

# Tarifa Zero, segregação, direito à cidade e democracia




JOURNAL OF  
SUSTAINABLE  
URBAN  
MOBILITY

Zero Fare, segregation, right to the city, and democracy

Alex de Oliveira Sartori <sup>1</sup>

1 - Pesquisador independente e mestre em Planejamento Urbano e Territorial,

alexo.sartori@gmail.com, 

ISSN 2763-5171

v.3, n.1, 2023

<https://doi.org/10.53613/josum.2023.v3.007>

*Recebido* 31/01/2023

*Aprovado* 15/02/2023

*Publicado* 20/03/2023

*Tempo total* 47 dias

## Resumo

Neste artigo, discutimos a tarifa zero a partir da relação entre mobilidade urbana com a produção (capitalista) do espaço urbano, a segregação urbana, as desigualdades espaciais, democracia e o direito à cidade, indicando limites de tal política. Compreendemos a Tarifa Zero como um pacto social pela mobilidade urbana, que altera a discussão sobre “se a Tarifa Zero é viável” para “como viabilizar a Tarifa zero” e, assim, entendemos que a discussão é, na verdade, uma das materializações das lutas de classes e antirracista, que se materializam através da disputa pelas melhores localizações no espaço urbano.

**Palavras-chave:** Tarifa Zero, democracia, direito à cidade, mobilidade urbana, desigualdades.

## Abstract

In this article, we discuss zero fare based on the relationship between urban mobility and the (capitalist) production of urban space, urban segregation, spatial inequalities, democracy, and the right to the city, indicating the limitations of such a policy. We understand Zero Fare as a social pact for urban mobility, which shifts the discussion from "whether Zero Fare is viable" to "how to make Zero Fare viable." Therefore, we believe that the discussion is actually one of the materializations of class and anti-racist struggles, which are materialized through the dispute for the best locations in urban space.

**Keywords:** Zero Fare, democracy, right to the city, urban mobility, inequalities.

## **IMPACTOS E OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

ODS 10 – Redução das desigualdades

ODS 11 – Cidades e comunidades sustentáveis

## **QUESTÃO DE PESQUISA**

Analisar os pressupostos teóricos e práticos da necessidade de implementação da Tarifa Zero e revelar os limites e as disputas em torno do tema.

## **OBJETIVO ESPECÍFICO**

Discutir a Tarifa Zero a partir da relação entre mobilidade urbana e produção (capitalista) do espaço urbano, indicando seus limites e disputas.

## **JUSTIFICATIVAS**

Grande parte das pesquisas e publicações sobre Tarifa Zero não estabelece relações com a produção do espaço urbano e, assim, deixam de inserir tal política na sua real dimensão e importância, inclusive sugerindo a ela poderes e papéis que não tem.

## **PRINCIPAL DIFERENCIAL**

Analisar a Tarifa Zero a partir da produção do espaço urbano e compreender seus limites em transformar essa produção.

## **MÉTODO**

Para estabelecer a relação entre produção do espaço urbano, mobilidade urbana e tarifa zero, precisamos nos ater à realidade material e ao processo histórico, a fim de não recairmos no abstrato campo das ideias. Por isso, neste artigo abordamos tal associação a partir do processo de produção da metrópole de São Paulo, da qual temos maior proximidade de vivência e acadêmica. Assim, recorreremos ao marxismo como aquilo o que é: metodologia de interpretação da realidade a partir do materialismo histórico-dialético, porque a tradição marxista fornece conceitos e categorias de análise que nos possibilitam refletir sobre o tema assentados em uma precisão teórica que, recorrentemente, falta às análises sobre o espaço urbano, inclusive sobre a Tarifa Zero. Entendemos que a Tarifa Zero não figura como uma política de transporte grátis, mas como uma alteração da forma de arrecadação e de acesso ao transporte público. Por isso, ao longo do texto preferimos a expressão “passe livre” à “tarifa zero para explicitar este caráter.

## **RESULTADOS**

São Paulo vive uma crise de habitação desde o final do século XIX (BONDUKI, 2017), período em que as transformações econômicas e sociais, acompanhadas do processo duplo de industrialização e urbanização desencadearam, segundo Lefebvre (2016), uma “crise urbana”. Esse processo aconteceu sob

as contradições que definem o capitalismo, e a moradia digna não foi garantida à esmagadora maior parte da população. Nesse ínterim, o espaço urbano foi expandido e (re)organizado.

É importante resgatar que, ao contrário do que muito se diz, o espaço urbano não é desorganizado, caótico, nem tampouco faltou planejamento, imprecisão fundamental que se encontra inclusive sob a defesa do Passe Livre, como em Santini (2019, p. 33), referindo-se a São Paulo: “Como em muitas outras metrópoles da América Latina, a cidade é enorme e se desenvolveu rapidamente sem planejamento urbano adequado – em algumas áreas sem planejamento nenhum”. Compreender que há uma ordem na produção do espaço urbano e que, como reforça Rolnik (2003 e 2022), houve um planejamento das desigualdades, nos permite revelar qual é essa ordem, a relação que guarda com as ordens econômica e social e, mais importante aqui, como é articulada com e pela mobilidade urbana.

A crise da habitação, de acordo com Bonduki (2017), chegou a tal ponto que mobilizou uma série de discussões que ocuparam industriais e políticos durante a década de 1930 em busca de soluções. Disso, formulou-se uma síntese a favor de que o Estado não produzisse habitações para a classe trabalhadora, mas que fornecesse as condições jurídicas e materiais necessárias à ocupação das áreas circundantes do que era a cidade até então, onde os trabalhadores poderiam erguer suas próprias casas (autoconstrução), em terrenos afastados do centro, sem infraestrutura ou equipamentos públicos, como uma forma de garantir que as pressões dos trabalhadores por melhores remunerações fossem apaziguadas e a burguesia nacional pudesse manter suas taxas de acumulação de capitais. Dessa forma, a “solução” habitacional e as más condições de vida da classe trabalhadora foram parte do financiamento da industrialização brasileira (OLIVEIRA, 2013).

Pouco depois, em 1942, o governo Getúlio Vargas promulgou a Lei do Inquilinato, que ampliou as condições para o que se convencionou chamar de “padrão periférico de crescimento” (MARICATO, 1982) ou “urbanização dos baixos salários” (MARICATO, 2013). A lei previu o controle e congelamento do preço dos aluguéis, o que gerou uma reação em sentido contrário. Os proprietários de imóveis sabiam que o lucrativo negócio dos cortiços não seria mais tão rentável e retiraram parte significativa dos imóveis do mercado de aluguéis, aumentando a pressão para que a “solução” da crise habitacional ficasse cada vez mais para os trabalhadores individualmente (BONDUKI, 2017).

Tal medida foi um imenso reforço às definições da década de 1930 e favoreceu aqueles com propriedades não urbanizadas. A quantidade de loteamentos afastados do centro se multiplicou rapidamente, muito acima do crescimento da população, ao contrário do que prega o senso comum, que a expansão urbana foi produto do rápido crescimento demográfico associado à falta de planejamento. Langenbuch (1971, p. 132) destaca que, desde a segunda metade da década de 1910, “o espaço colocado à disposição da expansão urbana de natureza residencial continua superando muito as necessidades da cidade”. O transporte por bondes foi determinante para limitar a ocupação dos loteamentos, mantendo uma área de alta densidade no centro e arredores. Mas, a ascensão dos ônibus e a popularização dos automóveis, associados às questões políticas e econômicas descritas acima, viabilizaram a ocupação de loteamentos cada vez mais afastados do centro.

Assim, a ascensão dos meios motorizados de transporte, a infraestrutura e os equipamentos urbanos incompletos ou inexistentes, a autoconstrução, os baixos salários, o loteamento afastado do centro e o atendimento de interesses de proprietários de terras nos arredores da cidade são os determinantes desse padrão de urbanização, que fundou a periferia paulistana.

A periferia, área que segue ao núcleo compacto, era o anel externo da área urbanizada durante sua formação (BONDUKI & ROLNIK, 1982; MARICATO, 1982), mas hoje já não é. Se tornou as localizações entre o centro e a “periferia da periferia” (MARICATO, 2013; MARQUES & TORRES, 2001), ou “hiperperiferia” (MARQUES & TORRES, 2001).

A instalação seletiva de infraestrutura e equipamentos transformou paulatinamente a periferia, diminuiu o fosso qualitativo que a separava dos bairros centrais e alterou seus componentes sociais (MARQUES & TORRES, 2001). Tal processo foi acompanhado por uma diversificação econômica, “queda sistemática da participação do emprego industrial, aumento do número de trabalhadores autônomos e sem carteira assinada, bem como de aumento dos trabalhadores do sexo feminino e de ocupados no setor de serviços.” (MARQUES & TORRES, 2001, p. 66). O produto desse processo foi a constituição de dois padrões de segregação.

Para Villaça (2001), há diversas formas de segregação possíveis, mas apenas uma que organiza o espaço urbano. Segundo o professor, a segregação se refere aos grupos sociais com controle sobre o espaço urbano: a burguesia e estratos da classe média, que produzem partes da cidade para si, onde evitam e controlam o acesso e uso dos demais grupos. O recorte racial também é de extrema importância, já que a segregação diz respeito à produção de partes da cidade restritas pela e para frações da população branca.

Caldeira (2000) define que, ao longo desse processo, se consolidou um “padrão de segregação por distanciamento”, quando as pessoas negras, as mais pobres, e outra parte da classe média foram forçadas a viver afastadas do centro. A pesquisadora chama a atenção para o fato de que, com a contínua expansão urbana, as transformações do padrão de urbanização após a década de 1980 e a conformação da hiperperiferia, um novo padrão de segregação passou a ser produzido, o dos “enclaves fortificados”. Neste, grupos sociais antagônicos estão próximos, mas separados por barreiras materiais e imateriais, sobretudo sistemas avançados de segurança. São elementos desse modelo os condomínios fechados, shoppings e condomínios corporativos.

A segregação é o controle de um grupo social sobre outros a partir do controle da relação espaço-tempo, socialmente produzida (VILLAÇA, 2001). Caribé (2019), destaca que tal relação é o pressuposto fundante da mobilidade urbana, que precisa ser compreendida como um “sistema de ações” atravessado pelas determinantes de raça, classe e gênero, pelo menos. Assim, podemos entender que a segregação combina a produção de localizações desiguais com a mobilidade urbana, a partir da restrição ou liberdade de movimentos pela cidade, inclusive do tempo consumido por esses deslocamentos: quanto mais livres e rápidas as viagens, mais disponibilidade para atividades além do trabalho, para o descanso, o consumo, o lazer e vice-versa.

O espaço onde as elites se segregam é onde se otimizam os gastos de tempo, de energia e de dinheiro para a realização de diversas atividades cotidianas, porque lá estão concentradas as melhores condições de vida, os equipamentos, a melhor infraestrutura e a oferta de emprego. No caso de São Paulo, as elites se segregam no “quadrante sudoeste” (VILLAÇA, 2001), compreendido a sudoeste do centro.

O controle da relação espaço-tempo se dá através da produção de mobilidade urbana para e pelas elites, de forma a reduzir o espaço pelo tempo. Nesse sentido, cabe identificar uma outra imprecisão comum nos estudos sobre Tarifa Zero e mobilidade, que é considerar que, quanto mais longe, mais demorado o deslocamento, como consta em Santini: “Obviamente, quanto maior a distância entre residência e trabalho, maior o tempo perdido em deslocamentos diários” (SANTINI, 2019, p. 33). A moradia das elites não mais precisa estar próxima ao emprego, lazer e consumo, mas é indispensável que possa circular rapidamente a fim de compensar as distâncias.

A relação espaço-tempo na metrópole é afetada pelos modos de transporte, assim como pela renda, a localização da moradia e do trabalho. A existência de uma linha de metrô, por exemplo, altera a relação espaço-tempo, comprimindo o espaço pelo tempo. Como os deslocamentos das camadas médias e baixa da população, assim como das pessoas negras, que, via de regra, residem fora da área de segregação das elites, além de maiores, se dão por um sistema de transportes deficitário, ineficiente e congestionado, provoca-se o efeito contrário: a dilatação do espaço pelo tempo, o local de moradia se torna relativamente ainda mais afastado dos locais de emprego e concentração de equipamentos.

Nesse contexto, a cobrança de tarifa cumpre um duplo papel: o de estipular um preço pelo deslocamento e o ideológico, de individualizar a mobilidade urbana. Quanto ao caráter ideológico, a cobrança da tarifa equipara o uso do transporte público ao dos automóveis como uma escolha individual. O deslocamento pela cidade passa a ser visto como uma decisão pessoal e não como um imperativo, todos precisam se deslocar. Perde-se a noção de que o transporte público beneficia a todos e não apenas aqueles que pagam a passagem, e os trabalhadores assumem o ônus de um modelo de urbanização que os afasta do centro.

Por outro lado, é possível definir a tarifa em função de uma quantidade de trabalho dispendida pelo trabalhador. Ou seja, é preciso trabalhar uma certa quantidade de tempo para arcar com custos de... ir trabalhar. Calculamos que um trabalhador em São Paulo, com carteira assinada, vale transporte e renda de até R\$3.000, trabalha 11,6 horas por mês para arcar com os custos do seu deslocamento ao trabalho (base o mês de janeiro de 2023, com 22 dias úteis). Assim, se impõe uma contradição, em que o trabalhador arca com parte dos custos de produção, desonerando o empregador.

Como os salários da maior parte da população são suficientes apenas para ir e voltar ao trabalho, a tarifa, associada ao modelo de urbanização e de mobilidade urbana, representa uma restrição à mobilidade urbana, inclusive de parcelas da chamada classe média. Assim, se estabelecem limites ao acesso a terminadas localizações e, conseqüentemente, à educação, ao lazer, à saúde etc. Em outras palavras, a cobrança de tarifa reproduz a segregação, ao limitar os deslocamentos.

Um outro efeito disso é o que Caribé (2019), tratou por “alienação socioespacial” - as pessoas não podem conhecer e desfrutar de um dos produtos do trabalho social, que é o espaço urbano, assim como também não se reconhecem enquanto produtoras dele. Parte significativa da população não tem plena consciência das possibilidades que podem estar à disposição.

Ainda mais grave é que, no padrão de segregação dos enclaves fortificados, as pessoas que têm acesso a determinados edifícios, usos e atividades são delimitadas e controladas por um forte esquema de segurança, que exclui por raça e classe (CALDEIRA, 2000). Em outras palavras, mesmo que o passe seja livre e se amplie a condição de mobilidade de uma parcela substancial da população, ainda há outros limitadores para o acesso à cidade. Portanto, se determina o primeiro dos limites de uma política de Passe Livre: ela não é suficiente para superar a segregação e ampliar o acesso à cidade, à educação, saúde etc.

Podemos, agora, tratar de um segundo limite à uma política de Passe Livre: o direito à cidade. Como coloca Caribé (2019), “direito à cidade” se tornou uma expressão polissêmica, das quais se destacam duas vertentes: uma, ainda de fato ligada à formulação de Lefebvre (2016) e outra mais usual, que entendemos equiparar direito à cidade ao acesso à cidade.

Acreditamos que, diante do exposto, é importante resgatar a radicalidade do sentido de “direito à cidade” como proposto por Lefebvre, porque nos permite perceber limites do Passe Livre, assim como nos dá a real noção do esforço que precisamos dispender para superar as contradições do processo de urbanização. Para Lefebvre (2016, p. 127) “o direito à cidade se afirma como um apelo, como uma exigência” pela criação de uma sociedade efetivamente urbana, uma vez que ele compreende que o duplo processo de industrialização e urbanização provocou uma “crise urbana”, a “explosão-implosão” da cidade, a perda da urbanidade, que se manifesta na segregação e nos próprios limites impostos à mobilidade urbana.

Para Lefebvre, superar essa condição exige uma transformação radical da sociedade, já que a crise urbana é produto de um arranjo social, econômico e espacial específico, de um modo de produção determinado: o capitalismo. Dessa forma, podemos entender que o Passe Livre certamente estará presente nesta cidade, nessa sociedade à qual temos direito, mas ele, em si, não garante o direito à cidade, ainda que possa ampliar o **acesso** à cidade.

O terceiro limite a ser considerado sobre as políticas de Passe Livre é que elas não têm capacidade de ampliar a democracia, simplesmente porque não é possível falar em mais ou menos democracia. Só é possível tratar das democracias pelas suas formas e conteúdos, o que nos exige a adjetivação. Lenin (2019) já havia advertido que tratar de “democracia” sem qualificá-la é omitir seu caráter de classe e quem ela privilegia, por isso a trata por “democracia burguesa”. Coutinho (1979) aborda como “democracia liberal” para se referir a esta forma específica de democracia que experimentamos nos dias de hoje e que vem se consolidando desde as revoluções burguesas. Portanto, não se trata de ampliar a democracia, como se houvesse pessoas excluídas dela, mas de transformar substancialmente esta democracia em outra que sociabilize os meios e os processos de governar o conjunto da vida social (COUTINHO, 1979). O Passe

Livre, por si só, é insuficiente para superar esse modelo de democracia, o que não significa que não faça emergir um conflito, o que nos resta avaliar.

Para a quase totalidade das cidades brasileiras a tarifa é a única fonte de arrecadação para cobrir os custos do transporte público (VASCONCELLOS, 2011). São Paulo se configura como uma das raras exceções, onde existe um subsídio da ordem de 20% da arrecadação total. Entretanto, nas últimas décadas, esse modelo vem se provando contraditório e insuficiente (CARVALHO, 2013; VASCONCELLOS, 2011). À medida que o tempo passa e o preço da tarifa sobe, mais passageiros migram para o transporte individual, mas, quanto maior o preço da passagem, menos passageiros pelos quais se dividem os custos de operação e lucros das prestadoras de serviço, portanto maior a pressão sobre a renda familiar (CARIBÉ, 2019).

A hipótese de alteração do custo operacional para um valor muito superior dada a adesão do Passe Livre, corresponde à de que a demanda aumentaria. Para Dias (1991) parte significativa desse aumento se daria em linhas, horários e direções com baixa demanda atualmente, como é o caso das linhas em “contrafluxo”, por motivos de lazer e aos finais de semana, o que não representaria, necessariamente, um maior custo de operação, mas, sim, uma operação mais eficiente. A arrecadação de recursos suficientes para custear as operação e lucros das operadoras já é realizada hoje, mas onera inversamente à renda.

Hoje, os impostos e outras arrecadações que incidem sobre o uso dos automóveis não são suficientes para custear a expansão e manutenção do sistema viário (CARIBÉ, 2019). Entretanto, de acordo com a NTU, os automóveis ocupam 70% do espaço viário e transportam 25% das pessoas, enquanto os ônibus ocupam menos de 10% e transportam 40% da população. Esses números variam, mas mantêm a regra: segundo Vasconcelos (2007) “os automóveis ocupam 58% do espaço viário, mas carregam somente 20,5% das pessoas”. Ainda assim, não se discute que o custo com o sistema viário seja repartido entre todos; ao contrário, se procura negar isso.

O que está em disputa, então, é uma nova forma de arrecadação, não atrelada ao uso do transporte público, coletivizada, que garanta o acesso livre e universal ao transporte público e privilegie as camadas de renda média e, sobretudo, baixa, e elimine um entrave à mobilidade urbana. A disputa, então, não é sobre criar ou não o Passe Livre, mas em torno de alterar a forma de arrecadação; logo, sobre quem e como angariar os recursos. O conflito que emerge é a luta de classes; estão em disputa interesses conflitantes entre classes. A luta pelo Passe Livre é uma forma da luta de classes e da luta antirracista.

## **CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES**

Ao longo de todo o texto, procuramos estabelecer a relação entre urbanização e mobilidade urbana, que está ausente de grande parte das discussões sobre o tema, como já havia notado Caribé (2019). Essa ausência faz com que a disputa pelo Passe Livre gire em torno de definir “se” é uma política economicamente viável e quais as formas de viabilizá-la. Além disso, apontamos limites à Tarifa Zero quanto às possibilidades de superar a segregação urbana, ampliar a democracia e garantir direito à cidade. Entendemos que, diante do exposto, não se trata de avaliar “se” o Passe Livre é viável ou não, mas de definir qual é a forma de viabilizá-lo. O Passe Livre deve ser tido como um pacto social pela mobilidade

urbana livre e universal, parte importante da ampliação do acesso à cidade, produto do trabalho coletivo de todos nós.

## CRediT

**Alex de Oliveira Sartori:** Pesquisador independente, alexo.sartori@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-8857-2235>

Conceptualization, Formal Analysis, Investigation, Methodology, Writing –original draft, Writing –review & editing.

## REFERÊNCIAS

BONDUKI, Nabil, ROLNIK, Raquel. Periferia da Grande São Paulo: reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho. In: MARICATO, E. (Ed.). **A produção capitalista da casa (e da cidade) do Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil:** arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. São Paulo: Estação Liberdade, 2017.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros:** crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2000.

CARIBÉ, Daniel Andrade. **Tarifa Zero:** mobilidade urbana, produção do espaço e Direito à Cidade. 2021. Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia - Faculdade de Arquitetura, Salvador, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/32615>. Acesso em 15 jan. 2023.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Brasília: Ipea, jul. 2013. (Nota Técnica, n. 2). Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota\\_tecnica/130714\\_notatecnicadirur02.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/130714_notatecnicadirur02.pdf). Acesso em 15 jan. 2023.

COUTINHO, Carlos Nelson. A democracia como valor universal. In: **Encontros com a civilização Brasileira**, v. 9, 1979.

DIAS, João Luiz da Silva. Tarifa Zero e eficiência no transporte coletivo. **Revista dos Transportes Públicos**, n. 53 (ano 14), setembro, 1991.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo:** um estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro: IBGE, 1971. Disponível em: <https://bibliotecadigital.seade.gov.br/view/singlepage/index.php?pubcod=10014919&parte=1>. Acesso em 15/01/2023.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à cidade**. Itapevi: Nebli, 2016.

LÊNIN, Vladimir. **Democracia e luta de classes:** textos escolhidos. Trad. Edições Avante; ALMEIDA, Paula Vaz de. São Paulo: Boitempo, 2019.

MARICATO, Ermínia. Autoconstrução, a arquitetura possível. In: \_\_\_\_\_. **A produção da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido! In: \_\_\_\_\_. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as mobilizações que tomaram as ruas do Brasil.** São Paulo: Boitempo, 2013, p. 13-19.

MARQUES, Eduardo Cesar. TORRES, Haroldo da Gama. Reflexões sobre a hiperperiferia: novas e velhas faces da pobreza no entorno municipal. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais.** N. 4, maio 2001. p. 49-70.

NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Mobilidade urbana: o ir e vir que leva além.** 2020. Disponível em: <https://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idArea=10&idNoticia=1422>. Acesso em 15 jan. 2023.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco.** São Paulo: Boitempo, 2013.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo.** São Paulo: Studio Nobel, 2003.

ROLNIK, Raquel. **São Paulo: o planejamento da desigualdade.** São Paulo: Fósforo, 2022.

SANTINI, Daniel. **Passe livre: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização.** São Paulo: Autonomia Literária, 2019. Disponível em: <https://rosalux.org.br/wp-content/uploads/2020/03/passelivre.pdf>. Acesso em 15 jan. 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de; CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Transporte e mobilidade urbana.** Brasília: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. Disponível em: [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1373/1/TD\\_1552.pdf](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1373/1/TD_1552.pdf). Acesso em 15 jan. 2023.

VASCONCELOS, Lia. **Transporte - Pedágio urbano.** Revista Desafios do desenvolvimento. Ano 4, ed 31, 2007. Disponível em [https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1137:reportagens-materias&Itemid=39](https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=1137:reportagens-materias&Itemid=39). Acesso em 15 jan. 2023.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel/Fapesp, 2001.