário do deslocamento. No entanto, é crucial questionar se os benefícios de políticas de mobilidade são ou não distribuídos de maneira igualitária. Gregori (2013), disse em entrevista à Revista APartes:

[...] que aumentar os investimentos no transporte de massa diminuiria problemas colaterais do trânsito intenso, como os acidentes. Ele também acredita que a gratuidade daria vazão a uma demanda reprimida, que passaria a circular mais pela cidade e a acessar mais locais de bens e serviços, melhorando a economia.

Tradicionalmente, o planejamento dos transportes ignora a dimensão de gênero, tratando os usuários como um grupo homogêneo. Essa cegueira de gênero resulta em sistemas que não atendem às necessidades específicas das mulheres que são maioria na sociedade, inclusive em Barueri-SP, onde 52,27% da população é feminina (IBGE, 2022; Folha de Alaville, 2023), perpetuando desigualdades. Além do custo, outro fator crítico que reprime a mobilidade feminina é a vulnerabilidade à violência. Ameaças como assédio, estupro e a sensação de insegurança, agravadas pela superlotação e por itinerários inadequados, são barreiras invisíveis, porém potentes, que confinam as mulheres e limitam suas oportunidades. A Schoenmaker explicou que 53% dos passageiros são formados por mulheres. (Flores, 2024).

Neste contexto, a política de Tarifa Zero surge não apenas como uma medida de equidade social, mas como um potente instrumento de desenvolvimento econômico local que pode abordar essas questões de forma integrada, principalmente frente a nova Reforma Tributária que obrigará as cidades em pensar estrategicamente em como atrair mais consumidores, para gerar mais renda e impostos de produtos e serviços aos cofres públicos municipais, uma vez que o ISS (IBS-Imposto Sobre Bens e Serviços) serão cobrados no destino e não mais na origem. O fim da “guerra fiscal”, “[...] o CEP [Código de Endereçamento Postal] da localidade de expedição da nota fiscal passará a ser a referência para a aplicação da alíquota de recolhimento do tributo.” (Nardone, 2025). Barueri é uma cidade que tem uma característica econômica passiva de recolhimento na origem (CNPJ - Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas) e, a partir de 2026 precisará pensar em um plano estratégico de arrecadação, como exemplo, atrair consumidores da região a consumirem em seus comércios e serviços no objetivo de gerar arrecadação no destino (CEP). Para isto, o projeto Tarifa Zero vem a ser um aliado nesta estratégia.

Em Luziânia (GO [Goiás]), o comércio cresceu 36%, após a adoção da medida, com R\$25 milhões a mais em circulação. Em Caucaia (CE [Ceará]), houve aumento de 25% no faturamento do setor de comércio e serviços, além de crescimento equivalente na arrecadação tributária. Paranaguá (PR [Paraná]) crescimento de 30% nas vendas, queda de 40% nos acidentes de trânsito e aumento de 200% na demanda do Restaurante Popular. E a Prefeitura de Maricá (RJ [Rio de Janeiro]) estima que a Tarifa Zero representa uma economia de 20% no orçamento das famílias usuárias (Mobilize, jul. 2025).

A hipótese central que este trabalho explora é dupla: primeiro, que a gratuidade no transporte, ao eliminar a barreira financeira, funcionaria como um vetor de incentivo

económico. Para os munícipes, usuários do sistema, a Tarifa Zero liberaria a renda das famílias – gerida predominantemente por mulheres – para o consumo, ampliaria o raio de deslocamento de consumidores e aumentaria o fluxo de clientes para o comércio. Segundo, postula-se que o aumento do fluxo de pessoas, especialmente em horários não convencionais e em diferentes rotas, gerado pela Tarifa Zero, pode criar um ambiente urbano mais movimentado e vigilante, potencialmente mitigando situações de vulnerabilidade e contribuindo para uma sensação de segurança mais ampla. A exemplo da cidade de São Paulo, aos domingos, houve um aumento de 31% (trinta e um por cento) de passageiros após a adoção da gratuidade com o Domingão Tarifa Zero (São Paulo, 2024). Mais de 145 (cento e quarenta e cinco) cidades brasileiras já executam o projeto de forma parcial ou integral em seus municípios e relatam que o público atendido dobra e por vezes triplica, movimentando a economia local, o que prova que há demandas represadas e de potencial no uso da cidade (Congresso em Foco, mar. 2025). O consumo em seus comércios e serviços aumentaram mais de 25%, diminuindo o trânsito, o absenteísmo - número de faltas nos trabalhos, escolas, consultas e exames. Outro fator é o cálculo político que, segundo dados, nas cidades que foram implementados Tarifa Zero e os prefeitos tentaram reeleição em 2024, tiveram a taxa de 89% de vitória (Mobilize, 2025).

Dessa forma, a problemática em questão foi: "De que maneira a implementação da política de Tarifa Zero no transporte público de Barueri pode mitigar as desigualdades de gênero e a 'demanda reprimida' feminina, atuando simultaneamente como um instrumento de garantia do direito à cidade e como uma estratégia de desenvolvimento econômico local diante da nova Reforma Tributária?"

## *1.2 Justificativa*

A implementação de uma política de Tarifa Zero justifica-se como uma intervenção urgente e estratégica para mitigar desigualdades estruturais, fomentar a economia local e promover a equidade de gênero em Barueri. Sua adoção é defendida com base em cinco pilares fundamentais:

### a) Mitigação das desigualdades de gênero e econômicas

O custo da tarifa atua como um imposto regressivo que incide de maneira mais

severa sobre a população de baixa renda e, dentro desta, sobre as mulheres. Dada a complexidade de sua mobilidade (com mais viagens curtas e multipropósito), o gasto mensal com transporte consome uma parcela desproporcional da renda feminina, ampliando a desigualdade econômica de gênero. O 3º relatório de Transparência salarial (Brasil, 2025), confirma que mulheres ainda recebem 20,9% a menos que os homens, persistindo ainda a desigualdade de gênero no mercado de trabalho. O critério de enquadramento no CadÚnico (Cadastro Único - registro que permite ao governo saber quem são e como vivem as famílias de baixa renda no Brasil) são para famílias que vivem com renda mensal de até meio salário-mínimo por pessoa (Brasil, ago. 2025). Hoje, o salário-mínimo atual é de R\$ 1.518,00 (Senado Notícias, 2025). Segundo o Censo de 2022 (IBGE, 2022), Barueri tem uma população de 316 mil habitantes e conforme os dados do gráfico abaixo, há 109.526 habitantes inscritos no CadÚnico na cidade de Barueri (Sagicad, 2025), ou seja, 35% de seus habitantes estão inscritos no CADÚnico porque suas famílias vivem com até meio salário-mínimo/pessoa. Meio salário-mínimo corresponde a R\$ 759,00.

Considera-se a população pobre ou vulnerável à pobreza aquela que ingressou na faixa de renda familiar mensal por pessoa de até R\$ 218 e, ao longo de 24 meses, não ultrapassou o limite de meio salário-mínimo por mais de 2 trimestres consecutivos. Ou seja, a estimativa é feita de forma aderente aos critérios de atendimento do Bolsa Família, buscando abranger as famílias que, embora ultrapassem temporariamente a situação de baixa renda, estão sempre em risco de ingressar na pobreza. Considera-se população de baixa renda aquela que se mantém, ao longo de 24 meses, com renda familiar mensal por pessoa de até ½ salário-mínimo. (MDS, 2025).

No Gráfico 1 observa-se que existem mais de 109 mil pessoas cadastradas, em 2025.

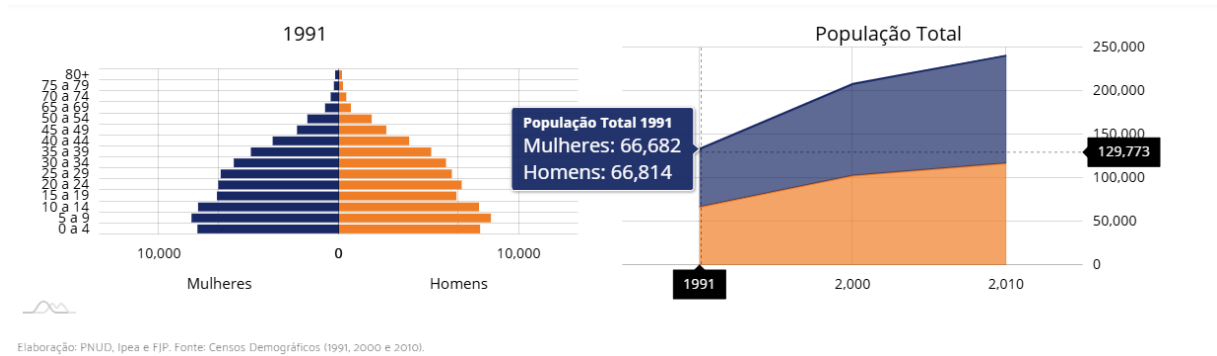


**Gráfico 1** – Pessoas inscritas no CADÚnico em Barueri.  
**Fonte:** (Sagicad, 2025).

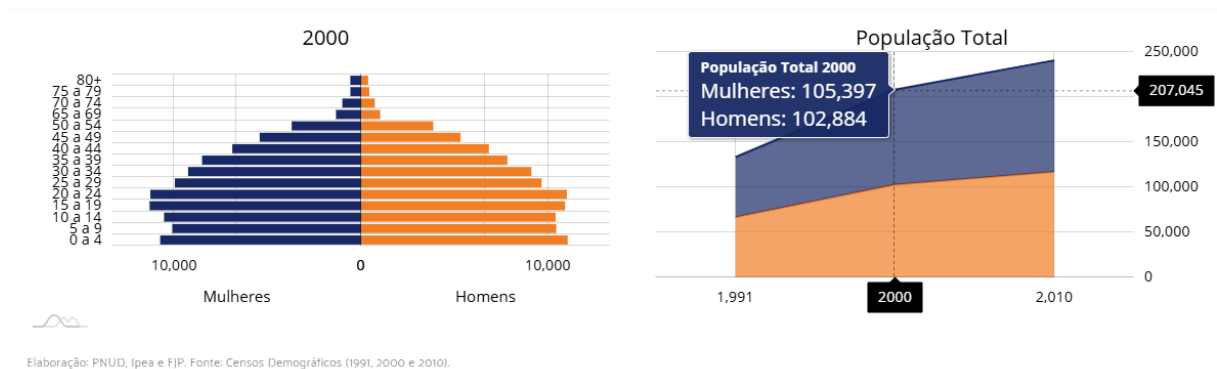
Se 35% da população de Barueri ganha até meio salário-mínimo mensal, R\$759,00, considerando que use transporte municipal, tarifa R\$ 5,80 unitário, uma ida e uma volta, totalizando R\$ 11,60/dia, cinco dias da semana/mês, R\$ 232,00/mês, representando 31% do meio salário-mínimo apenas com o transporte municipal. Considerando que Barueri execute o projeto Tarifa Zero, R\$ 232,00/pessoa/mês multiplicado por 109.526 pessoas, soma-se uma injeção de capital de consumo no município o equivalente a R\$ 25.410.032,00/mês, sendo por ano a quantia de R\$ 304.920.384,00, a alíquota de ISS é de 2%, a 5%, média 2,5% (pois a maioria das alíquotas são de 2%), retornaria aos cofres públicos R\$ 7.623.009,60. Considerando a arrecadação indireta apenas desta população e apenas o ISS. O quanto hoje, voltam em impostos aos cofres públicos se a tarifa for paga na catraca? A resposta é zero, pois as empresas de transporte de natureza municipal código: 16.01.02.2.1-5, tem alíquotas isentas (Barueri, 2013).

A Tarifa Zero, ao eliminar este custo direto, realiza uma transferência de renda indireta e eficaz, priorizando justamente aqueles que mais dependem do sistema e que mais sentem o peso do seu custo. Esta medida é, portanto, um mecanismo concreto de justiça redistribuição de renda.

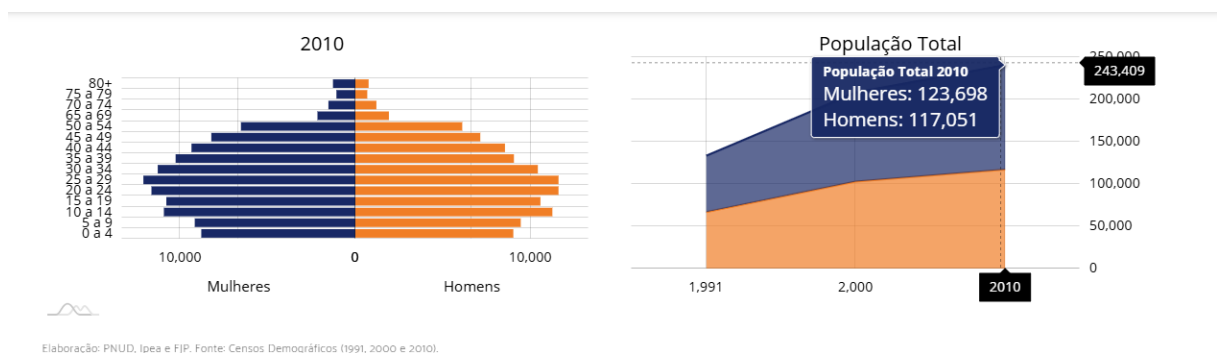
Os Censos de 1991, 2000, 2010, trazem os indicadores de que Barueri é uma cidade com mais habitantes mulheres do que homens, conforme representado nos Gráficos 2, 3 e 4, do Atlas BR.



**Gráfico 2 – Censo de 1991.**  
Fonte: (Atlas BR, 2010).



**Gráfico 3 – Censo de 2000.**  
Fonte: (Atlas BR, 2010).



**Gráfico 4 – Censo de 2010.**  
Fonte: (Atlas BR, 2010).

Na matéria da Folha de Alphaville (2024) consta que, o Censo de 2022 também traz o indicador de que as mulheres são maioria da população residente na cidade de

Barueri. Mulheres (165.416), representando 52,27% da população, a maioria estão na faixa etária de 40 a 44 anos (16.278).

O percentual de mães chefes de família sem fundamental completo e com filhos menores de 15 anos, no mesmo período, passou de 16,94% para 18,23% (Atlas BR, 2010).

**Situação ocupacional da população de 18 anos ou mais de idade no município - Barueri/SP - 2010**



**Gráfico 5** – Situação ocupacional dos munícipes de Barueri.  
**Fonte:** (Atlas BR, 2010.)

Os dados analisados pela Atlas BR (2010) revelam uma dualidade na estrutura socioeconômica de Barueri.

Pobreza por sexo e cor: de acordo com os dados do Censo de 2010, as proporções de extremamente pobres, pobres e vulneráveis à pobreza entre as mulheres eram de 1,67%, 5,81% e 19,66%, respectivamente. Entre os homens, essas proporções eram de 1,40%, 5,49% e 18,71%, respectivamente. Desagregando-se a população por cor, os dados do Censo 2010 mostram que, entre os negros, 2,06% eram extremamente pobres, 7,42% eram pobres e 23,59% eram vulneráveis à pobreza. Entre os brancos, essas proporções eram de, respectivamente, 1,10%, 4,12% e %. [...] No município, o grau de formalização entre a população ocupada de 18 anos ou mais de idade passou de 66,46%, em 2000, para 75,00%, em 2010, sendo maior entre a população masculina e brancos. (Atlas BR, 2010).

Apesar de exibir uma renda per capita elevada, a prosperidade do município, provavelmente, pode estar concentrada em uma parte dos habitantes da cidade e outra parte pela população flutuante que é de 170 mil pessoas, ou seja, uma parcela maior do que as 119 mil da população economicamente ativa da cidade (Portal de Barueri, 2025). Essa constatação é corroborada pela significativa parcela de residentes vulneráveis à pobreza, com disparidades marcantes por classe, raça e gênero, o que demanda a implementação urgente de políticas públicas voltadas para a equidade social. O PIB é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade, geralmente em um ano. O PIB (Produto Interno Bruto) Per Capita é uma fórmula simples:  $\text{PIB Per Capita} = \text{PIB Total} / \text{Número de Habitantes}$ . No Brasil o PIB per capita é de R\$ 47.802,02/hab., do Estado de São Paulo que tem 46 milhões de habitantes e um PIB de 2,7 bilhões, o PIB Per capita é de R\$ 59.125,00/hab. Porém, o PIB per capita de Barueri é de R\$ 207.460,98/hab. (IBGE. 2025).

Do ponto de vista demográfico, os Censos de 1991, 2000 e 2010 demonstram uma composição majoritariamente feminina na população de Barueri desde 1991. Contudo, essa predominância numérica não se traduz em igualdade material. Conforme o 3º Relatório de Transparência Salarial (Brasil, abr. 2025), as mulheres recebem, em média, 20,9% a menos que os homens, mas as mulheres negras 47,5% a menos que os homens brancos (Brasil de Fato, 2025) evidenciando uma clivagem de gênero no mercado de trabalho. Ademais, as mulheres arcam com um custo desproporcional no uso do transporte público devido às suas múltiplas jornadas.

Nesse contexto, a implantação da Tarifa Zero emerge como uma medida potencial de reparação dessa desigualdade histórica. Um exercício de projeção econômica, considerando a população feminina (52,27% ou 165.416 habitantes) e uma estimativa de gasto mínimo mensal de R\$ 232,00 com transporte, indica que um montante de aproximadamente R\$ 38,4 milhões mensais (ou R\$ 460,5 milhões anuais) seria injetado no comércio e na prestação de serviços locais. A uma alíquota média de ISS de 2,5% (considerando que a maioria das alíquotas da tabela é de 2%), estima-se uma arrecadação tributária adicional de cerca de R\$ 11,5 milhões anuais para os cofres públicos. No formato atual, esse potencial arrecadatório não se concretiza, uma vez que o pagamento direto da tarifa no sistema de transporte não gera incidência tributária devido às isenções legais do setor (Barueri, 2025).

b) *Impacto financeiro positivo e geração de ciclo virtuoso:*

O principal contra-argumento à gratuidade é seu custo fiscal. No entanto, é fundamental não o analisar como uma despesa, mas sim um investimento com retorno garantido. É preciso considerar também que o município vai precisar de estratégias para novas fontes de arrecadação aos cofres públicos devido a Reforma Tributária que se inicia em 2026 parcialmente e sua integralidade em 2033, que os impostos serão gerados no destino e não mais na origem (Nardone, 2025) e Tarifa Zero é um bom atrativo para o aquecimento do comércio e serviços, gerando arrecadação, podendo atrair usuários da região para consumo nos comércios e serviços municipais.

O segundo pilar se trata da “Transição de Tributos”, com duração de oito anos, iniciando em 2026 e terminando em 2033, com a introdução gradual do Imposto sobre Valor Agregado - IVA, em substituição a cinco outros tributos: o IPI [Imposto sobre Produtos Industrializados], PIS [Programa de Integração Social] e COFINS [Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social], o ICMS [Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços] e ISS [Imposto Sobre Serviços], buscando ajustar as alíquotas dos novos tributos: CBS - Contribuição sobre Bens e Serviços e IBS - Imposto sobre Bens e Serviços. [...] NOTA FISCAL NACIONAL em modelo único: Como a sistemática de cobrança está sendo alterada, deixando de ser feita na origem para ocorrer no local de consumo, o CEP da localidade de expedição da nota fiscal passará a ser a referência para a aplicação da alíquota de recolhimento do tributo. (Nardone, 2025, p. 1).

O valor economizado pelas famílias com transporte público pode ser convertido em um impulso para a economia local. Para ilustrar, considere o exemplo de uma pessoa que realize dois itinerários diários (ida e volta) cinco dias por semana, a uma tarifa de R\$ 5,80 vigente em Barueri (Benfacil, 2025). O gasto mensal estimado seria de R\$ 232,00, totalizando R\$ 2.784,00 anuais. Para uma família composta por três pessoas (por exemplo, uma mãe e dois filhos pagantes), esse valor anual alcançaria R\$ 8.352,00.

Esse montante, se aplicado ao transporte público (na catraca), não gera arrecadação tributária para o município, uma vez que o setor de Transportes Municipais (16.01.02.2.1-5) é isento de ISS, (Barueri, 2025) e ainda recebe subsídios públicos. Porém, se realocado para o consumo no comércio e nos serviços locais, esse mesmo valor passa a gerar impostos.

A Tarifa Zero não é só sobre gratuidade, é um projeto econômico que irá aquecer a economia de bairros e do centro urbano, aumentando o volume de vendas

e, conseqüentemente, a arrecadação municipal de impostos (NTU, 2025). Este novo fluxo tributário pode compensar parte significativa do investimento, criando um ciclo virtuoso onde o financiamento do transporte alimenta e é alimentado pela dinamização econômica.

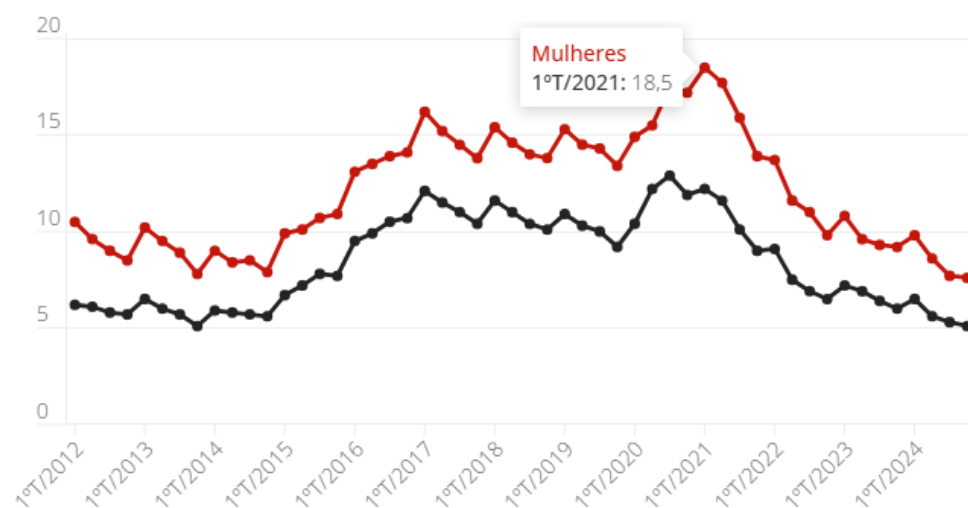
*c) Inclusão e ampliação do acesso a serviços e oportunidades:*

A barreira tarifária é um dos principais fatores de exclusão socioespacial. Muitas mulheres, especialmente jovens, idosas e mães solo, são forçadas a renunciar oportunidades de emprego, qualificação, saúde e lazer porque, simplesmente, não podem arcar com os custos de múltiplas passagens. Nos Gráficos 6, 7 e 8 são apresentadas as taxas de desemprego e os dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) mostram que é maior entre as mulheres (Nunes, 2025).

### Taxa de desemprego é maior entre as mulheres, apesar da queda

■ Homens ■ Mulheres

\*Dados em %



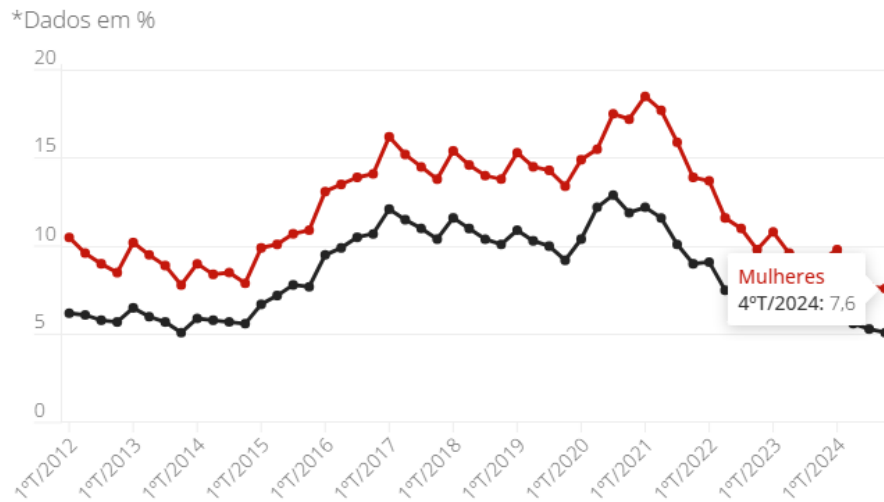
g1

Fonte: IBGE - PNAD Contínua

**Gráfico 6** – Taxa de desemprego, 1ºT/2021, para mulheres.  
Fonte: (Nunes, 2025).

### Taxa de desemprego é maior entre as mulheres, apesar da queda

■ Homens ■ Mulheres



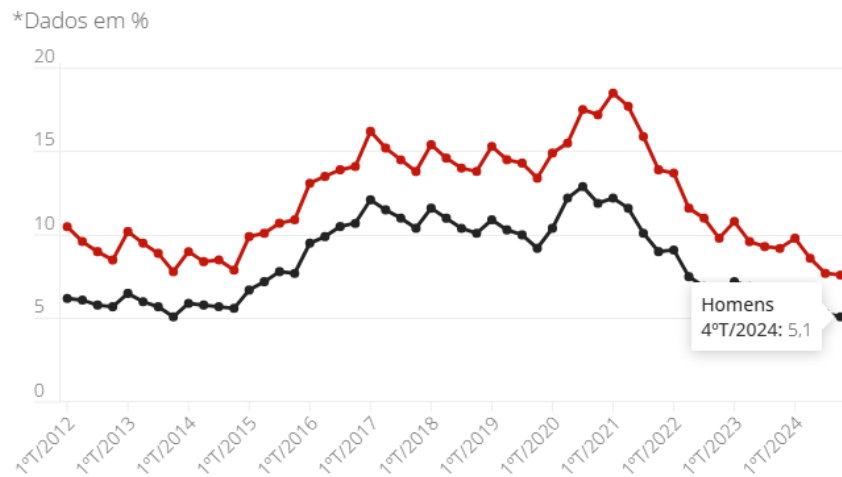
g1

Fonte: IBGE - PNAD Contínua

**Gráfico 7** – Taxa de desemprego, 4ºT/2024, para mulheres.  
 Fonte: (Nunes, 2025).

### Taxa de desemprego é maior entre as mulheres, apesar da queda

■ Homens ■ Mulheres



g1

Fonte: IBGE - PNAD Contínua

**Gráfico 8** – Taxa de desemprego, 4ºT/2024, para homens.  
 Fonte: (Nunes, 2025).

Em 12 anos (2012 - 2024) da coleta dos dados, o ápice foi no primeiro trimestre de 2021, nos últimos anos teve queda, porém, mesmo assim, o desemprego ainda acentua a maior taxa entre as mulheres. No fim de 2024, 7,6% da força de trabalho feminina estava sem ocupação, enquanto os homens, o percentual era de 5.1% (Nunes, 2025). A Tarifa Zero funciona, como uma política de inclusão ativa, garantindo o acesso pleno à cidade e a seus serviços. Ela permite que uma pessoa desempregada possa procurar emprego em mais locais, que uma estudante possa frequentar uma biblioteca no centro ou que uma mãe leve seu filho a um especialista de saúde sem que o custo do deslocamento seja um impeditivo.

*d) Ampliação da autonomia e segurança das mulheres:*

A autonomia feminina está intrinsecamente ligada à sua capacidade de se movimentar livremente e com segurança. Atualmente, a vulnerabilidade à violência e o custo financeiro são duas faces da mesma moeda que restringem essa liberdade. Ao eliminar o custo, a Tarifa Zero empodera as mulheres para que façam escolhas de mobilidade baseadas em suas necessidades e não na sua capacidade de pagar. Ela permite que optem por itinerários mais seguros (mesmo que mais longos), que evitem horários de superlotação (onde o assédio é mais frequente). O aumento do fluxo de pessoas em diferentes horários e rotas, consequência da política, também tende a criar um ambiente urbano mais movimentado e vigilante, dispersando ações violentas e promovendo uma sensação de segurança coletiva (Araújo, 2025).

O medo — alimentado por casos constantes de assédio, perseguição e violência nas ruas — tem impacto direto sobre a mobilidade, fazendo com que muitas mulheres mudem suas rotinas e redefinam trajetos. “Nunca mais peguei ônibus”, relata Milena (nome fictício), vítima de assédio. “Se passa das 20h, não volto sozinha”, desabafa Bárbara. Karla Silva resume a sensação: “Você não se sente segura em nenhum lugar”. [...] No Brasil, a violência de gênero em espaços públicos é apontada como um dos principais entraves para que a população feminina possa se deslocar e usufruir plenamente dos espaços urbanos de forma segura. Dados de uma pesquisa nacional de 2024 revelam que 97% das mulheres têm medo de sofrer algum tipo de violência enquanto se locomovem, o que indica a necessidade de políticas públicas específicas de segurança. (Araújo, 2025).

O estudo sobre “Urbanismo Sensível ao gênero: como oferecer cidades seguras para mulheres”, elaborado pela Consultoria Legislativa do Senado (Araújo, 2025), aponta que uma mulher é vítima de assédio nas ruas a cada 1,5 segundo; a

cada 6,9 segundos, uma mulher é vítima de perseguição; e, a cada 7,2 segundos, uma mulher sofre violência física.



**Figura 1** – Indicadores de violência contra mulheres no Brasil.  
**Fonte:** (Araújo, 2025).

A defesa da Tarifa Zero transcende a mera sensação de insegurança, ancorando-se em dados concretos e no direito fundamental à cidade. Esse direito engloba não apenas a mobilidade, mas também a exigência de um ambiente urbano seguro, com ruas bem iluminadas e um transporte público de qualidade, onde a superlotação – fator que facilita assédios e importunações sexuais – seja mitigada. Nesse contexto, a Tarifa Zero surge como um mecanismo crucial para garantir que as mulheres possam planejar seus deslocamentos com autonomia, escolhendo os horários e itinerários que julguem mais seguros.

Conseqüentemente, construir uma cidade segura para as mulheres, que representam a maioria da população municipal (52,27%), conforme os dados

censitários de 2022, é um imperativo social e demográfico. Tal objetivo exige que o poder público atue de forma atenta e eficaz no atendimento a essas demandas específicas, transformando o espaço urbano em um território de equidade e livre circulação para todos os gêneros (IBGE, 2022).

*e) Fundamentação em evidências e precedentes bem-sucedidos:*

Embora Barueri-SP ainda não tenha implementado o modelo, experiências nacionais e internacionais de gratuidade (parcial ou total), só no Brasil 170 cidades, sendo 132 integralmente, até o momento (Congresso em Foco, 13 out. 2025), demonstraram impactos positivos na frequência de uso, na economia local e no bem-estar dos usuários mais vulneráveis. Este estudo se propõe a adaptar e modelar essas evidências ao contexto local, fornecendo um quadro analítico robusto e baseado em dados que substancie a discussão política e técnica.

Portanto, justifica-se este estudo pela necessidade premente de transcender o debate tradicional sobre mobilidade, propondo uma solução inovadora que entende o transporte público não como um custo operacional, mas como um eixo estruturante para o desenvolvimento social, econômico e para a equidade de gênero na cidade. A Tarifa Zero apresenta-se não como um gasto e sim investimento, como uma chave para desbloquear um potencial econômico reprimido e para construir uma cidade inclusiva e próspera para todos os seus cidadãos.

O setor empresarial de transporte urbano posiciona-se a favor da Tarifa Zero, condicionando seu apoio, no entanto, à existência de um modelo financeiro que garanta o pagamento estável e previsível dos operadores. A discussão ganha novo contorno com a perspectiva de uma Tarifa Zero Nacional, atualmente em estudo pelo governo federal. (Congresso em Foco, 2025).

A NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) estima que o investimento federal necessário para custear um sistema nacional, incluindo o sistema metroferroviário, seja da ordem de R\$ 90 bilhões. Restringindo-se apenas ao modal ônibus, o valor estimado é de R\$ 75 bilhões, quantia que não considera o potencial aumento da demanda, atualmente reprimida. Apesar do vulto do investimento, a entidade defende que o custo será amplamente recompensado pelos ganhos sociais e econômicos decorrentes (Congresso em Foco, 2025).

Como solução para a governança e o financiamento, a NTU advoga pela criação de um Fundo Nacional de Mobilidade, nos moldes do Sistema Único de Saúde (SUS). Essa proposta dialoga com a PEC (Proposta de Emenda à Constituição) do SUM (Serviço Único de Mobilidade), de autoria da deputada Luiza Erundina, que já tramita no Congresso Nacional. Conforme divulgado pelo portal Congresso em Foco (2025), a sugestão em discussão prevê a repartição dos recursos entre os entes federativos, por exemplo, com 40% de custeio pelo governo federal, 40% pelos estados e 20% pelos municípios.

Paralelamente, uma vez que a cidade de Barueri tem um orçamento consideravelmente próspero de quase R\$ 5,8 bi para o exercício de 2025 (Folha de Alphaville, 2024), vislumbra-se a possibilidade de um modelo híbrido de financiamento. Nesta perspectiva, os municípios poderiam instituir seus próprios fundos (Fundo Municipal de Transporte - FumTrans), composto por verbas locais e receitas complementares como impostos municipais direcionadas, mídia *kit* (publicidade nos transportes + paradas e terminais) e locação de espaços em terminais (comércio e serviços), emendas parlamentares e até mesmo um pequeno aumento no IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano), de 0,5% a 1,0% de empresas, comércios e serviços que iriam se beneficiar diretamente com a Implantação de uma Tarifa Zero e estas parcelas completarem diretamente o Fumtrans. Os governos estadual e federal atuariam como cofinanciadores, complementando o recurso municipal para assegurar o custeio integral da operação do sistema. (Barueri, 2024).

### *1.3 Objetivos*

Todo trabalho precisa ter um direcionamento focado para o seu desenvolvimento. Para tanto, definem-se os objetivos como segue.

#### *1.3.1 Objetivo geral*

Este projeto tem como objetivo geral analisar como a implementação da política de Tarifa Zero no transporte público de Barueri influencia a mobilidade urbana, a rotina diária, a autonomia e o bem-estar das mulheres na cidade.

### *1.3.2 Objetivos específicos*

Os objetivos específicos deste projeto focam em:

- a. Mapear padrões de mobilidade (rotina dos deslocamentos das mulheres de Barueri);
- b. Analisar o impacto econômico e temporal (verificando sua relevância na manutenção da economia doméstica);
- c. Investigar a percepção de autonomia e segurança (inclusão);
- d. Propor recomendações (como as políticas públicas podem ser melhoradas).

## 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A fundamentação teórica deste estudo ancora-se em um arcabouço multidimensional que articula de forma intrínseca a mobilidade urbana como estrutura sociopolítica, as intersecções de gênero na geografia do cuidado e a Tarifa Zero enquanto instrumento de justiça espacial e econômica. Esses eixos são contextualizados e tensionados pela análise da gratuidade como uma política pública de caráter transformador, que transcende a mera reforma tarifária para propor uma reestruturação profunda das lógicas de acesso e a efetiva consolidação do direito à cidade.

### 2.1 Mobilidade urbana como estrutura sociopolítica

Para além de uma questão técnica de fluxos, a mobilidade é compreendida aqui a partir da visão de Sheller e Urry (2006) sobre o "novo paradigma da mobilidade", que a entende como um recurso socialmente estratificado, produtor e reproduzidor de desigualdades. A capacidade de se deslocar não é neutra; ela é mediada por determinantes socioeconômicos, raciais e de gênero. Quem tem melhor mobilidade consegue acessar as melhores oportunidades (emprego, culturais e sociais). Neste sentido, o sistema tarifário vigente é analisado como um dispositivo de regulação que restringe seletivamente o acesso ao espaço urbano, conceito que dialoga com a noção de "capacidade de mobilidade" (Kaufmann; Bergman; Joye, 2004), referente ao potencial de deslocamento dos indivíduos, diretamente impactado por barreiras econômicas.

Estudos no âmbito do urbanismo educativo demonstram que os pátios escolares são palco de uma significativa segregação de gênero, na qual os meninos tendem a dominar as áreas centrais, geralmente destinadas a práticas esportivas, enquanto as meninas são relegadas às bordas e aos cantos do recreio (Grzesikowka; Jaskulska, 2023 *apud* Augusto, 2023). Esta dinâmica, documentada por meio de mapeamentos de movimento em escolas da Catalunha, por Grzesikowska e Jaskulska, evidencia como o espaço físico educa de forma desigual, limitando a participação e a socialização das meninas em ambientes que deveriam ser comuns a todos (Grzesikowka; Jaskulska, 2023 *apud* Augusto, 2023). A pesquisa "Transformem els patis" (2023) corrobora que tal configuração espacial reforça padrões que

marginalizam as meninas, transformando-as em espectadoras da brincadeira masculina.

A intervenção no desenho dos pátios, realizada em escolas de Barcelona, demonstrou que a reconfiguração do ambiente é uma estratégia eficaz para promover a equidade. A introdução de elementos naturais, mobiliário diversificado e zonas de sombra resultou em um aumento significativo do jogo ativo entre as meninas, na redução da segregação de gênero e no crescimento de interações cooperativas (Grzesikowka; Jaskulska, 2023 *apud* Augusto, 2023). Conforme o estudo, após as reformas, os meninos também diversificaram suas brincadeiras, reduzindo a centralidade do futebol. Esta transformação física, que permitiu às meninas transitarem de espectadoras para ocupantes efetivas do espaço, ilustra a correlação direta entre design ambiental, participação e construção de confiança (Grzesikowka; Jaskulska, 2023 *apud* Augusto, 2023). A problemática, contudo, extrapola o ambiente escolar, estendendo-se ao espaço urbano, onde barreiras semelhantes restringem a mobilidade e a ocupação das adolescentes, conforme apontado pelo estudo "Girls Just Wanna Have Fun". (Perkins & Will Research, 2024).

**The design of the playgrounds does not contribute to breaking with gender roles nor is it inclusive enough**



**Figura 2** – Projeto Transforming the Schoolyards.  
**Fonte:** (Grzesikowska; Jaskulska, 2023).

## *2.2 Gênero e a geografia do cuidado*

O segundo eixo fundamenta-se na crítica feminista urbana, que expõe como as cidades são planejadas a partir de uma perspectiva masculina e neutra, ignorando as experiências e necessidades das mulheres. As autoras Hanson (2010) destacam os padrões de deslocamento diferenciados das mulheres, caracterizados por cadeias de viagem complexas, com multidestinos, multifinalidade (trabalho, cuidado, educação, atividades domésticas) e maior dependência do transporte público. Estes deslocamentos estão intrinsecamente ligados à divisão sexual do trabalho (Hirata; Kergoat, 2007), que atribui às mulheres a maior responsabilidade pelo trabalho doméstico e de cuidado não remunerado, conformando uma verdadeira geografia do cuidado (Dyck, 2003) que a política de transportes precisa reconhecer.

## *2.3 Tarifa Zero como instrumento de justiça espacial e econômica*

O terceiro eixo posiciona a Tarifa Zero não como uma mera gratuidade, mas como uma política potencialmente redistributiva e promotora de equidade. Ela é analisada à luz do conceito de justiça espacial (Soja, 2010), que busca corrigir assimetrias no acesso aos benefícios urbanos. Ao eliminar a barreira econômica direta, a política almeja ampliar a autonomia de mobilidade das mulheres, impactando diretamente sua participação na vida pública, econômica e social. Para Soja, a justiça espacial afirma que a organização do espaço não é neutra; ela reflete e reforça desigualdades sociais. Acesso desigual ao espaço gera injustiças. Milton Santos em seu livro “A Natureza do Espaço” (Santos, 2006, p. 229; Farias, 2009), a questão espacial e econômica há um conflito entre os recursos públicos sobre a infraestrutura e corporativismo do território que objetiva mais em atender as necessidades geográficas das empresas em detrimento da sociedade que a ocupa, seus interesses e necessidades de soluções dos problemas sociais e locais. Essa luta pela justiça no espaço urbano, foi materializada na proposta do Engenheiro Gregori, que, enquanto Secretário de Transportes (1991), concebeu a Tarifa Zero não como mera gratuidade, mas como a consolidação do transporte como um direito social e um bem público, análogo à educação e à saúde. Enquanto Soja identifica as barreiras, os obstáculos que segregam, Gregori propõe a remoção de uma barreira concreta: uma cidade sem catracas (Gregori, 2020). A visão de Gregori opera uma mudança de paradigma: o

transporte deixa de ser um serviço privado (cuja lógica é a do lucro) para ser um direito social (cuja lógica é a do acesso). O sistema de transporte é um dos principais organizadores do espaço urbano. Uma tarifa onerosa é uma barreira espacial que restringe o direito à cidade (Lefebvre, 2008), concentrando oportunidades (emprego, saúde, lazer) para quem pode pagar. Este estudo também analisa um efeito econômico que, por um lado, o custo do transporte é um imposto regressivo: ele pesa mais no bolso de quem ganha menos, especialmente das mulheres de baixa renda. No entanto, quando esse custo é reduzido (por exemplo, com tarifas mais baixas ou isenções), a renda que antes era gasta com ônibus é liberada. É aí que surge o outro lado da moeda: essa renda liberada pode ativar um “efeito multiplicador keynesiano” (Keynes, 2017) na economia local. Em vez de ficar preso no transporte, o dinheiro circula no comércio da cidade, em padarias, mercados e salões de beleza. Esse movimento aquece os negócios e gera mais arrecadação de impostos municipais, como o ISS. Dessa forma, o que era um custo injusto pode se transformar em um ciclo virtuoso: a população de baixa renda tem mais poder de compra, a economia local se fortalece e a prefeitura compensa, via impostos, o investimento feito no transporte. O resultado pode ser um desenvolvimento local mais inclusivo.

A Tarifa Zero era uma revolução em todos os aspectos. Ao mesmo tempo que partia de uma reforma tributária progressiva e socialmente mais justa, elevava as potencialidades do sistema produtivo, que depende da circulação de mercadorias e mão de obra para sobreviver. Ao mesmo tempo, democratizava o uso, a vivência e a produção da cidade. Ela acabava com as catracas de todos os tipos, eliminava a limitação do acesso aos espaços urbanos e a discriminação da circulação segundo renda, o que tornava também uma revolução simbólica. (Gregori *et al.*, 2020, p. 80).

Dessa forma, a triangulação teórica proposta permite analisar a Tarifa Zero de forma crítica e abrangente: não apenas em sua viabilidade operacional, mas em seu potencial para desestabilizar hierarquias socioespaciais consolidadas, promover equidade de gênero e fomentar um novo pacto social em torno do direito à mobilidade e à cidade.

#### *2.4 Conceito de mobilidade urbana*

Embora a Lei 12.587/12 da Política Nacional de Mobilidade Urbana, defina a mobilidade de forma objetiva como "a condição em que se realizam os deslocamentos

de pessoas e cargas no espaço urbano", uma conceituação mais abrangente demanda a incorporação de perspectivas teóricas que ampliam seu escopo. Autores como Balbim (2016?), por exemplo, desdobram o conceito em diversas dimensões – física, mecânica, sistêmica, virtual e simbólica –, abarcando tanto as esferas individual quanto coletiva. Esta complexidade encontra eco em definições consolidadas, como a presente no "Dicionário Crítico de Geografia" de Brunet, editado por Ferras e Théry (1993), para quem a mobilidade constitui uma forma de movimento que se expressa não apenas pela mudança de posição geográfica, mas também social (Balnim, 2016).

O objetivo principal da Lei n. 12.587 (Brasil, 2012), é a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas nas cidades. Seus princípios incluem: o desenvolvimento sustentável; a equidade no acesso ao transporte público; a eficiência, eficácia e qualidade dos serviços; a gestão democrática e transparência; e a justa distribuição dos benefícios e ônus. A lei prioriza o transporte público coletivo e os modos não motorizados sobre o transporte individual motorizado. As diretrizes desta lei incluem a integração com o desenvolvimento urbano e com as políticas setoriais de habitação, saneamento e uso do solo, estabelecendo como prioridade os modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e o transporte público coletivo sobre o individual. Além disso, visam a integração entre os diferentes modos e serviços, a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos, e o incentivo à inovação tecnológica e ao uso de energias renováveis. Por fim, priorizam projetos de transporte público que estruturam o território, induzam o desenvolvimento urbano integrado e promovam a conexão entre cidades na faixa de fronteira. (Brasil, 2012).

Conforme o Art. 18, para a Lei da Política Nacional de Mobilidade (Brasil, 2012), a esfera municipal é a principal responsável pela política de mobilidade urbana, incumbindo-lhe não apenas o seu planejamento, execução e avaliação, mas também a prestação e regulação do transporte público coletivo. Para tal, os órgãos gestores municipais devem desempenhar funções essenciais que incluem o planejamento integrado dos modos de transporte, a fiscalização e o monitoramento contínuo dos serviços para assegurar metas de qualidade e universalização, a definição da política tarifária e de itinerários, o estímulo à eficiência do sistema, a garantia dos direitos dos usuários e o combate ao transporte irregular.

### 2.4.1 Equidade social

A ausência de um transporte público digno e acessível não é apenas uma falha logística; é um mecanismo silencioso que perpetua a desigualdade social. Quando o custo de uma passagem impede alguém de chegar a um emprego, a uma consulta médica ou à sala de aula, o "direito de ir e vir" se torna uma promessa vazia. Para as mulheres, essa barreira é ainda mais cruel: além de enfrentarem a jornada tripla, elas lidam com um abismo salarial onde, especialmente no caso de mulheres negras, a remuneração chega a ser quase metade daquela recebida por homens brancos. Na prática, o custo da tarifa funciona como um "pedágio" sobre a sobrevivência, confinando-as aos seus bairros e limitando seus sonhos e autonomia.

Essa realidade ignora o que há de mais fundamental em nossa legislação: o Artigo 5º da Constituição Federal, que declara que todos são iguais perante a lei e garante a livre locomoção em território nacional. No entanto, enquanto houver uma barreira financeira entre a cidadã e a calçada, a liberdade constitucional será apenas um privilégio de quem pode pagar. Garantir a Tarifa Zero, portanto, deixa de ser uma escolha técnica para se tornar um imperativo ético de justiça e dignidade humana.

### 2.4.2 Gênero e mobilidade

O espaço urbano é constituído por relações sociais de poder que determinam o acesso e as formas de uso da cidade, definindo os limites de circulação de diferentes grupos. Essas restrições se materializam na precificação de comércios e serviços, no planejamento de itinerários de transporte público ou até, fisicamente, na construção de muros e portarias, como observado em condomínios fechados (ex.: Alphaville e Tamboré). Nesse contexto, a experiência da mulher na cidade é marcada por especificidades de gênero (Muxi, 2019; Valdívía, 2018; Tavares, 2012 *apud* Araújo *et al.*, 2023), que ditam como e quando ela pode se movimentar no espaço público, uma realidade distinta da vivenciada pelos homens. Ademais, é crucial aplicar um olhar interseccional a essa experiência, considerando os recortes de classe, raça, orientação sexual, entre outros. Dado que o gênero feminino é predominante, torna-se imperativo reconhecer a necessidade de discutir o direito à cidade para as mulheres (Fenster, 2005; Montoya, 2012 *apud* Araújo *et al.*, 2023); (Lefebvre, 2001 *apud* Araújo *et al.*, 2023), concebe esse direito como o direito à vida urbana, à centralidade

renovada e aos locais de encontro e troca. Isso inclui as experiências de deslocamento, as quais são socialmente construídas e vividas de maneira diferente por homens e mulheres. Portanto, é preciso reconhecer que fatores como a divisão sexual do trabalho, a renda, a (in)segurança e o acesso a oportunidades que criam padrões de mobilidade profundamente distintos e desiguais. (Amanajás; Klug, 2018).

#### *2.4.3 Como é a mobilidade urbana sob a ótica das mulheres*

O planejamento urbano tradicional, conforme Muxi (2022 *apud* Araújo *et al.*, 2023), parte de um usuário padrão: um homem economicamente ativo e com plena capacidade física, cujo status privilegiado está associado ao uso do veículo particular. Essa visão homogênea, no entanto, ignora as experiências diversificadas de mulheres e grupos minoritários no espaço urbano (Valdívia, 2018 *apud* Araújo *et al.*, 2023). Se as cidades são a expressão das relações sociais (Lefebvre, 2010 *apud* Araújo *et al.*, 2023), numa estrutura patriarcal, elas reproduzem hierarquias de poder que limitam o acesso. As mulheres vivenciam a cidade de forma singular, com uma percepção marcada pela preocupação com a segurança e acessibilidade (Santoro, 2008 *apud* Araújo *et al.*, 2023). Esse medo da violência, que gera sentimentos de vulnerabilidade, frequentemente determina e restringe seus movimentos e rotinas (Leão, 2022 *apud* Araújo *et al.*, 2023), a ponto de levá-las a optar por caminhos mais longos para evitar riscos (Kern, 2021 *apud* Araújo *et al.*, 2023). Além disso, os padrões de mobilidade feminina são profundamente afetados pela divisão sexual do trabalho. Enquanto os homens tendem a uma mobilidade pendular (casa-trabalho), as mulheres realizam uma "mobilidade do cuidado", caracterizada por trajetos mais complexos, dispersos no tempo e no espaço, para conciliar o trabalho remunerado com as responsabilidades domésticas e de cuidado com a família (Fenster, 2005; 2022; Loukaitou-Sideris, 2016; Perez, 2019; Sánchez de Madariaga, 2010; 2013 *apud* Araújo *et al.*, 2023). Essa dupla jornada, comum a mulheres de diferentes classes (Ludemir, 2000), resulta em deslocamentos que refletem uma sobreposição de funções, como levar filhos à escola ou fazer compras (Elvir, 2016 *apud* Araújo *et al.*, 2023). Tais atividades, essenciais para a sociedade, são diretamente influenciadas pela estrutura física da cidade, nem sempre localizadas em proximidade espacial (Viana *et al.*, 2018 *apud* Araújo *et al.*, 2023). O estudo da Prefeitura de São Paulo revela que as mulheres são as principais usuárias do transporte público e de

deslocamentos a pé na capital, modais que representam 74,6% de seus trajetos, contra 62,5% dos homens. Essa dependência é ainda maior entre as mais pobres, onde metade das viagens é feita a pé e 28% de ônibus. Além de representarem a maioria nesses modais, seus percursos são mais complexos, indo além do eixo casa-trabalho para incluir atividades como cuidado com a família (supermercado, escolas, farmácias), delineando um padrão de mobilidade específico que demanda atenção em políticas públicas. Esse uso intenso do espaço público ocorre em um contexto de apreensão, já que uma pesquisa da ActionAid indica que 70% das brasileiras temem andar nas ruas (ANTP, 2016).

### *2.5 Jornada feminina e suas múltiplas variáveis*

As trabalhadoras enfrentam dificuldades moldadas por percepções sociais de gênero, que afetam a distribuição do tempo e a divisão de tarefas, impactando sobremaneira seus projetos profissionais (Passos; Machado, 2022 *apud* Macedo, 2025). Esta dinâmica tem fundamento nas relações patriarcais, que perpetuam a suposta superioridade masculina por meio da família e da divisão sexual do trabalho (Bonnetti; Lima; Souza, 2011 *apud* Macedo, 2025). A relevância global da igualdade de gênero está consagrada no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 5 (ODS) da ONU (Organização das Nações Unidas), que visa alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas (IDIS, 2023). Especificamente, a meta 5.4 busca reconhecer e valorizar o trabalho doméstico e de cuidado não remunerado realizado pelas mulheres, por meio de políticas públicas, infraestrutura e da promoção da responsabilidade compartilhada no lar (Macedo, 2025). Historicamente, a exploração da mulher no Brasil remonta ao período colonial, onde as mulheres negras eram controladas para serviços domésticos, trabalho braçal e exploração sexual e reprodutiva (Rezende; Tárrega, 2021 *apud* Macedo, 2025). Com a industrialização, sua mão de obra foi incorporada às fábricas têxteis por ser mais barata e considerada mais dócil (Bhering, 2016 *apud* Macedo, 2025), não por um reconhecimento de seu valor (Andreucci, 2012 *apud* Macedo, 2025). Direitos trabalhistas fundamentais, como licença-maternidade, só foram conquistados na década de 1930 (Rocha *et al.*, 2013 *apud* Macedo, 2025). Com base no boletim "Mulheres no Mercado de Trabalho" (Brasil, mar. 2025), verifica-se que, apesar de representarem 44,1% da população ocupada e serem mais escolarizadas (19,4% com ensino superior completo contra

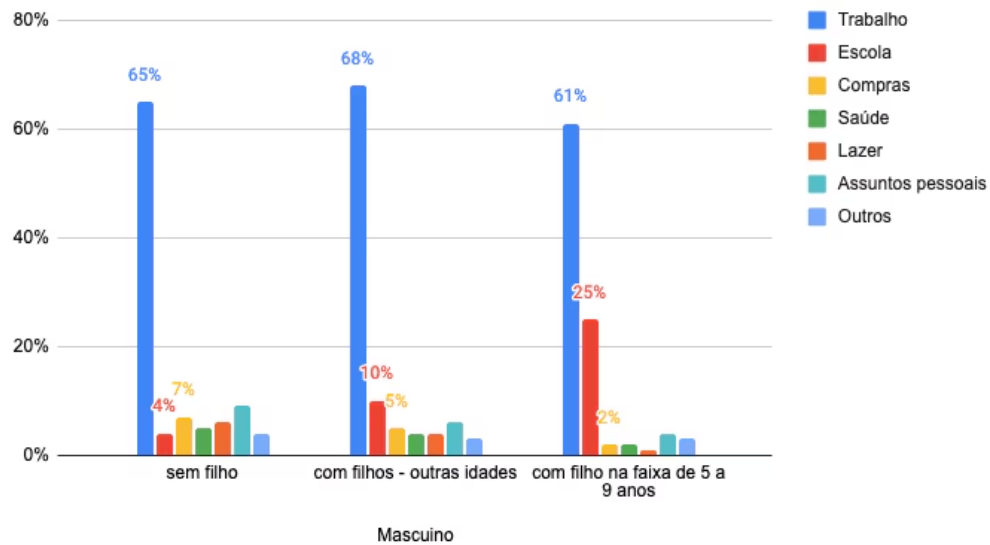
16,2% dos homens), as mulheres ainda enfrentam disparidades profundas. Elas estão mais sujeitas a subutilização da força de trabalho (26,9% contra 17,9% dos homens) e concentram-se em atividades tipicamente feminizadas, como cuidados e serviços domésticos. A pesquisa de Sousa (2024) corrobora com essa realidade, apontando que: 83% das mulheres vivenciam a dupla jornada, sendo que 45% não têm ajuda de parceiros ou redes de apoio. Aponta também que 36,5% das mulheres que não estudavam nem trabalhavam citaram afazeres domésticos ou cuidado com parentes como motivo. E, 70% acreditam já ter perdido oportunidades de emprego por causa do gênero. Além do que, 77% creem que homens e mulheres não têm as mesmas oportunidades de crescimento nas empresas. Ainda nesta pesquisa, 88% afirmam haver desigualdade salarial, e 54% já receberam menos que um homem na mesma função (dado compatível com a estimativa do IBGE 2022 de uma diferença salarial de aproximadamente 21%). Aponta que 69% tiveram sua credibilidade profissional questionada por serem mulheres e 86% acreditam que a licença-maternidade é vista de forma negativa. Das mães ou responsáveis por crianças na pesquisa (52% do total), 74% pensaram ou deixaram o trabalho para cuidar dos filhos, 41% tiveram receio de comunicar a gravidez e 43% sofreram preconceito durante ou após a gestão. Em situações de assédio ou preconceito (65% já vivenciaram), a maioria das vítimas (45%) omitiu a situação por receio, enquanto apenas 5% reportaram o caso ao RH. A sub-representação feminina na liderança também é evidente: 42% nunca tiveram uma chefe na alta gestão e 78% acreditam que mulheres precisam mostrar mais qualificações que homens para assumir cargos de liderança (Bolzani, 2024). Segundo o IBGE (2024), as mulheres estão mais qualificadas, representando 57,5% das matrículas e 60,3% dos concluintes na graduação, essa qualificação não se traduz em igualdade gênero de condições no mercado de trabalho e renda.

## *2.6 Os diferentes destinos durante o cotidiano feminino*

Conforme a análise da Pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo (Prefeitura de São Paulo/SMDU - Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Licenciamento), citada pela matéria Mobilidade Estadão (Saragiotto, 2020), a rotina de deslocamento das mulheres é mais diversificada e complexa que a dos homens. Elas realizam mais viagens, predominantemente a pé ou por transporte coletivo, motivadas não apenas por trabalho e estudo, mas também por tarefas domésticas e

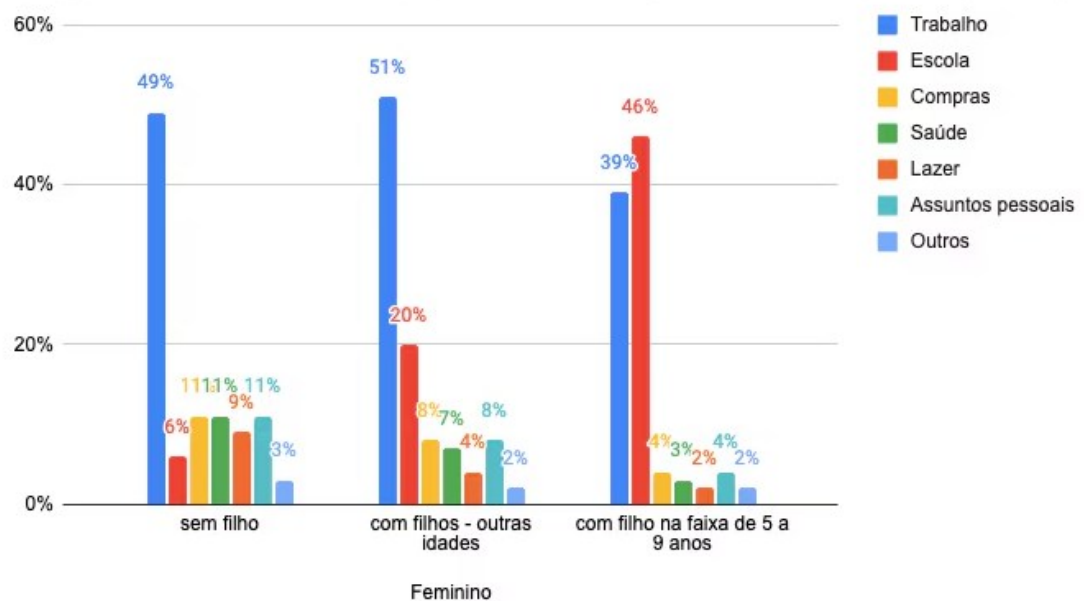
de cuidado, como levar filhos à escola, fazer compras e acompanhar familiares (Saragiotto, 2020). Essa multifatorialidade é reforçada por Linke (ITDP - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) que destaca que, ao fazer recortes de gênero, raça e classe, percebe-se que a mobilidade das mulheres é distinta, sendo ainda mais específica para mulheres negras. Enquanto os homens tendem a ter deslocamentos mais lineares e são maioria no transporte individual, as mulheres enfrentam obstáculos como dificuldade de transitar com carrinhos de bebê, falta de segurança e iluminação inadequada (Saragiotto, 2020). O estudo "Mulheres e seus deslocamentos na cidade" (Metrô/SMDU) aponta que fatores como renda, idade, localização de residência e atribuições familiares influenciam os padrões de deslocamento. Mulheres de maior renda, sobretudo as brancas, assemelham-se mais aos homens no uso do transporte privado, enquanto as de baixa renda dependem mais do transporte coletivo e a pé – um padrão diferente do observado entre homens da mesma classe. Ter filhos é outro fator crucial, com mulheres com filhos entre 5 e 9 anos sendo as que mais realizam viagens a pé (44%) (Saragiotto, 2020). Complementarmente, pesquisa de 2019 do Instituto Patrícia Galvão e Instituto Locomotiva com 1.081 brasileiras revela que o tempo de deslocamento é um fator decisivo na vida profissional para 72% delas. Quase a metade (46%) não se sente confiante para usar o transporte sem sofrer assédio (Saragiotto, 2020). No Gráfico 9 observa-se as viagens por motivo e presença de filhos, segundo sexo masculino (em %). No Gráfico 10 observa-se as viagens por motivo e presença de filhos, segundo sexo feminino (em %). No Gráfico 11 tem-se as viagens por tipo de transporte e presença de filho, segundo sexo masculino (em %). No Gráfico 12 tem-se as viagens por tipo de transporte e presença de filho, segundo sexo feminino (em %).

Viagens por motivo e presença de filhos, segundo sexo masculino (em %)



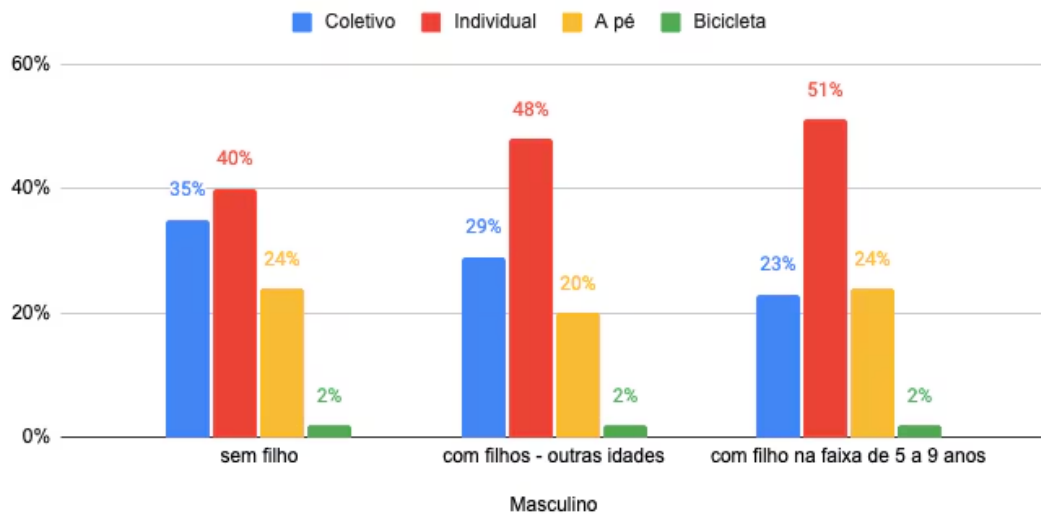
**Gráfico 9** – Viagens com filhos segundo o sexo masculino.  
**Fonte:** (Saragiotto, 2020).

Viagens por motivo e presença de filhos, segundo sexo feminino (em %)



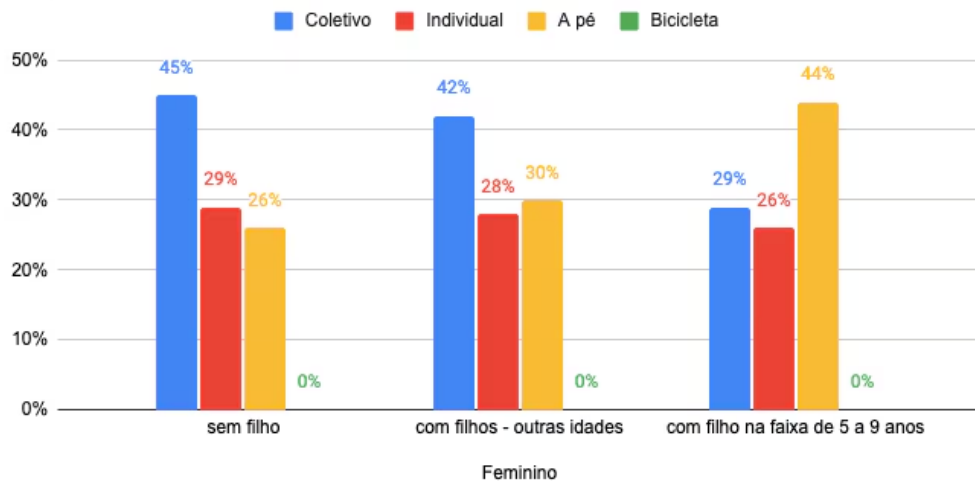
**Gráfico 10** – Viagens com filhos segundo o sexo feminino.  
**Fonte:** (Saragiotto, 2020).

### Viagens por tipo de transporte e presença de filhos, segundo sexo masculino (em %)



**Gráfico 11** – Viagens por tipo de transporte segundo o sexo masculino.  
**Fonte:** (Saragiotto, 2020).

### Viagens por tipo de transporte e presença de filhos, segundo sexo feminino (em %)



**Gráfico 12** – Viagens por tipo de transporte segundo o sexo feminino.  
**Fonte:** (Saragiotto, 2020).

#### 2.7 A segurança da mulher no transporte público

A segurança configura-se como uma barreira invisível, porém, potente, que restringe a mobilidade feminina nas cidades. Ameaças como assédio sexual, importunação, roubo e uma sensação generalizada de insegurança são experiências

comuns no cotidiano das mulheres. Fatores contextuais, tais como a superlotação dos veículos – que facilita a ocorrência de assédio –, pontos de parada e veículos mal iluminados, e itinerários que exigem longas esperas ou deslocamentos a pé por áreas isoladas, restringem significativamente a liberdade de circulação. Em resposta a esse ambiente hostil, as mulheres frequentemente adotam estratégias de autoproteção que envolvem a escolha de rotas mais longas e onerosas, bem como evitar de horários e locais específicos, o que, por sua vez, limita suas oportunidades socioeconômicas e sua autonomia (Araújo, 2025). Conforme analisa Araújo (2025), a insegurança condiciona profundamente a forma como as mulheres se deslocam nas cidades brasileiras. O medo, alimentado pela recorrência de casos de assédio, perseguição e violência nos espaços públicos, tem um impacto direto sobre a mobilidade, levando muitas a reestruturarem suas rotinas e redefinirem seus trajetos. No Brasil, a violência de gênero em espaços públicos é apontada como um dos principais entraves para que a população feminina possa usufruir plenamente dos espaços urbanos. Dados de uma pesquisa nacional de 2024 revelam que 97% das mulheres temem sofrer algum tipo de violência durante seus deslocamentos, um indicador alarmante que ressalta a premência de políticas públicas específicas (Araújo, 2025). A lacuna no planejamento urbano e de transportes em relação às demandas femininas é destacada no estudo *Urbanismo sensível ao gênero: como oferecer cidades seguras para as mulheres*, elaborado pela Consultoria Legislativa do Senado. Conforme citado por Araújo (2025), o estudo apresenta dados contundentes: no Brasil, uma mulher é vítima de assédio nas ruas a cada 1,5 segundo; a cada 6,9 segundos, uma é vítima de perseguição; e, a cada 7,2 segundos, uma sofre violência física. Esses números corroboram a percepção generalizada de insegurança, sendo reforçados por uma pesquisa do Ibope Inteligência de 2019, realizada na cidade de São Paulo, que constatou que 63% das mulheres já sofreram algum tipo de assédio em espaços públicos e que 46% delas se sentem mais ameaçadas no transporte coletivo. Seja no transporte público ou em ruas mal iluminadas, a violência tolhe o direito de ir e vir das mulheres em seus trajetos cotidianos. Este sentimento é vivido de forma intensa, como ilustram os depoimentos colhidos por Araújo (2025). Karla Silva, 21 anos, moradora de Teresina, desabafa:

Você não tem paz. O tempo todo está pensando em uma escapatória, para onde vai correr. (...) Nem no ônibus nem no Uber eu me sinto segura. O 'Uber carro' eu não pego sozinha. Fico pensando: e se o motorista travar as portas e eu não conseguir sair? Só pego 'Uber moto', e ainda assim penso: se ele desviar o caminho, eu me jogo. É melhor me machucar do que sofrer um abuso. Porque é um trauma muito grande. Você não se sente segura em nenhum lugar.

Esse receio também atravessa a rotina de Bárbara Oliveira, 22 anos, de São Paulo, que evita caminhar da estação de metrô até sua casa à noite, preferindo um carro por aplicativo: “À noite os comércios fecham, não tem ninguém na rua e ainda há terrenos baldios. Inclusive tem um na esquina da minha casa. Tenho medo, sempre pode ter alguém escondido.” Bárbara relata que seus trajetos são sempre calculados, priorizando ruas iluminadas e com movimento, e acredita que medidas simples, como a melhoria da iluminação e a oferta de mais vagões exclusivos para mulheres nos horários de pico, poderiam aumentar significativamente a segurança (Araújo, 2025). A dimensão do problema é ainda mais bem compreendida através do trabalho de instituições especializadas. O Instituto Patrícia Galvão, em parceria com o Instituto Locomotiva e com apoio da Uber, realizou um levantamento que demonstra a extensão da violência vivenciada pelas mulheres. De acordo com a pesquisa, 17% das brasileiras já sofreram assédio ou importunação sexual na rua ou dentro do transporte público – percentual que sobe para 30% na cidade de São Paulo. O estudo também indicou que 74% das mulheres já enfrentaram alguma forma de violência durante seus deslocamentos urbanos. Um dado preocupante revela que, embora 9 em cada 10 mulheres saibam que a importunação é crime, apenas 3 em cada 10 vítimas procuraram a polícia para formalizar a denúncia (Araújo, 2025). É crucial destacar que questões sociais e raciais agravam sobremaneira a vulnerabilidade das mulheres nos deslocamentos urbanos. A mesma pesquisa dos institutos Patrícia Galvão e Locomotiva aponta que 30% das mulheres negras têm o ônibus como principal meio de transporte, número que sobe para 36% entre mulheres de baixa renda. Ademais, 34% das mulheres que são negras e de baixa renda se deslocam principalmente a pé, o que as expõe de forma mais acentuada à insegurança. Ainda na reportagem de Araujo (2025), de acordo com Maíra Saruê, diretora de pesquisa do Instituto Locomotiva:

São mulheres que, em sua maioria, vivem em regiões periféricas, percorrem distâncias maiores e dependem fortemente do transporte público ou de caminhadas. Isso as torna mais vulneráveis a diferentes formas de violência e insegurança ao longo do percurso.

Diante desse cenário, as demandas por políticas públicas são claras e incluem a melhoria da iluminação pública, maior presença policial qualificada, treinamento específico para trabalhadores do transporte coletivo e campanhas educativas continuadas. A mobilidade feminina apresenta desafios específicos que exigem respostas planejadas para a construção de cidades verdadeiramente inclusivas. Por um lado, as mulheres tendem a utilizar mais o transporte público e a caminhar; por outro, seus trajetos são tipicamente mais fragmentados e multidestino, combinando deslocamentos para o trabalho, cuidado com filhos, compras e acesso a serviços de saúde ao longo do dia. Dessa forma, o desenho da cidade impacta diretamente a rotina feminina. A insegurança permanece uma barreira decisiva, onde situações de assédio em ônibus, trens e metrô, somadas à falta de iluminação em ruas e pontos de parada, forçam muitas mulheres a alterarem horários, rotas e, em casos extremos, a renunciarem a oportunidades. Consequentemente, a liberdade de circulação e o acesso a direitos básicos ficam limitados (Cyrilo, 2025). Cyrilo (2025) argumenta que, historicamente, o planejamento urbano foi concebido para um deslocamento linear – do tipo casa-trabalho-casa. Contudo, a mobilidade feminina é intrinsecamente mais complexa e exige integração eficiente entre modais, calçadas acessíveis, bairros dotados de serviços de proximidade e tempos de espera reduzidos. Portanto, incluir a perspectiva de gênero nas políticas públicas deixa de ser uma opção e transforma-se em condição fundamental para o desenvolvimento de cidades eficientes e socialmente justas. Para enfrentar esses desafios, Cyrilo (2025) propõe um conjunto de ações integradas. Primeiramente, é imperativo tratar a segurança como um componente central da mobilidade, por meio de:

- Implementação de iluminação inteligente em rotas de maior fluxo feminino;
- Criação de canais de denúncia rápidos, sigilosos e efetivos contra assédio;
- Garantia de presença operacional visível (agentes e monitoramento) em estações e terminais.

- Em seguida, são necessárias políticas que encurtem distâncias e otimizem o tempo:
- Fomento ao conceito de "bairros de 15 minutos", com serviços essenciais localizados nas proximidades das residências;
- Fortalecimento de linhas de ônibus locais com maior frequência fora dos horários de pico;
- Consolidação da integração tarifária e física entre metrô, trem, ônibus e sistemas de bicicleta compartilhada.

Por fim, a tecnologia e a produção de dados desagregados por gênero podem acelerar a implementação de soluções:

- Desenvolvimento de aplicativos que indiquem rotas mais seguras em tempo real;
- Inclusão de métricas de gênero nas pesquisas origem-destino e na avaliação da qualidade dos serviços de transporte;
- Adoção de plataformas de MaaS (Mobility as a Service) para planejar, reservar e pagar viagens multimodais em uma única interface.
- A redução sustentada das ocorrências de assédio, a ampliação da iluminação em pontos críticos, o aumento da frequência das linhas de bairro e a publicação regular de indicadores segmentados por gênero são medidas tangíveis. Desse modo, a mobilidade feminina deixa de ser tratada como um apêndice e consolida-se como eixo central do planejamento urbano (Cyrilo, 2025).

## *2.8 O que é Tarifa Zero*

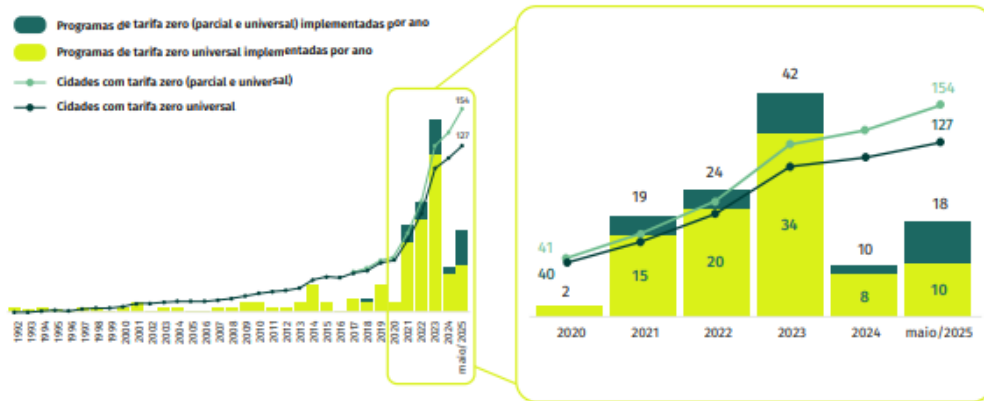
A Tarifa Zero é uma política pública que prevê o uso do transporte coletivo sem cobrança de tarifa, sendo utilizadas outras fontes de recursos, em geral do próprio município, para o pagamento do serviço. (Ferraz, 2025).

### *2.8.1 A Política de Tarifa Zero*

A Tarifa Zero consiste em uma política pública que institui a gratuidade integral no transporte coletivo urbano, custeada por meio de recursos públicos. A proposta tem como objetivo primordial garantir o direito à mobilidade a todos os cidadãos,

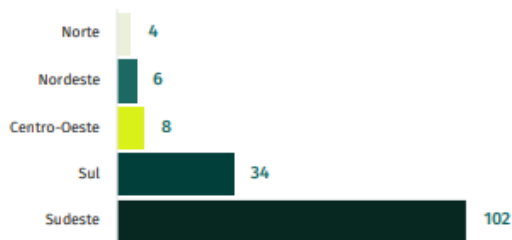
independentemente de sua condição socioeconômica, reconhecendo o transporte como um serviço essencial para o acesso a direitos fundamentais como educação, saúde e emprego (Congresso em Foco, 20 out. 2025). A implementação desta política quase se concretizou no Brasil na cidade de São Paulo em 1990, durante a gestão da prefeita Luiza Erundina. A ideia foi elaborada sob a liderança de seu Secretário de Transportes, o engenheiro Lúcio Gregori. O contexto da época era marcado por uma hiperinflação mensal de aproximadamente 20%, o que tornava a fixação de preços um problema complexo e politicamente desgastante. Nesse cenário, conforme relatado por Gregori *et al.* (2020, p. 71-75), ficou evidente que o modelo de contratação por custo operacional permitia uma distinção clara entre o valor pago pelo usuário (a tarifa) e o financiamento real do sistema. A separação conceitual entre preço e custo representava a inovação central do modelo, a chamada "tarifa real". Partia-se do princípio de que, assim como outros serviços municipais – como coleta de lixo, segurança, saúde e educação –, o transporte poderia ser financiado por fontes alternativas à cobrança direta no momento do uso. A equipe do secretário inspirava-se no modelo francês conhecido como *Versement Transport* – ou Taxa de Transporte (TT) no Brasil –, no qual estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços contribuem com uma taxa que custeia parte significativa do sistema. Gregori e sua equipe propuseram levar essa lógica ao limite, defendendo o subsídio total do custo. Sustentavam que os benefícios do transporte coletivo se estendem a toda a sociedade, e não apenas aos usuários diretos, o que justificaria um financiamento coletivo. Desse entendimento, consolidou-se a premissa de que a contratação por custo operacional era fundamental para viabilizar a isenção universal do pagamento da passagem (Gregori *et al.*, 2020, p. 71-75). A então prefeita Luiza Erundina identificou imediatamente o potencial transformador do projeto, percebendo-o como uma marca forte de seu governo. Conforme observou Paul Singer, tratava-se de "uma proposta ousada que resumisse o propósito redistributivo da administração" (Gregori *et al.*, 2020, p. 75-77). A prefeita iniciou então uma série de discussões com administradores regionais, assessores e vereadores de seu partido, que, no entanto, possuía bancada minoritária. A filósofa Marilena Chauí, então Secretária de Cultura, defendia que a Tarifa Zero devolvia à população o que era seu por direito: a cidade. O projeto foi formalmente encaminhado à Câmara Municipal em 1990, gerando intensos debates e reuniões populares (Gregori *et al.*, 2020, p. 75-77). Do ponto de vista jurídico, a assessoria da prefeitura alertou que a criação de novos impostos era

inviável perante a Constituição Federal, pois dependia de aprovação do Congresso Nacional. A alternativa legal encontrada foi a reformulação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), de competência municipal. Foi em uma entrevista de Lúcio Gregori que a proposta ganhou seu nome definitivo, quando ele afirmou: "não é transporte de graça, é transporte a Tarifa Zero" (Gregori *et al.*, 2020, p. 77-78). O projeto de lei n. 342/1990 (São Paulo, 1990) provocou um debate de fundo político, questionando quem paga os impostos, quem deve pagá-los e quem deve ser por eles beneficiado. Seus pilares centrais eram a criação do Fundo Municipal de Transporte (Fumtran) e a municipalização do sistema de ônibus. O Fumtran seria composto por dotações orçamentárias, convênios, doações e, principalmente, por uma reforma tributária que aumentava progressivamente os impostos municipais, com destaque para o IPTU, criando um caixa exclusivo para custear o transporte. A gestão do fundo ficaria a cargo de um conselho presidido pelo prefeito (Gregori *et al.*, 2020, p. 78-81). As discussões na Câmara Municipal, no governo, dentro do próprio partido da prefeita e na mídia foram extremamente acaloradas, evidenciando que a tarifa carregava significados políticos e sociais que iam muito além do simples pagamento por um serviço. Como destacam Gregori *et al.* (2020, p. 82-99), não se via a mesma resistência em relação a taxações para outros serviços urbanos, o que demonstra o caráter disruptivo da Tarifa Zero, que questionava estruturas seculares sobre a mobilidade urbana. Paul Singer, Secretário de Planejamento, argumentava em favor da democratização do uso da cidade, do impacto positivo no orçamento das famílias mais pobres – para as quais o transporte consumia entre 20% e 30% da renda – e da economia de 24% com os custos de cobrança da tarifa. O apoio popular crescia à medida que o debate se ampliava. Uma pesquisa da Toledo e Associados indicou que 68% da população aprovava a ideia, e 76% concordavam com a modificação do IPTU para financiá-la (Gregori *et al.*, 2020, p. 104). Apesar do apoio popular, a oposição na Câmara Municipal de São Paulo resistiu fortemente, argumentando que o aumento de impostos era excessivo para uma proposta que consideravam inviável e onerosa. Até mesmo a base governista demonstrava desconforto com a medida. Como resultado, o projeto sequer chegou a ser votado em plenário (Gregori *et al.*, 2020, p. 108-109). Apesar do revés em São Paulo, a ideia do transporte público gratuito não é nova. No Brasil, as primeiras experiências de Tarifa Zero ocorreram em Conchas-SP em 1992 e Monte Carmelo-MG em 1994 (Santini, 2023; Acervo TER, 2023; AMVAP, 2014).



Fonte: Clipping NTU.

**Gráfico 13** – Evolução das cidades com Tarifa Zero no Brasil, de 1992 a mai./2025. Fonte: (Pelegi, 2025).



Fonte: IBGE/ Clipping NTU.

**Gráfico 14** - Tarifa Zero nas cidades brasileiras: classificação por região do país. Fonte: (NTU, 2025).

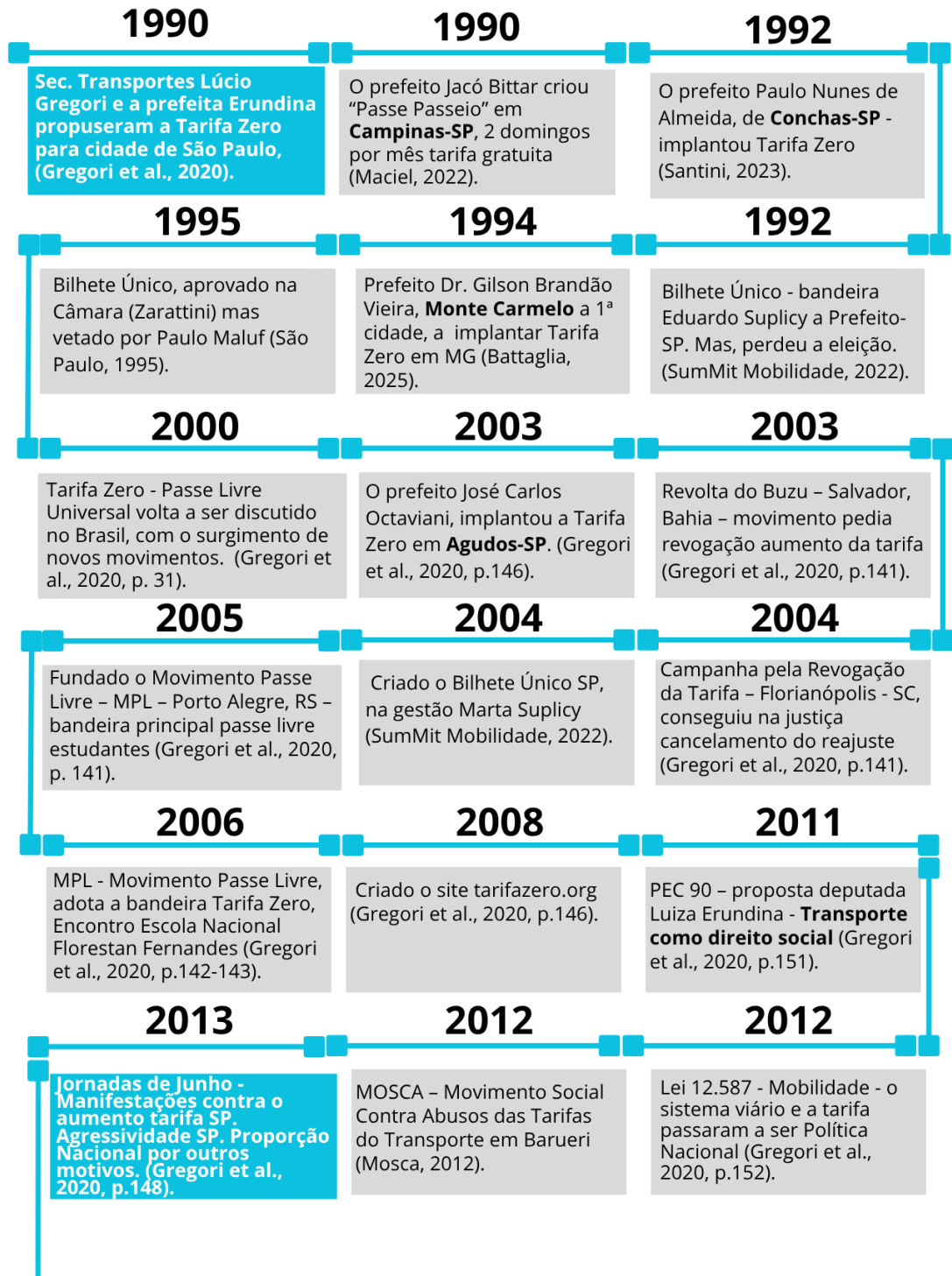


**Figura 3** – Evolução das cidades com Tarifa Zero no Brasil. Fonte: (Bazani, 2025).

Observa-se a curva ascendente nos Gráficos 14 e 15, no período da pandemia houve uma adesão significativa ao Projeto, pois houve uma diminuição de usuários no transporte, comprometendo as operações de transporte de ordem privada. Observe que 73% das cidades que implementaram a Tarifa Zero foi a partir de 2020. A gratuidade da tarifa não é uma novidade. A cidade de Colombiers, subúrbio de

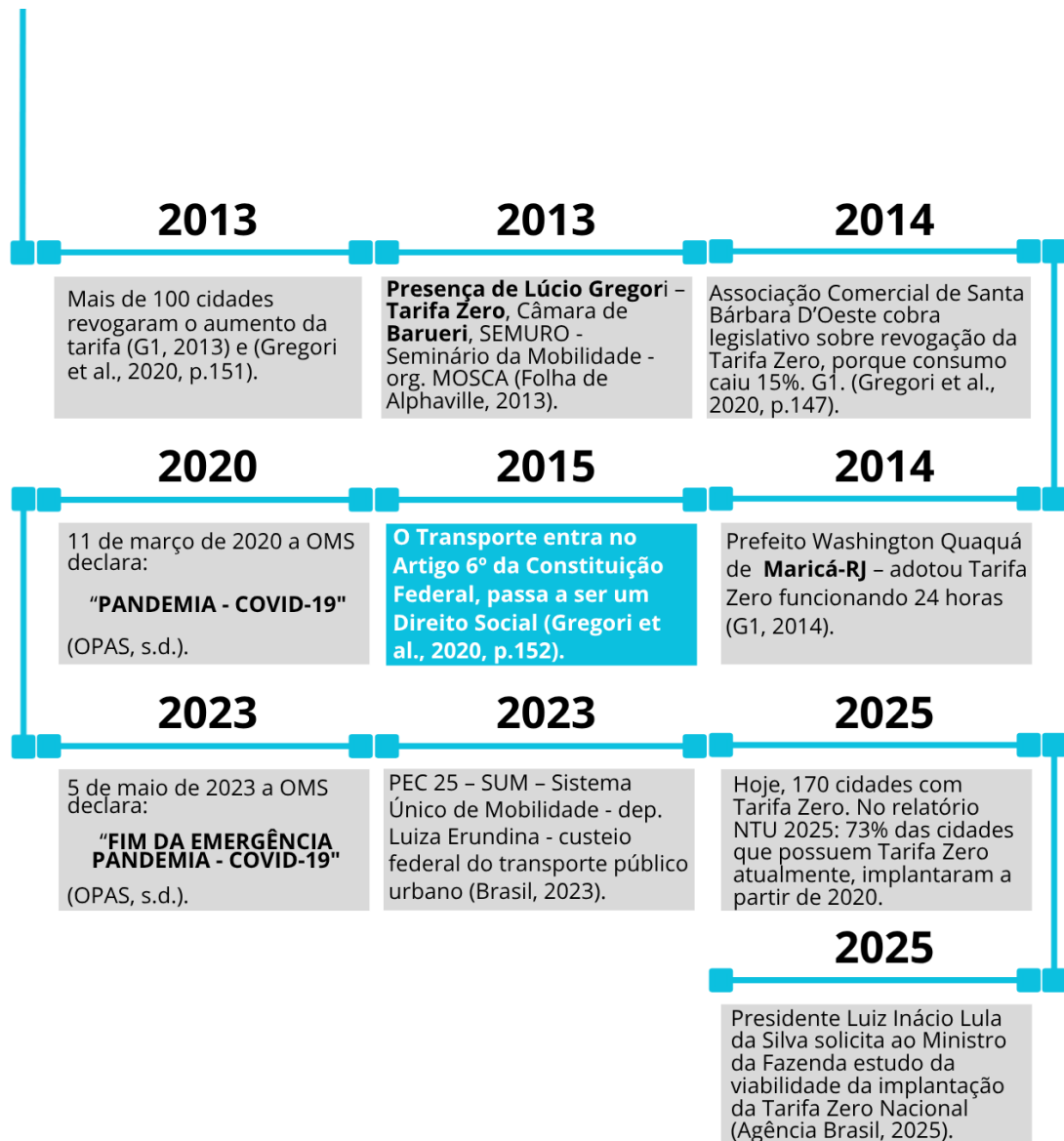
Toulouse na França, foi pioneira na Europa ao eliminar as tarifas em 1971 e depois tem gratuidade em mais de 30 municípios, inclusive Paris para menores de 18 anos e Estrasburgo seguiu o mesmo caminho. Na região da Occitânia, jovens de 18 a 26 anos que utilizam o trem com frequência também não pagam. Alain Jund, vice-prefeito de Estrasburgo, relaciona a medida à crise climática, visando reduzir a dependência do automóvel e os níveis de poluição, que causam cerca de 500 mortes prematuras anuais na cidade (Yeung, 2021). Também no cenário internacional, exemplos como Talinn na Estônia, Sydney na Austrália, Changning na China, Baltimore nos EUA (Lobo, 2015), entre várias outras cidades pelo mundo, tem Tarifa Zero parcial ou integral, como estratégia social, econômica e ou turismo, porém hoje, o maior foco é ambiental no objetivo da redução de carbono e cumprimentos das metas. No Brasil, após o início das experiências pioneiras na década de 1990, o tema ingressou em um período de latência de aproximadamente uma década. Seu retorno à agenda pública nacional foi impulsionado por uma nova onda de manifestações populares nos anos 2000, após aumentos sucessivos das tarifas. Por razão da pandemia, nota-se uma curva ascendente da implantação do projeto em várias cidades do Brasil, conforme gráfico abaixo, grande parte, muito provavelmente devido a queda de usuários no sistema de transporte levando prejuízos às empresas que obtém as concessões. Outras começaram implantaram após obterem os testemunhos positivos das cidades que implantaram o projeto como ser economicamente viável e sustentável. Esse renovado interesse consolidou a relevância contínua da Tarifa Zero e catalisou sua ascensão em implementações. Com as novas discussões e movimentos populares, deu impulso a incluir o transporte no Artigo 6º da Constituição Federal como um direito social, no mesmo artigo que a saúde, educação, trabalhos segurança, moradia etc., ou seja, tão importante quanto todas as pastas deste artigo. Esta inclusão se deu através da Proposta de Emenda Constitucional (PEC) 90/2011 da deputada federal Luiza Erundina (Senado, 2015). A partir de então, conforme dados da NTU (2025) apontam que, até maio de 2025, 154 cidades brasileiras já haviam implementado a Tarifa Zero de forma universal ou parcial. É importante ressaltar que, "o transporte é o segundo maior gasto das famílias, depois da alimentação", deputado Jilmar Tatto, Presidente da Frente Parlamentar da Tarifa Zero (Congresso em Foco, 2025).

## Linha do Tempo dos principais acontecimentos 1990-2025: Tarifa Zero e transporte urbano "O CAMINHO DA LUTA"



**Linha do tempo 1** – Linha do tempo sobre os acontecimentos envolvendo a "Tarifa Zero: O Caminho da Luta". (parte 1).

**Fonte:** adaptado pelos autores.



**Linha do tempo 1** – Linha do tempo sobre os acontecimentos envolvendo a "Tarifa Zero: O Caminho da Luta". (parte 2 - continuação).

**Fonte:** adaptado pelos autores.

### 2.8.2 Análise da linha do tempo "Tarifa Zero: o caminho da luta"

A linha do tempo "Tarifa Zero: O Caminho da Luta" permite identificar três momentos cruciais que reconfiguraram a compreensão sobre a importância do transporte público na sociedade brasileira.

O primeiro marco ocorreu em 1990, com a proposta de Tarifa Zero elaborada pelo então Secretário de Transportes, Lúcio Gregori, e apoiada pela prefeita Luíza Erundina, em São Paulo. Esse episódio introduziu o debate na esfera pública com

ampla repercussão. Embora a política não tenha sido implementada na ocasião, a iniciativa plantou uma semente que serviria de base para as lutas das décadas seguintes, consolidando o tema na agenda do movimento social.

O segundo destaque remonta a 2013, com as Jornadas de Junho. Iniciadas pelo Movimento Passe Livre (MPL) em protesto pelo aumento das tarifas e em defesa da Tarifa Zero, as manifestações rapidamente ganharam proporções nacionais. É importante salientar que a pauta original foi, posteriormente, permeada por outros grupos e reivindicações, o que, de certo modo, diluiu o foco inicial do MPL sobre o transporte. Contudo, é inegável que esse processo amplificou a discussão em torno da Tarifa Zero, inserindo-a definitivamente no debate nacional.

Por fim, o terceiro e decisivo marco aconteceu em 2015, com a Emenda Constitucional n. 90, que incluiu o transporte público entre os direitos sociais na Constituição Federal, no mesmo artigo que garante a saúde, a educação e a moradia. Essa conquista legal atribuiu ao transporte um novo nível, equiparando-o formalmente a direitos fundamentais e fornecendo um sólido argumento jurídico para futuras reivindicações pela gratuidade. (Brasil, 2001).

### *2.8.3 Desafios para implantar a Tarifa Zero*

Para implantar a Tarifa Zero em uma cidade são estruturais e operacionais; podem trazer benefícios e impactos positivos da Tarifa Zero; e podem ser observados estudos de caso de cidades que obtiveram êxito ao implantar o sistema.

#### *2.8.3.1 Desafios estruturais e operacionais*

Os grandes centros urbanos, caracterizados por elevada densidade populacional, extensa malha territorial, alta verticalização e uma multiplicidade de polos geradores de viagens, demandam sistemas de transporte público abrangentes e robustos, cuja complexidade pode exigir, em alguns casos, soluções multimodais (NTU, 2025). Nesse contexto, a implementação de políticas como a Tarifa Zero esbarra em obstáculos significativos. A carência e a falta de transparência na análise de dados básicos dificultam o monitoramento eficaz do sistema. Ademais, os operadores enfrentam o duplo desafio de um crescimento significativo da demanda e da falta de um realinhamento adequado de custos em seus orçamentos (NTU, 2025). Se não

alinhar uma planilha de custo sólida, monitoramento eficiente (tecnologias e gestão humana) e provisão no orçamento no aumento da demanda, poderá haver insatisfação dos usuários perante evidências parte desses problemas. Um estudo realizado em Assis-SP, como parte do desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana do município, constatou que 75% dos usuários do transporte público declararam-se insatisfeitos com o serviço, e 80% dos entrevistados relataram que a oferta não atende adequadamente às suas necessidades de deslocamento (NTU, 2025).

### *2.8.3.2 Benefícios e impactos positivos da Tarifa Zero*

Em contrapartida, experiências municipais com a gratuidade no transporte têm demonstrado impactos socioeconômicos positivos. Em Caucaia-CE, observou-se um crescimento de 25% no faturamento do setor de comércio e serviços, acompanhado por um aumento proporcional na arrecadação tributária municipal, em um sistema que não utiliza catracas (NTU, 2025). Resultados semelhantes foram verificados em outras localidades. Em Luziânia-GO, o comércio varejista registrou um aumento de 33% nas vendas, com um acréscimo de R\$ 25 milhões em circulação na economia local (NTU, 2025). Na cidade de Maricá-RJ, a Empresa Pública de Transporte aponta que 20% da renda mensal das famílias é economizada como um dos efeitos positivos da Tarifa Zero (NTU, 2025). Os benefícios estendem-se para além do âmbito econômico. Em São Caetano do Sul-SP, a medida contribuiu para a redução nas remarcações de consultas pelo Sistema Único de Saúde (SUS), diminuiu a atuação de veículos por aplicativos e do transporte clandestino no terminal rodoviário. Paralelamente, estabelecimentos comerciais localizados ao longo das linhas de ônibus registraram crescimento de até 36% no faturamento (NTU, 2025). Em Paranaguá-PR, os efeitos foram igualmente abrangentes: as vendas no comércio aumentaram 30%, houve uma redução de 40% nos acidentes de trânsito e a procura pelo Restaurante Popular cresceu aproximadamente 200% (NTU, 2025). Até mesmo programas com abrangência limitada mostram indicadores promissores. Em Brasília-DF, onde a gratuidade é válida apenas aos domingos e feriados, já se percebem efeitos positivos no comércio. De acordo com o Sindicato do Comércio Varejista (Sindivarejista-DF), há uma percepção clara de aumento das vendas, embora ainda não quantificado. A Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (Fecomércio), por sua vez,

ressalta que uma avaliação precisa dos efeitos concretos ainda não é possível, dado o início recente do programa (NTU, 2025).

### *2.8.3.3 Estudo de caso*

Existem cidades brasileiras como Maricá (RJ), Caucaia (CE), São Caetano do Sul (SP), Paranaguá (PR), Ituiutaba (MG), Luziânia (GO), que já tem o sistema de Tarifa Zero funcionando e estão dando bons resultados. Nos Quadros de 1 a 6 seguem os dados de cada cidade com o detalhamento e as observações sobre o uso da Tarifa Zero.

<b>Categoria</b>	<b>Dado</b>	<b>Detalhamento / Observação</b>
<b>Localidade</b>	Maricá-RJ	
<b>População (aprox.)</b>	197.300 habitantes	
<b>Início da Tarifa Zero</b>	Março/2021	
<b>Passageiros Transportados</b>	39,3 milhões em 2024	Crescimento de 2,5% em relação a 2023
<b>Frota de Ônibus</b>	148 veículos em Janeiro/2025	Crescimento de 10% em relação a Setembro/2023
<b>Custo Total Anual</b>	R\$ 87,6 milhões	
<b>Fonte de Custeio</b>	Orçamento Municipal	Incrementado por recursos dos <i>royalties</i> do petróleo.
<b>Operação</b>	47 linhas	Operação pública (Empresa Pública de Transporte - EPT)
<b>Regras de Utilização</b>	Tarifa Zero	Não há catraca no interior dos ônibus.
<b>Resultado Verificado</b>	Economia de 20% da renda mensal das famílias	Segundo a Empresa Pública de Transporte (EPT).

**Quadro 1 – Cidade de Maricá-RJ.**

**Fonte:** (NTU, 2025).

<b>Categoria</b>	<b>Dado</b>	<b>Detalhamento / Observação</b>
<b>Localidade</b>	Caucaia-CE	
<b>População (aprox.)</b>	355.679 habitantes	
<b>Início da Tarifa Zero</b>	Março/2021	
<b>Passageiros Transportados</b>	90 mil por dia em Setembro/2024	Crescimento de 2,0% em relação a Setembro/2023
<b>Frota de Ônibus</b>	54 veículos em Fevereiro/2025	Redução de 23% em relação a Setembro/2023
<b>Custo Total Anual</b>	R\$ 33,6 milhões	
<b>Fonte de Custeio</b>	Orçamento Municipal	
<b>Operação</b>	32 linhas	Operação privada (Empresa Vitória)
<b>Regras de Utilização</b>	Tarifa Zero	Não há catraca no interior dos ônibus.
<b>Resultado Verificado</b>	Aumento de 25% do faturamento do setor de comércio e serviços.	
<b>Resultado Verificado</b>	Aumento de 25% da arrecadação tributária do município.	

**Quadro 2** – Cida de Caucaia-CE.

**Fonte:** (NTU, 2025).

<b>Categoria</b>	<b>Dado</b>	<b>Detalhamento / Observação</b>
<b>Localidade</b>	São Caetano do Sul-SP	
<b>População (aprox.)</b>	165.655 habitantes	
<b>Início da Tarifa Zero</b>	Novembro/2023	
<b>Passageiros Transportados</b>	74 mil por dia em Outubro/2024	Crescimento de 6% em relação a Fevereiro/2024
<b>Frota de Ônibus</b>	63 veículos em Outubro/2024	Crescimento de 5% em relação a Fevereiro/2024
<b>Custo Total Anual</b>	R\$ 34,8 milhões	
<b>Fonte de Custeio</b>	Orçamento Municipal	
<b>Operação</b>	10 linhas	Operação privada (VIPE)
<b>Regras de Utilização</b>	Tarifa Zero	O acesso é liberado na catraca.
<b>Resultado Verificado</b>	Redução das remarcações de consultas	Pelo Sistema Único de Saúde (SUS).
<b>Resultado Verificado</b>	Diminuição de veículos que atuam via aplicativos	E do transporte clandestino no terminal rodoviário.
<b>Resultado Verificado</b>	Aumento de até 36% do faturamento	Nos estabelecimentos comerciais localizados nas vias de circulação de ônibus.

**Quadro 3 – Cidade de São Caetano do Sul-SP.**  
**Fonte:** (NTU, 2025).

<b>Categoria</b>	<b>Dado</b>	<b>Detalhamento / Observação</b>
<b>Localidade</b>	Paranaguá-PR	
<b>População (aprox.)</b>	145.829 habitantes	
<b>Início da Tarifa Zero</b>	Março/2022	
<b>Passageiros Transportados</b>	720 mil em Agosto/2024	Crescimento de 3% em relação a Maio/2023
<b>Frota de Ônibus</b>	52 veículos em Outubro/2023	
<b>Custo Total Anual</b>	R\$ 24 milhões	
<b>Fonte de Custeio</b>	Fundo de Transporte Coletivo Municipal	Fundo criado especificamente para este fim.
<b>Operação</b>	20 linhas	Operação privada (Viação Rocío)
<b>Regras de Utilização</b>	Tarifa Zero	Cadastramento e uso de cartão no embarque.
<b>Resultado Verificado</b>	Aumento de 30% das vendas	No comércio local.
<b>Resultado Verificado</b>	Redução de 40% dos acidentes de trânsito	
<b>Resultado Verificado</b>	Aumento de cerca de 200% da demanda	No Restaurante Popular.

**Quadro 4 – Cidade de Paranaguá-PR.**

**Fonte:** (NTU, 2025).

<b>Categoria</b>	<b>Dado</b>	<b>Detalhamento / Observação</b>
<b>Localidade</b>	Ituiutaba-MG	
<b>População (aprox.)</b>	102.217 habitantes	
<b>Início da Tarifa Zero</b>	Julho/2023	
<b>Passageiros Transportados</b>	98 mil em Setembro/2023	Crescimento de 416% em relação a Janeiro/2021
<b>Frota de Ônibus</b>	11 veículos	Crescimento de 22% em relação a Junho/2023
<b>Custo Total Anual</b>	R\$ 4,5 milhões	
<b>Fonte de Custeio</b>	Emenda Parlamentar	
<b>Operação</b>	10 linhas	Operação Pública (com locação de ônibus e motoristas de empresa privada)
<b>Regras de Utilização</b>	Tarifa Zero	O acesso é liberado na catraca.
<b>Resultado Verificado</b>	Não foram identificados resultados	Devido ao início recente do projeto.

**Quadro 5 – Cidade de Ituiutaba-MG.**

**Fonte:** (NTU, 2025).

<b>Categoria</b>	<b>Dado</b>	<b>Detalhamento / Observação</b>
<b>Localidade</b>	Luziânia-GO	
<b>População (aprox.)</b>	208.725 habitantes	
<b>Início da Tarifa Zero</b>	Novembro/2023	
<b>Passageiros Transportados</b>	17 mil por dia em Fevereiro/2025	Crescimento de 31% em relação a Dezembro/2023
<b>Frota de Ônibus</b>	24 veículos em Fevereiro/2025	Crescimento de 9% em relação a Novembro/2023
<b>Custo Total Anual</b>	R\$ 9,3 milhões	
<b>Fonte de Custeio</b>	Emenda Parlamentar	
<b>Operação</b>	24 linhas	Operação privada (Viação Catedral)
<b>Regras de Utilização</b>	Tarifa Zero	É necessário realizar o cadastramento e o uso do cartão no embarque.
<b>Resultado Verificado</b>	Comércio varejista registrou crescimento de 36% nas vendas	Desde a implementação do programa.
<b>Resultado Verificado</b>	Aumento de R\$ 25 milhões em circulação	Na economia local.

**Quadro 6 – Cidade de Luziânia-GO.**

**Fonte:** (NTU, 2025).

Quanto às fontes de custeio da Tarifa Zero universal, um estudo das doze maiores cidades com essa política identificou três modelos principais. A maioria (sete casos) optou pelo financiamento via recursos diretos do orçamento municipal. Outras três cidades constituíram fundos específicos para custear o transporte coletivo, enquanto duas viabilizaram a medida por meio de emendas parlamentares (NTU, 2025).

No que tange à gestão operacional, a prestação do serviço é majoritariamente terceirizada. Apenas em Maricá-RJ e Itapetininga-SP o serviço é executado por empresas públicas. Nas demais oito cidades analisadas, a operação e a frota são de responsabilidade de concessionárias privadas. Em Sorriso-MT e Ituiutaba-MG, verifica-se um modelo híbrido, no qual as prefeituras realizam a locação dos ônibus de empresas privadas (NTU, 2025). Outro aspecto operacional relevante é o cadastramento de usuários. A prática de emitir um cartão de transporte identificado

não é comum entre a maioria dos municípios estudados. Apenas duas cidades, Luziânia-GO e Paranaguá-PR, adotam esse procedimento (NTU, 2025).

É importante destacar que, em nível de capitais, a Tarifa Zero é predominantemente implementada de forma parcial. Das nove capitais com iniciativas vigentes, todas as oferecem de modo restrito, seja em dias específicos da semana, com atendimento exclusivo a alguns bairros ou por meio de determinadas linhas (NTU, 2025).

O impacto financeiro da medida varia consideravelmente conforme a escala do município. Na maioria das cidades com Tarifa Zero, os recursos necessários comprometem, no máximo, 3% do orçamento anual. Contudo, em cidades com população superior a um milhão de habitantes e frotas extensas, esse percentual pode atingir 5% ou mais. Um cenário extremo é projetado para a cidade de São Paulo, que, com sua população de aproximadamente 12,5 milhões de habitantes e uma frota operacional de quase 12 mil veículos, poderia ter de 15% a 20% de seu orçamento municipal comprometido, caso a política seja implementada sem receitas extraordinárias ou novas fontes de custeio (Christovam, 2024).

### 3. METODOLOGIA

Para o desenvolvimento deste projeto adotou o método hipotético-indutivo com apoio em pesquisas aplicada, exploratória, bibliográfica, de levantamento, com entrevistas semi-estruturadas e análise qualitativa dos dados.

#### 3.1 Método hipotético-indutivo

Conforme Lakatos e Marconi (2017), o método hipotético-indutivo inicia-se com a identificação de um problema, seguido de uma solução provisória, a hipótese, que deve ser testada para verificar sua validade. Sob essa premissa, a adoção desta metodologia justifica-se pela necessidade de testar a hipótese de que a implantação da Tarifa Zero é útil, necessária e viável para a população e para o poder público. Para tanto, o estudo fundamentou-se na análise de dados amostrais que permitiram inferir conclusões aplicáveis ao contexto social amplo, validando a eficácia da política pública proposta.

#### 3.2 Pesquisa aplicada

Devido à natureza do trabalho ser direcionada a uma área específica adotou-se a pesquisa aplicada que “[...] objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais.” (Prodanov; Freitas, 2013).

#### 3.3 Pesquisa exploratória

Para corroborar com os objetivos deste trabalho usou-se a pesquisa exploratória que visa “[...] facilitar a delimitação do tema da pesquisa; orientar a fixação dos objetivos e a formulação das hipóteses ou descobrir um novo tipo de enfoque para o assunto. Assume, em geral, as formas de pesquisas bibliográficas e estudos de caso.”. (Prodanov; Freitas, 2013).

### *3.4 Pesquisa bibliográfica*

Para a coleta dos dados foram feitas pesquisas bibliográficas que “[...] colocar o pesquisador em contato direto com todo material já escrito sobre o assunto da pesquisa.”. (Prodanov; Freitas, 2013).

### *3.5 Pesquisa de levantamento*

Para levantar os dados da população usou-se a pesquisa de levantamento (survey) que “[...] ocorre quando envolve a interrogação direta das pessoas cujo comportamento desejamos conhecer através de algum tipo de questionário.”. (Prodanov; Freitas, 2013).

### *3.6 Análise qualitativa*

Para analisar os dados com relação as opiniões das pessoas empregaram-se a pesquisa qualitativa que “[...] considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números.”. (Prodanov; Freitas, 2013).

## 4. ESTUDOS DE OPINIÃO SOBRE A TARIFA ZERO EM BARUERI

Conforme a lógica do método hipotético-indutivo, a investigação parte de um problema central para a proposição de hipóteses testáveis. No presente estudo, tal abordagem sustenta a análise da viabilidade da Tarifa Zero sob a ótica da gestão pública e do benefício social. Operacionalmente, essa metodologia desdobrou-se inicialmente em uma pesquisa bibliográfica, que explorou as correlações entre transporte urbano e desigualdades de gênero. Esse embasamento foi o que permitiu, em etapa subsequente, a utilização de dados amostrais para inferir conclusões robustas e validar a hipótese de que a gratuidade atua como mecanismo de justiça social e eficiência urbana.

### 4.1. *Ideia*

O trabalho priorizou a análise de municípios onde o modelo de gratuidade já está consolidado, buscando identificar se esses sistemas incorporaram diretrizes específicas voltadas às necessidades das mulheres. O objetivo foi mapear como o planejamento urbano tradicional, muitas vezes cego às questões de gênero, pode ser reconfigurado para reconhecer a "jornada tripla" e a complexidade dos deslocamentos femininos.

Através dessa revisão, foi possível consolidar uma base teórica sólida que não apenas sustenta a viabilidade técnica da gratuidade, mas também a posiciona como um instrumento essencial de justiça social. Esse embasamento foi crucial para compreender como a eliminação da barreira tarifária atua diretamente na redistribuição da renda e na democratização do espaço público.

### 4.2 *Planejamento*

O planejamento deste trabalho debruçou-se sobre uma análise analítica dos impactos multidimensionais que a implementação da Tarifa Zero acarretaria na vida das mulheres e de seus núcleos familiares em Barueri. Foram ponderados tanto os benefícios econômicos imediatos, como o aumento do poder de compra doméstico, quanto os ganhos subjetivos relacionados à segurança, autonomia e bem-estar. A culminância deste processo resultou na elaboração de um relatório estratégico

destinado à Prefeitura de Barueri, contendo recomendações técnicas e sugestões de diretrizes para a viabilização da política no município. Este documento foi desenhado para servir como um guia de melhorias nas políticas públicas locais, alinhando a eficiência do transporte terrestre às novas exigências da Reforma Tributária. Assim, a proposta buscou transformar dados estatísticos em propostas concretas que garantam o pleno direito à cidade e fomentem o desenvolvimento econômico local de forma inclusiva e sustentável.

#### *4.3 Etapas*

O desenvolvimento deste projeto foi estruturado em etapas sistemáticas, conforme detalhado e apresentado no Quadro 7.

Etapa	Procedimentos Detalhados	Ferramentas Sugeridas
<b>I. Pesquisa Exploratória e Base de Dados (Produto 1)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Mapeamento bibliográfico:</b> realizar buscas em bases de dados acadêmicas.</li> <li><b>Identificação de <i>benchmarks</i>:</b> selecionar, no mínimo, 6 cidades (3 no Brasil, 3 internacionais) com Tarifa Zero.</li> <li><b>Estrutura de análise de gênero:</b> revisar documentos oficiais das cidades-modelo para identificar se houve menção, análise ou política específica focada em mulheres antes/após a implementação do projeto.</li> </ol>	Bases de Dados Acadêmicas (Periódicos), <i>Softwares</i> de Gerenciamento de Referências (Mendeley, Zotero), Planilhas de Coleta de Dados.
<b>II. Alinhamento Estratégico (Produto 2)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Formulação da "Pergunta Guia":</b> definir a tese central (ex: Qual o modelo de Tarifa Zero que maximiza a equidade de gênero e a sustentabilidade fiscal em Barueri?).</li> </ol>	Documento de Escopo (Word/PDF), Planilha de Gerenciamento de Tarefas (Excel/Google Sheets).
<b>III. Análise de Impactos e Vozes Locais (Produto 3)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Modelagem demográfica:</b> obter e analisar os dados do Censo 2022 de Barueri (população feminina, renda, localização de moradia/trabalho, NEETS) para projetar a demanda potencial de viagens.</li> <li><b>Desenho de cenários:</b> criar 3 cenários de impacto potencial (Otimista, Moderado, Conservador) da Tarifa Zero nas famílias de Barueri (ex: economia familiar em R\$ e % da renda).</li> <li><b>Realização de pesquisa qualitativa:</b> conduzir 3 a 5 Grupos Focais com residentes de Barueri (mulheres de diferentes regiões e faixas etárias) para colher percepções diretas sobre segurança, horários e rotas de deslocamento. Isso garante que a realidade humana molde as sugestões.</li> </ol>	<i>Software</i> Estatístico (opcional, como SPSS ou R para análise demográfica), Planilhas de Projeção Financeira, Guiões de Entrevista/Roteiro para Grupos Focais, Espaço físico neutro ou Plataforma de Reunião online (para os grupos focais).
<b>IV. Elaboração e Validação do Relatório (Produto 4)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Redação integrada:</b> unir o aprendizado dos <i>benchmarks</i> (Etapa I) com as projeções de impacto e as vozes locais (Etapa III). A escrita deve ser acessível e convincente.</li> <li><b>Propostas de custeio:</b> detalhar opções viáveis de financiamento para Barueri (ex: Fundo de Transporte, Custeio via <i>royalties</i> ou ICMS Verde/Fiscal) e seus respectivos riscos.</li> <li><b>Desenho de linhas-piloto:</b> sugerir 2 a 3 rotas específicas para um projeto-piloto de Tarifa Zero, priorizando a conexão entre áreas residenciais e polos de serviço público (saúde, CRAS, educação), conforme a rotina feminina.</li> <li><b>Revisão e <i>Feedback</i>:</b> Enviar um rascunho executivo do relatório para os interlocutores da Prefeitura para garantir que as sugestões sejam politicamente e tecnicamente viáveis antes da entrega final.</li> </ol>	Processador de Texto (Word/Pages) para o Relatório, Ferramenta de Diagramação (para gráficos e mapas de sugestão de rotas), Software de Apresentação (para a entrega executiva).

**Quadro 7 – Etapas para o desenvolvimento do projeto.**

**Fonte:** elaborado pelos autores.

#### 4.4 Questionário

A abordagem metodológica estruturou-se, inicialmente, na análise do perfil socioeconômico dos participantes, seguida pelo mapeamento da frequência de uso do transporte e do impacto financeiro das tarifas na renda familiar. Paralelamente, buscou-se identificar as barreiras de gênero que restringem a mobilidade feminina. Por fim, para avaliar a viabilidade da Tarifa Zero, investigou-se a percepção dos entrevistados quanto aos benefícios da implementação dessa política para a sociedade local. O Quadro 8 detalha as questões que compuseram o formulário estruturado aplicado durante a pesquisa.

N.	Pergunta	Tipo de Resposta	Filtros/Observações <span style="float: right;">Quadro 8 (cont.)</span>
1.1	Com qual gênero você se identifica?	Múltipla Escolha	Feminino Masculino Outro
1.2	Qual é a sua idade?	Numérica	12 a 15 16 a 18 19 a 22 23 a 25 26 a 29 30 a 35 36 a 40 41 a 45 46 a 49 50 a 55 56 a 59 60 a 65 66 a 69 70 a 75 76 a 79 80 ou mais
1.3	Qual bairro de Barueri você mora? (Está em ordem alfabética)	Múltipla Escolha	Aldeia da Serra Alphaville Centro, Comercial, Industrial ou Empresarial Alphaville Residenciais: Zero (fase 1 ou 2), 1, 2, Alphagran, Plus, Conde I e II Área Rural de Barueri Bethaville I ou II Centro de Barueri Centro comercial Jubran Chácara do Peróba Chácara Marco Conjunto Habitacional Mirante dos Altos Empresarial 18 do Forte Fazenda Tamboré Green Valley Alphaville Jardim Alberto/Silveira Jardim Audir Jardim Barueri Jardim Belval Jardim Califórnia Jardim Líbano Jardim dos Camargos Jardim Esperança Jardim Flórida Jardim Gabriela Jardim Graziela Jardim Iracema Jardim Itaparica Jardim Itaqueti Jardim Júlio Jardim Maria Cristina Jardim Maria Helena Jardim Maria Tereza Jardim Mutinga Jardim Paraíso Jardim Paulista Jardim Regina Alice Jardim Santa Cecília Jardim Santa Mônica Jardim São José Jardim São Pedro Jardim São Silvestre Jardim Silveira Jardim Tatiana Jardim Timbauhy Jardim Tupã Jardim Tupanci Melville Empresarial I e II Morada dos Pássaros

**Quadro 8** – Questionário aplicado para identificar o perfil dos entrevistados.

**Fonte:** autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Tipo de Resposta	Filtros/Observações <span style="float: right;">Quadro 8 (cont.)</span>
			Nova Aldeinha Núcleo Residencial Célia Mota Outeiro de São Fernando Parque das Nações Parque dos Camargos Parque Esmeralda Parque Imperial Parque Ribeiro de Lima Parque Santa Luzia Parque Viana Praça da Aldeia da Serra I Recanto Phrynea Recreio Cachoeira Residencial Morada das Estrelas (Aldeia da Serra) Residencial Morada dos Lagos Residencial Tamboré São Fernando Residência Sítio das Paineiras/Califórnia Sítio Pinheiro dos Altos Sítio Tamboré Alphaville Tamboré Tamboré Centro Empresarial Vale do Sol Vila Barros Vila Boa Vista Vila Ceres Vila Conceição Vila Creti Vila do Condi Vila Engenho Novo Vila Industrial Vila Iracema Vila Londrina Votupoca Vila Militar Vila Morelatto Vila Nilva Vila Nossa Senhora da Escada Vila Nova Vila Nova Barueri Vila Osmany Vila Pindorama Vila Porto Vila Pouso Alegre Vila São Francisco Vila São João Vila São Jorge Vila São Luiz (Centro) Vila São Luiz (Valparaíso) Vila São Miguel Vila São Silvestre Vila Sargento José de Paula Vila Silveira Vila Universal Vila Viana Votupoca Outro Não sou daqui, moro em outra cidade
1.4	Estado civil *	Múltipla Escolha	Solteiro(a) Casado(a) União Estável/Companheiro(a) Divorciado(a)/Separado(a) judicialmente Viúvo(a) Outro
1.5	Hoje, você trabalha e também estuda?	Múltipla Escolha	Sim, eu trabalho e estudo Só trabalho e não estudo Só estudo e não trabalho Não trabalho e nem estudo

**Quadro 8** – Questionário aplicado para identificar o perfil dos entrevistados (cont.).  
**Fonte:** autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Tipo de Resposta	Filtros/Observações <span style="float: right;">Quadro 8 (cont.)</span>																																								
1.6	Qual sua escolaridade? *	Múltipla Escolha	Analfabeto(a) Fundamental Incompleto (ou alfabetizado) Fundamental Completo Médio Incompleto Médio Completo Superior Incompleto Superior Completo Pós-graduação (Lato sensu/Especialização/MBA) Completo Mestrado Completo Doutorado Completo																																								
1.7	Você estuda no município de Barueri (no bairro ou em outro bairro, mas em Barueri)?	Múltipla Escolha	Sim Não (estudo em outra cidade) Não estudo																																								
1.8	Qual a sua principal ocupação (marque até duas opções) - MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	Seleção	<table border="0" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 10%;">Aposen-</td> <td style="width: 10%;">Autôno-</td> <td style="width: 10%;">Cuidad-</td> <td style="width: 10%;">Desem-</td> <td style="width: 10%;">Do Lar</td> <td style="width: 10%;">Trabalh-</td> <td style="width: 10%;">Trabalh-</td> <td style="width: 10%;">Estuda-</td> </tr> <tr> <td>tado(a)</td> <td>mo</td> <td>or(a)</td> <td>pregad-</td> <td></td> <td>o (CLT)</td> <td>o (PJ)</td> <td>nte</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(não</td> <td></td> <td>o(a)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>formal)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 10%;">Linha 1</td> <td style="width: 10%;"><input type="checkbox"/></td> <td style="width: 10%;"><input type="checkbox"/></td> <td style="width: 10%;"><input type="checkbox"/></td> <td style="width: 10%;"><input type="checkbox"/></td> <td style="width: 10%;"><input type="checkbox"/></td> <td style="width: 10%;"><input type="checkbox"/></td> <td style="width: 10%;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Aposen-	Autôno-	Cuidad-	Desem-	Do Lar	Trabalh-	Trabalh-	Estuda-	tado(a)	mo	or(a)	pregad-		o (CLT)	o (PJ)	nte		(não		o(a)						formal)							Linha 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aposen-	Autôno-	Cuidad-	Desem-	Do Lar	Trabalh-	Trabalh-	Estuda-																																				
tado(a)	mo	or(a)	pregad-		o (CLT)	o (PJ)	nte																																				
	(não		o(a)																																								
	formal)																																										
Linha 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																				
2.0	Você trabalha no município de Barueri ou em outra cidade?	Múltipla Escolha	Trabalho em Barueri Trabalho em outra cidade Não trabalho no momento																																								
2.1	Você tem filhos? Se sim, quantos?	Múltipla Escolha	0 – nenhum 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 ou mais																																								
2.2	Qual a faixa de renda familiar mensal total (a soma total de todos os moradores da sua casa)	Múltipla Escolha	Nenhuma no momento Meio salário mínimo 1 a 2 salários mínimos 3 a 5 salários mínimos 6 a 10 salários mínimos 10 ou mais salários mínimos																																								
2.3	Quantas pessoas residem na sua casa? (a soma de adultos, crianças e idosos)	Múltipla Escolha	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 ou mais																																								
2.4	Na sua casa tem crianças?	Múltipla Escolha	Sim Não																																								

**Quadro 8** – Questionário aplicado para identificar o perfil dos entrevistados (cont.).  
**Fonte:** autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Tipo de Resposta	Filtros/Observações
2.5	Na sua casa tem idosos que precisam de assistência constante?	Múltipla Escolha	Sim Não
2.6	Na sua casa tem PcD (Pessoa com Deficiência)?	Múltipla Escolha	Sim Não
2.7	Sua residência é:	Múltipla Escolha	Alugada Comodato/Emprestada Com familiares ou amigos (favor) Própria Outros
2.8	Em um dia normal, para quais destinos você mais se desloca (marque até 3 opções principais) - MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	Seleção	<div style="display: flex; justify-content: space-between; font-size: 8px;"> <span>Bem-estar (academias, Parques e Maturidade, Espaço da Mulher, etc)</span> <span>Compras (mercado, lojas, etc, na cidade ou fora dela)</span> <span>Educação (escola, faculdade, etc, na cidade ou fora dela)</span> <span>Lazer (na cidade e/ou fora dela)</span> <span>Repartições Públicas da Prefeitura de Barueri (Ganha Tempo, Promoção social, etc.);</span> <span>Saúde (Hospital, UBS, PS, na cidade ou fora dela)</span> <span>Procurar emprego (entre currículos, entrevistas, etc)</span> </div> <div style="margin-top: 5px;">       Linha 1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </div>
2.9	Quantos dias por semana você realiza esses deslocamentos para as atividades acima citadas	Múltipla Escolha	0 1 2 3 4 5 6 7
3.0	Qual seu principal meio de transporte nestes deslocamentos? (Marque até 2 meios de transportes)	Seleção	<div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: 8px;"> <span>A pé</span> <span>Aplicativo (Uber/99)</span> <span>Carro próprio</span> <span>Moto própria</span> <span>Transporte Público - ônibus</span> </div> <div style="margin-top: 5px;">       Linha 1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </div>
3.1	Se você usa transporte público (ônibus), quantas catracas pagas "por dia"? (contabilize a ida e a volta "por dia")	Múltipla Escolha	0 – não uso transporte público 1 2 3 4 5 6 7 8 ou mais
3.2	Qual o gasto mensal aproximado da SUA FAMÍLIA com passagens de ônibus municipais?	Múltipla Escolha	0 – não uso transporte público R\$ até R\$50,00 R\$ 51 a R\$ 100,00 R\$ 101,00 a R\$ 200,00 R\$ 201,00 a R\$ 300,00 R\$ 301,00 a R\$ 400,00 R\$ 401,00 a R\$ 500,00

**Quadro 8** – Questionário aplicado para identificar o perfil dos entrevistados (cont.).  
**Fonte:** autoria própria (2026).



N.	Pergunta	Tipo de Resposta	Filtros/Observações																								
3.9	Você conhece o projeto Tarifa Zero?	Múltipla Escolha	<p>Sim Não Já ouvi falar/tenho ainda algumas dúvidas/não entendi direito</p>																								
4.0	Se o transporte público municipal fosse “gratuito” (Tarifa Zero), como isso afetaria o orçamento da sua família?	Múltipla Escolha	<p>Aliviaria muito Aliviaria um pouco Não faria diferença Não sei</p>																								
4.1	Com Tarifa Zero, você realizaria mais deslocamentos que hoje você não faz por conta do custo da tarifa?	Múltipla Escolha	<p>Sim Não Talvez</p>																								
4.2	Se você faria mais deslocamento, seriam para quais finalidades? (marque até 3 opções) MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	Seleção	<table border="0"> <tr> <td>Compras (mercado, lojas, serviços, etc.)</td> <td>Procurar emprego</td> <td>Saúde - não faltaria nas consultas e exames</td> <td>Educação, estudar e/ou fazer cursos</td> <td>Lazer (cinema, shopping, parques, etc)</td> <td>Visitar familiares e amigos em outros bairros</td> <td>Não faria mais deslocamentos</td> <td>Não uso transporte público e nem começaria a usar</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <p>Linha 1</p>	Compras (mercado, lojas, serviços, etc.)	Procurar emprego	Saúde - não faltaria nas consultas e exames	Educação, estudar e/ou fazer cursos	Lazer (cinema, shopping, parques, etc)	Visitar familiares e amigos em outros bairros	Não faria mais deslocamentos	Não uso transporte público e nem começaria a usar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								
Compras (mercado, lojas, serviços, etc.)	Procurar emprego	Saúde - não faltaria nas consultas e exames	Educação, estudar e/ou fazer cursos	Lazer (cinema, shopping, parques, etc)	Visitar familiares e amigos em outros bairros	Não faria mais deslocamentos	Não uso transporte público e nem começaria a usar																				
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																				
4.3	Onde a economia do custo com a passagem seria mais aplicada se tivesse na cidade de Barueri a Tarifa Zero? (marque até 3 opções) - MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	Seleção	<table border="0"> <tr> <td>Alimentação (supermercado)</td> <td>Maternidade</td> <td>Reparar o carro</td> <td>Deixar o carro no estacionamento</td> <td>Comprar roupas</td> <td>Comprar produtos de limpeza</td> <td>Lazer (cinema, shopping, parques, etc)</td> <td>Parquear o carro</td> <td>Passagens de trem, metrô, ônibus</td> <td>Serviços de saúde</td> <td>TV paga</td> <td>Outros</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <p>Linha 1</p>	Alimentação (supermercado)	Maternidade	Reparar o carro	Deixar o carro no estacionamento	Comprar roupas	Comprar produtos de limpeza	Lazer (cinema, shopping, parques, etc)	Parquear o carro	Passagens de trem, metrô, ônibus	Serviços de saúde	TV paga	Outros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alimentação (supermercado)	Maternidade	Reparar o carro	Deixar o carro no estacionamento	Comprar roupas	Comprar produtos de limpeza	Lazer (cinema, shopping, parques, etc)	Parquear o carro	Passagens de trem, metrô, ônibus	Serviços de saúde	TV paga	Outros																
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																
4.4	De modo geral, você acredita que a Tarifa Zero se aplicada na cidade de Barueri poderia melhorar sua autonomia e sua qualidade de vida?	Múltipla Escolha	<p>Concordo Concordo totalmente Não sei Discordo Discordo totalmente</p>																								
4.5	Gostaria de deixar algum comentário ou observação? (opcional)	Opnião	Aberta																								

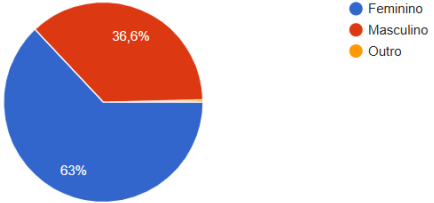
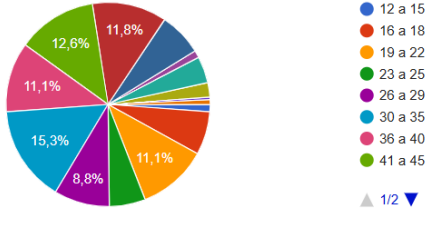
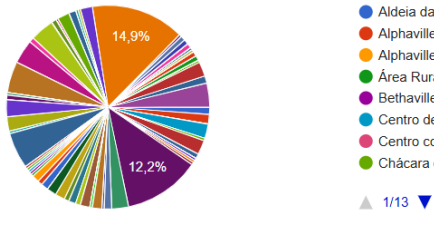
**Quadro 8** – Questionário aplicado para identificar o perfil dos entrevistados (cont.).  
**Fonte:** autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Tipo de Resposta	Filtros/Observações	Quadro 8 (cont.)

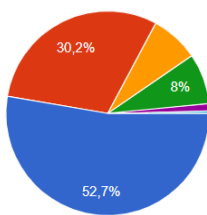
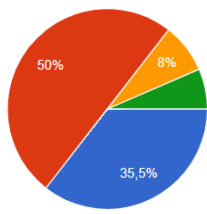
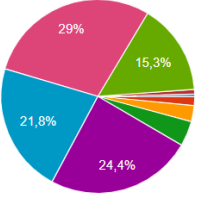
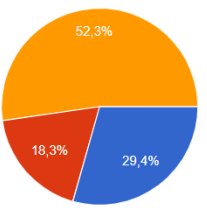
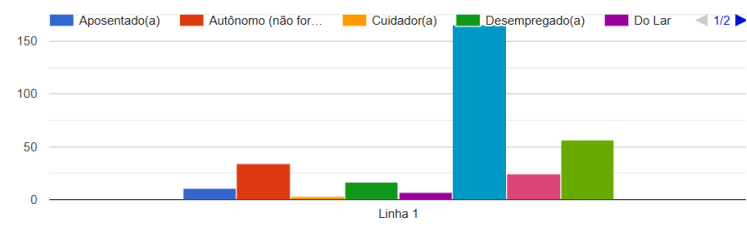
**Quadro 8** – Questionário aplicado para identificar o perfil dos entrevistados (cont.).  
**Fonte:** autoria própria (2026).

#### 4.5 Respostas

A estruturação dos estudos fundamentou-se nos dados coletados junto aos participantes, conforme detalhado no Quadro 9. Este quadro sistematiza a relação entre as perguntas formuladas e as respectivas respostas obtidas, reservando o tópico final para a análise das percepções e comentários espontâneos dos respondentes.

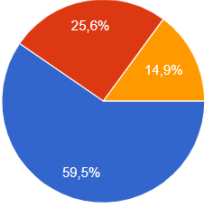
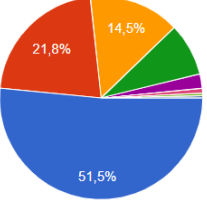
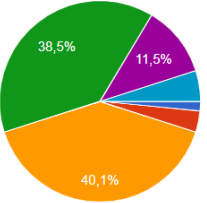
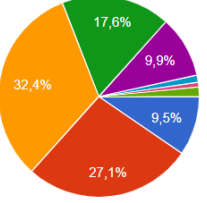
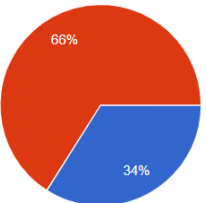
N.	Pergunta	Respostas	Quadro 9 (cont.)
1.1	Com qual gênero você se identifica?	262 respostas	 <ul style="list-style-type: none"> <li>● Feminino</li> <li>● Masculino</li> <li>● Outro</li> </ul>
1.2	Qual é a sua idade?	262 respostas	 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 12 a 15</li> <li>● 16 a 18</li> <li>● 19 a 22</li> <li>● 23 a 25</li> <li>● 26 a 29</li> <li>● 30 a 35</li> <li>● 36 a 40</li> <li>● 41 a 45</li> <li>▲ 1/2 ▼</li> </ul>
1.3	Qual bairro de Barueri você mora? (Está em ordem alfabética)	262 respostas	 <ul style="list-style-type: none"> <li>● Aldeia da Serra</li> <li>● Alphaville Centro, Comercial, Industria...</li> <li>● Alphaville Residenciais: Zero (fase 1 o...</li> <li>● Área Rural de Barueri</li> <li>● Bethaville I ou II</li> <li>● Centro de Barueri</li> <li>● Centro comercial Jubran</li> <li>● Chácara do Peróba</li> <li>▲ 1/13 ▼</li> </ul>

**Quadro 9** – Respostas dos participantes.  
**Fonte:** autoria própria (2026).

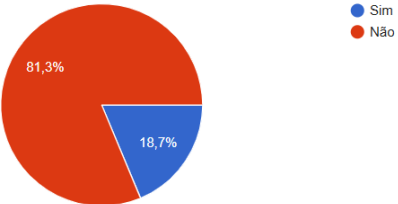
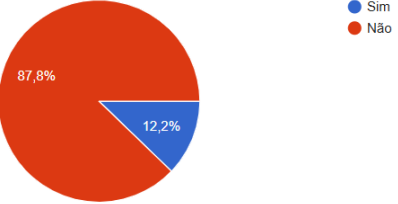
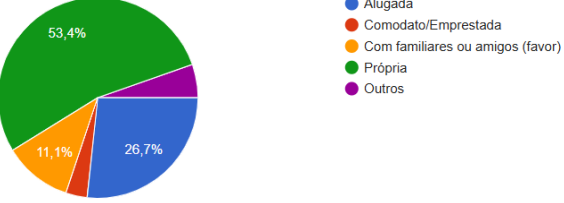
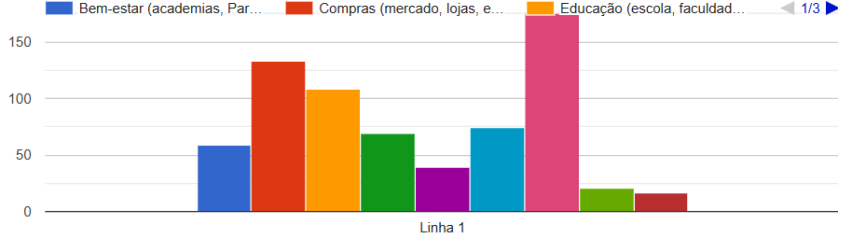
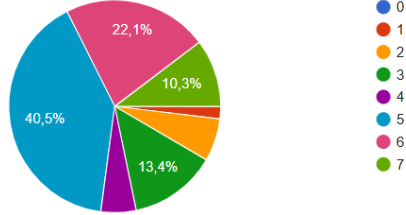
N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
1.4	Estado civil *	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Solteiro(a)</li> <li>● Casado(a)</li> <li>● União Estável/Companheiro(a)</li> <li>● Divorciado(a)/Separado(a) judicialmente</li> <li>● Viúvo(a)</li> <li>● Outro</li> </ul>
1.5	Hoje, você trabalha e também estuda?	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Sim, eu trabalho e estudo</li> <li>● Só trabalho e não estudo</li> <li>● Só estudo e não trabalho</li> <li>● Não trabalho e nem estudo</li> </ul>
1.6	Qual sua escolaridade? *	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Analfabeto(a)</li> <li>● Fundamental Incompleto (ou alfabetiz...)</li> <li>● Fundamental Completo</li> <li>● Médio Incompleto</li> <li>● Médio Completo</li> <li>● Superior Incompleto</li> <li>● Superior Completo</li> <li>● Pós-graduação (Lato sensu/Especiali...)</li> </ul> <p>▲ 1/2 ▼</p>
1.7	Você estuda no município de Barueri (no bairro ou em outro bairro, mas em Barueri)?	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Sim</li> <li>● Não (estudo em outra cidade)</li> <li>● Não estudo</li> </ul>
1.8	Qual a sua principal ocupação (marque até duas opções) - MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aposentado(a)</li> <li>■ Autônomo (não for...)</li> <li>■ Cuidador(a)</li> <li>■ Desempregado(a)</li> <li>■ Do Lar</li> </ul> <p>Linha 1</p>

**Quadro 9** – Respostas dos participantes (cont.).

Fonte: autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
2.0	Você trabalha no município de Barueri ou em outra cidade?	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Trabalho em Barueri</li> <li>● Trabalho em outra cidade</li> <li>● Não trabalho no momento</li> </ul>
2.1	Você tem filhos? Se sim, quantos?	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● 0 – nenhum</li> <li>● 1</li> <li>● 2</li> <li>● 3</li> <li>● 4</li> <li>● 5</li> <li>● 6</li> <li>● 7</li> </ul> <p>▲ 1/2 ▼</p>
2.2	Qual a faixa de renda familiar mensal total (a soma total de todos os moradores da sua casa)	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Nenhuma no momento</li> <li>● Meio salário mínimo</li> <li>● 1 a 2 salários mínimos</li> <li>● 3 a 5 salários mínimos</li> <li>● 6 a 10 salários mínimos</li> <li>● 10 ou mais salários mínimos</li> </ul>
2.3	Quantas pessoas residem na sua casa? (a soma de adultos, crianças e idosos)	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● 1</li> <li>● 2</li> <li>● 3</li> <li>● 4</li> <li>● 5</li> <li>● 6</li> <li>● 7</li> <li>● 8</li> </ul> <p>▲ 1/2 ▼</p>
2.4	Na sua casa tem crianças?	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Sim</li> <li>● Não</li> </ul>

**Quadro 9 – Respostas dos participantes (cont.).**  
**Fonte:** autoria própria (2026).

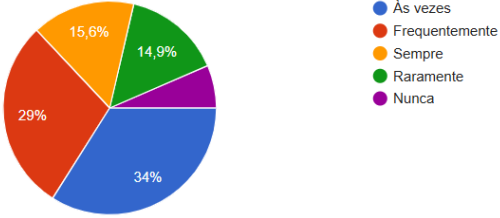
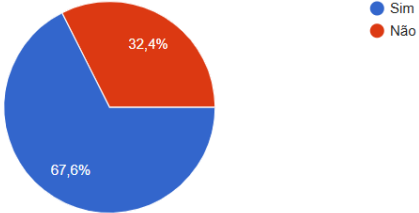
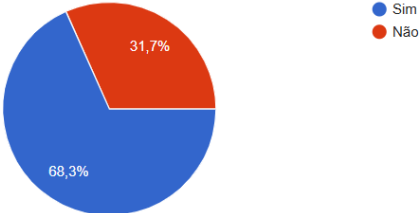
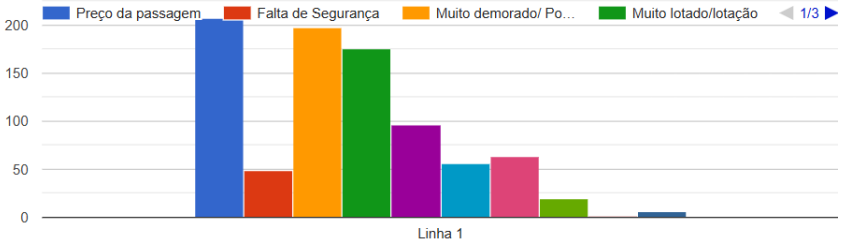

N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
2.5	Na sua casa tem idosos que precisam de assistência constante?	<p>262 respostas</p>  <p>● Sim ● Não</p>
2.6	Na sua casa tem PcD (Pessoa com Deficiência)?	<p>262 respostas</p>  <p>● Sim ● Não</p>
2.7	Sua residência é:	<p>262 respostas</p>  <p>● Alugada ● Comodato/Emprestada ● Com familiares ou amigos (favor) ● Própria ● Outros</p>
2.8	Em um dia normal, para quais destinos você mais se desloca (marque até 3 opções principais) - MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	 <p>Linha 1</p>
2.9	Quantos dias por semana você realiza esses deslocamentos para as atividades acima citadas	<p>262 respostas</p>  <p>● 0 ● 1 ● 2 ● 3 ● 4 ● 5 ● 6 ● 7</p>

**Quadro 9 – Respostas dos participantes (cont.).**  
**Fonte:** autoria própria (2026).

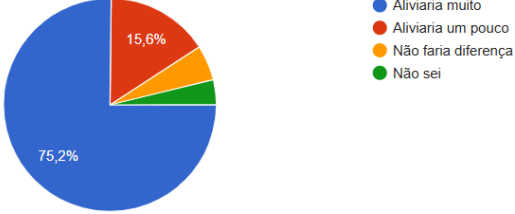
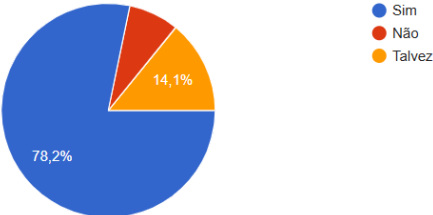
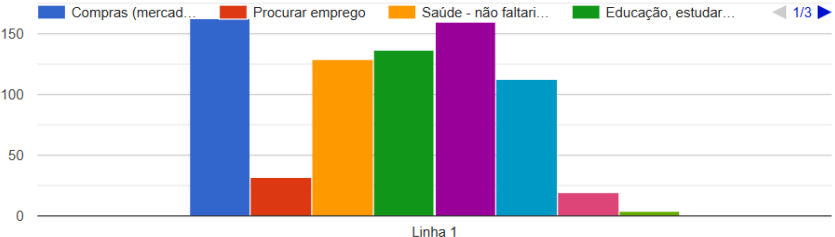
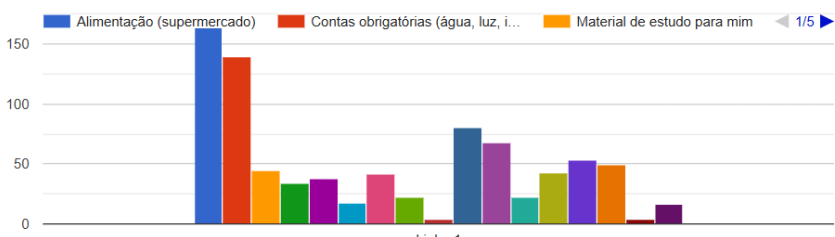
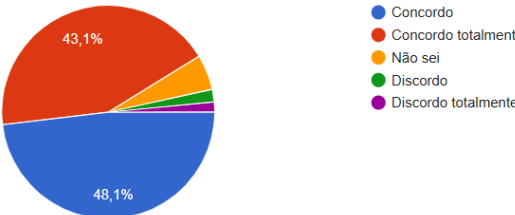
N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
3.0	Qual seu principal meio de transporte nestes deslocamentos? (Marque até 2 meios de transportes)	<p>Bar chart showing the number of responses for different transport modes. The y-axis ranges from 0 to 200. The x-axis is labeled 'Linha 1'. The legend includes: A pé (blue), Aplicativo (Uber/99) (red), Carro próprio (orange), Moto própria (green), and Transporte Público - ônibus (purple).</p>
3.1	Se você usa transporte público (ônibus), quantas catracas pagas "por dia"? (contabilize a ida e a volta "por dia")	<p>262 respostas</p> <p>Pie chart showing the distribution of responses for the number of paid bus tickets used per day. The legend includes: 0 - não uso transporte público (blue), 1 (red), 2 (orange), 3 (green), 4 (purple), 5 (light blue), 6 (pink), 7 (light green), and 8 ou mais (dark red).</p>
3.2	Qual o gasto mensal aproximado da SUA FAMÍLIA com passagens de ônibus municipais?	<p>262 respostas</p> <p>Pie chart showing the distribution of monthly bus fare expenses for families. The legend includes: 0 - não uso transporte público (blue), R\$ até R\$50,00 (red), R\$ 51 a R\$ 100,00 (orange), R\$ 101,00 a R\$ 200,00 (green), R\$ 201,00 a R\$ 300,00 (purple), R\$ 301,00 a R\$ 400,00 (light blue), R\$ 401,00 a R\$ 500,00 (pink), and R\$ 500,00 ou mais (light green).</p>
3.3	Em quais horários você mais se desloca? (marque até 3 principais horários)	<p>Bar chart showing the number of responses for different time intervals. The y-axis ranges from 0 to 150. The x-axis is labeled 'Linha 1'. The legend includes: 00h01 às 06h (blue), 06h01 às 08h (red), 08h01 às 10h (orange), 10h01 às 14h (green), and 14h01 às 17h (purple).</p>
3.4	Para quais "regiões" da cidade de Barueri você mais se desloca? (até 2 opções) MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO - Vou do meu bairro para:	<p>Bar chart showing the number of responses for different regions of Barueri. The y-axis ranges from 0 to 100. The x-axis is labeled 'Linha 1'. The legend includes: Aldeia/Aldeinha/P... (blue), Alphaville/Tamboré (red), Apenas no meu pr... (orange), and Boa Vista/Teatro... (green).</p>

**Quadro 9** – Respostas dos participantes (cont.).

Fonte: autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
3.5	Com que frequência você se sente inseguro(a) ao esperar e/ou usar o transporte público de Barueri? (seja você homem ou mulher)	<p>262 respostas</p>  <p> <span style="color: blue;">●</span> Às vezes  <span style="color: red;">●</span> Frequentemente  <span style="color: orange;">●</span> Sempre  <span style="color: green;">●</span> Raramente  <span style="color: purple;">●</span> Nunca         </p>
3.6	Você já deixou de realizar algum deslocamento necessário por considerar o trajeto ou o horário inseguro?	<p>262 respostas</p>  <p> <span style="color: blue;">●</span> Sim  <span style="color: red;">●</span> Não         </p>
3.7	Você já deixou de realizar algum deslocamento necessário (trabalho, estudo, consulta, etc.) por considerar o custo da passagem muito alto ou mesmo não ter o dinheiro suficiente?	<p>262 respostas</p>  <p> <span style="color: blue;">●</span> Sim  <span style="color: red;">●</span> Não         </p>
3.8	Para você, quais os principais problemas do transporte público atual? (marque até 3 opções) MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	 <p> <span style="color: blue;">■</span> Preço da passagem <span style="color: red;">■</span> Falta de Segurança <span style="color: orange;">■</span> Muito demorado/ Po... <span style="color: green;">■</span> Muito lotado/lotação         </p>
3.9	Você conhece o projeto Tarifa Zero?	<p>262 respostas</p>  <p> <span style="color: blue;">●</span> Sim  <span style="color: red;">●</span> Não  <span style="color: orange;">●</span> Já ouvi falar/tenho ainda algumas dúvidas/não entendi direito         </p>

**Quadro 9 – Respostas dos participantes (cont.).**  
**Fonte:** autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
4.0	Se o transporte público municipal fosse “gratuito” (Tarifa Zero), como isso afetaria o orçamento da sua família?	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Aliviaria muito</li> <li>● Aliviaria um pouco</li> <li>● Não faria diferença</li> <li>● Não sei</li> </ul>
4.1	Com Tarifa Zero, você realizaria mais deslocamentos que hoje você não faz por conta do custo da tarifa?	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Sim</li> <li>● Não</li> <li>● Talvez</li> </ul>
4.2	Se você faria mais deslocamento, seriam para quais finalidades? (marque até 3 opções) MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	 <p>Linhas 1</p>
4.3	Onde a economia do custo com a passagem seria mais aplicada se tivesse na cidade de Barueri a Tarifa Zero? (marque até 3 opções) - MAIS OPÇÕES ARRASTE PRO LADO	 <p>Linhas 1</p>
4.4	De modo geral, você acredita que a Tarifa Zero se aplicada na cidade de Barueri poderia melhorar sua autonomia e sua qualidade de vida?	<p>262 respostas</p>  <ul style="list-style-type: none"> <li>● Concordo</li> <li>● Concordo totalmente</li> <li>● Não sei</li> <li>● Discordo</li> <li>● Discordo totalmente</li> </ul>
4.5	Gostaria de deixar algum comentário ou observação? (opcional)	<p>“Com o exorbitante orçamento que cidade de Barueri possui, tem plena condição de implantar a Tarifa Zero ! É questão de justiça social!”</p> <p>“não sou a favor especificamente da tarifa zero, pois ainda que o consumidor não pague a tarifa ao pegar o transporte, os custos da passagem pagos para as empresas privadas de transporte seriam</p>

**Quadro 9 – Respostas dos participantes (cont.).**

**Fonte:** autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
		<p><i>cobertos com dinheiro público por meio de subsídios, e eu não sou a favor de dar dinheiro público para empresas privadas (pois elas podem falsificar os dados de número de passageiros e, desta forma, lucrar indevidamente com dinheiro público). Sou a favor do governo municipal criar uma empresa pública para gerir o transporte público da cidade, pois dessa forma teria mais transparência nos custos de operações e nos gastos do município, como também se prestaria o serviço sem visar o lucro (diferente de uma empresa privada), mas visando a qualidade e importância social do transporte público para a população"</i></p> <p><i>"Eu acho que a tarifa de Barueri é muito alta e a qualidade do transporte é péssima, deveria abrir licitação pra outras empresas fazerem o transporte público na cidade e acabar com o monopólio. Sendo que BBTT e Ralip são empresas do mesmo grupo que á anos fazem o transporte público da cidade."</i></p> <p><i>"Se é tão positivo e Barueri pode, por que não faz?"</i></p> <p><i>"Barueri precisa de um ônibus circular na Estrada os Romeiros e estrada Velha de Itapevi, sem passar por dentro dos Bairros. Para deslocamento nos bairros, usaria ônibus menores devido a Topografia e arruamento da Cidade não ter sido projetado para ônibus grandes, usaria os micro-ônibus. Por isso eu sugiro este ônibus Circular, passando pelo centro de Barueri. Se preciso for, posso apresentar esse projeto em PowerPoint."</i></p> <p><i>"Trocar essa frota de onibus, esta muito velha, onibus quentes sem ar condicionado, um sofrimento, zero qualidade e pagamos a passagem mais cara do estado, um absurdo!"</i></p> <p><i>"Uso pouco o transporte de Barueri pois vou mais a São Paulo. Por usar o sistema metropolitano, o municipal mudaria pouco minha rotina."</i></p> <p><i>"Hoje mesmo fiz um teste com a cobradora eu tinha 6,30 disse a ela que tinha somente 6,05. Ela olhou com uma cara de desdenho e me disse da próxima quero 10 centavos. Ela me cobrou o dobro para próxima viagem. Eu respondi: Eu sempre deixo 5, 10 centavos de troco, hoje que eu preciso você me nega. Reclamou: comigo não. A retruquei: inclusive com a senhora. Fui me acomodar peguei meus 25 centavos e fiz questão de dizer que estava fazendo um teste de empatia. Ela não quis aceitar e ficamos no embate até que o motorista olhou e ela aceitou os 5 centavos que fiquei devendo e me retornou 20 centavos. Estamos vivendo um período sombrio. Espero que o projeto dê certo e que Barueri possa aderir o tarifa zero."</i></p> <p><i>"Em virtude do monopólio do transporte público eu acho quase impossível a tarifa zero"</i></p> <p><i>"Ótima alternativa, grande impacto no município, no ambiente e na qualidade de vida principalmente em Alphaville e arredores"</i></p> <p><i>"Espero que esse estudo tenha visibilidade na prefeitura de Barueri, e que tudo possa mudar daqui para frente. Todos precisamos do transporte público de forma gratuita aos finais de semana"</i></p> <p><i>"Vou tentar adquirir meu cartão de idoso pois acabei de completar 60 anos, mais paguei muitas passagens a mais por não fazerem integração de um bairro para o outro."</i></p> <p><i>"Barueri tem orçamento para adotar o regime de tarifa 0 para quem precisa!"</i></p> <p><i>"Que atraves dessa pesquisa a tarifa zero se torna realidade, parabens a todos os envolvidos"</i></p> <p><i>"Para subsidiar esse programa, qual seria o impacto no orçamento da prefeitura? Já existem uma fonte de renda?"</i></p> <p><i>"Barueri está anos atrás de ter transporte público de qualidade, Tarifa Zero é um básico e é necessário para os trens também. Já peguei Uber porque tava mais barato que o transporte público."</i></p> <p><i>"Tarifa zero para todos os estudantes independente de renda"</i></p> <p><i>"Parabéns pela iniciativa e espero que minha pesquisa tenha contribuído. Boa sorte"</i></p> <p><i>"Barueri é uma cidade pequena e vc tem qie pegar dois ônibus diferentes pra sair de um bairro pra outro"</i></p> <p><i>"A Tarifa Zero garante o direito à cidade e aquece a economia local. Sou a favor."</i></p> <p><i>"Tarifa zero já é praticada em outras cidades. Talvez se virasse "projeto" de algum prefeito, isso saísse do papel aqui. Barueri tem um cartel com a Benfica, o serviço oferecido é porco, pouca qualidade, inconstancia de horários, poucos ônibus e muitos passageiros. Aquele ponto na baía da Campos Sales é ridículo, exposto ao sol, vento, chuva e a qualquer pessoa q passa a pé ou de carro / moto sem nenhum monitoramento de polícia, sem fiscal. Uma lástima essa cidade tao rica oferecer tão pouco a todos que pagam impostos aqui!"</i></p> <p><i>"Seria uma ótima ideia"</i></p> <p><i>"Muito legal a pesquisa! Espero que consigam colher bastante respostas"</i></p> <p><i>"UMA SUGESTÃO, poderia ser criado uma espécie de loteria municipal onde moradores podem comprar títulos ao ser sorteado a pessoa ganha o determinado valor do prêmio, assim como acontece nas loterias federais parte dos valores de bilhetes, prêmio uma parte é destinada no custeio do transporte sem precisar de depender de imposto municipal, estadual e federal o tempo todo."</i></p>

### Quadro 9 – Respostas dos participantes (cont.).

Fonte: autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
		<p><i>“Mediante ao questionário respondido, sou aposentada e não interfere com referência a tarifa zero. Agora com referência aos funcionários como eles receberão seus salários se entre ” o valor das tarifas pagas ajudam nos salários dos funcionários” A menos que eu esteja enganada a isso. Pois qualquer empresa paga funcionários mediante seu caixa de entrada. Por isso eu discordo. Poderia fazer uma tarifa das kilometragens, cada qual a distância de cada bairro ao destino ser cobrado com coerência. Não só no municipal, mas também intermunicipal. Mas valeu pelas propostas e pelas pesquisas e tenham um TCC com boas proporções e sucesso”</i></p> <p><i>“A tarifa deveria ser menor já ajuda todas a população”</i></p> <p><i>“O transporte de Barueri poderia melhorar muito se houvesse, de fato, uma política preocupada com a mobilidade da população dentro do município.”</i></p> <p><i>“Gostaria de andar menos de carro pelo bairros, faz muito mais sentido usar o transporte público se tiver tarifa zero. E o ônibus que uso para o centro é o Jd Júlio que após as 21 HS são poucos na linha e de filme semana é bem pior”</i></p> <p><i>“Não se pode confiar nos ônibus depois do horário de pico eles não passam”</i></p> <p><i>“Com a tarifa zero melhoraria demais as nossas vidas espero q esse projeto s realize”</i></p> <p><i>“Parabéns pela iniciativa, essa vale apenas.”</i></p> <p><i>“Tarifa Zero Já”</i></p> <p><i>“Não utilizo transporte público exatamente pela tarifa. Se colocarmos na balança custo-benefício, uber é mais vantajoso. Inclusive, a implementação de tarifa zero colabora para a empregabilidade, pois seria um fator a menos para se considerar na hora de escolher e ser selecionado a um prego.”</i></p> <p><i>“Ou se nós pagássemos a passagem, e tivéssemos uns ônibus de qualidade, oq não acontece na cidade.”</i></p> <p><i>“O custo da passagem de Barueri é alto, considerando o acesso ao destino; ônibus com percursos longos, seria interessante pensar em percursos menores e mais ágeis. Ex. Linha que circulam no Pq Viana, passa por diversos bairros até chegar no Centro. Linhas que pudessem fazer conexão entre os serviços de saúde. Rota específica de trajeto rápido do centro ao complexo PS, Sdpd, Amb Especialidades/ Policlínicas /CD/HMB”</i></p> <p><i>“Faço tratamento três vezes por semana, queria muito ir fazer alguma atividade na secretaria da mulher, mas não tem ônibus do Belval pra ir , eu teria que pegar dois ônibus pra ir e dois pra voltar.”</i></p> <p><i>“Tarifa Zero Já”</i></p> <p><i>“O Projeto passe livre eh fundamental para promover igualdade social, fomentar o uso do transporte público em toda a sorte de deslocamentos, trabalho, estudo, lazer, necessário para formar uma sociedade mais igualitária, com direitos amplos, possibilidade de utilizar a renda de forma mais inteligente, ter o direito amplo a lazer, educação, cultura, promovendo a diminuição da criminalidade, acesso à cultura, com o aumento da qualidade de vida e justiça social.”</i></p> <p><i>“Tarifa zero também seria bom para os ônibus intermunicipais, pois vou com frequência para carapicuíba e osasco”</i></p> <p><i>“Gostaria que os ônibus passasse com mas frequência na rua marte condomínio Alphaviw a demora é muito longa de 40 minutos a 1 hora de espera muito tempo vcs poderia mudar isso obrigado.”</i></p> <p><i>“Que após a tabulação e apresentação do resultado da pesquisa na Fatec que seja enviada ao executivo, legislativo e movimento de oposição do município.”</i></p> <p><i>“Gosto muito do projeto tarifa zero para a cidade. Mas preciso considerar a péssima mobilidade urbana que temos por aqui, trânsito intenso, falta de ônibus e lotações. Me questiono se com a tarifa zero esses problemas possam aumentar ainda mais. Claro que, não podemos pensar apenas nisso, a tarifa zero pode trazer segurança, principalmente aqueles com mais dificuldades para mobilidade por questões financeiras. Mas, seria interessante considerar como Barueri poderia melhorar a qualidade da nossa mobilidade antes, para pensar em um projeto deste magnitude.”</i></p> <p><i>“Seria um dos melhores projetos, portanto que adicione mais ônibus para evitar superlotação.”</i></p> <p><i>“Mais jovens poderiam estudar, muitos só conseguem meia passagem para fazer cursos.”</i></p> <p><i>“Meu filho estuda na FIEB Imperial poderia ter passe livre mais não tenho Cad único isso seria um direito de estudante até hoje nem consegui comprar uma camiseta da escola pra ele pois tenho gasto com passagem seria uma boa se tivesse o passe livre isso é um direito do aluno e agora essa história de pagar armário dentro de uma escola municipal Além da passagem cara os ônibus estão sucateados,sem ar-condicionado, muito lotado se o valor da tarifa acompanhasse a qualidade dos ônibus estava bom mas isso não acontece muito pelo contrário”</i></p> <p><i>“Cidade muito rica e a passagem muito cara”</i></p> <p><i>“já que o assunto é tarifa zero, uma coisa há de se questionar, se ainda não possuímos esse direito, a falta de cobrador de ônibus é uma problemática enorme. não concordo que o motorista tenha que dirigir, cobrar, prestar atenção em tantas coisas e ainda tantas pessoas sem emprego. então, já que</i></p>

**Quadro 9 – Respostas dos participantes (cont.).**

**Fonte:** autoria própria (2026).

N.	Pergunta	Respostas <span style="float: right;">Quadro 9 (cont.)</span>
		<p><i>ainda não possuímos o direito de tarifa zero, é de suma importancia que haja cobrador para facilitar e dar mais segurança aos passageiros e motoristas."</i></p> <p><i>"Eu acho impossível implementar tarifa zero em virtude do monopólio do transporte público em Barueri"</i></p> <p><i>"Tarifa zero vai ajudar muito população de Barueri"</i></p> <p><i>"Acredito que a proposta de tarifa zero é essencial para transformar a economia da cidade de modo positivo. Tem algumas ideias caso queira ouvir fique à vontade."</i></p> <p><i>"Colocar mais ônibus na linha"</i></p> <p><i>"Tarifa zero é uma ilusão de quem não conhece as peças orçamentárias de uma prefeitura"</i></p> <p><i>"Gostaria de agradecer pelo trabalho que vcs estão. Fazendo pois nossa cidade precisa muito que hoje com urgência mudanças no nosso transporte publico Ônibus velhos sujos circulando pela cidade Demora absurda para passar um ônibus no ponto ( engenho novo / Mutinga ) de 30 a 45 minutos para. Passar e todos os dias lotado é isso está ficando insuportável"</i></p> <p><i>"Ótima iniciativa, espero que haja um planejamento de aplicação e melhor uso das vias e carros públicos p uso eficiente e eficaz de geral"</i></p> <p><i>"Quando não posso utilizar meu carro próprio utilizo transporte público, porém não pago transporte por que já tenho 68 anos."</i></p> <p><i>"Sim sobre meu bairro se chama Vila Petrobrás, quando se trata Jd mutinga por ser grande vai até em Osasco exemplo todas as linhas intermunicipais do Pq. Imperial passa no jd. Mutinga de Osasco. Aqui que m mora Mutinga de Barueri sem Mencionar Petrobrás ficamos no Prejuízo."</i></p> <p><i>"a tarifa nao precisa de zero e sim mais barato ou pro quilometro que o passageiro usa o trapote"</i></p> <p><i>"Sobre a pesquisa, o campo de trabalho deveria ser adicionado o ramo de atividade funcionário público"</i></p> <p><i>"Barueri tem conciliações pra isso"</i></p> <p><i>"Acredito que Tarifa zero não seria possível mas uma redução do custo seria muito bom pois os impostos da cidade são altos"</i></p> <p><i>"Acredito que precisa rever o valor, mas ser zero acho que não é uma boa talvez aos Domingos e feriados sim , se pagando já é ruim imagine sendo gratuito."</i></p>

#### **Quadro 9 – Respostas dos participantes (cont.).**

**Fonte:** autoria própria (2026).

#### **4.6 Análise qualitativa**

Para realizar a análise qualitativa deste trabalho, adotou-se a Análise de Conteúdo ou a Análise Temática, métodos que permitem transcender a superfície dos números para compreender os sentidos e as vivências das mulheres de Barueri.

O nome mais proeminente quando se fala em Análise de Conteúdo no Brasil é Bardin (2016). Embora seja uma autora francesa, sua obra é o "padrão ouro" nas universidades brasileiras. Bardin define a análise como um conjunto de técnicas de análise das comunicações que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens. No contexto da sua monografia, Bardin fundamenta a fase de "codificação" e "categorização", onde você transforma os relatos das mulheres em temas como "autonomia" e "barreira financeira".

Já para a Análise Temática, que é uma vertente da análise de conteúdo mais focada em identificar e analisar padrões (temas) dentro dos dados, destaca-se no Brasil o trabalho de Minayo (2014), principal referência em pesquisa qualitativa no país. Ela humaniza o método ao defender que a análise deve buscar compreender o "universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes" dos sujeitos. Para o seu estudo em Barueri, Minayo é a autora ideal para justificar como as falas das entrevistadas revelam as iniquidades sociais e o impacto da "jornada tripla" na mobilidade urbana.

O processo inicia-se com a transcrição rigorosa das entrevistas semiestruturadas, seguida pela "leitura flutuante", onde o pesquisador se imerge nos relatos para identificar termos recorrentes e sentimentos expressos. Nesta etapa, a humanização do olhar é fundamental: as respostas deixam de ser meros registros para se tornarem evidências da "jornada tripla" e das barreiras invisíveis do cotidiano. Ao codificar os dados, o pesquisador deve agrupar as falas em categorias como "Custo da Tarifa e Consumo Familiar", "Medo e Insegurança no Trajeto" e "Autonomia de Deslocamento".

Este exercício revela como a Tarifa Zero não é apenas uma política de transporte, mas um divisor de águas que devolve o direito à cidade a quem sempre foi limitada pelo valor na catraca. O rigor acadêmico exige que essa interpretação seja feita à luz do referencial teórico, conectando os depoimentos às discussões sobre justiça espacial e desigualdade de gênero, garantindo que a voz das mulheres fundamente a proposta de política pública apresentada à prefeitura.

Ao citar trechos das entrevistas, o pesquisador deve garantir o anonimato das participantes (ex: Entrevistada 1, 2026), respeitando a ética na pesquisa humana, enquanto as fundamentações teóricas precisam ser referenciadas com precisão. Por exemplo, ao discutir o impacto econômico, deve-se referenciar o estudo que aponta a disparidade salarial conforme os padrões da NBR 10520: (Brasil, 2025). A análise qualitativa, portanto, torna-se o elo entre a frieza dos indicadores estatísticos e a pulsação da realidade social de Barueri. Ela permite que o relatório final não apenas apresente números de arrecadação via IBS ou aumento de fluxo de passageiros, mas que descreva a mudança qualitativa na qualidade de vida: a mãe que agora pode levar o filho ao parque sem comprometer a cesta básica, ou a cuidadora de PcD que encontra menos atrito em sua rotina de cuidado. Ao final, a lista de referências, organizada pela NBR 6023, deve refletir toda a base bibliográfica que sustentou essa

interpretação, desde os clássicos da sociologia urbana até os relatórios recentes sobre a Reforma Tributária e o consumo no destino.

Com os dados organizados, a análise deixou de ser apenas numérica para revelar as histórias por trás dos deslocamentos em Barueri. Mais do que estatísticas, os relatos expõem a vida de quem depende de um sistema que, muitas vezes, dita o ritmo de sua existência.

1. Os bairros-chave: durante a separação dos dados, percebe-se que o transporte não é sentido da mesma forma em toda a cidade. Em bairros como Engenho Novo, Jardim Mutinga e Vila Pindorama, o transporte é sinônimo de exaustão. Os tópicos mais recorrentes não falam apenas de ônibus, mas de tempo de vida perdido: relatos de esperas que chegam a 45 minutos e veículos superlotados mostram que, para quem mora nas periferias, o deslocamento é uma barreira constante entre o trabalhador e o seu descanso.

- Base de dados: Pergunta 1.3 - "Qual bairro de Barueri você mora?".

2. A mulher e a mobilidade; o primeiro passo foi entender como o custo da passagem pesa no bolso de quem menos tem, cruzando o impacto financeiro com a realidade da renda familiar. Para as mulheres de Barueri, que compõem a maioria das vozes ouvidas (63%), a tarifa não é apenas um número, é uma escolha difícil; muitas vezes, o valor da passagem é o que falta para completar a feira do mês.

- Base de dados: Pergunta 1.1 - "Com qual gênero você se identifica?".

3. A insegurança e a rotina: relaciona-se a sensação de insegurança com os trajetos e destinos das mulheres, desenhando um mapa da mobilidade sob risco. Existe uma preocupação latente em usar o transporte coletivo para diminuir gastos diários, mas essa economia vem acompanhada da ansiedade de pontos mal iluminados e trajetos perigosos.

- Base de dados: Pergunta 1.8 - "Qual a sua principal ocupação?" (Cruzamento de dados sobre circulação urbana e segurança).

4. Acessibilidade: dificuldades enfrentadas por cuidadoras de pessoas com deficiência (PcD). Ao cruzar suas rotinas com as barreiras físicas da cidade, consegue-se identificar onde o sistema falha e onde a estrutura urbana precisa, urgentemente, ser mais humana e inclusiva.

- Base de dados: Comentários qualitativos finais e fundamentação sobre a "jornada tripla".

5. O Projeto Tarifa Zero: entre a esperança e a prática de um futuro mais justo e igualitário, o projeto da Tarifa Zero ainda caminha para se tornar conhecido em todos os seus detalhes, mas o desejo pela sua implantação é vibrante. Comparou-se as visões de quem vive em diferentes realidades sociais, o que evidenciou o abismo de oportunidades que a Tarifa Zero pode começar a fechar. As pessoas não querem apenas o "grátis"; elas buscam a liberdade de circular pela cidade sem que o custo seja um impedimento.

- Base de dados: Pergunta 1.6 - "Qual sua escolaridade?" e Comentários sobre planejamento e impostos altos.

6. O caminho para Barueri: com sua solidez financeira, Barueri tem o cenário ideal para a implantação do projeto. Para que a implantação seja responsável, o modelo piloto deveria abraçar inicialmente o Engenho Novo e o Jardim Mutinga. Começar por onde a necessidade é mais urgente humaniza a gestão e permite que o sistema seja testado sob a pressão da realidade de quem mais precisa.

- Base de dados: Pergunta 1.3 (Bairros) em conjunto com a análise de arrecadação via IBS mencionada.

7. Reflexo do Brasil atual (2024-2026): nos últimos dois anos, o Brasil parou de ver a Tarifa Zero como um sonho distante para encará-la como solução econômica. Cidades que adotaram o modelo viram o comércio local florescer e o desemprego cair, pois as pessoas passaram a circular mais. Relacionando com exemplos práticos, cidades vizinhas e polos industriais já provaram que, quando o transporte é um direito e não uma mercadoria, a cidade inteira prospera.

- Base de dados: Fundamentação teórica sobre consumo no destino e Reforma Tributária.

8. Proteção e ética: a estruturação desta pesquisa pautou-se rigorosamente pelas diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD), fundamental para garantir a integridade e a privacidade dos participantes ao lidar com dados sensíveis, como gênero, localização e percepções socioeconômicas. Conforme apresentado no Quadro 9, o estudo foi desenhado para assegurar o anonimato absoluto: não foram coletados nomes ou quaisquer identificadores que permitissem a individualização dos respondentes. Essa postura ética é essencial não apenas para o cumprimento legal, mas para a própria qualidade da pesquisa qualitativa. Ao garantir que os dados seriam tratados de forma agregada e anônima, criou-se um ambiente de segurança que permitiu aos participantes expressarem relatos sinceros sobre suas rotinas, medos e

dificuldades financeiras. Assim, o Quadro 9 correlaciona as questões aplicadas às respostas e inclui, na última seção, os comentários livres, tratando cada depoimento como uma unidade de sentido protegida e desvinculada de qualquer identidade civil.

#### 4.7 Viabilidade

Com base na fundamentação metodológica de Bardin (2016) e Minayo (2014), e cruzando os relatos dos participantes com o cenário econômico atual, a resposta à viabilidade da Tarifa Zero em Barueri é positiva, desde que estruturada sob um novo tripé de governança.

1. Apoio popular: a implantação possui forte respaldo popular, mas acompanhada de uma demanda por qualidade. O apoio não é apenas pelo "custo zero", mas pelo fim da exaustão.

- ✓ Correlação com os comentários: um participante destaca que a situação atual é *"insuportável"*, mencionando ônibus velhos e demoras de até 45 minutos no Engenho Novo/Mutinga. Outro reforça: *"Barueri tem condições para isso"* e uma terceira voz pondera que *"uma redução do custo seria muito bom pois os impostos da cidade são altos"*.
- ✓ Arremate: a população valida o projeto como uma forma de justiça fiscal, retornar em serviços o que já se paga em altos tributos.

2. Mudanças na gestão pública: a análise qualitativa revela que a gestão não pode ser apenas financeira, mas operacional. Para a população, a gratuidade sem planejamento seria um risco.

- ✓ Correlação com os comentários: os participantes expressam preocupação com a execução: *"espero que haja um planejamento de aplicação e melhor uso das vias"*. Há inclusive o receio de que a gratuidade piore o serviço: *"se pagando já é ruim imagine sendo gratuito"*.
- ✓ Arremate: a viabilidade depende de uma gestão que foque na previsibilidade e higiene. A implantação piloto no Engenho Novo e Jardim Mutinga servirá como prova de conceito para mostrar que a Tarifa Zero pode, sim, vir acompanhada de ônibus modernos e horários cumpridos.

3. Alterações tributárias: a viabilidade financeira encontra respaldo na Reforma Tributária (2024-2026). A transição para o imposto baseado no consumo no destino favorece cidades que estimulam a circulação de pessoas.

- ✓ Correlação com os comentários: as mulheres da pesquisa indicam que o dinheiro da passagem faz falta na *"feira do mês"*. Ao eliminar a tarifa, esse recurso é imediatamente injetado no comércio local de Barueri.
- ✓ Arremate: o projeto é viável ao substituir o financiamento via catraca (que onera o trabalhador) por subsídios diretos advindos da nova estrutura tributária. Isso transforma o transporte em um "motor de consumo" para a economia municipal.

A implementação em Barueri é possível e recomendada. O "abismo de oportunidades" citado na análise pode ser fechado se a prefeitura entender que a Tarifa Zero é, na verdade, uma ferramenta de mobilidade social.

Como indicado por uma Entrevistada (2026) nos comentários finais, a cidade precisa de mudanças urgentes. A Tarifa Zero deixa de ser uma promessa política para se tornar uma necessidade humanitária e econômica, permitindo que a mãe, o trabalhador e o idoso (que hoje muitas vezes não circula por falta de recursos) ocupem Barueri em sua plenitude.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao escrever este estudo, ficou evidente que falar de transporte coletivo público em Barueri é, acima de tudo, falar sobre pessoas, tempo e dignidade. A análise qualitativa, guiada pelos olhares de Bardin (2016) e Minayo (2014), permitiu que este trabalho fosse além das planilhas e gráficos para alcançar o "universo de significados" de quem vive a cidade na pele. As vozes ouvidas transformaram dados frios em evidências de uma rotina marcada pela exaustão, mas também pela esperança de mudança.

Os relatos colhidos revelam que a "Tarifa Zero" não é vista apenas como uma gratuidade, mas como um alívio para uma carga que se tornou *"insuportável"*. O apoio popular à proposta é vibrante, fundamentado no sentimento de que uma cidade com tamanha solidez financeira pode e deve devolver aos cidadãos serviços que facilitem a vida. O desejo pelo projeto é, na verdade, um desejo por respeito: respeito ao tempo de quem espera 45 minutos no ponto de ônibus e respeito ao bolso daquela mãe que, como vimos, muitas vezes precisa escolher entre a passagem e o alimento.

A análise confirma que Barueri possui o cenário ideal para essa transformação. Com as recentes mudanças tributárias no Brasil (Reforma Tributária e o foco no consumo no destino), a cidade tem a oportunidade de substituir o modelo de cobrança individual por um sistema de investimento coletivo. Contudo, a humanização da gestão pública é o fator decisivo: a Tarifa Zero só será plena se vier acompanhada de ônibus dignos e planejamento inteligente. Iniciar este projeto de forma piloto nos bairros Engenho Novo e Jardim Mutunga é uma escolha ética, é começar onde a dor da exclusão é mais forte, testando o sistema sob a pressão da realidade de quem mais precisa.

Este trabalho destaca que a Tarifa Zero é, essencialmente, uma política de gênero e inclusão. Ao reduzir o "atrito" financeiro e físico no deslocamento, a cidade liberta a mulher da barreira da catraca, permitindo que cuidadoras de pessoas com deficiência e trabalhadoras ocupem espaços antes inacessíveis. A proteção desses relatos sensíveis pela LGPD reforçou o compromisso ético de dar visibilidade a essas histórias sem expor as identidades, garantindo que o relatório final fosse um fiel espelho da pulsação social de Barueri.

Em última análise, a Tarifa Zero em Barueri representa o encontro da eficiência administrativa com a sensibilidade social. Mais do que um projeto de transporte, trata-

se de um divisor de águas para a justiça espacial. Que este estudo sirva de base para que o direito à cidade deixe de ser um conceito abstrato e passe a ser a realidade da mãe que agora pode levar o filho ao parque, da cuidadora que transita com menos barreiras e do trabalhador que retorna mais cedo para o seu descanso. O futuro da mobilidade em Barueri deve ser gratuito, mas, acima de tudo, deve ser humano.

Um ponto de reflexão que emerge com força dos relatos dos participantes é o desafio da integração intermunicipal. A vida em Barueri não termina em suas fronteiras geográficas; para muitas mulheres, o cotidiano envolve deslocamentos para cidades vizinhas, como Osasco, utilizando linhas da EMTU. Ao ouvirmos essas vozes, percebemos que a Tarifa Zero municipal, embora seja um avanço histórico, precisará, em um segundo momento, dialogar com sistemas regionais. Sugere-se, como continuidade desta política, a busca por convênios que garantam que o direito à cidade não seja interrompido na divisa entre municípios, assegurando que o benefício da gratuidade alcance também aquelas que precisam atravessar a cidade para prover o sustento de suas famílias.

Inclui-se, também, a importância da temática sobre o Sistema Único de Mobilidade (SUM), apresentado na PEC 25/2023, proposta pela deputada Luiza Erundina e outros, que buscaram instituir o SUM na Constituição Federal, tratando o transporte público como um direito social universal e gratuito. A ideia não é apenas ter uma proposta técnica e, sim, um movimento para transformar o transporte brasileiro.

Pesquisadores da USP, como *Ciro Biderman* e *Eduardo Vasconcellos* (Biderman, 2024; Vasconcellos, 2014; 2019), destacam que o desafio real está na governança. Eles defendem que, sem um sistema nacional que articule financiamento e planejamento, as cidades continuarão reféns de uma fragmentação que prejudica, principalmente, quem mais precisa do transporte. A implementação do SUM, portanto, seria o caminho para combater desigualdades históricas, colocando o cidadão no centro das decisões urbanas e garantindo que o direito à cidade seja, de fato, uma realidade para todos.

É importante esclarecer que a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) não é responsável pelos custos ou pela gestão direta da mobilidade urbana, sendo sua competência voltada ao transporte ferroviário e rodoviário interestadual e internacional. Os custos da mobilidade nas cidades, muitas vezes elevados e fragmentados, são objeto de estudos acadêmicos sobre a falha na priorização de modais coletivos.

Pesquisadores como Vasconcellos (2014) argumentam que a política brasileira historicamente subsidia o transporte individual, elevando os custos sociais. Complementarmente, Biderman (2024) defende uma nova governança urbana que supere consensos equivocados para viabilizar investimentos realmente eficientes nas metrópoles.

Como próximos passos, este trabalho sugere um olhar atento à operação do sistema, projetando uma frota que suporte o novo fluxo de passageiros com qualidade e respeito. Propõe-se também monitorar o impacto real no comércio de Barueri após o primeiro ano de implantação, traduzindo em dados econômicos o alívio financeiro sentido pelas famílias e o consequente fortalecimento da economia regional.

## REFERÊNCIAS

ACERVO TRE. **Eleições Municipais de 1992 em Monte Carmelo**. 17 mar. 2023. Disponível em: <https://acervo.tre-mg.jus.br/index.php/eleicoes-municipais-de-1992-municipio-monte-carmelo-unica-junta-eleitoral-da-181a-zona-de-monte-carmelo>. Acesso em: 26 out. 2025.

AGÊNCIA BRASIL. **Haddad: Estudo do governo do governo avalia Tarifa Zero no Transporte Público**. 2025. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2025-10/haddad-estudo-do-governo-avalia-tarifa-zero-no-transporte-publico>. Acesso em: 27 out. 2025.

AMANAJÁS, Roberta; KLUG, Letícia. **Direito à Cidade, Cidades para Todos e Estrutura Sociocultural Urbana**. 2018. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/e365551e-70ca-4ce6-bc9e-6c4a8895b642/content>. Acesso em: 22 out. 2025.

AMVAP. **Transporte coletivo gratuito ganha novos ônibus em Monte Carmelo**. 27 abr. 2014. Disponível em: <https://www.amvapmg.org.br/1/transporte-coletivo-gratuito-ganha-novos-onibus-em-monte-carmelo/>. Acesso em: 26 out. 2025.

ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. **Mulheres usam mais transporte público e andam mais a pé, diz estudo de SP**. 14 dez. 2016. Disponível em: <https://www.antp.org.br/noticias/clippings/mulheres-usam-mais-transporte-publico-e-andam-mais-a-pe-diz-estudo-de-sp.html>. Acesso em: 18 out. 2025.

ARAÚJO, A. *et al.* **Mobilidade urbana com perspectiva de gênero: Estudo comparativo dos trajetos diários de homens e mulheres com alto nível socioeconômico e escolaridade em Curitiba**. 2023. Disponível em: <https://anpur.org.br/wp-content/uploads/2023/05/st12-14.pdf>. Acesso em: 18 out. 2025.

ARAÚJO, Paloma. **O medo como rotina: O desafio de circular nas cidades sendo mulher**. 13 jun. 2025. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2025/06/o-medo-como-rotina-o-desafio-de-circular-nas-cidades-sendo-mulher>. Acesso em: 15 out. 2025.

ATLAS BR. **Perfil Barueri - SP, IDHM e seus indicadores**. 2010. Disponível em: <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/municipio/350570#sec-renda>. Acesso em: 12 out. 2025.

BALBIM, Renato. **Mobilidade**: uma abordagem sistêmica. 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/4008af21-a7c3-4eff-9b9b-28b2d8250721/content>. Acesso em: 17 out. 2025.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. Tradução: Luís Antero Reto, Augusto Pinheiro. São Paulo: Edições 70, 2016.

BARUERI. **Câmara Municipal**. Isenção ISSQN Serviços de Transporte de Passageiros Municipais. 17 dez. 2013. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/b/barueri/lei-complementar/2013/31/318/lei-complementar-n-318-2013-isenta-do-imposto-sobre-servicos-o-servico-de-transporte-de-natureza-municipal>. Acesso em: 24 out. 2025.

BARUERI. **Orçamento Municipal Exercício 2025**. 26 abr. 2024. Disponível em: [https://www.barueri.sp.gov.br/transparencia/downloads/2025/LDO/LDO\\_2025\\_-\\_Anexo\\_V.pdf](https://www.barueri.sp.gov.br/transparencia/downloads/2025/LDO/LDO_2025_-_Anexo_V.pdf). Acesso em: 22 out. 2025.

BARUERI. **Tabela de serviços e alíquota para cálculo do imposto sobre serviço de qualquer natureza - ISSQN**. [s. d.]. Disponível em: <https://portal.barueri.sp.gov.br/arquivos/sites/sfn/downloads/TabelacodigosPJ.pdf>. Acesso em: 15 out. 2025.

BATTAGLIA, Rafael. **A Tarifa Zero já é realidade no Brasil. Hora de expandi-la**. 12 set. 2025. Disponível em: <https://super.abril.com.br/sociedade/a-tarifa-zero-ja-e-realidade-no-brasil-hora-de-expandi-la/>. Acesso em: 26 out. 2025.

BAZANI, A. Tarifa Zero: “Não podemos vender ilusão para as pessoas” e “há risco de degradação” – alertam autoridades em audiência pública na Câmara dos Deputados – Vídeos. **Diário do Transporte**, 21 out. 2025. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2025/10/21/tarifa-zero-nao-podemos-vender-ilusao-para-as-pessoas-e-ha-risco-de-degradacao-alertam-autoridades-em-audiencia-publica-na-camara-dos-deputados-videos/>. Acesso em: 27 out. 2025.

BENFÁCIL. **Integração e Tarifas**. 1 jan. 2025. Disponível em: <https://www.benfacil.com/>. Acesso em: 15 out. 2025.

BIDERMAN, Ciro. **Nova governança para a mobilidade urbana**. São Paulo: FGV Cidades, 2024. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estudos/543/nova-governanca-para-a-mobilidade-urbana.html>. Acesso em: 13 jun. 2026.

BOLZANI, Isabela. Oito em cada 10 mulheres vivem dupla jornada de trabalho com afazeres domésticos e cuidados, diz pesquisa. **G1**, 9 mar. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2024/03/09/oito-em-cada-10-mulheres-vivem-dupla-jornada-de-trabalho-com-afazeres-domesticos-e-cuidados-diz-pesquisa.ghtml>. Acesso em: 19 out. 2025.

BRASIL. Assistência Social. **Inscrever-se no Cad Único**. 19 ago. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/inscrever-se-no-cadastro-unico-para-programas-sociais-do-governo-federal>. Acesso em: 12 out. 2025.

BRASIL. Boletim - **Mulheres no Mercado de Trabalho**. Mar. 2025. Disponível em: [https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/estatisticas-trabalho/publicacoes/boletim\\_mulheres\\_8m\\_20250307.pdf](https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/estatisticas-trabalho/publicacoes/boletim_mulheres_8m_20250307.pdf). Acesso em: 19 out. 2025.

BRASIL. **Lei n. 13.709, de 14 de agosto de 2018**. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/lei/l13709.htm). Acesso em: 10 mai. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **PEC 25: SUM - Sistema Único de Mobilidade**. 16 mai. 2023. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2362526>. Acesso em: 24 out. 2025.

BRASIL. **Lei n. 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta Arts 182 e 183 da Constituição Federal sobre diretrizes da política urbana. Brasília, DF, 2001. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 22 out. 2025.

BRASIL. **Lei n. 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2012. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 17 out. 2025.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **3º Relatório de Transparência Salarial: mulheres recebem 20,9% a menos do que os homens**. Brasília, DF, 7 abr. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2025/abril/3o-relatorio-de-transparencia-salarial-mulheres-recebem-20-9-a-menos-do-que-os-homens>. Acesso em: 12 out. 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Relatório de Tendências da Mobilidade Urbana 2024-2025**. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, 2025.

BRASIL. Ministério da Fazenda. **Impactos da Reforma Tributária no Consumo e Mobilidade**. Brasília, DF: 2025.

BRASIL DE FATO. **Mulheres Negras receberam 47,5% a menos que homens não negros em 2024, aponta o relatório de transparência salarial**. 2025. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2025/04/08/mulheres-negras-receberam-47-5-a-menos-que-homens-nao-negros-em-2024-aponta-relatorio-de-transparencia-salarial/>. Acesso em: 17 out. 2025.

CHRISTOVAM, Francisco. **Tarifa Zero: política social ou modismo?** Correio Braziliense, 31 mai. 2024. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/opinia0/2024/05/6867986-tarifa-zero-politica-social-ou-modismo.html>. Acesso em: 21 out. 2025.

CONGRESSO EM FOCO. **Empresas apoiam Tarifa Zero, mas cobram fonte segura de financiamento**. 14 out. 2025. Disponível em: <https://www.congressoemfoco.com.br/noticia/112913/empresas-apoiam-tarifa-zero-mas-cobram-fonte-segura-de-financiamento>. Acesso em: 15 out. 2025.

CONGRESSO EM FOCO. **Tarifa Zero cresce e chega a 145 cidades e 5,4 milhões de pessoas**. 30 mar. 2025. Disponível em: <https://www.congressoemfoco.com.br/noticia/107342/tarifa-zero-cresce-e-chega-a-145-cidades-e-5-4-milhoes-de-pessoas>. Acesso em: 30 set. 2025.

CONGRESSO EM FOCO. **Tarifa Zero cresce e já está em 170 cidades**; veja o raio-X nacional. 13 out. 2025. Disponível em:

<https://www.congressoemfoco.com.br/noticia/112843/tarifa-zero-cresce-e-ja-esta-em-170-cidades-veja-o-raio-x-nacional>. Acesso em: 26 out. 2025.

CYRYLO, Almeida. **Mobilidade Feminina**: desafios e caminhos para cidades mais inclusivas. *Trânsito* 360, 2 set. 2025. Disponível em: <https://transito360.com.br/mobilidade-feminina/>. Acesso em: 19 out. 2025.

DYCK, I. Feminismo e Geografia da Saúde: duas vias ou agendas divergentes? **Gênero, Lugar e Cultura**, v. 10, n. 4, p. 361–368, 2003. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/0966369032000153331>. Acesso em: 27 out. 2025.

FARIA, Rivaldo M. **Espaço, Território e Saúde**: Contribuições de Milton Santos para o tema da Geografia da Saúde no Brasil. 2009. Disponível em: [https://www.rets.epsjv.fiocruz.br/sites/default/files/espaco\\_territorio\\_e\\_saude.pdf](https://www.rets.epsjv.fiocruz.br/sites/default/files/espaco_territorio_e_saude.pdf). Acesso em: 22 out. 2025.

FERRAZ, A. *et al.* **Mobilidade Urbana e Tarifa Zero**: Em Defesa da Vida. São Carlos: EdUFSCar, 2025. Disponível em: [https://editorarima.com.br/wp-content/uploads/2025/05/E-Book\\_Mobilidade-Urbana-e-Tarifa-Zero.pdf](https://editorarima.com.br/wp-content/uploads/2025/05/E-Book_Mobilidade-Urbana-e-Tarifa-Zero.pdf). Acesso em: 20 out. 2025.

FLORES, Carol. **Empresas de Transporte Público e por aplicativo são ouvidas na CPI da Violência e Assédio Sexual contra Mulheres**. Câmara Municipal de São Paulo, 12 mar. 2024. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/blog/empresas-de-transporte-publico-e-por-aplicativo-sao-ouvidas-na-cpi-da-violencia-e-assedio-sexual-contra-mulheres/>. Acesso em: 29 set. 2025.

FOLHA DE ALPHAVILLE. **Câmara de Barueri vota orçamento de R\$ 5,8 bilhões para 2025**. 14 nov. 2024. Disponível em: <https://www.folhadealphaville.com.br/politica/camara-de-barueri-vota-orcamento-de-r-5-8-bilhoes-para-2025>. Acesso em: 22 out. 2025.

FOLHA DE ALPHAVILLE. **Mulheres são a maioria em Barueri e Santana de Parnaíba, aponta o censo de 2022**. 30 out. 2023. Disponível em: <https://www.folhadealphaville.com.br/cidades/mulheres-sao-a-maioria-em-barueri-e-santana-de-parnaiba-aponta-censo-2022>. Acesso em: 12 out. 2025.

FOLHA DE ALPHAVILLE. **Tarifa de ônibus em Barueri aumenta para R\$ 5,80 a partir de 02 de janeiro.** 30 dez. 2024. Disponível em: <https://www.folhadealphaville.com.br/cidades/tarifa-de-onibus-em-barueri-e-regiao-aumenta-para-r-5-80-a-partir-de-2-de-janeiro>. Acesso em: 12 out. 2025.

G1. **Ônibus começam a circular em Maricá, RJ, com Tarifa Zero.** 18 dez. 2014. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/noticia/2014/12/onibus-comecam-circular-em-marica-rj-com-tarifa-zero.html>. Acesso em: 24 out. 2025.

G1. **Veja em quais cidades houve redução da tarifa do Transporte em 2013.** 4 jul. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/07/veja-em-quais-cidades-houve-reducao-da-tarifa-do-transporte-em-2013.html>. Acesso em: 24 out. 2025.

GREGORI, L. Entrevista. **Revista Apartes**, São Paulo, n. 2. Transporte Coletivo - A Tarifa Ideal, out. 2013. Disponível em: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes-antteriores/revista-apartes/numero-2-outubro2013/n02-a-tarifa-ideal/>. Acesso em: 20 set. 2025.

GREGORI, L. *et al.* **Tarifa Zero: a cidade sem catracas.** São Paulo: Autonomia Literária, 2020.

GRZESIKOWSKA, H.; JASKULSKA, E. **Transforming The Schoolyards.** 2023. Disponível em: [https://regilience.eu/wp-content/uploads/2025/04/REGILIENCE\\_Barcelona-City-Council.pdf](https://regilience.eu/wp-content/uploads/2025/04/REGILIENCE_Barcelona-City-Council.pdf). Acesso em: 23 out. 2025.

HANSON, S. Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. **Gender, Place & Culture**, v. 17, n. 1, p. 5–23, 2010. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/233211093\\_Gender\\_and\\_mobility\\_New\\_approaches\\_for\\_informing\\_sustainability](https://www.researchgate.net/publication/233211093_Gender_and_mobility_New_approaches_for_informing_sustainability). Acesso em: 15 out. 2025.

HIRATA, H.; KERGOAT, D. **Novas configurações da divisão sexual do trabalho.** In: DEBERT, Guita G. *et al.* (org.). Trabalho e Cidadania Ativa para as Mulheres: Desafios para as Políticas Públicas. São Paulo: Fundação Carlos Chagas, 2007. p. 13-26. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/237330753\\_Novas\\_configuracoes\\_da\\_divisao\\_sexual\\_do\\_trabalho](https://www.researchgate.net/publication/237330753_Novas_configuracoes_da_divisao_sexual_do_trabalho). Acesso em: 16 out. 2025.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2022**: Panorama Barueri. 2022. Disponível em: <https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>. Acesso em: 1 set. 2025.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades e Estados**: Barueri (SP). 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/sp/barueri.html>. Acesso em 15 out. 2025.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Indicadores Sociais das Mulheres no Brasil**: 3ª edição. 8 mar. 2024. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/multidominio/genero/20163-estatisticas-de-genero-indicadores-sociais-das-mulheres-no-brasil.html>. Acesso em: 19 out. 2025.

IDS. Instituto para o Desenvolvimento do Investimento Social. **O que são ODS e o que eles têm a ver com impacto social**. 30 jan. 2023. Disponível em: <https://www.idis.org.br/o-que-sao-ods-e-o-que-eles-tem-a-ver-com-impacto-social/>. Acesso em: 19 out. 2025.

KAUFMANN, V.; BERGMAN, M. M.; JOYE, D. Motility: Mobility as Capital. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 28, n. 4, p. 745-756, 2004. Disponível em: [https://econpapers.repec.org/article/blaijurr/v\\_3a28\\_3ay\\_3a2004\\_3ai\\_3a4\\_3ap\\_3a745-756.htm](https://econpapers.repec.org/article/blaijurr/v_3a28_3ay_3a2004_3ai_3a4_3ap_3a745-756.htm). Acesso em: 15 out. 2025.

KEYNES, John Maynard. **A Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda**. São Paulo: Atlas, 2017.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

LEFEVBRE, Henri. **O Direito à cidade**. 5. ed. 2008. Disponível em: [https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre\\_Henri\\_O\\_direito\\_a\\_cidade.pdf](https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre_Henri_O_direito_a_cidade.pdf). Acesso em: 16 out. 2025.

LOBO, Renato. Cidades do mundo que possuem Passe Livre no Transporte. **Via Trolebus**, 13 jan. 2015. Disponível em: <https://viatrolebus.com.br/2015/01/cidades-do-mundo-que-possuem-passe-livre-no-transporte/>. Acesso em: 21 out. 2025.

LUDEMIR, A. B. **Inserção produtiva, gênero e saúde mental**. Cadernos de Saúde Pública, v. 16, n. 3, p. 647-659, jul./set. 2000.

MACÊDO, Luana. **Conflito Trabalho-Família**: um olhar sobre o cotidiano das servidoras de uma instituição pública de ensino superior. 2025. Disponível em: <https://locus.ufv.br/server/api/core/bitstreams/d23cc5c7-4c18-42ae-842f-17a893972a92/content>. Acesso em: 19 out. 2025.

MACIEL, Pedro. **Jacó Bittar**, construtor do Brasil democrático. Brasil 247, 27 mai. 2022. Disponível em: <https://www.brasil247.com/blog/jaco-bittar-construtor-do-brasil-democratico>. Acesso em: 24 out. 2025.

MDS. Ministério do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome. **Informe Cadastro Único** n. 59. 3 jan. 2025. Disponível em: [https://www.mds.gov.br/webarquivos/MDS/2\\_Acoes\\_e\\_Programas/Cadastro\\_Unico/Informes/2024/Informe\\_Cadastro\\_Unico\\_N\\_59.pdf](https://www.mds.gov.br/webarquivos/MDS/2_Acoes_e_Programas/Cadastro_Unico/Informes/2024/Informe_Cadastro_Unico_N_59.pdf). Acesso em: 12 out. 2025.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 33. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

MOBILIZE BRASIL. NTU. **Pesquisas Temáticas**: Tarifa Zero nas cidades do Brasil. abr. 2024. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/tarifa-zero-nas-cidades-do-brasil.pdf>. Acesso em: 29 set. 2025.

MOBILIZE BRASIL. **Tarifa Zero dá sinais de esgotamento, aponta estudo da NTU**. 17 jul. 2025. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/14383/tarifa-zero-da-sinais-de-esgotamento-revela-estudo-da-ntu.html>. Acesso em: 29 set. 2025.

MOSCA. **Retrospectiva de Ações do Movimento 2012 e 2013**. 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Uny0xnV15CE>. Acesso em: 24 out. 2025.

NARDONE, José Paulo. Os impactos da Reforma Tributária nos estados e municípios. **Tribunal de Contas do Estado de São Paulo**, 28 jul. 2025. Disponível em: [https://www.tce.sp.gov.br/sites/default/files/noticias/Artigo\\_Nardone\\_Reforma%20Tribut%C3%A1ria.pdf](https://www.tce.sp.gov.br/sites/default/files/noticias/Artigo_Nardone_Reforma%20Tribut%C3%A1ria.pdf). Acesso em: 29 set. 2025.

NTU. Associação Nacional de Transportes Urbanos. **Tarifa Zero nas cidades do Brasil**. Brasília: NTU, 2025. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/919557109/Tarifa-Zero-NTU-2025>. Acesso em: 27 out. 2025.

NUNES, J. **Gênero, raça, região e escolaridade**: 4 gráficos para entender o perfil do desemprego no Brasil. G1, 15 fev. 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2025/02/15/genero-raca-regiao-e-escolaridade-4-graficos-para-entender-o-perfil-do-desemprego-no-brasil.ghtml>. Acesso em: 27 out. 2025.

OLINTO, Gilda. A inclusão das mulheres nas carreiras de ciência e tecnologia no Brasil. **Revista Inclusão Social**, v. 14, n. 1, p. 56–68, 2021. Disponível em: [link suspeito removido]. Acesso em: 15 out. 2025.

ONU BRASIL. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**: ODS 5 – Igualdade de Gênero. Nações Unidas Brasil, 2023. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/5>. Acesso em: 18 out. 2025.

OPAS. **Organização Pan-Americana da Saúde. Histórico da Emergência Internacional COVID-19**. [s. d.]. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/historico-da-emergencia-internacional-covid-19>. Acesso em: 27 out. 2025.

PELEGI, A. Programa “Tarifa Zero” desaceleram no país: modalidade é sustentável para as grandes cidades? **Diário do Transporte**, 19 jul. 2025. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2025/07/19/programas-tarifa-zero-desaceleram-no-pais-modalidade-e-sustentavel-para-as-grandes-cidades/>. Acesso em: 27 out. 2025.

PERKINS & WILL RESEARCH. **As meninas só querem se divertir**. 12 ago. 2024. Disponível em: <https://research.perkinswill.com/projects/girls-just-wanna-have-fun/>. Acesso em: 23 out. 2025.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. Disponível em: <https://www.feevale.br/Comum/midias/0163c988-1f5d-496f-b118-a6e009a7a2f9/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>. Acesso em: 27 out. 2025.

SAGICAD. **Total de pessoas inscritas no Cadastro Único**. ago. 2025. Disponível em: <https://aplicacoes.cidadania.gov.br/vis/data3/v.php>. Acesso em: 12 out. 2025.

SANTINI, Daniel. Primeira experiência de Tarifa Zero começou há mais de 30 anos no Brasil. **LabCidade FAU/USP**, 25 mai. 2023. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br/primeira-experiencia-de-tarifa-zero-comecou-ha-mais-de-30-anos-no-brasil/>. Acesso em: 20 out. 2025.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 2006. Disponível em: <https://sites.usp.br/fabulacoesdafamiliabrasileira/wp-content/uploads/sites/1073/2022/08/A-natureza-do-Espaco.pdf>. Acesso em: 17 out. 2025.

SÃO PAULO (cidade). Domingão Tarifa Zero faz 3 meses com aumento de mais de 31% de passageiros transportados que em 2023. **Prefeitura de São Paulo**, 14 mar. 2024. Disponível em: <https://prefeitura.sp.gov.br/w/noticia/domingao-tarifa-zero-faz-3-meses-com-aumento-de-mais-de-31-de-passageiros-transportados-que-em-2023>. Acesso em: 30 set. 2025.

SÃO PAULO (cidade). **Projeto de Lei n. 342**, de 6 de outubro de 1990. Câmara Municipal de São Paulo, 1990. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/projeto-de-lei-camara-municipal-342-de-6-de-outubro-de-1990>. Acesso em: 21 out. 2025.

SÃO PAULO (cidade). **Projeto de Lei n. 417**, de 16 de maio de 1995. Criação do bilhete único em SP. Câmara Municipal de São Paulo, 1995. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/projeto-de-lei-camara-municipal-417-de-16-de-maio-de-1995/consolidado>. Acesso em: 24 out. 2025.

SARAGIOTTO, D. Mulheres no transporte: Elas enfrentam mais desafios em seus deslocamentos. **Estadão**, 5 out. 2020. Disponível em: <https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-para-que-mulheres-enfrentam-mais-desafios-em-seus-deslocamentos/>. Acesso em: 27 out. 2025.

SENADO NOTÍCIAS. **Governo projeta crescimento de 2,44% em 2026 e salário mínimo de R\$ 1.631**. 29 ago. 2025. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2025/08/29/governo-projeta-crescimento-de-2-5-em-2026-e-salario-minimo-de-r-1.631>. Acesso em: 12 out. 2025.

SENADO. **Proposta de Emenda à Constituição n. 74**, de 2013. 15 set. 2015. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115729>. Acesso em: 20 out. 2025.

SHELLER, M.; URRY. J. The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning A**, n. 38, p. 207-226, 2006. Disponível em: <https://www.scirp.org/journal/paperinformation?paperid=73559>. Acesso em: 15 out. 2025.

SOJA, Edward W. **Seeking Spatial Justice**. 2010. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/229770913\\_Seeking\\_Spatial\\_Justice\\_-\\_By\\_EDWARD\\_SOJA](https://www.researchgate.net/publication/229770913_Seeking_Spatial_Justice_-_By_EDWARD_SOJA). Acesso em: 27 out. 2025.

SUMMIT Mobilidade Estadão. **O que é Bilhete Único e quais Cidade utilizam?** 22 jun. 2022. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/o-que-e-bilhete-unico-e-quais-cidades-utilizam-esse-servico/>. Acesso em: 24 out. 2025.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. 1. ed. Barueri: Manole, 2014.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. 1. ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2019.

VISURE SOLUTIONS. **Guia de requisitos funcionais**. [s. d.]. Disponível em: <https://visuresolutions.com/pt/guia-de-esmolos/requisitos-funcionais/>. Acesso em: 18 out. 2025.

YEUNG, Peter. O exemplo das cidades que passaram a oferecer transporte público gratuito. **BBC**, 15 jul. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/vert-cap-57802696>. Acesso em: 20 out. 2025.