

# Tarifa Zero no Dia Mundial sem Carro, uma exigência inafastável



» **GUILHERME TEMPIER**  
Especialista em cidades e em gestão ambiental, mestre em geografia, assessor legislativo e associado à Andar a Pé

sistema, o que leva à piora do serviço e migração para o transporte individual, aumentando os problemas. Congestionamentos, poluição, emissão de gases causadores das mudanças climáticas, acidentes, mortes e consequente deterioração da qualidade de vida da população são efeitos visíveis e frequentes.

Apesar de previsto no art. 6º da Constituição Federal de 1988, o direito ao transporte ainda não se efetivou, em grande parte pela falta de mecanismos de financiamento que garantam seu acesso a todas as pessoas. Diante desse cenário desafiador, especialmente depois da pandemia da covid-19, mais de 100 municípios brasileiros, de variadas ideologias, instituíram a Tarifa Zero no transporte público coletivo. Muitos afirmam que esse movimento é resultado da luta histórica das ruas, outros de que é um movimento consequente da pandemia e que vai ao encontro do interesse dos prestadores de serviço para manterem seus lucros históricos. A avaliar.

No caso concreto do DF, a alta tarifa está congelada desde janeiro de 2020 e, segundo declarou recentemente o governo local, ficará assim até o fim de 2026. Aproveitando essa onda de Tarifa Zero no país, em 2025 o Governo do Distrito Federal estabeleceu gratuidade aos domingos e feriados. Mesmo limitado, esse programa tem resultados promissores. Segundo relatório da Câmara Legislativa do DF, com a implementação do programa Vai de Graça, nesses dias, o número de passageiros em ônibus aumentou em média 69%. No metrô, o aumento foi de 67%. Melhor: não houve qualquer custo adicional para a operação do sistema.

Claro que isso é muito bom, mas é preciso ir além. A expansão da Tarifa Zero para todos os dias da semana, conjugada com melhorias para a mobilidade dos pedestres e ciclistas, é medida crucial para vencer os desafios da mobilidade no coração político do Brasil, servindo de exemplo para o país.

Já são 2 milhões de veículos em circulação no DF. Há estimativa de que essa frota supere 3 milhões até 2030. Ou seja, a pressão por novas vias para carros é crescente e, mantida a lógica das políticas distritais, serão necessárias mais e mais infraestruturas, onerando progressivamente os gastos públicos e reforçando o cruel círculo vicioso da mobilidade.

No contexto das mudanças do clima, menor número de carros nas vias produz menos poluição do ar, menos gases de efeito estufa, menos estresse, menos sinistros e mortes no trânsito, menos gastos públicos e particulares. A título de exemplo, um ônibus lotado pode transportar até 72 pessoas, ocupando 30 metros quadrados. Essas mesmas pessoas em carros individuais ocupam aproximadamente 350 metros quadrados. Enfim, o transporte coletivo é 10 vezes mais eficiente no transporte de pessoas e pode melhorar muito nossa cidade.

Implantar a Tarifa Zero significa desmontar a cultura da valorização do transporte coletivo, um dos principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, conforme estabelece o próprio Plano Diretor de Transporte Urbano do DF de 2011.

O Governo do DF pode, e deve, avançar, e um momento adequado se aproxima. Por que não decretar a Tarifa Zero no Dia Mundial Sem Carro, em 22 de setembro? Tal proposta foi feita pela Andar a Pé durante audiência pública na Câmara Legislativa e teve o apoio do representante da Secretaria de Transporte e Mobilidade ainda em 4 de agosto de 2025. Infelizmente, nenhum ato foi publicado pelo GDF desde então. Essa simples e importante ação vai ampliar a experiência exitosa em curso, quantificar custos e benefícios em dia útil da semana, o que é fundamental para que seja medido o real impacto orçamentário da proposta, além de projetar no horizonte desta capital um sistema de transporte seguro, acessível, sustentável e universalizado.

## Na TV, Vale Tudo é ficção. No Congresso, é realidade

» JOSÉ NATAL  
Jornalista



De 16 de maio de 1988 a 6 de janeiro de 1989, em 204 capítulos, de segunda a sábado de cada semana, a Rede Globo de Televisão mostrou ao povo brasileiro as peripécias absurdas e perturbadoras dos personagens da novela *Vale Tudo*, com índices de audiência quase sempre acima de 60%. A obra de arte assinada por Gilberto Braga, Aguinaldo Silva e Leonor Basseres retratava, com rica dosagem de ironia, a corrupção e a conduta pouco republicana da sociedade do Brasil dos anos de 1980. Denis de Carvalho e Ricardo Waddington dirigiram Regina Duarte, Antônio Fagundes, Glória Pires, Beatriz Segall e outros talentos na ficção que marcou época. Hoje no ar com nova roupagem, novo elenco, nova direção, mas com senso crítico ainda mais apurado, a obra adaptada por Manuela Dias mantém, para alguns, um sinal de alerta. Para outros, sinaliza pessimismo e descrença quanto ao futuro de uma sociedade ainda em busca de lanternas que iluminem caminhos incertos e perigosos.

A ficção convive com a realidade em variadas circunstâncias, todos nós sabemos disso. O que difere é a capacidade de aceitação de cada um. Muitos se chocam, outros nem tanto. Como prega Caetano Veloso, alguma coisa está fora da ordem mundial. Não pode ser natural, e nem aceito como providência com razoável equilíbrio de conduta, o comportamento de parlamentares eleitos pelo povo ao votar e aprovar medidas que, acima da lei e do bom senso, os tornem inocentes e isentos de punições, à revelia de outros julgamentos. Ainda aguardando retoques, pequenos ajustes ou aprovação de artigos e parágrafos, a chamada PEC da Blindagem é um escárnio que deve ser rechaçado de toda e qualquer cabeça que preserve a sanidade e valorize a ética.

Eu, você e qualquer outro cidadão somos iguais perante a lei, e a ela temos que ser submetidos caso algo irregular aconteça em nosso convívio social. A Câmara dos Deputados, fonte geradora dessa aberração que agride e insulta todos os princípios de justiça, é a mesma a quem a comunidade deposita votos de confiança quando a ela cabe decisões que ajuste ou modifique medidas voltadas ao bem comum. Confiança, a bem da verdade, que a cada dia que passa se torna mais ausente e enfraquecida, dada a constante demonstração de desinteresse e de falta de responsabilidade política junto aos interesses do cidadão comum.

Nesse paralelo negativo, aqui comparado ao enredo de uma ficção como o de *Vale Tudo*, o bom seria que o universo parlamentar, flacidamente dirigido por um presidente que se exime de atitudes e de providências de interesse social, acordasse para a seriedade que o momento exige. As imagens da rebeldia de radicais tomando assentos da presidência da casa, dias atrás, ainda estão sendo exibidas pela mídia. Desafiando artigos da Constituição, parlamentares aliados a Jair Bolsonaro lideram com desenvoltura movimentos que clamam por uma anistia que livre de punições aos agressores do próprio Congresso Nacional. Estranhamente, assim como nos acostumamos a ver em cenas de novela, parlamentares, sabidamente com apoio declarado ao governo democrático, manifestam apoio a essas decisões, numa evidente demonstração de que, quando o interesse pessoal está acima do que é politicamente correto, o resultado é o caos.

Incrédulo, desconfiado e com robusta dose de razão, o cidadão manifesta, por meio de pesquisas comprometidas com a verdade, o seu repúdio e o seu descrédito à conduta do mundo parlamentar, sempre agindo em defesa da própria imagem e de suas vaidades. Projetos de cunho social, medidas que podem de alguma forma aliviar setores da economia ou aqueles relacionados à segurança pública ou a ambientes domésticos são desconsiderados. É fácil comprovar essa conduta adotada pelo Congresso Nacional nos últimos tempos, notadamente na pauta negativa e improdutiva da Câmara dos Deputados, agora sob nova direção.

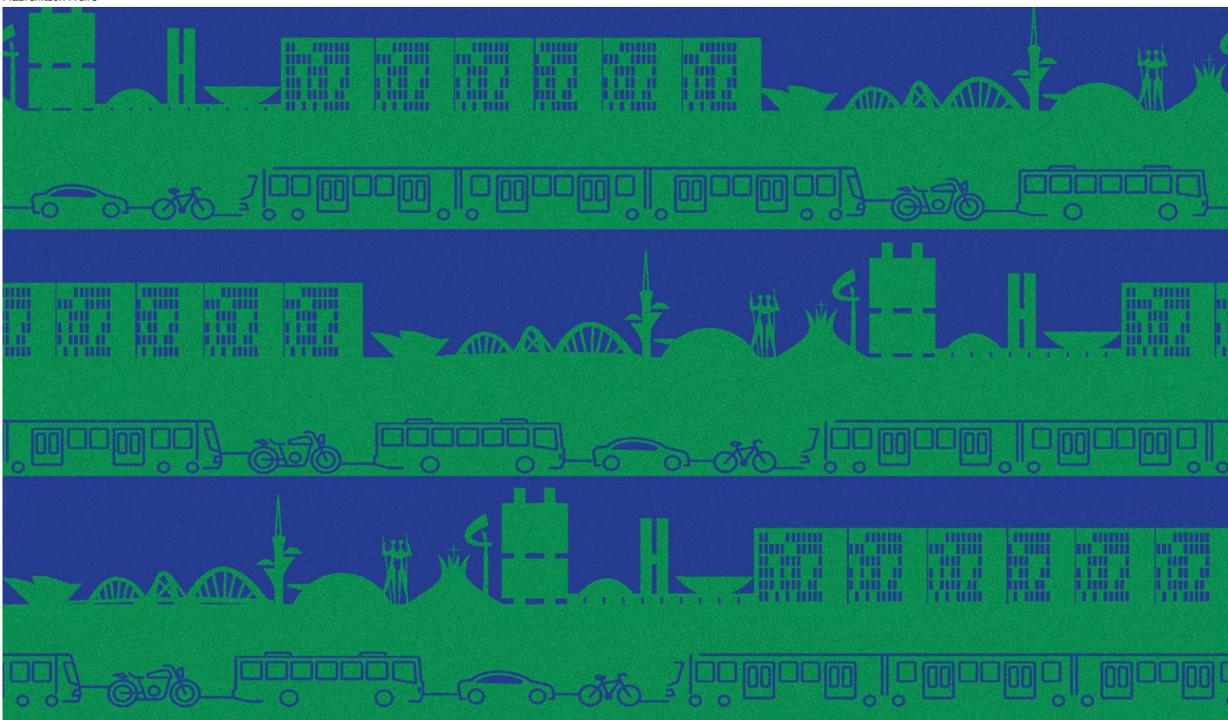
No mundo da ficção, com competência, arte aprimorada e dedicação, os personagens, em seus papéis, atiram corações e mentes a reflexões. Por se tratar de espetáculo, essas mensagens obedecem a prazos, com tempo certo para início e fim. A convivência com a nossa brutal realidade é um pouco diferente e, por isso, talvez mais cruel. Não há uma tecla que se aperte e nos desligue de preocupações e receios. E o que é pior. Não são boas as perspectivas de que as cenas dos próximos capítulos sejam melhores do que aquelas que estamos vendo hoje.

Aqueles mais antenados ao cenário político devem se lembrar que, logo ao assumir a presidência da Câmara dos Deputados, Hugo Motta, ávido por espaço na mídia, alardeava ser um seguidor convicto e dedicado dos passos de Ulysses Guimarães, ícone e exemplo de competência e ética da política brasileira, cidadão acima de qualquer suspeita — inclusive, ex-presidente da Câmara dos Deputados. Não poderia ter feito uma escolha melhor. Pena que, como seguidor do líder que nos deixou em outubro de 1992, com 76 anos, Hugo Motta deixou muito a desejar e dele parece não fazer uso de nenhum legado, para a tristeza do parlamento.

Desde a segunda metade do século 20, cidades do mundo inteiro convivem com o agravamento de problemas associados ao transporte urbano. As políticas predominantemente adotadas não priorizam o transporte coletivo, o andar a pé ou por bicicleta. Ao mesmo tempo, políticas urbanas conduzem ao espraiamento das cidades em bairros distantes, aumentando os desafios do transporte das pessoas para o trabalho e os serviços públicos mais essenciais.

No Distrito Federal, temos um transporte coletivo historicamente marcado pela má qualidade dos serviços, pela ausência em diversos territórios, pelo alto custo, pela insatisfação popular, pela insuficiência da infraestrutura e, de forma geral, invertendo-se aqui as prioridades da Política Nacional de Mobilidade Urbana — PNMU (Lei nº 12.587 de 2012). É o chamado círculo vicioso da mobilidade urbana: tarifas altas afastam usuários, reduzindo a receita do

Maurenilson Freire



## Uma estrada para o futuro sustentável



» **WASHINGTON QUAQUÁ**  
Prefeito de Maricá e presidente da Associação Brasileira de Municípios (ABM)

Ceará, que começou seu progresso pelas escolas.

Essa tem sido a lógica das políticas públicas na cidade de Maricá, que rompeu as fronteiras da Região Metropolitana do Rio de Janeiro para tornar-se referência até no exterior — e que, agora, inicia a segunda etapa dessa construção, voltada à diversificação produtiva, à geração de empregos de qualidade e a um futuro independente do petróleo.

A primeira fase dessa revolução sustentável foi marcada por políticas públicas usadas. O transporte público gratuito foi universalizado na cidade, uma moeda social própria foi implementada para fortalecer o comércio local, o acesso ao ensino superior foi multiplicado com gratuidade sob critérios específicos e investimentos em saúde criaram referências. O avanço dos direitos em uma região metropolitana que parecia resignada com a estagnação impactou a economia e produziu esperanças: segundo o Censo 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), Maricá foi o município que mais cresceu em população no estado (54%) e o nono no Brasil.

Esse percurso remete ao pensamento de um dos maiores desenvolvimentistas da ciência brasileira, Celso Furtado. Ele defendia o uso estratégico das rendas excepcionais — como foram os ciclos do açúcar, do ouro e do café — para financiar transformações estruturais e não apenas o consumo imediato. Maricá chega a esse ponto de virada ao compreender a oportunidade dos royalties não como riqueza eterna, mas como combustível de um progresso sustentável, com ou sem petróleo. Com direitos básicos assegurados, a cidade

aposta em um ciclo de desenvolvimento capaz de transformar recursos temporários em investimentos permanentes, preparando-se para uma economia inovadora e não vulnerável.

O Porto de Maricá começou a sair do papel, com investimento estimado em R\$ 2,5 bilhões e potencial de gerar 13 mil empregos diretos e indiretos. Trata-se de um empreendimento estratégico para a indústria naval e a logística de exportação, que redefina o papel da cidade no cenário econômico regional e nacional. O turismo, vocação local, também entra nessa estratégia. Mais de R\$ 70 milhões foram destinados à aquisição de 10 projetos assinados por Oscar Niemeyer, a serem concluídos até 2028, consolidando o turismo arquitetônico e cultural como vetor de desenvolvimento. Paralelamente, iniciativas em inovação e transição energética buscam alinhar o município às tendências globais de sustentabilidade no mapa da economia de baixo carbono.

Ao conjugar políticas sociais e planejamento econômico, Maricá oferece outra comprovação de que o desenvolvimento é um processo que precisa integrar bem-estar e prosperidade. É assim que a cidade se planeja e caminha para a segunda metade de sua revolução de sustentabilidade. A primeira mostrou que é possível assegurar direitos e transformá-los em dinamismo. Agora, o município busca consolidar um polo de desenvolvimento inovador e competitivo. Esse é um projeto que, ao mesmo tempo em que dialoga com a tradição de Celso Furtado, confirma a lição universal de Amartya Sen: o desenvolvimento só é real quando amplia liberdades e cria futuro.

» **CELSON PANSERA**  
Diretor-presidente da Companhia de Desenvolvimento de Maricá (Codemar)

A teoria do desenvolvimento já mostrou, em diferentes contextos, que não há crescimento sólido sem uma base social que assegure qualidade de vida e direitos fundamentais. O indiano Amartya Sen, Nobel de Economia em 1998, demonstrou que a expansão das liberdades — acesso à educação, saúde, renda e mobilidade — não é consequência do crescimento, mas condição para que ele se realize de forma duradoura.

Há experiências concretas evidenciando que justiça social e crescimento econômico não são incompatíveis. A primeira etapa da transformação de várias cidades no mundo, centrada na inclusão, foi a condição necessária para a segunda, voltada à expansão produtiva. Foi o que aconteceu na Noruega petrolífera, no estado mineral de Kerala, na Índia, que virou polo de riqueza após investir pesadamente em saúde e educação, e em Sobral, no