

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO CIÊNCIA E TECNOLOGIA
DE MINAS GERAIS – *CAMPUS* OURO PRETO
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

Diana Paula Gonçalves Damasceno

**PROGRAMA “TARIFA ZERO” E INCLUSÃO SOCIAL:
um estudo de caso na cidade de Mariana-Minas Gerais**

Mariana

2025

DIANA PAULA GONÇALVES DAMASCENO

**PROGRAMA “TARIFA ZERO” E INCLUSÃO SOCIAL:
um estudo de caso na cidade de Mariana-Minas Gerais**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Curso de Licenciatura em Geografia do
Instituto Federal de Minas Gerais – *Campus*
Ouro Preto para obtenção do Título de
licenciada em Geografia:
Orientador: Igor Rafael Torres Santos

Mariana

2025

D155p

Damasceno, Diana Paula Gonçalves.

Programa “Tarifa Zero” e inclusão social [manuscrito]: um estudo de caso na cidade de Mariana – Minas Gerais / Diana Paula Gonçalves Damasceno. – 2026.

48 f. : il.

Orientador: Igor Rafael Torres.

Trabalho de Conclusão de Curso (licenciatura) – Instituto Federal de Minas Gerais. *Campus* Ouro Preto, 2026.

1. Transporte – Aspectos sociais. 2. Políticas Públicas – Mariana (MG). 3. Inclusão social. I. Torres, Igor Rafael. II. Instituto Federal de Minas Gerais. *Campus* Ouro Preto. III. Título.

CDU: 656.03(815.1)

Catálogo: Andresa Aredes Ferreira CRB-6/MG-003262/0



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLÓGICA
INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE
MINAS GERAIS**

Campus

Ouro

Preto

Diretoria

de Ensino

Docência de Área de Geografia

Rua Pandiá Calogeras, 898 - Bairro Bauxita - CEP 35400-000 - Ouro Preto - MG
- www.ifmg.edu.br

FOLHA DE APROVAÇÃO

DIANA PAULA GONÇALVES DAMASCENO

**PROGRAMA “TARIFA ZERO” E INCLUSÃO SOCIAL:
UM ESTUDO DE CASO NA CIDADE DE MARIANA-MINAS GERAIS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Curso de Licenciatura em Geografia do
Instituto Federal de Minas Gerais – *Campus*
Ouro Preto para obtenção do Título de
licenciada em Geografia:

Orientador: Igor Rafael Torres Santos

Aprovado em 04 de setembro de 2025, pela
Banca Examinadora:

Prof. Dr Igor Rafael Torres Santos - IFMG *Campus Ouro Preto*
- Orientador

Prof. Luccas Ribeiro do Couto - IFMG *Campus Ouro Preto*

Prof. Dr. Ramon Coelho Duarte - IFMG *Campus Ouro Preto*

Ouro Preto, 04 de setembro de 2025.

Ouro Preto, 04 de setembro de 2025.



Documento assinado eletronicamente por **Igor Rafael Torres Santos, Professor**, em 16/09/2025, às 15:41, conforme Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Luccas Ribeiro do Couto, Professor**, em 16/09/2025, às 15:47, conforme Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Ramon Coelho Duarte, Professor**, em 16/09/2025, às 22:45, conforme Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.ifmg.edu.br/consultadocs> informando o código verificador **2453930** e o código CRC **F580A9F1**.

23213.002713/2025-742453930v1

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente e com todo amor a Jesus Cristo, meu único herói. Aos meus pais: Maria e Seme que são as pessoas mais importantes da minha vida.

Em memória a minha vó Luzia: saudades.

Aos meus amigos/irmãos que a Geografia me presenteou: Gabriel, Rafael e Ronaldo.

Com carinho: Anderson, Gislaine, Sabrina, Dr.Sanzio, Elime, Gilmara, Júlio, Kaká, Lalá, Lucília, Prof.s: Denise e Sérgio, Simone, Tias: Aninha e Mariinha, Walison e José Guimarães.

Aos meus pets queridos.

Aos professores do curso de Geografia: Igor (meu orientador), professor Ramon, professor Venilson e professor Luccas: gratidão pelos ensinamentos e por me inspirar a acreditar em mim.

Agradeço em especial: a Engenheira de Transporte Cristiane Costa Gonçalves, do Departamento Municipal de Trânsito da Prefeitura de Mariana.

RESUMO

A presente pesquisa tem como tema a mobilidade urbana, que se relaciona a possibilidade de deslocamento no espaço urbano. Nessa direção, tem-se por objetivo geral analisar a situação de mobilidade urbana, em relação ao transporte público coletivo e, por objetivos específicos: abordar a caracterização do Programa Tarifa Zero e verificar se esse Programa promove de maneira efetiva a inclusão social na mobilidade urbana na cidade de Mariana, Minas Gerais. A metodologia aplicada neste trabalho consiste em uma pesquisa bibliográfica com base na consulta de livros, artigos e legislação específica, impressos e extraídos de *sites* da internet. Além da pesquisa bibliográfica, também é realizado um estudo de caso, por meio da aplicação de um questionário a vinte e seis usuários do transporte coletivo em Mariana, sob o Programa Tarifa Zero e de uma entrevista com a engenheira de transporte do Departamento Municipal de Trânsito da Prefeitura de Mariana. Através da realização do estudo de caso, verificou-se que, o Programa Tarifa Zero promove a mobilidade urbana e a inclusão social em Mariana, no que se refere à utilização com mais frequência do transporte público coletivo pela maioria dos usuários entrevistados e ao aumento do número de passageiros em decorrência da gratuidade. Entretanto, para que seja possível uma real efetivação dessa inclusão são necessários ajustes no sistema de transporte coletivo sob o Programa Tarifa Zero, buscando principalmente superar o problema da superlotação.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Programa Tarifa Zero. Mariana. Inclusão Social.

ABSTRACT

The theme of this research is urban mobility, which is related to the possibility of moving around urban space. In this direction, the general objective is to analyze the situation of urban mobility, in relation to collective public transport and, for specific objectives: to address the characterization of the Zero Tariff Program and verify whether this Program effectively promotes social inclusion in urban mobility in the city of Mariana, Minas Gerais. The methodology applied in this work consists of a bibliographical research based on consultation of books, articles and specific legislation, printed and extracted from websites. In addition to the bibliographical research, a case study is also carried out, through the application of a questionnaire to twenty-six users of public transport in Mariana, under the Zero Tariff Program and an interview with the transport engineer of the Municipal Traffic Department of Mariana City Hall. Through carrying out the case study, it was found that the Zero Tariff Program promotes urban mobility and social inclusion in Mariana, with regard to the more frequent use of collective public transport by the majority of users interviewed and the increase in the number of passengers as a result of free transport. However, for this inclusion to be truly effective, adjustments to the public transport system under the Zero Fare Program are necessary, mainly seeking to overcome the problem of overcrowding.

Keywords: Urban mobility. Zero Tariff Program. Mariana. Social Inclusion.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Localização de Mariana no Estado de Minas Gerais	25
Figura 2 - Mapa de Mariana	26
Figura 3 - Comparativo de passageiros transportados em Mariana-MG (2019-2025)	30
Figura 4 - Evolução das redes municipais: Mariana e Ouro Preto	31
Gráfico1 – Faixa etária	32
Gráfico2 - Principal rota/trajeto/linha de transporte	33

LISTA DE TABELA

Tabela 1 - Cidades com Tarifa Zero no Brasil (2025).....	20
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DEMUTRAN - Departamento Municipal de Trânsito

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano

MPL - Movimento Passe Livre

NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos

PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana

PP - Partido Progressista

PT - Partido dos Trabalhadores

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 Justificativa.....	12
1.2 Problema	13
1.3 Objetivos	13
1.3.1 <i>Objetivo geral</i>	13
1.3.2 <i>Objetivos específicos</i>	13
1.4 Estrutura	13
2 MOBILIDADE URBANA E PROGRAMA TARIFA ZERO	14
2.1 Mobilidade urbana e inclusão social.....	14
2.2 Programa Tarifa Zero: trajetória histórica e caracterização	18
3 O PROGRAMA TARIFA ZERO EM MARIANA-MINAS GERAIS: UM ESTUDO DE CASO	25
3.1 Caracterização de Mariana.....	25
3.2 O Programa Tarifa Zero em Mariana	27
3.3 Metodologia.....	31
3.3.1 Coleta de dados: usuários.....	32
3.3.1.1 Coleta de dados: engenheira de transporte do Departamento Municipal da Prefeitura de Mariana	35
3.3.2 Resultados e Discussão	37
4 CONCLUSÃO	39
5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	41
6 APÊNDICE	45

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como tema a mobilidade urbana que, de acordo com Galindo; Neto (2019), é compreendida como a facilidade de deslocamento por parte daqueles que são transportados ou se transportam e também pela caracterização do centro urbano, que possibilita o deslocamento. Essa mobilidade constitui objeto de políticas públicas de transporte, circulação e acessibilidade.

Entre tais políticas, esta pesquisa destaca o Programa Tarifa Zero, instituído em Mariana, Minas Gerais, em 2021, através do Projeto de Lei nº192 que, em seu artigo 2º estabelece que tal programa autoriza o Poder Executivo municipal a conceder subvenção econômica para o subsídio da tarifa de transporte coletivo, com isenção integral de tarifa para o usuário. Esse programa funcionaria em caráter experimental.

A Prefeitura de Mariana passa a financiar os custos dos serviços prestados pela empresa de transporte coletivo “Transcotta”, possibilitando a isenção do pagamento da passagem por parte do usuário desse tipo de transporte em Mariana.

Em 2023, o referido Projeto se converteu na Lei nº3.715 que, conforme seu artigo 2º institui em Mariana o Programa Tarifa Zero “[...] que irá atender o Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros, em todo território municipal.” (Mariana, 2023).

De acordo com Sena (2025), a Prefeitura de Mariana anunciou a renovação do Programa Tarifa Zero, o qual continuará vigorando até 2028. Além disso, a frota de ônibus passará por uma modernização, tendo em vista o aprimoramento do serviço de transporte público à população.

1.1 Justificativa

A justificativa do tema relacionado ao Programa Tarifa Zero é sua importância na atualidade, visto que tem sido objeto de discussão de políticas públicas de transporte e também de uma literatura específica. Esse Programa está vinculado à mobilidade urbana, área de estudo deste trabalho.

A escolha desta área de estudo é justificada também por sua relevância nos dias atuais, em que se verifica a necessidade da intensificação da mobilidade urbana, com a finalidade de atender à população, especificamente das camadas menos favorecidas.

1.2 Problema

Levanta-se como problema a seguinte questão: o Programa Tarifa Zero, promove de forma efetiva a inclusão social na mobilidade urbana da população de Mariana, Minas Gerais?

1.3 Objetivos

1.3.1- Objetivo geral

- Analisar a situação de mobilidade urbana, em relação ao transporte público coletivo.

1.3.2- Objetivos específicos

- Abordar a caracterização do Programa Tarifa Zero;
- Verificar se esse Programa promove de maneira efetiva a inclusão social na mobilidade urbana na cidade de Mariana, Minas Gerais.

1.4 Estrutura

Este trabalho é estruturado da seguinte forma: primeiramente é realizada uma abordagem da mobilidade urbana e inclusão social e, em seguida trata-se de uma breve trajetória histórica e da caracterização do Programa Tarifa Zero. Por fim, é realizado o estudo de caso, em três etapas: origem, caracterização e legislação do Programa Tarifa Zero em Mariana, Minas Gerais; coleta de dados mediante a aplicação dos questionários e entrevista com o chefe do Executivo Municipal e resultados e discussão.

Para melhor compreensão do Programa Tarifa Zero enquanto política pública destinada a inclusão social na mobilidade urbana, faz-se necessária primeiramente uma abordagem da relação entre mobilidade urbana e inclusão social.

2.1 Mobilidade urbana e inclusão social

A mobilidade urbana é definida pelo artigo 4º, inciso II, da Lei nº12.587/2012¹, como a condição por meio da qual são realizados os deslocamentos de pessoas e cargas nas áreas urbanas. Segundo Galindo; Neto (2019), a mobilidade urbana se relaciona à facilidade de deslocamento tanto daqueles que são transportados ou se transportam quanto pelas características do espaço urbano, que possibilitem tal deslocamento.

De acordo com Correa (1995), o espaço urbano é o conjunto de diferentes utilizações do território justapostos entre si. Essas utilizações definem áreas como: centro da cidade; local de concentração de comércio, serviços e gestão; residências e indústrias. Dividido em áreas, o espaço urbano se constitui um espaço fragmentado. Porém, ao mesmo tempo o espaço urbano é articulado: “[...] cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda de intensidade variável [...].”(Correa, 1995, p.7)

Ainda segundo Correa (1995), essas relações se expressam através de fluxos de veículos e de pessoas relacionadas às atividades comerciais e industriais e aos deslocamentos cotidianos entre as áreas residenciais e os mais variados locais de trabalho ou a deslocamentos para o centro da cidade ou bairros com finalidades diversas (compras, visitas a parentes ou amigos, lazer, etc.).

Para realizar deslocamentos no espaço urbano, as pessoas podem empregar o seu esforço direto (a pé); utilizar meios de transporte não motorizados (bicicleta, carroça) ou recorrer a meios de transporte motorizados (individuais e coletivos). Deste modo, pode-se compreender que a mobilidade urbana constitui “[...] parte estruturante do funcionamento de uma sociedade convertida, recente e rapidamente, em urbana [...].” (Vaccari; Fanini, 2016, p.10)

Durante aproximadamente três séculos, abrangendo os períodos colonial, monárquico e início do regime republicano, a população brasileira era

¹ Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Brasil (2012)

majoritariamente rural, no contexto de uma economia baseada no setor agroexportador. Mas, com o desenvolvimento industrial e aumento dos postos de trabalho no contexto do crescimento urbano a partir dos anos de 1940, verificou-se o chamado êxodo rural, isto é, a migração em massa da população do campo para as cidades.

A rápida e intensa transformação da população brasileira de predominantemente rural para majoritariamente urbana no século XX ocorreu a partir de um modelo de desenvolvimento urbano excludente e altamente concentrador nos aspectos econômicos, territoriais e demográficos [...]. (Vaccari; Fanini, 2016, p.10)

A mobilidade urbana não se restringe, como afirmam Vaccari; Fanini (2016) ao deslocamento de veículos e de pessoas e/ ou a questões referentes ao trânsito e ao transporte. Nessa perspectiva, a mobilidade urbana também incorpora fatores econômicos (renda); sociais (idade e sexo) e também limitação física (temporária ou permanente) para o uso do transporte.

Nessa linha de pensamento, Yamawaki; Salvi (2013) afirmam que a ideia de mobilidade social é algo multidimensional, pois não somente garante o deslocamento e o acesso às funções urbanas, mas também possibilita o relacionamento das pessoas com o espaço urbano e com os meios para o deslocamento.

No entanto, as condições de deslocamento (tanto de pessoas quanto de mercadorias) no espaço urbano impactam, segundo Carvalho (2016), pela geração de externalidades negativas (acidentes, congestionamentos, poluição), que afetam principalmente a vida daqueles pertencentes às classes sociais menos privilegiadas, que de modo geral moram em áreas distantes do centro.

Sistemas de mobilidade ineficientes pioram as desigualdades socioespaciais, prejudicando os mais pobres, em termos de impactos sobre a renda, oportunidades de emprego, estudo, lazer e condições de tratamento de saúde, além de pressionar as frágeis condições de equilíbrio ambiental no espaço urbano [...]. (Carvalho, 2016, p.345)

Para minimizar essas externalidades negativas, é preciso, conforme Yamawaki; Salvi (2013) facilitar o deslocamento aos diversos tipos de público, por meio da disponibilização dos mais variados meios de transporte, tendo por finalidade o atendimento de necessidades individuais e coletivas, principalmente em relação a população pobre. Desta maneira, são necessárias cada vez mais a formulação de políticas públicas voltadas para a inclusão social.

O termo “inclusão”, segundo Costa; Ianni (2018), significa compreender, abranger, envolver. Atrélado ao adjetivo social, esse termo consiste no ato de inserir algo na sociedade. De acordo com os autores em questão, o conceito de inclusão social está vinculado ao seu oposto, a exclusão social. Este conceito está relacionado a processos sociais de estigmatização, discriminação e vulnerabilidade. Deste modo, a exclusão social “[...] é um processo de privação que inclui a pobreza, a discriminação, a subalternidade, a iniquidade e diversas formas de desigualdades [...]” (Costa; Ianni, 2018, p.77)

Considerando que a exclusão social está relacionada à desigualdade de modo geral, Mota (2007) afirma que os excluídos são também aqueles que não possuem acesso aos direitos, ainda que estes sejam garantidos por lei de modo universal, como o direito ao transporte público. Nessa direção, Sampaio (2017) destaca a existência de uma numerosa parcela da população (como por exemplo da cidade de São Paulo), excluída daquele direito, sendo obrigada a realizar viagens a pé e confinada a um pequeno raio de distância de suas residências.

Essa população é assim excluída do direito à cidade; do acesso ao mercado de trabalho, limitando sua capacidade de superar sua condição de pobreza a partir do mercado; do acesso ao serviço de saúde, que apesar de universal, não é garantido para todos por sua concentração espacial; dos serviços públicos de cultura, que só alcançam a população periférica em versões precarizadas; do acesso à justiça, base essencial para a garantia dos direitos civis; e da participação política, comprometendo o funcionamento apropriado da democracia brasileira. (Sampaio, 2017, p.61)

É importante destacar que o direito à cidade envolve dois direitos para os habitantes da cidade: participação e apropriação. Considerando que o espaço urbano, segundo Caribé (2019), é fragmentado, dividido em áreas de acordo com as classes sociais e marcado por contradições, o direito à cidade permite que diferentes territórios se misturem e se complemente, fazendo com que a cidade se torne um espaço público e uma obra coletiva.

Para Lefevre (2001), as cidades tradicionais, antes do sistema capitalista, caracterizavam-se pela ausência de segregação tanto espacial, quanto social (constituindo-se como uma totalidade orgânica). No entanto, com o advento do capitalismo industrial, tal segregação passou a constituir marca registrada das cidades. Nessa perspectiva, o autor em questão destaca que o direito à cidade não significa um mero retorno às cidades tradicionais, mas o direito à vida urbana, ou seja,

um direito que assegure às classes menos favorecidas o acesso e também à participação nos recursos da ciência e da arte no espaço urbano.

Ainda no que se refere ao direito à cidade, Harvey (2012) afirma também que tal direito não consiste meramente na liberdade individual de acesso a recursos urbano, mas sim o direito de transformar a nós mesmos pela mudança da cidade. Nesse compasso, trata-se de um direito comum, já que essa transformação depende da atuação do poder coletivo sobre o processo de urbanização. Porém, o direito à cidade ainda está, em muitos casos, restrito à uma elite econômica e política, que molda as cidades de acordo com seus interesses, enquanto as camadas menos favorecidas, os despossuídos são excluídos do direito à cidade.

Portanto, para o enfrentamento dos processos de exclusão social, faz-se necessária a criação de estratégias de inclusão social, como a política social, que garantirá aos seus beneficiários direitos e exercício da cidadania².

No que se refere à inclusão social em relação a mobilidade urbana, destaca-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei nº12.587/2012, que, de acordo com seu artigo 2º tem por finalidade contribuir para o acesso universal à área urbana e a efetivação do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana definido pelo artigo 3º como o conjunto dos modos de transporte (motorizados e não motorizados); de serviços (de passageiros ou de cargas; coletivo ou individual; público ou privado) e de infraestrutura (vias; estacionamentos; terminais; estações; pontos de embarque e desembarque; sinalização de trânsito; equipamentos e instalações e fiscalização).

A partir de princípios como acessibilidade universal e equidade quanto ao acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo (art.5º, incs. I; III) e de diretrizes como a priorização dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual (art.6º, inc .II), a PNMU (2012) busca entre outros objetivos: diminuir as desigualdades e promover a inclusão social; possibilitar o acesso a serviços básicos e equipamentos sociais³ e promover melhoria nas condições urbanas da população, no que diz respeito à mobilidade e acessibilidade (art.7º, incs. I,II e III).

² Conceito construído no decorrer da história e que na contemporaneidade significa o direito à vida e nela ter a oportunidade de desfrutar dos direitos da pessoa humana. Também significa saber opinar e decidir, fazendo-se respeitar e respeitando os direitos do outro. (Diniz, 2014, n.p.)

³ Também conhecidos como espaços comunitários constituem os centros e locais de educação (escolas), saúde (hospitais); religião (igrejas); lazer (centros recreativos); entre outros espaços destinados ao público. (Sabino, 2024, n.p.)

Verifica-se que a PNMU (2012) surgiu como instrumento de inclusão social no âmbito da mobilidade urbana, mas na época da sua aprovação já estava em vigência o Programa Tarifa Zero que, buscava efetivar tal inclusão na prática.

2.2 Programa Tarifa Zero: trajetória histórica e caracterização

Segundo Caribé (2019), a ideia de tarifa zero no transporte público coletivo se originou no Brasil durante a gestão da prefeita Luiza Erundina (1989-1992), então filiada ao Partido dos Trabalhadores (PT). Essa ideia foi apresentada por Lúcio Gregori, secretário de transportes, diante do constante reajuste no valor da tarifa do transporte público em um contexto de alta inflacionária.

[...] A tarifa era reajustada o tempo todo, porque a inflação era de 20%, 30% ao mês. E nada resolvia nada. Ficava sempre a mesma coisa. Aumentava a tarifa, diminuía a demanda, mais gente sem transporte, um problema eterno [...]. (Gregori, 2023, p.140)

A proposta de tarifa zero consistia, conforme Caribé (2019), na criação de um fundo de transportes, com recursos públicos, preenchido por meio da elevação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), perante a impossibilidade de se criar um novo imposto municipal com esse caráter e destinado ao financiamento da mobilidade urbana.

Em 1991, a proposta foi colocada em prática, em Cidade Tiradentes, bairro localizado na zona leste da cidade de São Paulo, com cinco linhas gratuitas de ônibus, destinadas a circulação de pessoas dentro do bairro. A criação dessas linhas foi possibilitada pela municipalização do transporte público em toda a capital paulista.

As linhas gratuitas eram usadas pelos cerca de 200 mil moradores do bairro até o então recém-inaugurado Terminal de Cidade Tiradentes, que ligava a região – distante mais de 60 km do Centro de São Paulo – com as demais áreas da cidade. (Rodrigues, 2023, n.p.)

No entanto, essas linhas operaram até a gestão do prefeito Celso Pitta, do Partido Progressista (PP). Este, de acordo Rodrigues (2023), diminuiu as cinco linhas para somente uma em 1998 e, em 2000 extinguiu o transporte público no bairro. Em 1992, o prefeito petista de Conchas, no interior do Estado de São Paulo, adotou a proposta de tarifa zero, com a finalidade de ampliar o acesso à educação, mas tal proposta, segundo Santini (2023a) foi interrompida na década de 2000 e depois retomada.

Como afirma Ortolan (2024), ainda na década de 1990, a proposta de tarifa zero foi implementada em municípios do interior de São Paulo, como Potirendaba e de Minas Gerais, como Monte Carmelo e Abaeté. Porém, tal proposta não avançou de forma significativa e abrangente até o surgimento das manifestações iniciadas na cidade de São Paulo pelo Movimento Passe Livre (MPL⁴), em 2013. Esse movimento tinha por objetivo lutar contra o aumento da tarifa do transporte coletivo.

Segundo Ortolan (2024) tais manifestações inspirariam protestos em outras capitais e contaria com o apoio de grupos de esquerda e ativistas com causas diferentes daquelas relacionadas ao aumento da tarifa. Houve represália e violência policial, desencadeando uma reação da mídia e da opinião pública, fazendo com que autoridades estaduais e municipais dos estados onde ocorriam as manifestações, anunciassem a redução da tarifa do transporte público.

Nesse contexto, a proposta da tarifa zero, ganha força, uma vez que, de acordo com Sampaio (2017), desde 2011 que o MPL fazia campanha pela gratuidade do transporte público para toda a população, propondo a tarifa zero como instrumento de justiça social e garantia dos direitos sociais.

[...] A provisão universal e gratuita de transporte público seria uma forma de efetivar os direitos sociais garantidos constitucionalmente, mas não exercidos na prática por causa da segregação espacial nos centros urbanos [...] (Sampaio, 2017, p.25)

Entretanto, na época das manifestações do MPL, a ideia de uma implementação efetiva, abrangente e universal da tarifa zero foi descartada, conforme Santini (2023b), por grupos políticos, elencando diversos argumentos contrários a tal ideia.

Mas, no início da década de 2020, em consonância com a PMNU (2012), a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) passou a defender publicamente a ideia da tarifa zero, mediante a publicação de levantamentos de cidades que dispunham de transporte público coletivo gratuito. Assim, subsidiar esse tipo de transporte seria a melhor maneira de custear a operação do serviço, investimento em melhoria da qualidade:

⁴ Fundado em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, em 2005, originou-se da Campanha pelo Passe Livre, na cidade de Florianópolis, Santa Catarina, e de movimentos com a Revolta do Buzu, em Salvador, Bahia, em 2003 e as Revoltas da Catraca, em Florianópolis, entre 2004 e 2005. (MPL, 2025, n.p.)

[...] sem jogar toda a carga financeira sobre os ombros dos passageiros pagantes – uma lógica baseada na separação da tarifa pública, paga pelos clientes do serviço [...] da tarifa de remuneração das operadoras, calculada a partir dos reais custos do serviço, sendo a diferença coberta pelo poder concedente [...]. (Santini, 2023b, p.32)

Junto a NTU, políticos incluindo prefeitos e vereadores de grandes centros urbanos e empresários do setor de transporte público coletivo (com interesse em buscar novos modelos para manter lucros e garantir a continuidade do transporte público) tem defendido a proposta de tarifa zero. “[...] Em setembro de 2023, representantes de pelo menos nove capitais haviam abordado a possível suspensão da cobrança direta de passagens no Transporte Público Coletivo [...].” (Santini, 2023b, p.33)

Conforme Santini (2025), na atualidade, cento e trinta e cinco cidades dos mais variados estados brasileiros, dispõem do Programa Tarifa Zero, como mostra a Tabela 1:

Tabela das Cidades com Tarefa Zero no Brasil (2025)

	Cidades com Tarifa Zero universal no Brasil	Estado	População (2024)	Data do Início
1	Teresina	PI	902.644	2025
2	Caucaia	CE	375.730	2021
3	Canoas	RS	359.554	2024
4	Magé	RJ	244.092	2025
5	Itaboraí	RJ	240.040	2025
6	Luziânia	GO	218.872	2023
7	Maricá	RJ	211.986	2014
8	Ibirité	MG	178.713	2023
9	São Caetano do Sul	SP	172.109	2023
10	Itapetininga	SP	163.774	2023
11	Paranaguá	PR	149.819	2022
12	Balneário Camboriú	SC	148.758	2023
13	Sorriso	MT	120.561	2025
14	Formosa	GO	120.478	2021
15	Ituiutaba	MG	106.397	2023
16	Assis	SP	104.642	2021
17	Japeri	RJ	102.149	2025
18	Cacoal	RO	97.637	2023
19	Itapeva	SP	92.324	2021
20	Picos	PI	86.228	2025
21	Aquiraz	CE	84.737	2018
22	Cianorte	PR	82.359	2023
23	Eusébio	CE	80.304	2011

24	Lins	SP	76.729	2023
25	Araranguá	SC	75.597	2023
26	Irati	PR	70.796	2025
27	Monte Mor	SP	67.296	2023
28	Tupã	SP	65.416	2025
29	Mariana	MG	64.058	2022
30	Penápolis	SP	63.317	2025
31	Batatais	SP	59.873	2013
32	Porto Feliz	SP	58.345	2023
33	Pirapora	MG	57.543	2022
34	Santa Isabel	SP	54.586	2023
35	Guapimirim	RJ	54.300	2023
36	Piedade	SP	54.237	2023
37	Campo Belo	MG	53.943	2019
38	Lagoa da Prata	MG	53.583	2021
39	Parobé	RS	53.555	2022
40	Arthur Nogueira	SP	53.157	2021
41	Leopoldina	MG	52.696	2023
42	Vargem Grande Paulista	SP	52.103	2019
43	Jales	SP	50.017	2023
44	Palmas	PR	49.891	2022
45	Monte Carmelo	MG	49.354	1994
46	Casimiro de Abreu	RJ	48.563	2023
47	Santa Cruz do Rio Pardo	SP	47.677	2025
48	Capão Bonito	SP	47.403	2023
49	São Lourenço	MG	46.653	2022
50	Cerquilha	SP	46.217	2020
51	Itararé	SP	45.327	2021
52	Mata de São João	BA	44.839	2023
53	Paracambi	RJ	43.656	2023
54	Arcos	MG	43.348	2022
55	Matinhos	PR	41.416	2022
56	São Fidélis	RJ	41.197	2024
57	Brumadinho	MG	40.777	2023
58	Ouro Branco	MG	40.411	2022
59	Caeté	MG	39.850	2021
60	Sarzedo	MG	39.327	2023
61	Rio Branco do Sul	PR	39.307	2022
62	Agudos	SP	38.879	2002
63	Machado	MG	38.831	2024
64	São João da Barra	RJ	38.708	2018
65	Tietê	SP	38.690	2023
66	Piumhi	MG	37.742	2023
67	São Joaquim de Bicas	MG	36.496	2021
68	Portão	RS	35.237	2022
69	Pitanga	PR	34.513	2012

70	Forquilha	SC	33.929	2023
71	Ivaiporã	PR	33.529	2001
72	Ibaté	SP	33.110	2023
73	Garopaba	SC	32.962	2023
74	Itaperuçu	PR	32.890	2014
75	Tanguá	RJ	32.858	2021
76	Guararema	SP	32.436	2025
77	Claudio	MG	31.665	2021
78	Balneário Piçarras	SC	29.725	2023
79	Ibaiti	PR	29.440	2017
80	Conchal	SP	29.034	2017
81	Costa Rica	MS	28.163	2021
82	Bombinhas	SC	27.732	2022
83	São José da Lapa	MG	27.710	2024
84	Ilha Solteira	SP	26.240	2010
85	Quatro Barras	PR	25.109	2022
86	Santa Rita do Passa Quatro	SP	25.060	2017
87	Taquarituba	SP	24.863	2022
88	Dois Córregos	SP	24.855	2015
89	Goiás	GO	24.233	2021
90	Carambeí	PR	24.159	2023
91	Santo Antônio de Posse	SP	23.779	2024
92	Abaeté	MG	23.161	1997
93	Muzambinho	MG	22.527	2011
94	Araçariçuama	SP	22.168	2021
95	Silva Jardim	RJ	22.026	2014
96	Conceição de Macabu	RJ	21.769	2023
97	Tambaú	SP	21.682	2022
98	Três Barras	SC	20.373	2024
99	Cantagalo	RJ	19.996	2024
100	Wenceslau Braz	PR	19.430	2008
101	Potirendaba	SP	18.994	1998
102	Morretes	PR	18.908	2024
103	Nazaré Paulista	SP	18.620	2023
104	Anicuns	GO	18.443	2014
105	Antonina	PR	18.223	2024
106	Mendes	RJ	18.049	2025
107	Governador Celso Ramos	SC	17.920	2023
108	Carmo	RJ	17.740	2023
109	Alumínio	SP	17.591	2019
110	Macatuba	SP	17.120	2004
111	Faxinal	PR	16.618	2001
112	Mario Campos	MG	16.546	2014
113	São Lourenço da Serra	SP	16.458	2021
114	Holambra	SP	15.596	2007
115	Conchas	SP	15.381	1992

116	Clevelândia	PR	14.975	2023
117	Presidente Kennedy	ES	14.647	2009
118	Itaporanga	SP	14.260	2015
119	Morungaba	SP	14.081	2019
120	Itatiaiuçu	MG	13.603	2015
121	Ilha Comprida	SP	13.419	2025
122	Dores do Indaiá	MG	12.786	2022
123	Arceburgo	MG	9.348	2019
124	Comendador Levy Gasparian	RJ	9.044	2020
125	Belo Vale	MG	8.946	2023
126	Aruanã	GO	8.515	2008
127	Dourado	SP	8.186	2014
128	São José da Barra	MG	8.084	2018
129	São Sebastião do Alto	RJ	7.999	2023
130	Pedro Osório	RS	7.634	2018
131	Ijaci	MG	7.291	2025
132	Jeceaba	MG	6.428	2013
133	Palma	MG	7.542	2025
134	Dom Silvério	MG	5.350	2025
135	Santana do Deserto	MG	3.819	2021

Fonte: Adaptada de Santini (2025)

De modo geral, as cidades brasileiras, como afirmam Lopes; Fernandes; Aquino (2023) são caracterizadas por um modelo de crescimento disperso que gera a setorização de diversas partes da cidade, resultando em áreas de baixas densidades populacionais. Cria-se, então, uma segregação socioespacial que impacta de forma negativa o desenvolvimento econômico e a democratização do acesso à cidade.

Nesse contexto, o Programa Tarifa Zero surge como um instrumento de redução da segregação sócio espacial, possibilitando o acesso das pessoas, especificamente aquelas de baixa renda, às mais diversas áreas da cidade, onde existem atividades públicas e privadas nos mais variados campos (saúde, educação, religião, lazer, etc.), proporcionando melhoria na qualidade de vida dessas pessoas. Por meio da eliminação da barreira econômica, o Programa Tarifa Zero promove uma espécie de libertação de um grande número de população que vive “presa”, limitada ao espaço local. Além disso, tal programa constitui um ato humanitário nas cidades maiores “[...] onde muitas pessoas caminham grandes distâncias para trabalhar, estudar, ir ao médico, etc. por não ter recursos para pagar pelo transporte coletivo [...]” (Ferraz *et al*, 2025, p.86)

O Programa Tarifa Zero constitui uma proposta de mobilidade urbana com base no direito à cidade, que busca contribuir para a superação das segregações no interior

do espaço urbano e, conseqüentemente “[...] atacar a profunda desigualdade brasileira projetada no espaço.” (Caribé, 2019, p.114)

Verifica-se que, pelo menos em teoria, o Programa Tarifa Zero colabora com a inclusão social no espaço urbano. Porém, é importante verificar se tal inclusão ocorre na prática. Deste modo, foi realizado um estudo de caso a respeito desse programa na cidade mineira de Mariana.

3 O PROGRAMA TARIFA ZERO EM MARIANA-MINAS GERAIS: UM ESTUDO DE CASO

Para melhor entendimento da atuação do Programa Tarifa Zero em Mariana, Minas Gerais, faz-se necessária primeiramente uma abordagem acerca da caracterização do local do estudo.

3.1 Caracterização de Mariana

Mariana está localizada no Estado de Minas Gerais, na Zona Metalúrgica (também conhecida como Quadrilátero Ferrífero). Faz limite com os seguintes municípios: Ouro Preto; Barra Longa; Diogo de Vasconcelos; Acaiaca; Piranga; Catas Altas e Alvinópolis. “[...] Tem distância de cerca de 12 Km de Ouro Preto e 110Km de Belo Horizonte.” (Mariana, 2025, n.p.). A Figura 1 mostra a localização de Mariana no Estado de Minas Gerais.

Figura 1: Localização de Mariana no Estado de Minas Gerais



Fonte: Pinto (2010, n.p.)

Segundo Borges (2018), Mariana possui uma área total de 1.194.208 km² e é formada por 10 distritos: Bandeirantes; Cachoeira do Brumado; Camargos; Cláudio Manuel; Furquim; Monsenhor Horta; Padre Viegas; Passagem Mariana; Santa Rita Durão; Mariana (distrito-sede), como mostrado na Figura 2:

de Bento Rodrigues e Paracatu de Baixo, no município de Mariana. Conforme Santini (2023), esse acidente constituiu uma mistura de ambição, omissão e negligência por parte dos gestores públicos.

Analisando as consequências do desastre, Borges (2018) destaca que o despejo do rejeito de minério de ferro na Bacia do Rio Doce provocou impactos como o assoreamento de riachos e rios; a morte de milhares de peixes e de várias outras espécies de animais e também de vegetais; afetou o ecossistema e a subsistência de pescadores e pequenos agricultores. Como se não bastassem os danos ambientais e econômicos, o rompimento da barragem causou, segundo Santini (2023) a morte de 19 pessoas.

Essa tragédia marcou Mariana, qual também é marcada por sua importância histórica. Tal importância decorre principalmente de seu pioneirismo no território mineiro: primeira vila (denominada Ribeirão do Carmo); primeira cidade; primeira capital e primeira sede de bispado. Devido a esse pioneirismo, Mariana é conhecida como a Primaz de Minas. Entre as cidades coloniais mineiras, Mariana é a única de traçado planejado. O seu centro histórico, tombado em 1945 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), apresenta um acervo arquitetônico formado por monumentos como a Catedral de Nossa Senhora da Assunção (Igreja da Sé); a Igreja de São Francisco; a Igreja de Nossa Senhora do Carmo; o Seminário Maior de Mariana e o conjunto de sobrados na rua Direita; o Casarão do Conde de Assumar e a Casa da Câmara e Cadeia. Tais monumentos “[...] marcam os anos áureos da opulência do passado marcado pela mineração do ouro [...]” (IPHAN, 2014, n.p.)

Além do desastre ambiental de grandes proporções causado pelo rompimento da barragem de rejeitos e de sua importância histórica, Mariana passou a ser marcada a partir de 2021 pela adoção do Programa Tarifa Zero.

3.2 O Programa Tarifa Zero em Mariana

Conforme Santini (2023), tendo por base o depoimento de um ex-vereador de Mariana e secretário de Defesa Social na época da instituição do Programa Tarifa Zero, a situação do transporte público coletivo em Mariana era precária. Havia necessidade constante de aumento tarifário diante do desequilíbrio financeiro e dificuldade de atendimento em alguns distritos, cujos moradores não tinham garantidos seus direitos de ir e vir. Mas, alegando falta de demanda, a empresa de

transporte coletivo não disponibilizava ônibus.

Como proposta para resolver esses problemas, surgiu logo após a tragédia provocada pelo rompimento da barragem a ideia de implantação do Programa Tarifa Zero, em Mariana. Nesse contexto, a Fundação Renova, criada para administrar as medidas de reparação, tornou-se responsável pela elaboração do Plano de Mobilidade. E, foi durante os debates sobre tal plano que surgiu a proposta relacionada ao Programa Tarifa Zero. No entanto, tal proposta “[...] não chegou a ser incluída formalmente no Plano de Mobilidade apresentado em função de incertezas políticas [...]” (Santini, 2023, p.60)

Posteriormente, diante da crise econômica e social causada pela pandemia do Covid-19, a proposta foi debatida na Câmara dos Vereadores e, no final de 2021, foi aprovado o Projeto de Lei nº192 que institui o Programa Tarifa Zero em Mariana. Esse projeto teve como justificativa mitigar, atenuar os efeitos da pandemia como forma de auxiliar a população que necessita de deslocamento e ao mesmo tempo oferecer “[...] alívio ao empregador que concede vale transporte aos seus colaboradores.” (Mariana, 2021, p.1)

De acordo com o Programa Tarifa Zero, a Prefeitura de Mariana passa a financiar os custos dos serviços prestados pela “Transcotta”, empresa de transporte coletivo, permitindo assim a isenção do pagamento da passagem pelo usuário.

A subvenção será custeada pelo Município de Mariana e o valor mensal é de R\$862.494,49⁵ (oitocentos e sessenta e dois mil, quatrocentos e noventa e quatro reais e quarenta e nove centavos), pelo período experimental de 180 (cento e oitenta) dias, mantidas as mesmas condições atuais de atendimento (itinerário e horários). (Mariana, 2021, p.1)

Em 2023, o supracitado Projeto se converteu na Lei nº3.715 que, segundo seu artigo 1º “[...] dispõe sobre a garantia ao direito da gratuidade e/ou subsídio – Tarifa Zero aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Passageiros.” (Mariana, 2023, n.p.)

Conforme o artigo 2º, a Lei em questão institui no município de Mariana o Programa Tarifa Zero, o qual atenderá em todo território municipal o Sistema de

⁵ Diante do aumento da demanda e cláusulas contratuais de reequilíbrio financeiro, o custo aumentou gradualmente durante o ano. No final do ano de 2022, alcançou o patamar de R\$1.296.964,37. (Gonçalves; Santini, 2023, p.116)

Transporte Coletivo Municipal de Passageiros. A finalidade desse programa, como prevê o artigo 3º é garantir:

[...] a gratuidade no transporte coletivo à população marianense, bem como substancial melhora na mobilidade urbana dentro do município de Mariana, bem como, promover e qualificar a segurança do trânsito no transporte de passageiros e de pedestres. (Mariana, 2023, n.p.)

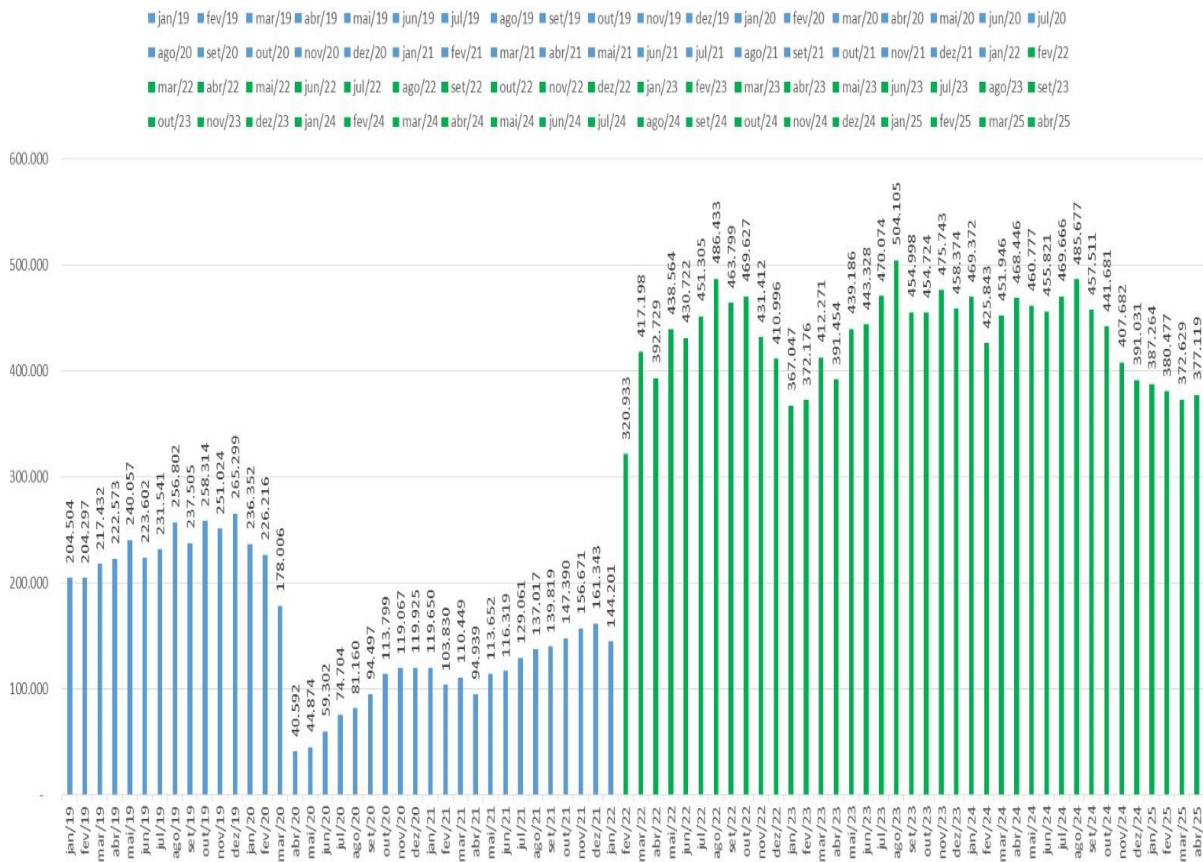
Além da gratuidade, o Poder Público municipal tem por objetivo garantir, de acordo com o artigo 5º, a qualidade dos sistemas de transportes, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida da sociedade e assegurar o direito de ir e vir no município de Mariana.

Conforme Sena (2025), a Prefeitura de Mariana anunciou a renovação do Programa Tarifa Zero, o qual continuará vigorando até 2028. Além disso, a frota de ônibus passará por uma modernização, tendo em vista o aprimoramento do serviço de transporte público à população.

A respeito dos impactos da implementação do Programa Tarifa Zero em Mariana, Santini (2023) destaca, com base no depoimento do mencionado secretário de Defesa Social na época da instituição do Programa Tarifa Zero, que ocorreu uma ampliação do acesso à saúde e à educação; diminuição do número de veículos automotores particulares; além do aumento do número de empregos devido a economia, por parte dos empregadores, com vale-transporte.

Ainda no que se refere a tais impactos, entre 2019 e 2025, ou seja, no período anterior e posterior a pandemia e a implementação do Programa Tarifa Zero, houve em Mariana, segundo dados do Departamento de Trânsito da Prefeitura de Mariana, um aumento significativo do número de passageiros em Mariana, como mostra a Figura 3.

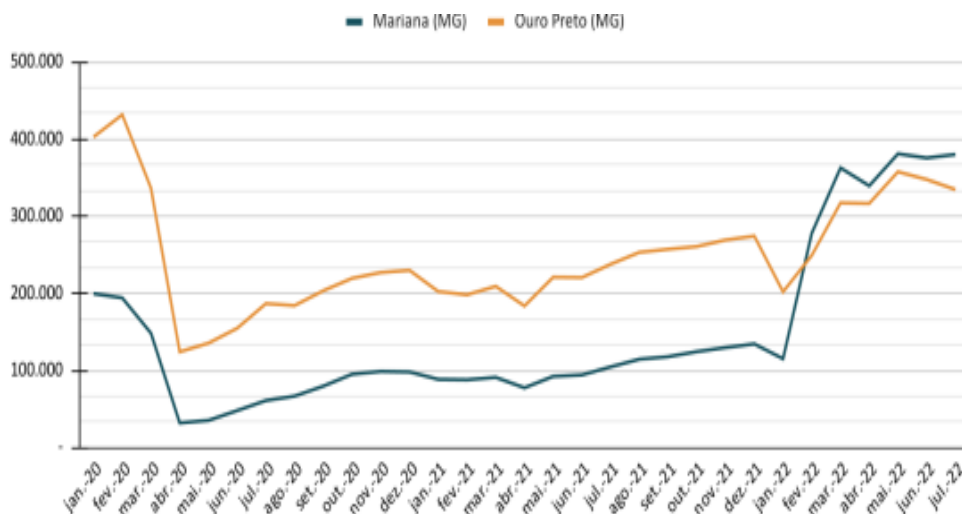
Figura 3: Comparativo de passageiros transportados em Mariana-MG (2019-2025)



Fonte: Mariana (2025b)

Em relação a Ouro Preto, Gonçalves; Santini (2023) afirmam que no início da pandemia, em 2020, portanto antes da implementação do Programa Tarifa Zero, a rede municipal de ônibus de Mariana transportava praticamente metade da de Ouro Preto. Porém, logo no início do referido programa, o volume de pessoas transportadas aumentou, com a rede passando a atender mais pessoas do que Ouro Preto. Esse aumento é mostrado na Figura 4:

Figura 4: Evolução das redes municipais: Mariana e Ouro Preto



Fonte: Gonçalves; Santini (2023, p.116)

Tendo por finalidade verificar se o Programa Tarifa Zero promove na prática uma efetiva inclusão social em Mariana, aplicou-se o método do estudo de caso, o qual passa a ser abordado a partir de agora.

3.3 Metodologia

A metodologia aplicada nesta pesquisa constitui no método do estudo de caso. Segundo Lakatos; Marconi (2017), o método é o conjunto das atividades racionais que possibilita atingir determinado objetivo, detectando erros e contribuindo para as decisões do pesquisador.

De acordo com Yin (2005), o estudo de caso é definido por uma pesquisa empírica destinada a investigar um fenômeno atual no interior do seu contexto de realidade. Para Lakatos; Marconi (2007), o estudo de caso relaciona-se ao levantamento mais aprofundado de determinado caso ou grupo humano sob todos os aspectos. Considerando que esta pesquisa analisa um caso específico, ou seja, o grupo usuário do Programa Tarifa Zero, em Mariana, Minas Gerais, o estudo de caso é a metodologia adequada.

O estudo de caso será realizado por meio da aplicação de um questionário a vinte e seis usuários⁶ do transporte coletivo em Mariana, sob o Programa Tarifa Zero.

⁶ Esse é o número de pessoas usuárias do Programa Tarifa Zero em Mariana, Minas Gerais, mais próximas que pude reunir para aplicar os questionários. Mas, tal número foi suficiente para o desenvolvimento desta pesquisa.

Esse questionário é semiestruturado, isto é, composto por questões fechadas e também por questões abertas, permitindo assim que os entrevistados possam expressar suas opiniões. Tal questionário, de acordo com Lakatos; Marconi (2007), possibilita liberdade ao entrevistador para expressar suas opiniões e críticas a respeito do tema abordado.

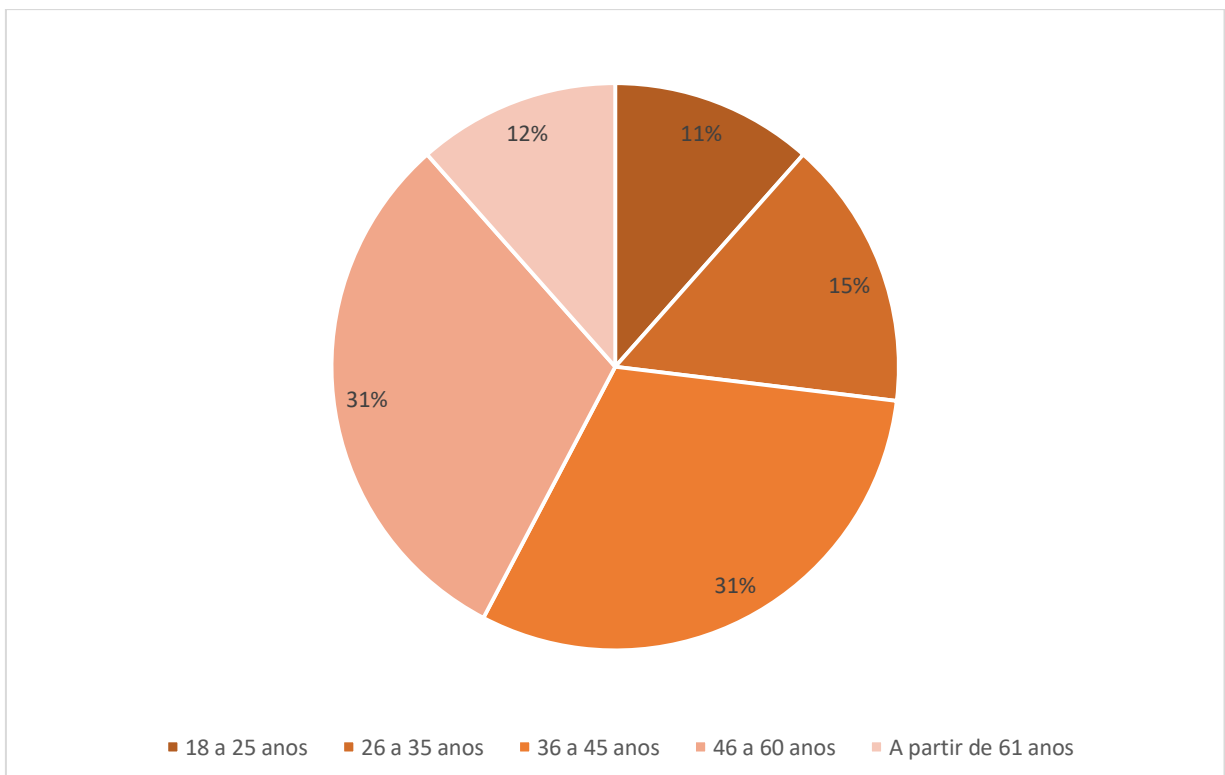
Também será realizada uma entrevista com Cristiane Costa Gonçalves, engenheira de transporte do Departamento Municipal de Trânsito da Prefeitura de Mariana, tendo por finalidade de obter maiores informações e identificar o posicionamento oficial a respeito desse programa.

O estudo de caso é estruturado da seguinte forma: primeiramente será realizada a coleta de dados e; em seguida, passa-se a análise dos resultados e discussão.

3.3.1 Coleta de dados: usuários

Os usuários entrevistados pertencem a diferentes faixas etárias, como mostrado no Gráfico 1:

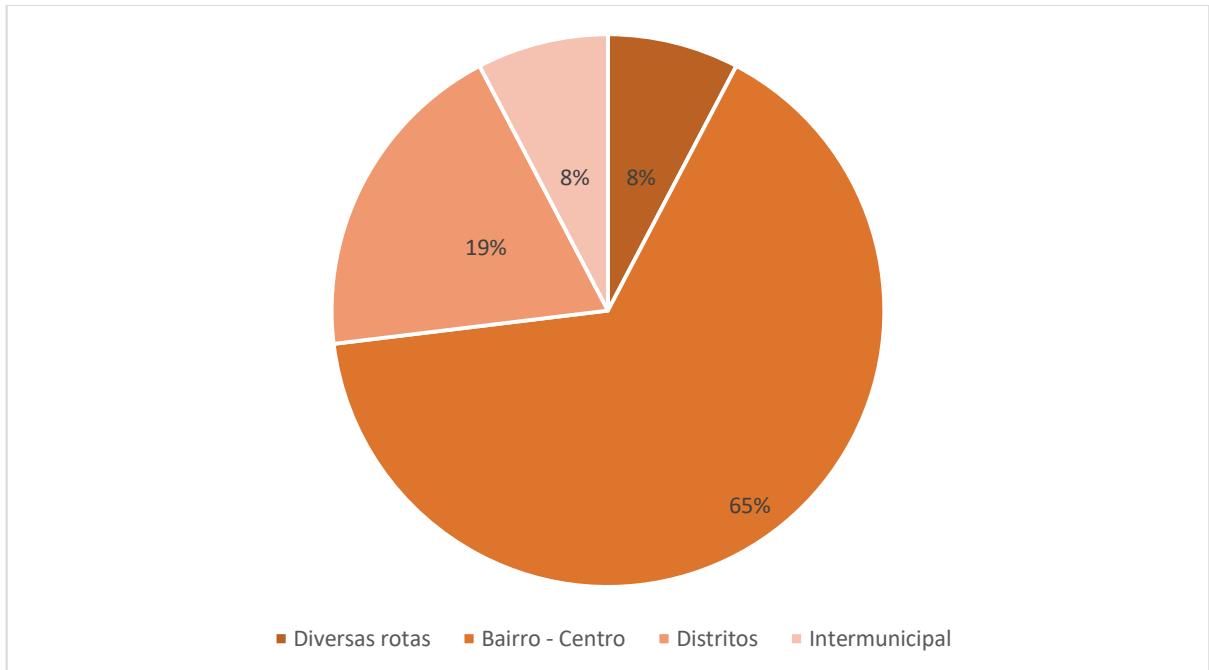
Gráfico 1: Faixa etária



Fonte: Elaboração própria.

A principal rota/ trajeto/linha de transporte utilizada pelos usuários entrevistados é apresentada no Gráfico 2:

Gráfico 2: Principal rota/trajeto/ linha de transporte



Fonte: Elaboração própria.

Em relação a opinião dos entrevistados sobre a qualidade do transporte oferecido antes do Programa Tarifa Zero, o usuário A respondeu que não havia pontualidade e acessibilidade, além de superlotação. O problema relacionado a superlotação também é destacado pelo usuário B. De acordo com os usuários C,F,H, R, S,T,V,X e Z antes a qualidade era melhor. Nesse sentido, os usuários F,H,R,S,T,V, X destacaram que os ônibus não eram superlotados. O usuário X acrescentou que “não tinha muito atraso e não tinha muitos ônibus quebrados”. E, o usuário Z afirmou que “a qualidade era melhor em conforto”. Para os usuários D, E ,G, J, L, N, P,U não houve mudança na qualidade. Segundo os usuários I, O, a qualidade era boa. Os usuários K, Q, W e Y não opinaram. O usuário L respondeu que os “ônibus eram inferiores comparados com agora”. Para o usuário M, a qualidade era regular.

Quanto ao impacto causado pelo Programa Tarifa Zero na vida dos usuários e o que eles mais valorizam nesse programa, os usuários A e C responderam que o impacto foi positivo, devido a possibilidade de maior acesso ao transporte público por parte das pessoas mais pobres. O usuário C, afirmou que além disso não valoriza

nada no Programa Tarifa Zero, assim como os usuários G, S e T. Os usuários B, D, E, I, L, N, P, Q, R E e Z destacaram que o programa é positivo devido ao fato de que proporciona economia. Os usuários E ,I e Q destacaram que valorizam a mobilidade. O usuário P afirmou que valoriza a gratuidade do transporte. Os usuários F e H responderam que o programa não teve impacto em sua vida. Para o usuário G, o impacto foi negativo, pois “[...] as pessoas não conseguem lugar. E os motoristas andam muito mais estressado [...]”. O usuário J afirmou que o impacto foi positivo quanto a gratuidade, mas que não tem qualidade e os ônibus são superlotados e atrasados. O problema da superlotação também é mencionado pelos usuários K,M,S,T,V Porém, o usuário M afirmou que valoriza “[...] a economia que gerou para as pessoas de baixa renda e a inclusão deles na mobilidade pública”. Os usuários O, W e X não responderam. O usuário Y respondeu que “ O Programa Tarifa Zero ajuda às vezes, mas precisa de melhorias”.

No que se refere às principais críticas/ problemas encontrados na utilização do Programa Tarifa Zero, o usuário A respondeu que o programa gerou aumento na carga tributária. Os usuários B, C, D, E, F, G, H, I, L, M, P, R, S, T, V, W, Y e Z destacaram a superlotação. Os usuários C, D, M, P, U acrescentaram o problema da falta de manutenção dos ônibus. O usuário D ressaltou a falta de segurança. Por sua vez, o usuário E afirmou que muita gente usa sem precisar, ou seja, “[...] para bater pernas”. Esta crítica também foi feita pelo usuário K. O usuário G ainda apontou brigas, má qualidade de vida dos motoristas e falta de educação de alguns passageiros. O usuário M, acrescentou que geralmente o elevador para cadeirantes não funciona. Os usuários J, O E U criticaram a falta de capacitação dos motoristas. Para o usuário N, são necessários “[...] ônibus novos, mais horários para atender a população e que o programa contemple também os distritos”. O usuário Q criticou a infraestrutura do programa. O usuário X respondeu que “Na linha que utilizo, não ter um ônibus reforço nos horários de pico”. O usuário Y apontou a sujeira nos ônibus.

A respeito da utilização do transporte público com mais frequência após a inserção do Programa Tarifa Zero, os usuários A,C,F,K, N, S, T, U responderam que não e os usuários B, D, E, H, I, J, L, P, Q, R e Z responderam que sim. O usuário G afirmou que deixou de usar o transporte público. Os usuários M, O e Y responderam que quase não usam o transporte público. Os usuários V e X responderam que usam com a mesma frequência. O usuário W não respondeu.

Por fim, em relação a sugestões de melhoria para o Programa Tarifa Zero, o usuário A afirmou que as parcerias público/privado deveriam garantir melhor qualidade e infraestrutura de transporte. O usuário B, afirmou que as empresas privadas que usam o transporte público deveriam ser cobradas, para evitar a superlotação dos ônibus. Os usuários C, F, H, M, S, U, W sugeriram a colocação de mais ônibus em circulação, na cidade e nos distritos. Os usuários D, E, I, Q sugeriram o aumento dos horários dos ônibus. Os usuários E, M, P e X destacaram a necessidade de manutenção dos ônibus. Para o usuário G é necessária a “utilização de cartão com quantidade de passagens para o mês, pois assim os usuários não vão ficar passeando à toa, pois senão o crédito acaba rápido”. A sugestão de cartão também foi feita pelo usuário K. Os usuários J e N destacaram a necessidade de melhor atendimento por parte dos motoristas. Segundo o usuário L, é preciso distribuir água dentro dos ônibus para evitar a desidratação, principalmente em crianças e idosos. Para o usuário R, é necessário “colocar ônibus escolar tarifa zero para separar o transporte, pois os alunos são o principal usuário do Programa Tarifa zero. Os usuários S e T sugeriram a volta da cobrança de passagem. O usuário V sugeriu maior conscientização por parte daquelas pessoas que usam o transporte público gratuito sem necessidade, gerando superlotação. O usuário Y sugeriu ônibus mais novos e “[...] indo até a UPA e rodoviária.”. De acordo com o usuário Z, é necessária “acessibilidade para os cadeirantes”.

3.3.1.1 Coleta de dados: engenheira de transporte do Departamento Municipal de Trânsito da Prefeitura de Mariana

Quanto ao aumento das linhas e das frotas que operam sob o Programa Tarifa Zero, a entrevistada respondeu que: “Antes da Tarifa Zero: 5 urbanas e 12 distritais. Depois da Tarifa Zero: 6 urbanas e 15 distritais”. Segundo a entrevistada:

Desde o primeiro dia de implementação do programa foram feitos ajustes na oferta do serviço de transporte público para conseguir adequar a oferta a demanda. Antes do tarifa zero tinham 32 veículos em operação. Hoje são 42.

A respeito da questão sobre se algum distrito de Mariana ainda não recebe o Programa Tarifa Zero, a entrevistada afirmou que:

Sim, ainda existem subdistritos sem o atendimento do Tarifa Zero, são eles: Constantino, Paraíso, Margarida Viana. Para operação da linha são necessários ajustes na infraestrutura do local para garantir um acesso seguro. A Gestão pública está caminhando para garantir o acesso do transporte para estas localidades também.

Em relação a redução de veículos particulares no trânsito da cidade de Mariana, a entrevistada respondeu:

Não temos dados concretos que comprovem essa redução. No entanto, uma pesquisa realizada em 2022 apontou que 31% dos entrevistados afirmaram possuir outro meio de transporte disponível para se deslocar pela cidade. Com base nesse resultado, é possível supor que parte dessas pessoas tenha, de fato, migrado para outros modos de transporte, o que pode ter contribuído para uma redução no número de veículos particulares em circulação. Para confirmar essa hipótese, é necessário realizar um estudo mais aprofundado, que considere e isole outras variáveis que também podem influenciar o aumento ou a diminuição do fluxo de veículos na cidade de Mariana.

No que se relaciona aos impactos no comércio da cidade após a instalação do Programa Tarifa Zero, a entrevistada afirmou que:

Também não foi realizado, até o momento, nenhum estudo específico sobre o impacto da Tarifa Zero na arrecadação de impostos municipais — o que representa uma excelente oportunidade de pesquisa futura. No entanto, considerando o aumento significativo no número de passageiros transportados, aliado à experiência prática com o programa e ao conhecimento sobre os padrões de circulação da população, especialmente na região do centro histórico, é possível afirmar que há uma expectativa positiva quanto aos efeitos da Tarifa Zero sobre o comércio local.

Sobre a existência de planos para ampliar ou modificar o serviço oferecido pelo Programa Tarifa Zero, a entrevistada respondeu que o Departamento Municipal de Trânsito (DEMUTRAN), em:

[...] parceria com a administração municipal, está realizando um levantamento abrangente das demandas da população, além de análises técnicas para reestruturar todo o sistema de transporte público. O objetivo é adequar a oferta à real demanda do município, garantindo não apenas um serviço gratuito, mas também de qualidade. Esse processo já está em andamento interno.

Por fim, para a entrevistada os maiores desafios encontrados no momento:

Sem dúvidas, adequar a oferta à demanda — que vem crescendo continuamente ao longo dos meses — é fundamental para a sustentabilidade do serviço. Esse processo deve estar alinhado à responsabilidade financeira da gestão pública, especialmente considerando que, atualmente, a única fonte de financiamento da Tarifa Zero são os recursos do próprio município. O transporte é muito dinâmico, não existe uma receita de bolo para garantir um sucesso da tarifa zero é preciso análise contínua e alterações também, o que acarreta em um custo adicional.

3.3.2. Resultados e Discussão

Verificou-se que a maioria, ou seja, dezesseis usuários entrevistados pertencem a faixa etária entre 36 a 60 anos (sendo oito, entre 36 a 46 anos e oito, entre 46 a 60 anos). Quatro usuários entrevistados estão na faixa etária entre 18 a 25 anos e a minoria está na faixa de 26 a 35 anos (três usuários) e idosos, acima de 60 anos (três usuários).

Também foi verificado que a maioria, ou seja, dezessete usuários utilizam com mais frequência a rota centro-bairro. E, uma minoria utiliza rotas entre distritos, bairros, bairro distrito, além de outras. Um usuário entrevistado afirmou que a principal rota que ele utiliza é Mariana-Ouro Preto, intermunicipal, portanto sem cobertura do Programa Tarifa Zero.

A partir desses resultados, observa-se que esse programa contribui para a redução da segregação socioespacial que, como foi visto, gera um impacto negativo no desenvolvimento econômico e na democratização do acesso à cidade. Nessa perspectiva, segundo Ferraz *et al* (2025), o Programa Tarifa Zero contribui para a redução dessa segregação, permitindo o acesso das pessoas, especificamente aquelas de baixa renda, às mais diversas áreas da cidade.

No caso de Mariana, tal programa também possibilita maior acesso a locais mais afastados como os distritos. No entanto, de acordo com a engenheira entrevistada, ainda existem localidades, como subdistritos sem o atendimento do Programa Tarifa Zero, mas, segundo a entrevistada, a Gestão Pública está trabalhando para assegurar esse atendimento para essas localidades.

Observou-se que, nove dos vinte e seis usuários entrevistados afirmaram que a qualidade do transporte oferecido antes do Programa Tarifa Zero era melhor, principalmente porque não eram superlotados. Oito usuários responderam que a qualidade continua a mesma. Quatro usuários não opinaram. Apenas três usuários afirmaram que antes a qualidade era pior. Um usuário respondeu que antes a qualidade era boa e, segundo outro usuário, era regular.

Isso merece uma reflexão a respeito do principal objetivo desse Programa: se é realmente para melhorar a mobilidade urbana e promover a inclusão ou se é para garantir eleitores.

Em relação aos impactos gerados pelo Programa Tarifa Zero na vida dos usuários, a maioria dos entrevistados, ou seja, quinze responderam que os impactos

foram positivos, por motivos entre os quais, maior acesso ao transporte público pelas pessoas mais pobres, pela gratuidade e economia. Oito não responderam. Dois afirmaram que tal programa não gerou impacto algum e um usuário respondeu que o impacto foi negativo por entre outros motivos, a superlotação.

O Programa Tarifa Zero não deixa de gerar impactos positivos, especificamente para a população de baixa renda excluída, segundo Sampaio (2017) de serviços essenciais pela dificuldade de acesso ao transporte público.

A respeito dos impactos, a engenheira entrevistada afirmou que, por meio de uma pesquisa, supõe que tal programa possa ter colaborado para a diminuição de veículos particulares no trânsito de Mariana e, além disso, ela acredita que o programa possa vir a ter um impacto positivo sobre o comércio local.

Santini (2023), com base no depoimento do secretário de Defesa Social na época da implementação do Programa Tarifa Zero em Mariana, destaca os seguintes impactos gerados pelo programa: acesso à saúde e à educação; diminuição do número de veículos automotores particulares e aumento do número de empregos devido a economia, por parte dos empregadores, com vale-transporte. Além disso, dados do Departamento de Trânsito da Prefeitura de Mariana, demonstraram um aumento significativo do número de passageiros em Mariana.

Verificou-se que dezoito usuários, dos vinte e seis entrevistados, apontaram a superlotação como um dos principais problemas do Programa Tarifa Zero. Cinco usuários destacaram a falta de manutenção. Três usuários ressaltaram a falta de capacitação de motoristas. Dois usuários criticaram a utilização do transporte gratuito sem necessidade (agravando o problema da superlotação). Também foram identificados vários outros problemas.

No que se relaciona ao problema da superlotação, a engenheira entrevistada afirmou que o DEMUTRAN junto com a administração municipal está realizando um levantamento acerca das demandas da população, tendo em vista adequar a oferta à demanda, para garantir um serviço de transporte público de qualidade.

Quanto a necessidade de ônibus mais novos, foi visto que, segundo Sena (2025), a frota de ônibus passará por um processo de modernização, com a finalidade de melhorar a qualidade do serviço de transporte público à população.

Constatou-se que, onze dos vinte e seis usuários entrevistados, ou seja, a maioria utiliza com mais frequência o transporte público sob o Programa Tarifa Zero. Oito usuários responderam que não utilizam com frequência. Três responderam que

quase não utiliza. Dois afirmaram que utilizam com a mesma frequência. Um usuário afirmou que deixou de utilizar e outro usuário não respondeu.

Observou-se que, as melhorias do Programa Tarifa Zero mais sugeridas pelos usuários foram: a colocação de mais ônibus em circulação e aumento dos horários dos ônibus. Porém, dois usuários sugeriram a volta da cobrança de passagem, o que significaria a extinção do programa.

No que se relaciona a quantidade de ônibus em circulação, a engenheira entrevistada afirmou que houve aumento das frotas e também das linhas na cidade e nos distritos, sob o Programa Tarifa Zero.

4 CONCLUSÃO

Foi visto que a mobilidade urbana é a condição relacionada à facilidade de deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano. Porém, as condições de deslocamento podem gerar as chamadas externalidades negativas, como congestionamentos e que impactam de forma negativa as pessoas de baixa renda que moram em áreas periféricas.

Deste modo, essas pessoas são excluídas e para superar tal exclusão, são necessárias estratégias de inclusão social destinada a garantir o acesso universal à área urbana. Para efetivar essa inclusão na prática, surgiu o Programa Tarifa Zero, caracterizado pela isenção do pagamento de passagem por parte do usuário do transporte público coletivo.

Essa proposta foi colocada em prática no início da década de 1990 em um bairro da cidade de São Paulo e se disseminou por várias cidades brasileiras, como em Mariana, Minas Gerais. Nesta cidade, verificava-se a precariedade do transporte público e a necessidade de constante aumento tarifário. Essa situação prejudicava a mobilidade urbana.

Para amenizar tal situação, em 2021 foi implementado o Programa Tarifa Zero por meio de um projeto que se tornou lei em 2023, tendo por finalidade assegurar à população a gratuidade no transporte coletivo, conseqüentemente buscando promover a mobilidade urbana e a inclusão social.

Para verificar se tal inclusão é efetivada na prática, foi realizado um estudo de caso por meio de questionário a vinte e seis usuários do transporte coletivo em Mariana, sob o Programa Tarifa Zero. Também foi realizada uma entrevista com a

engenheira de transporte do Departamento Municipal de Trânsito da Prefeitura de Mariana.

Por meio da realização do estudo de caso, verificou-se que: a maioria dos usuários entrevistados pertencem a faixa etária entre 36 e 60 anos e utiliza a rota centro-bairro. Porém, a maioria dos usuários entrevistados afirmaram que a qualidade do transporte público coletivo era melhor antes do Programa Tarifa Zero, principalmente por causa da superlotação. Também foram identificados outros problemas como a falta de manutenção dos ônibus. No entanto, também foram destacados pontos positivos, especificamente para as pessoas mais pobres, como gratuidade e economia. Em relação a esses impactos, a engenheira entrevistada afirmou que acredita que o Programa contribuiu para reduzir o número de veículos particulares no trânsito de Mariana e que também possa impactar de forma positiva sobre o comércio local.

Foi verificado por meio do estudo de caso que, a maioria dos entrevistados passou a utilizar com mais frequência o transporte público coletivo, sob o Programa Tarifa Zero. De acordo com dados do Departamento de Trânsito da Prefeitura de Mariana, um aumento significativo do número de passageiros, sob tal programa.

Ainda foi observado que as melhorias mais sugeridas pelos usuários entrevistados para o Programa Tarifa Zero foram: a colocação de mais ônibus em circulação e aumento dos horários de ônibus. Nesse sentido, a engenheira afirmou que houve aumento das frotas e linhas na cidade e nos distritos.

A utilização com mais frequência do transporte público coletivo por parte da maioria dos usuários entrevistados e o aumento do número de passageiros em decorrência da gratuidade (que promove maior acesso das pessoas dos bairros para o centro da cidade), constituem indicativos de que o Programa Tarifa Zero contribui para a mobilidade urbana e promove a inclusão social em Mariana.

Entretanto, para que seja possível uma real efetivação dessa inclusão são necessários ajustes no sistema de transporte coletivo sob o Programa Tarifa Zero, buscando principalmente superar o problema da superlotação.

5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORGES, Sérgio. O desastre da barragem de rejeitos em Mariana, Minas Gerais: aspectos socioambientais e de gestão na exploração de recursos minerais. **Cadernos de Geografia**: Revista Colombiana de Geografia, v.27, n.2, 2018. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/326596149_O_desastre_da_barragem_de_rejeitos_em_Mariana_Minas_Gerais_aspectos_socioambientais_e_de_gestao_na_exploracao_de_recursos_minerais. Acesso em: 27 jun.2025.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 02 jun.2025.

CARIBÉ, Daniel Andrade. **Mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Salvador. Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal da Bahia, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/32615/1/Tarifa%20Zero%20%28tese%20de%20doutorado%20-%20Daniel%20Carib%C3%A9%29.pdf>. Acesso em: 17 jun.2025.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas. *In*: COSTA, Marco Aurélio (Org.). **O Estatuto da Cidade e o Habitat III**: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana. Brasília: Ipea, 2016.

CORREA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

COSTA, Maria Izabel Sanches; IANNI, Aurea Maria Zollner. **Individualização, cidadania e inclusão na sociedade contemporânea**: uma análise teórica, 2018. Disponível em: <https://books.scielo.org/id/sysng/pdf/costa-9788568576953.pdf>. Acesso em: 15 jun.2025.

DINIZ, Jarlan Ferreira. Cidadania: a evolução de um conceito. **Revista Brasileira de Direito e Gestão Pública**, v.2, n.1. 2014. Disponível em: <https://www.gvaa.com.br/revista/index.php/RDGP/article/view/3129>. Acesso em: 16 jun.2025.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto *et al.* **Mobilidade urbana e tarifa zero**. São Carlos-SP: Rima Editorial, 2025.

GALINDO, Ernesto; NETO, Vicente Correia Lima. **A mobilidade urbana no Brasil**: percepções de sua população. Brasília: Ipea, 2019.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

GONÇALVES, Cristiane Costa; SANTINI, Daniel. Tarifa Zero, segregação e desigualdade social: um estudo de caso sobre a experiência de Mariana (MG). **Journal of Sustainable Urban Mobility**, v.3,n.1,2023. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/369401466_Tarifa_Zero_segregacao_e_de_sigualdade_social_um_estudo_de_caso_sobre_a_experiencia_de_Mariana_MG. Acesso em: 27 jun.2025.

GREGORI, Lúcio. A Tarifa Zero é uma proposta concreta. **Journal of Sustainable Urban Mobility**, v.3,n.1,2023. Entrevista a Marcelo de Trói. Disponível em: <https://ipmmu.com.br/josum/article/view/30>. Acesso em: 17 jun.2025.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, n.29, 2012. Disponível em: <https://www4.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>. Acesso em: 01 out.2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Mariana**, 2025. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/mariana/panorama>. Acesso em: 27 jun.2025.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). **Mariana**, 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/272>. Acesso em: 27 jun.2025.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos da metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2017.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2007.

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

LOPES, Giuliana; FERNANDES, Gabriel; AQUINO, Isabel. Tarifa Zero e DOTS: assimetria de acesso a uma cidade sustentável. **Journal of Sustainable Urban Mobility**, v.3,n.1,2023. Disponível em: <https://ipmmu.com.br/josum/article/view/25>. Acesso em: 25 jun.2025.

MARIANA, Câmara Municipal de Mariana. **Lei nº3.715, de 31 de julho de 2023**. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/mg/m/mariana/lei-ordinaria/2023/372/3715/>. Acesso em: 22 mai.2025.

MARIANA, Câmara Municipal de Mariana. **Projeto de Lei nº192, de 29 de dezembro de 2021**. Disponível em: <https://camarademariana.mg.gov.br/legislacoes/proposicoes/projetos/projeto-de-lei-ordinaria-n-192-2021/>. Acesso em: 22 mai.2025.

MARIANA. Prefeitura de Mariana. **Comparativo de passageiros transportados em Mariana-MG (2019-2025)**, 2025b. Disponível em: <https://mariana.mg.gov.br/localizacao>. Acesso em: 27 jun.2025.

MARIANA. Prefeitura de Mariana. **Localização**, 2025a. Disponível em: <https://mariana.mg.gov.br/localizacao>. Acesso em: 26 jun.2025.

MOTA, Letícia de Oliveira. **Envelhecimento e inclusão social**: O Projeto Agente Experimente. Dissertação (Mestrado em Serviço Social). Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica, 2007. Disponível em: https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/11420/11420_1.PDF. Acesso em: 15 jun.2025.

MOVIMENTO PASSE LIVRE (MPL). **Por uma vida sem catracas**, 2025. Disponível em: <https://www.mpl.org.br/>. Acesso em: 19 jun.2025.

ORTOLAN, Júlia Ceccon. **Junho de 2013 e os avanços da tarifa zero**: uma análise das antecedências e repercussões da luta a partir de uma crítica dos afetos. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, 2024. Disponível em: https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/68494/1/Julia%20Ceccon%20Ortolan_Dissertac%CC%A7a%CC%83o.pdf. Acesso em: 18 jun.2025.

PÁDUA, Elisabete Matallo Marchesini de. O trabalho monográfico como iniciação à pesquisa científica. *In*: CARVALHO, Maria Cecília Maringoni de (Org.). **Construindo o saber**. Campinas: Papyrus, 2012.

PINTO, Malu. **Ouro Preto e Mariana**, 2010. Disponível em: <https://galopandonasasasadovento.blogspot.com/2010/08/mais-minas-gerais.html>. Acesso em: 02 out.2025.

RODRIGUES, Rodrigo. Tarifa Zero nos ônibus vigorou em Cidade Tiradentes por 10 anos. **G1**, São Paulo, 04/12/2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/12/04/tarifa-zero-nos-onibus-vigorou-em-cidade-tiradentes-por-10-anos-erundina-quis-ampliar-para-o-resto-de-sp-mas-foi-barrada-na-camara.ghtml>. Acesso em: 18 jun.2025.

SABINO, Jamilson Lisboa. Equipamentos urbanos e equipamentos comunitários na regularização fundiária urbana. **Migalhas**, 2024. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/depeso/407932/equipamentos-urbanoseequipamentos-comunitarios-na-regularizacao>. Acesso em: 16 jun.2025.

SAMPAIO, Luisa Guerra Lima Serrão Borges. **Tarifa Zero como instrumento de política social e fortalecimento da cidadania**, 2017. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/4867/1/>. Acesso em: 15 jun.2025.

SANTINI, Daniel. Primeira experiência de Tarifa Zero começou há mais de 30 anos no Brasil. **Labcidade**, 2023a. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br/primeira-experiencia-de-tarifa-zero-comecou-ha-mais-de-30-anos-no-brasil/>. Acesso em: 18 jun.2025.

SANTINI, Daniel. **Tarifa Zero e desigualdade social**. Um estudo de caso sobre a experiência de Mariana (MG) na implementação do Passe Livre no transporte público coletivo. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2023b. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde11012024121851/publico/M E_DANIELAFTIMUSSANTINIFRANCO_rev.pdf. Acesso em: 19 jun.2025.

SANTINI, Daniel. **Tarifa Zero no Brasil**, 2025. Disponível em: <https://lookerstudio.google.com/u/0/reporting/3c67c9cd24504963aab10251b4fdc75f/page/VWUpD>. Acesso em: 20 jun.2025.

SENA, Yuri. Mariana (MG) renova Programa Tarifa Zero até 2028. **Diário do Transporte**, 10/02/2025. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2025/02/10/mariana-mg-renova-programa-tarifa-zero-ate-2028/>. Acesso em: 23 mai.2025.

VACCARI, Lorreine Santos; FANINI, Valter. **Mobilidade urbana**. Curitiba: CREA, 2016.

YAMAWAKI, Yumi; SALVI, Luciane Teresa. **Introdução à gestão do meio urbano**. Curitiba: Intersaberes, 2013.

YIN, Robert. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. Porto Alegre-RS: Bookman, 2005.

6 APÊNDICE

6.1 Apêndice A - Modelo do Questionário aplicado a usuários do Programa Tarifa Zero em Mariana, Minas Gerais

1) Idade dos usuários:

- a) Menor de 18 anos
- b) 18 a 25 anos
- c) 26 a 35 anos
- d) 36 a 45 anos
- e) 46 a 60 anos
- f) Acima de 60 anos

2) Qual é a sua principal rota/trajeto/linha de transporte?

3) Qual é a sua opinião sobre a qualidade do transporte oferecido antes do Programa Tarifa Zero?

4) Como o Programa Tarifa Zero impactou sua vida? O que você mais valoriza nesse programa?

5) Quais as principais críticas/problemas encontrados na utilização do Programa Tarifa Zero?

6) Após a inserção do Programa Tarifa Zero, você passou a utilizar com mais frequência o transporte público?

7) Quais melhorias você sugere para o Programa Tarifa Zero?

6.2 Apêndice B - Modelo do Questionário aplicado a engenheira de transporte do Departamento Municipal de Trânsito da Prefeitura de Mariana

- 1) Houve aumento das linhas e das frotas que operam sob o Tarifa Zero?
Cite alguma(as). Algum distrito de Mariana ainda não recebe o programa Tarifa Zero?
Se a resposta for positiva, por qual motivo?

- 2) Ocorreu redução de veículos particulares no trânsito da cidade de Mariana?

- 3) Observa-se impactos no comércio da cidade após instalação do Tarifa Zero?

- 4) Existem planos para ampliar ou modificar o serviço oferecido pelo Tarifa Zero?

- 5) Quais os maiores desafios encontrados até o momento?