ISSN: 2965-5609
https://periodicos.ufcat.edu.br/espaco

TARIFA ZERO NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO POR ÔNIBUS NAS CIDADES DO ESTADO DO PARANÁ

Helloise Victória Feliposki da Silva[1]

Diego Vieira Ramos[2]

SILVA, Helloise Victória Feliposki da; RAMOS, Diego Vieira. TARIFA ZERO NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO POR ÔNIBUS NAS CIDADES DO ESTADO DO PARANÁ. **Espaço em Revista**, Catalão, v. 28, n. 2, p. e2026009, 2026. DOI: https://doi.org/10.70261/er.v28i1.e2026009. Disponível em: https://periodicos.ufcat.edu.br/index.php/espaco/article/view/75165 .

Esta obra está licenciada com uma Licença CC BY 4.0 . Esta licença permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original.

Recebido: 16 04/2026 | **Aceito:** 25/05/2026| **Publicado**: 160/07/2026

Resumo

O transporte público coletivo desempenha papel relevante na organização urbana e na realização dos deslocamentos cotidianos nas cidades brasileiras. Diante da crise do modelo tradicional de financiamento tarifário, a política de Tarifa Zero passou a integrar o debate sobre mobilidade urbana e ampliação do acesso ao direito social ao transporte. A pesquisa teve como objetivo mapear os municípios paranaenses que implantaram modelos de Tarifa Zero integral ou políticas de subsídio tarifário parcial no transporte coletivo urbano. Metodologicamente, adotou-se abordagem qualitativa, de caráter exploratório e descritivo, baseada em revisão bibliográfica, pesquisa documental e análise comparativa de dados secundários. Os resultados indicam que experiências implantadas em municípios como Paranaguá, Cianorte, Clevelândia e Wenceslau Braz estiveram associadas ao aumento da demanda de passageiros e à ampliação do acesso ao transporte coletivo. Contudo, as experiências analisadas também evidenciam desafios relacionados à sustentabilidade financeira e à manutenção operacional dos sistemas, especialmente em municípios de maior porte.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Acessibilidade Urbana, Transporte Público Coletivo por Ônibus; Tarifa Zero; Transporte como direito social.

ZERO FARE IN PUBLIC BUS TRANSPORTATION IN THE CITIES OF THE STATE OF PARANÁ

Abstract/Resumen/Résumé

Public collective transportation plays a relevant role in urban organization and in the realization of daily mobility within Brazilian cities. In the context of the crisis of the traditional fare-based financing model, the Zero Fare policy has become part of the debate on urban mobility and the expansion of access to the social right to transportation. This study aimed to map municipalities in the state of Paraná that implemented full Zero Fare systems or partial fare subsidy policies in urban public transportation. Methodologically, the research adopted a qualitative, exploratory, and descriptive approach based on bibliographic review, documentary research, and comparative analysis of secondary data. The results

[1] Graduanda na Universidade Estadual de Maringá (UEM), Maringá, PR, Brasil, e-mail: ra134668@uem.br
[2]Professor doutor na Universidade Estadual de Maringá (UEM), Maringá, PR, Brasil, e-mail: diego.vieira.arquitetura@gmail.com

indicate that experiences implemented in municipalities such as Paranaguá, Cianorte, Clevelândia, and Wenceslau Braz were associated with increased passenger demand and broader access to public transportation. However, the analyzed experiences also reveal challenges related to financial sustainability and the operational maintenance of the systems, especially in medium- and large-sized municipalities.

Keywords: Urban Mobility; Urban Accessibility; Public Bus Transportation; Zero Fare; Transportation as a Social Right.

Introdução

O transporte público coletivo desempenha papel relevante na organização urbana e na realização dos deslocamentos cotidianos nas cidades brasileiras. O sistema demanda investimentos em infraestrutura, circulação e operação, como implantação de corredores exclusivos, terminais de embarque e renovação da frota de veículos. Entretanto, o avanço da urbanização acelerada, associado à expansão do transporte individual motorizado, contribuiu para problemas de eficiência operacional, ao financiamento do sistema e às condições de acesso ao transporte nas cidades.

Segundo Carneiro et al. (2022), o transporte público coletivo foi, em diversos momentos históricos, objeto de mobilizações sociais no Brasil, especialmente diante do aumento dos custos tarifários e da precarização do serviço. Nesse contexto, o debate sobre financiamento do transporte urbano passou a ocupar espaço nas discussões sobre planejamento urbano e políticas públicas, sobretudo a a partir do aumento das reivindicações pelo direito ao transporte. Entre as propostas debatidas, destaca-se a política de subsídio conhecida como "Tarifa Zero".

A Tarifa Zero baseia-se no financiamento público parcial ou integral dos custos operacionais do transporte coletivo, reduzindo ou eliminando a cobrança tarifária aos usuários. O modelo tem sido discutido como alternativa para ampliar o uso e fortalecer o sistema de transporte coletivo. Sua adoção busca reduzir barreiras econômicas relacionadas aos deslocamentos urbanos, especialmente em cidades marcadas pela perda de passageiros e por dificuldades de acesso ao transporte. Apesar de apresentar resultados associados ao aumento da demanda pelo transporte coletivo e à ampliação do acesso aos serviços urbanos, sua implementação ainda enfrenta desafios administrativos, políticos e financeiros, sobretudo quanto à sustentabilidade do custeio operacional.

A partir desse contexto, o presente artigo tem como objetivo geral mapear as cidades paranaenses que implantaram modelos de Tarifa Zero ou subsídio tarifário no transporte público

coletivo. Especificamente, busca-se investigar os parâmetros de gestão e financiamento adotados pelos municípios, bem como compreender os impactos dessas políticas no funcionamento do sistema de transporte urbano. A realização do estudo justifica-se pela necessidade de ampliar as discussões sobre financiamento do transporte público e sobre os efeitos das políticas de subsídio tarifário na mobilidade urbana brasileira.

Metodologia

O artigo caracteriza-se como uma pesquisa qualitativa de natureza exploratória e descritiva, desenvolvida por meio de revisão bibliográfica, pesquisa documental e análise de dados secundários. O estudo não busca esgotar a discussão sobre o transporte público coletivo enquanto direito social ou sobre a Tarifa Zero como política de financiamento, mas contribuir para a compreensão das experiências de gratuidade tarifária implantadas em municípios paranaenses.

Como estratégia metodológica, adotou-se a análise comparativa qualitativa de políticas públicas urbanas. O procedimento permitiu identificar aproximações, diferenças operacionais e desafios relacionados aos modelos de gratuidade e subsídio no transporte coletivo. Inicialmente, realizou-se revisão teórica voltada aos conceitos de mobilidade urbana, acessibilidade, direito à cidade e financiamento do transporte público, que serviu de base para a interpretação dos dados empíricos.

A coleta de dados ocorreu por meio de fontes secundárias, incluindo sítios eletrônicos oficiais, legislações municipais, decretos, relatórios técnicos, portais de transparência, estudos acadêmicos e documentos institucionais publicados entre 2022 e 2025. Também foram utilizadas reportagens de veículos de comunicação regional e nacional, com o objetivo de compreender a repercussão social e institucional das políticas analisadas.

Os municípios foram selecionados a partir de critérios como a implementação de políticas de Tarifa Zero integral, a presença de subsídio tarifário parcial ou gratuidade ampliada no transporte coletivo urbano, a disponibilidade de informações públicas oficiais e a existência de documentação técnica e institucional suficiente para análise comparativa.

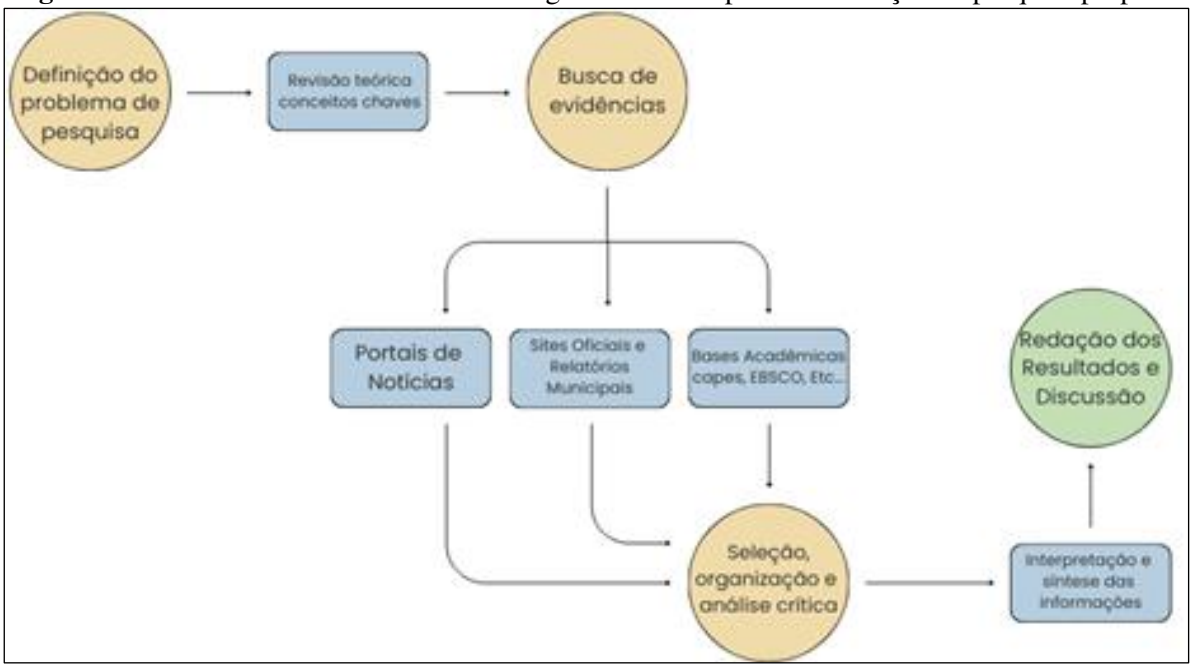
O recorte temporal compreende o período entre 2022 e 2025. O marco inicial adotado corresponde à implementação da Tarifa Zero em Paranaguá, considerada uma das primeiras experiências recentes de gratuidade integral no Estado do Paraná. Para fins analíticos, foram definidas as seguintes variáveis de comparação a modalidade de gratuidade ou subsídio

CC BY

adotado, a abrangência territorial e populacional da política, as fontes de financiamento utilizadas, a participação do poder público municipal e estadual, os impactos na demanda de passageiros, os efeitos sociais e operacionais identificados nos documentos analisados e os desafios relacionados à sustentabilidade financeira e à gestão do sistema.

Os dados coletados foram organizados por categorias temáticas e interpretados mediante análise qualitativa comparativa, buscando identificar padrões de implementação, limites operacionais, estratégias de financiamento e efeitos associados às experiências de Tarifa Zero e subsídio tarifário no contexto paranaense. A Figura 01 apresenta a síntese dos procedimentos metodológicos adotados para a construção da pesquisa.

Figura 01 – Sínteses dos caminhos metodológicos trilhados para a construção da pesquisa proposta



Fonte: dos autores (2025).

Para fins analíticos, a pesquisa distingue diferentes modalidades de financiamento e gratuidade no transporte coletivo urbano, evitando tratar todas as experiências como equivalentes ao modelo de Tarifa Zero integral. A classificação adotada fundamenta-se nas discussões de Vasconcellos (2005) e Magagnin e Silva (2008) sobre financiamento da mobilidade urbana e compreende:

- ✓ **Tarifa Zero integral ou universal**: modalidade caracterizada pela eliminação total da cobrança tarifária para todos os usuários do sistema, independentemente de renda, idade ou finalidade da viagem.

CC BY

- ✓ **Subsídio tarifário parcial**: modalidade em que parte dos custos operacionais do sistema é financiada por recursos públicos, reduzindo o valor da tarifa paga pelos usuários.
- ✓ **Integração tarifária subsidiada**: modalidade em que o poder público financia parcialmente mecanismos de integração temporal, espacial ou intermodal, sem eliminar integralmente a tarifa.
- ✓ **Gratuidades legais ou setoriais**: modalidades de isenção tarifária destinadas a grupos sociais específicos, como idosos, estudantes e pessoas com deficiência, previstas em legislação específica e não caracterizadas como Tarifa Zero universal.
- ✓ **Tarifa Zero temporal ou territorial**: modalidade em que a gratuidade é aplicada apenas em determinados períodos, linhas, regiões urbanas ou segmentos operacionais do sistema.

Mobilidade e acessibilidade urbana: articulação conceitual e materialização das relações de deslocamento.

Para a compreensão ampla do tema, é preciso compreender a sua relação com a promoção da mobilidade e da acessibilidade no ambiente urbano. A mobilidade urbana refere-se à capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço geográfico da cidade, estando tradicionalmente associada à ideia de fluidez, velocidade e eficiência dos meios de transporte para vencer distâncias (Vasconcellos, 2005). Assim, tem na figura do sistema de transporte público coletivo, um elemento fundamental para sua realização.

No contexto brasileiro, a mobilidade urbana foi historicamente estruturada a partir do modal rodoviário individual. Esse processo foi impulsionado pela expansão do automóvel e pela consolidação da indústria automobilística como elemento relevante da economia nacional. Como consequência, observou-se o aumento dos congestionamentos, dos sinistros de trânsito, das externalidades ambientais negativas e da redução dos níveis de acessibilidade nas médias e grandes cidades (Carvalho, 2023; CNM, 2023; SENATRAN, 2023; Paula, 2018; Vasconcellos, 2005).

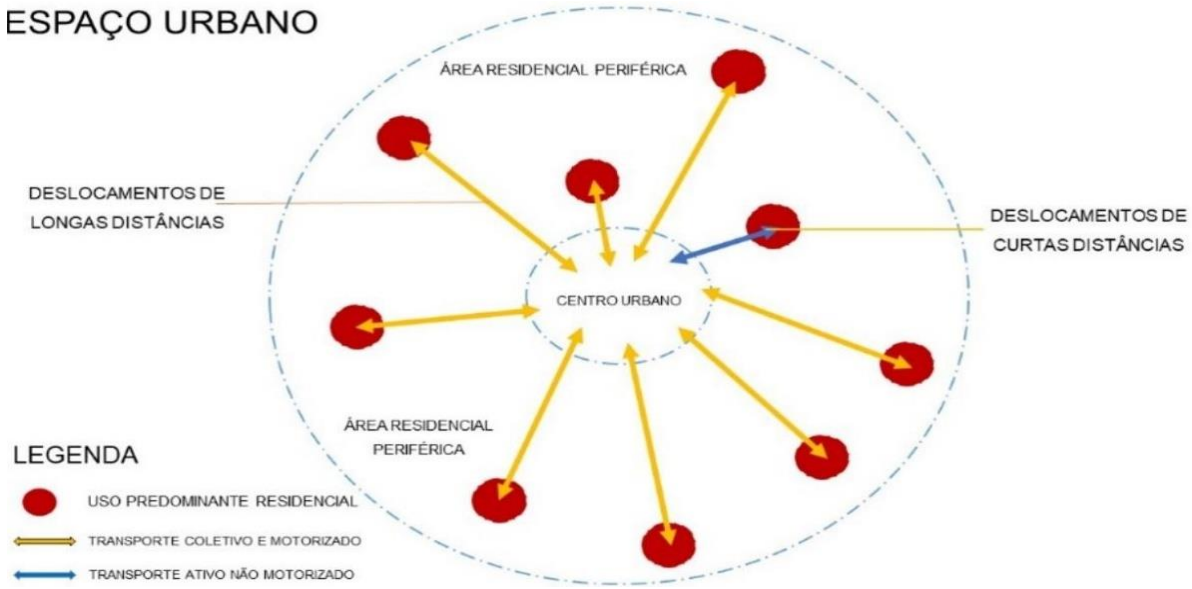
Essencial para o funcionamento da mobilidade, a acessibilidade representa um conceito mais amplo e social, definido como a facilidade de alcançar oportunidades de emprego, serviços, saúde, educação e lazer utilizando o conjunto de modos de transporte disponíveis. Se comparada à mobilidade, que mede o movimento, a acessibilidade pauta o benefício resultante

CC BY

desse movimento, cujo funcionamento está vinculado à justiça social e ao direito à cidade (Villarroel et al., 2021; IPEA, 2021).

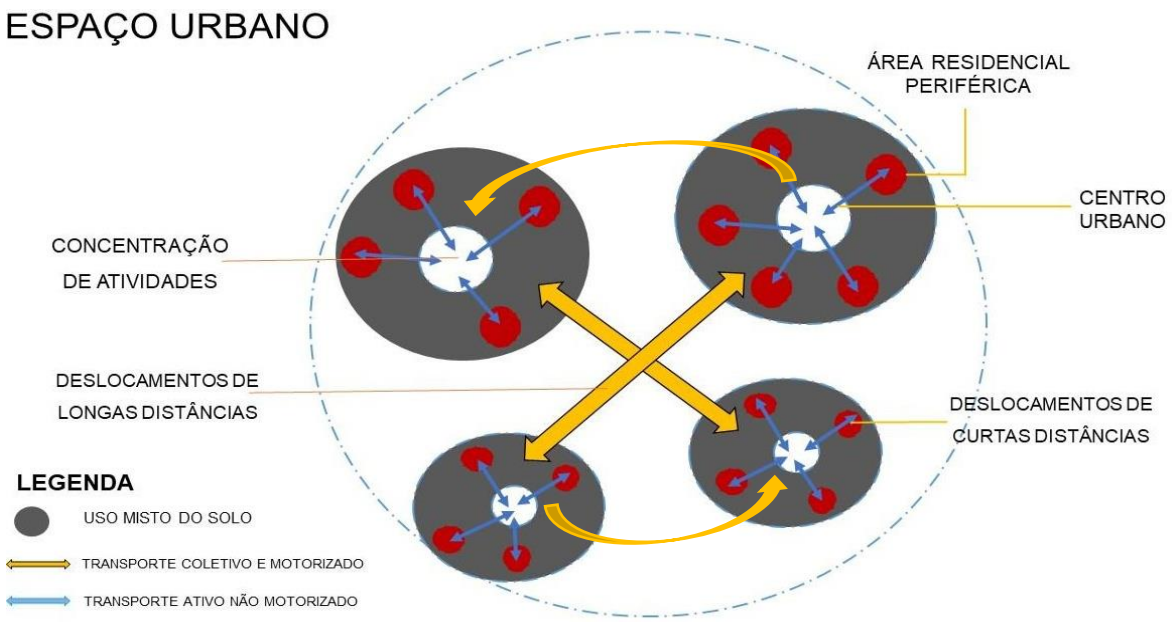
Alves e Ferreira (2014) e Magagnin e Silva (2008) argumentam que mobilidade e acessibilidade estão diretamente relacionadas aos padrões de ocupação do território urbano. Os autores sugerem que o padrão de construção urbana é determinante para melhorar o funcionamento das diferentes modalidades de transporte e viabilizar o equilíbrio da rede de deslocamento. Diante desses problemas, autores como Alves e Ferreira (2014) defendem a adoção de modelos urbanos compactos e a formação da cidade policêntrica como forma de reduzir as necessidades de deslocamento, otimizar as viagens de longas distâncias e ampliar o uso dos modos ativos de deslocamento. As Figuras 02 e 03 representam as ideias mencionadas por Alves e Ferreira (2014) e Magnanin e Silva (2008), nas quais é possível verificar os alcances dos diferentes tipos de transporte de acordo com sua capacidade de deslocamento e alcance territorial.

Figura 02 – Deslocamentos urbanos a partir da ocupação monocêntrica.



Fonte: Ramos (2023), adaptado de Portugal e Mello (2017).

Figura 03: Deslocamentos urbanos a partir da ocupação policêntrica



Fonte: Ramos (2023), adaptado de Portugal e Mello (2017).

A relação entre mobilidade, acessibilidade e uso do solo também é debatida por Lamour (2018). O autor ressalta que a cidade compacta e o funcionamento efetivo de meios de transporte alternativos ao uso do automóvel estão condicionados ao equilíbrio das relações de densidade urbana e aos padrões construtivos impostos pela arquitetura. As altas densidades são pressupostos para a construção de bairros prósperos, dinâmicos e diversificados, pois contribuem para o aumento do uso do transporte público e favorecem modelos urbanos orientados ao transporte coletivo, capaz de combater o espraiamento urbano e a dependência do automóvel.

Acessibilidade caracteriza-se como um fator essencial para a sustentabilidade nas cidades, estando ligada ao aumento da proximidade de empregos e à possibilidade de deslocamento a pé. Também está condicionada ao funcionamento do transporte de massa (cerca de 10 minutos ou 500 m) e à sua integração com as estações de embarque. Conclui-se, que a disponibilidade dos sistemas de transporte, o posicionamento das habitações e as características das edificações constituem pressupostos fundamentais para o desenvolvimento urbano. Associado ao acesso ao transporte público e aos modos ativos, esse conjunto contribui para ampliar o acesso da população a emprego, serviços e equipamentos urbanos para toda a população, contribuindo para uma cidade inclusiva (Lamour, 2018).

Diante da necessidade de articulação entre ambos os temas, fica evidente o potencial do transporte público coletivo como estratégia para potencializar os deslocamentos cotidianos. Em sistemas complexos de mobilidade urbana, ele representa a espinha dorsal do planejamento, devido à sua capacidade de mover grandes volumes de passageiros, o que proporciona maior eficiência no aproveitamento do espaço viário e no consumo energético (ANTP, 2022).

Transporte público coletivo por ônibus como indutor da mobilidade e acessibilidade urbana

A crise do transporte público coletivo no Brasil manifesta-se por meio de tarifas elevadas, baixa qualidade operacional e infraestrutura insuficiente. Soma-se a isso a persistência de percepções sociais negativas em relação ao uso do transporte coletivo, historicamente associadas à precarização do serviço. Esse cenário está relacionado ao modelo de financiamento baseado predominantemente na arrecadação tarifária. Para cobrir os custos operacionais, as tarifas aumentam. O aumento tarifário reduz o número de passageiros e intensifica a necessidade de novos reajustes, aprofundando os problemas de exclusão territorial e desigualdade no acesso ao transporte (Lima, 2019; Gomide e Galindo, 2013). Tal situação evidencia a não efetividade do sistema como estratégia de efetivação do direito social ao transporte, uma vez que a gestão do transporte é tratada como serviço e não como direito básico.

O movimento pela implementação da Tarifa Zero tem ganhado espaço e assumido as principais pautas políticas de gestão no setor. Também conhecida como financiamento por fontes alternativas à tarifa, trata-se de um arranjo no qual o custo operacional integral é coberto por receitas distintas da tarifa paga no momento do uso. Essas fontes podem incluir o orçamento geral do município, taxas específicas (como contribuição sobre o valor venal de imóveis ou sobre a folha de salários), repasses de outras esferas de governo ou uma combinação destes (Carvalho, 2016).

No caso brasileiro, a Tarifa Zero materializa-se como uma disputa política e ideológica, dividindo opiniões entre a população. É defendida por movimentos sociais e por parte da academia como uma política de efetivação de um direito social e condição para a equidade e a justiça social, pois atua no alinhamento do transporte público à lógica de outros serviços essenciais, como saúde e educação (Brasil, 1988; Villarroel et al., 2021). No entanto, é frequentemente vista com ressalvas por gestores públicos e entidades do setor, que apontam os desafios fiscais e de gestão para sua implementação em larga escala, especialmente em grandes metrópoles, onde os custos operacionais são elevados (NTU, 2022). Contudo, a experiência

CC BY

concreta de municípios brasileiros tem demonstrado viabilidade operacional em municípios de diferentes portes populacionais e estruturas administrativas.

Resultados e discussões.

A Tarifa Zero nas cidades do estado do Paraná

De acordo com o IPEA (2021), o transporte público coletivo por ônibus no Estado do Paraná enfrenta os mesmos desafios crônicos observados em nível nacional, caracterizados por uma crise de financiamento e de gestão. O modelo tradicional, dependente majoritariamente da receita tarifária, mostra sinais de esgotamento, resultando em tarifas elevadas, perda de usuários e queda na qualidade do serviço. Esse cenário configura um ciclo vicioso de exclusão, no qual populações mais vulneráveis têm sua capacidade de acesso reduzida, aprofundando as desigualdades socioespaciais no acesso às oportunidades urbanas (Vasconcellos, 2005).

Em contrapartida, observa-se um movimento crescente e diversificado de políticas de gratuidade, fazendo do Estado um espaço relevante para experiências de gratuidade tarifária, com ações que abrangem desde a gratuidade universal até programas segmentados para públicos específicos.

De acordo com dados publicados pela NTU (2025), a expansão dessa política não se restringe a um único porte de cidade. Municípios de menor porte populacional, como Clevelândia (17 mil habitantes) e Wenceslau Braz (20 mil habitantes), foram pioneiros na implementação, registrando aumento da demanda de passageiros e continuidade operacional do sistema. No entanto, o dado mais significativo é a recente adesão de cidades de médio e grande porte, como Paranaguá (150 mil habitantes) e Londrina (575 mil habitantes) – que avança com programas parciais –, indicando a ampliação do debate sobre Tarifa Zero nas políticas de transporte do estado na política de transporte paranaense.

Segundo Carvalho (2016), esse crescimento pode ser atribuído à pressão da sociedade civil organizada, que compreende a mobilidade como um direito social, e ao reconhecimento, por parte de gestores públicos, de que o modelo tarifário tradicional é insustentável, tornando essencial a busca por alternativas de financiamento baseadas em fundos públicos para garantir condições mais amplas de acesso ao transporte coletivo urbano.

A partir desse movimento, o Paraná passou a apresentar diferentes modelos operacionais de gratuidade e subsídio tarifário. As experiências identificadas incluem políticas de cobertura integral e parcial, financiadas por distintas fontes de custeio público.

CC BY

De acordo com Paraná (2025), a adoção da Tarifa Zero tem gerado efeitos relacionados à ampliação do acesso ao transporte por populações de menor renda, no estímulo à economia local e na redução de desigualdades no acesso ao transporte. Cidades como Paranaguá e Cianorte registraram aumento no número de usuários, enquanto Matinhos e Quatro Barras demonstraram capacidade de manter o sistema funcionando com eficiência. Modelos parciais, como os de Curitiba e Foz do Iguaçu, também se mostraram eficazes ao direcionar os benefícios a públicos mais vulneráveis, como pessoas desempregadas e estudantes. No entanto, a sustentabilidade financeira ainda se apresenta como um desafio, especialmente em municípios de maior porte, exigindo planejamento orçamentário e fontes alternativas de custeio.

A experiência da Tarifa Zero na cidade de Paranaguá

Dentre as experiências paranaenses, destaca-se o caso de Paranaguá. Considerada a maior cidade portuária do estado, com aproximadamente 150 mil habitantes (IBGE, 2022), a implementação bem-sucedida do modelo de gratuidade integral em 2022 chama a atenção pelos resultados alcançados.

A decisão pela implantação da Tarifa Zero foi motivada pela crise de acessibilidade e pela percepção do transporte como um direito social. Antes da gratuidade, a tarifa representava um entrave para uma parcela significativa da população, impactando o acesso a emprego, saúde e educação. O modelo foi implementado com o objetivo de reverter a lógica de exclusão, com financiamento realizado por recursos próprios do município e repasses estaduais (Prefeitura de Paranaguá, 2022). Apesar das dificuldades relacionadas ao financiamento e à manutenção operacional do sistema, os dados preliminares apontam para:

- **Aumento na procura pelo sistema coletivo**: o número de passageiros transportados apresentou crescimento significativo. De acordo com a Prefeitura Municipal de Paranaguá (2024), mais de 7,5 milhões de passageiros foram transportados nos primeiros dois anos do programa. Os resultados sugerem a existência de demanda reprimida pelo transporte coletivo, sugerindo que a gratuidade é dotada de potencial de ampliação do acesso da população de baixa renda à cidade e aos seus serviços (Prefeitura de Paranaguá, 2022).
- **Impacto econômico e social**: estima-se que a gratuidade tenha gerado uma economia de R$ 45,5 milhões para a população e o comércio local no período, valor que deixou de ser gasto com tarifas e foi potencialmente redirecionado para o

consumo de outros bens e serviços, contribuindo para o aquecimento da economia local (Prefeitura de Paranaguá, 2022).

- **Os desafios da sustentabilidade financeira**: o principal desafio reside na sustentabilidade financeira de longo prazo. Manter o custeio integral do sistema com recursos municipais exige comprometimento orçamentário e gestão rigorosa, para que a qualidade do serviço (frota, frequência, conforto) seja mantida mesmo com o aumento da demanda (NTU, 2025).

A experiência de Paranaguá demonstra que a Tarifa Zero pode ser uma alternativa viável, técnica e operacionalmente, em cidades de médio e pequeno porte. Os resultados iniciais apontam ganhos em inclusão social, economia das famílias e segurança viária. No entanto, o caso também reforça a premissa de que o sucesso duradouro do modelo depende de uma estrutura de financiamento diversificada e estável. A dependência de recursos municipais torna a política vulnerável a crises fiscais, evidenciando a necessidade de discutir fontes alternativas de custeio, como a participação estadual e federal, para consolidá-la como uma política de Estado.

Considerações finais

A pesquisa identificou a expansão das políticas de Tarifa Zero e subsídio tarifário no transporte público coletivo no Estado do Paraná. As experiências analisadas envolvem municípios de diferentes portes populacionais e modelos distintos de financiamento e cobertura tarifária. Os resultados demonstram que as experiências analisadas apresentam potencial para ampliar a utilização do transporte coletivo e reduzir barreiras econômicas associadas aos deslocamentos urbanos, especialmente em cidades que enfrentam perda de passageiros e dificuldades de acesso ao sistema. Observou-se, ainda, que os modelos implantados diferem quanto à abrangência da gratuidade, às fontes de financiamento e à participação do poder público municipal e estadual na sustentação financeira do sistema.

A análise das experiências paranaenses evidenciou que a implementação da Tarifa Zero está diretamente relacionada à capacidade administrativa e financeira dos municípios, bem como à existência de mecanismos permanentes de financiamento público. Nesse contexto, o caso de Paranaguá destacou-se pela ampliação da demanda de passageiros e pela repercussão social da política de gratuidade integral, embora permaneçam dificuldades relacionadas à manutenção contínua do custeio operacional do sistema de longo prazo. Assim, o estudo

CC BY

contribui para o debate sobre financiamento do transporte coletivo urbano ao sistematizar experiências recentes de subsídio tarifário no Paraná e discutir seus limites operacionais e institucionais.

Apesar das contribuições alcançadas, a pesquisa apresenta limitações relacionadas à dependência de dados secundários, à disponibilidade desigual de informações institucionais entre os municípios analisados e à ausência de indicadores operacionais padronizados que permitam comparações mais aprofundadas. Desse modo, sugere-se que pesquisas futuras avancem na realização de estudos de caso comparativos, incorporando entrevistas com gestores e usuários, análise de indicadores de desempenho operacional e avaliação dos impactos econômicos, sociais e territoriais das políticas de Tarifa Zero em diferentes contextos urbanos.

Referências

ALVES, P.; FERREIRA, W. R. **Mobilidade urbana e traffic calming**. Caminhos de Geografia, Uberlândia, v. 15, n. 50, p. 243-256, 2014. Disponível em: https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/26902. Acesso em: 22 out. 2025.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Sistema de informações da mobilidade urbana: relatório geral 2021**. São Paulo: ANTP, 2022.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Pesquisa NTU Mobilidade 2022: a visão das empresas sobre o transporte público por ônibus**. Brasília, DF: NTU, 2022.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Tarifa zero nas cidades do Brasil**. Brasília, DF: NTU, 2025. Disponível em: <https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638556169862602254.pdf>. Acesso em: 23 out. 2025.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Tarifa zero nas cidades do Brasil**. Brasília, DF: NTU, 2025. Disponível em: https://ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub638556169862602254.pdf. Acesso em: 23 out. 2025.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 mar. 2025.

CARNEIRO, R.; DUQUE BRASIL, F.; BECHTLUFFT, R.; FAUSTINO, M. **Transporte coletivo e movimento Tarifa Zero-BH: repertórios de ação e incidência na política local**. Revista de Políticas Públicas, São Luís, v. 26, n. 1, 2022. Disponível em:

https://www.redalyc.org/journal/3211/321171943028/html/. Acesso em: 23 out. 2025.

CARVALHO, C. H. R. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Brasília, DF: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016. (Texto para Discussão).

CARVALHO, C. H. R.; OLIVEIRA, R. C.; BARCELLOS, T. S. **Mobilidade urbana no Brasil: tendências e desigualdades**. Brasília, DF: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2023. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/11906/1/NT_77_Disoc_Mobilidade%20urbana.pdf. Acesso em: 23 out. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS (CNM). **Análise do impacto da frota de veículos nos municípios brasileiros. Brasília, DF: CNM**, 2023. Disponível em: https://www.cnm.org.br/. Acesso em: 23 out. 2025.

GOMIDE, A. A.; GALINDO, E. P. **A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013.

IBGE. **Cidades e Estados: Paranaguá**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pr/paranagua.html. Acesso em: 10 mar. 2025.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Desafios da mobilidade urbana no Brasil: uma análise sobre acesso a oportunidades e equidade**. Brasília, DF: IPEA, 2021. (Nota Técnica, n. 62).

LAMOUR, Q. **Avaliação da estratégia dos eixos de estruturação da transformação urbana do município de São Paulo frente à teoria do desenvolvimento orientado pelo transporte (DOT): estudo de caso da área de influência da estação Belém do Metrô**. 2018. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Construção Civil e Urbana) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

LIMA, R. S. **A crise do transporte público coletivo urbano por ônibus no Brasil: uma análise dos fatores determinantes**. 2019. Tese (Doutorado em Transportes) – Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2019.

MAGAGNIN, R. M.; SILVA, A. N. R. **A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana**. Transportes, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, 2008.

PARANÁ. Agência Estadual de Notícias. **Com apoio do Estado, Quatro Barras terá tarifa zero para o transporte coletivo**. Curitiba, 2025. Disponível em: https://www.aen.pr.gov.br/Noticia/Com-apoio-do-Estado-Quatro-Barras-tera-tarifa-zero-para-o-transporte-coletivo. Acesso em: 22 out. 2025.

PAULA, D. A. **Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil**. 2018. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2018.

PORTUGAL, L. S.; MELLO, A. J. R. **Um panorama inicial sobre transporte, mobilidade, acessibilidade e desenvolvimento urbano**. *In*: PORTUGAL, L. S.; MELLO, A. J. R. Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017. p. 1-17.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PARANAGUÁ. **Economia e mobilidade com tarifa zero**.

Paranaguá, 2024. Disponível em: https://www.paranagua.pr.gov.br/tarifa-zero. Acesso em: 10 mar. 2025.

SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO (SENATRAN). **Frota de veículos no Brasil: estatísticas 2023**. Brasília, DF: Ministério dos Transportes, 2023. Disponível em: https://www.gov.br/transportes/pt-br. Acesso em: 23 out. 2025.

VASCONCELLOS, E. A. Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2005.

VILLARROEL, C. G. P.; CARDOSO, L. M. V.; FONTES, L. F. O. Acessibilidade e direito à cidade: uma análise a partir do transporte público. Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 13, 2021.

Observação: o trabalho contou com o uso da ferramenta ChatCPT Plus nos processos de revisão gramatical, estruturação textual e analise normativa. Assim, os autores se responsabilizam pela validação e veracidade das informações apresentadas.

CC BY