



**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL DA LUSOFONIA
AFRO-BRASILEIRA - UNILAB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

LAYANE SOUZA MOREIRA

**TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO: UMA ANÁLISE DO PROGRAMA BORA DE
GRAÇA DO MUNICÍPIO DE CAUCAIA-CE**

**REDENÇÃO – CE
2025**

LAYANE SOUZA MOREIRA

TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO: UMA ANÁLISE DO PROGRAMA BORA DE
GRAÇA DO MUNICÍPIO DE CAUCAIA-CE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito obrigatório para a obtenção do
título de Bacharela em Administração Pública,
pela Universidade da Integração Internacional
da Lusofonia Afro-Brasileira.

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Henrique de Oliveira Lima

REDENÇÃO – CE

2025

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira
Sistema de Bibliotecas da UNILAB
Catalogação de Publicação na Fonte.

Moreira, Layane Souza.

M837t

Transporte público gratuito: uma análise do Programa Bora de Graça do município de Caucaia-CE / Layane Souza Moreira. - Redenção, 2025.

54f: il.

Monografia - Curso de Administração Pública, Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, Redenção, 2025.

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Henrique de Oliveira Lima.

1. Mobilidade urbana. 2. Transporte urbano. 3. Política de transporte urbano - Caucaia (CE). I. Título

CE/UF/BSP

CDD 388.4098113

LAYANE SOUZA MOREIRA

**TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO: UMA ANÁLISE DO PROGRAMA BORA DE
GRAÇA DO MUNICÍPIO DE CAUCAIA-CE**

Monografia para a obtenção de graduação em Administração Pública da Universidade da
Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira - UNILAB

Data: 04/12/2025

Nota: 8,0

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Sérgio Henrique de Oliveira Lima

Prof. Dr. Luis Miguel Dias Caetano

Profa. Dra. Talyta Eduardo Oliveira

Dedico este trabalho aos meus pais, Antônio Jafé e Rosangela por terem incentivado e acreditado em mim para realização e concretização desta etapa da vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela existência e bênçãos e milagres na minha vida e da minha família.

Aos meus pais, responsáveis pelo apoio e incentivo em todas as fases da minha vida.

Aos meus amigos Adaíla Matos, Natanael Viana, Ravena Moura e Tamila Brenda por terem me apoiado quando decidi retomar o curso. Em especial ao Natanael Viana que me ajudou em todas as etapas até aqui.

À Unilab, por proporcionar estrutura e ambientes de interação com diversidades de formas de aprendizagem, cultura e pensamentos.

Um agradecimento a todos os professores do curso de Administração Pública, que deram seu melhor e exercem sua função com dedicação formando pessoas e profissionais na área de administração pública. Em especial, ao meu orientador, o Professor Dr. Sérgio Henrique de Oliveira Lima, por ter aceitado ser meu orientador contribuindo significativamente para este trabalho.

Não estejais inquietos por coisa alguma; antes, as vossas petições sejam em tudo conhecidas diante de Deus, pela oração e súplicas, com ação de graça. (Filipenses 4:6)

RESUMO

Este estudo analisa o Programa Bora de Graça, Política Pública de Tarifa Zero no transporte público Intermunicipal, que foi criado em 2021, no município cearense de Caucaia. O objetivo deste trabalho é analisar a manutenção do Programa Bora de Graça em Caucaia-CE. Os objetivos específicos incluem examinar a preservação do programa, seu impacto orçamentário e identificar benefícios e malefícios da tarifa zero. A relevância se justifica pelo fato de Caucaia representar a maior experiência de Tarifa Zero no Brasil. A pesquisa adotou abordagem qualitativa, com estudo de caso, coleta de dados por meio de pesquisa documental e entrevistas semi-estruturadas, analisadas pela técnica de Análise de Conteúdo. Os resultados indicam que o programa foi mantido devido à ampla aceitação da população, garantindo inclusão social e acesso ao transporte. O impacto orçamentário corresponde a 67% da Secretaria de Patrimônio e Transporte. Entre os benefícios destacam-se economia para as famílias e maior uso do transporte coletivo; os malefícios incluem demora nos horários e concentração no centro da cidade. Conclui-se que o Bora de Graça é um exemplo de continuidade de política pública, recomendando-se melhorias e sustentabilidade financeira.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Tarifa Zero, Bora de Graça, Caucaia-CE.

ABSTRACT

This study analyzes the Bora de Graça Program, a Public Policy aimed at implementing the Zero Fare in the city of Caucaia, Ceará. The main objective is to identify the potential of the policy in reducing social inequity. The present research employs a qualitative approach, an exploratory-descriptive type, using a case study method. The main sources of data were official documents that guided the implementation of the program in the municipality. The analysis considers the impact of free fares on the population, the effects on social inclusion, and the challenges of implementing free public transportation at the municipal level. The results indicate that the Bora de Graça Program demonstrates potential for reducing inequalities by facilitating access to essential services, opportunities, and social participation. However, challenges remain regarding financial sustainability and system organization. The study contributes to the understanding of Zero Fare policies and their effects on the daily lives of citizens, especially in peripheral contexts.

Keywords: Urban mobility, Zero Fare, Bora de Graça, Caucaia-CE.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
<u>1.1</u> Contextualização	11
<u>1.2</u> Objetivos	12
1.2.1 Objetivo Geral	12
1.2.2 Objetivos Específicos	12
<u>1.3</u> Justificativa e relevância	14
<u>1.4</u> Estrutura do Trabalho	12
2 REFERENCIAL TEÓRICO	16
<u>2.1</u> Políticas Públicas de Mobilidade Urbana	16
<u>2.2</u> Gratuidade Intraurbana como Política Pública de Mobilidade Urbana	20
<u>2.2.1</u> Surgimento da Tarifa Zero	21
3 METODOLOGIA	26
3.1 Definições da Pesquisa Quanto a Abordagem do Problema	27
3.2 Definições da pesquisa quanto a técnica de coleta	27
3.3 Sujeito da pesquisa	29
3.4 Abordagem do caso	29
3.5 Procedimentos de análise de dados	32
4 RESULTADOS	33
4.1 Identificação dos fatores que motivaram o processo de manutenção do Programa Bora de Graça pela gestão municipal de Caucaia-CE	33
4.2 Impacto econômico da implantação do Programa Bora de Graça no orçamento do município	35
4.3 Benefícios surgidos e consequências negativas com a instalação do Bora de Graça	35
5 DISCUSSÕES DOS RESULTADOS	38
5.1 Fatores que levaram a manutenção do Programa Bora de Graça	38
5.2 Orçamento do Bora de Graça	40
5.3 Benefícios e Malefícios do Programa Bora de Graça	41
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
REFERÊNCIAS	45
APÊNDICE A - Questionário para Prefeitura de Caucaia-CE	52
APÊNDICE B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido	53

1 INTRODUÇÃO

Os direitos sociais se traduzem por serem prestações positivas do Estado, ou seja, são ações realizadas pelo poder público para melhorar a qualidade de vida dos mais necessitados. Nesse sentido, a Constituição Federal de 1988, no *caput* do artigo 6º, inclui o transporte entre o rol de direitos sociais garantidos.

Vale destacar que o acesso ao transporte foi inserido na Constituição Federal pela Emenda Complementar 90/2015 como um direito social. Embora esteja resguardado em lei. É necessário ser incorporados à realidade da sociedade por intermédio das políticas públicas.

Este estudo propõe analisar a manutenção do Programa Bora de Graça em Caucaia-CE. Estabelecido pelo Decreto n.º 1.121, de 4 de agosto de 2021 no município cearense de Caucaia como direito social. Este foi originado no cenário da pandemia e teve início em 1º de setembro de 2021.

O Bora de Graça, atualmente chamado de Passe Livre, é a principal política pública da Secretaria de Patrimônio e Transporte de Caucaia-CE. Trata-se de uma iniciativa que garante o direito social ao transporte e busca, entre outros objetivos, reduzir os gastos das famílias caucaieenses usuárias do sistema. A política surge como resposta a problemas públicos relacionados à inclusão social, à economia no orçamento familiar e à promoção da sustentabilidade social.

Segundo o último censo demográfico, Caucaia-CE possui cerca de 356 mil habitantes distribuídos em 1.228 km². Integrante da Região Metropolitana de Fortaleza, o município tem a segunda maior população do estado do Ceará. Caucaia é atualmente a maior cidade do país em número de habitantes a adotar o programa de tarifa zero no transporte urbano. De acordo com NTU (2025), cerca de 154 cidades possuem tarifa zero. Para manter o funcionamento do programa, o município destina aproximadamente R\$3,7 milhões por mês para transportar 2,5 milhões mensalmente, operando 32 linhas em uma frota de 70 ônibus, por processo licitatório em que a empresa Vitória é a que opera e a prefeitura fica responsável pelo custeio.

O Bora de Graça é o programa de tarifa zero do transporte urbano de Caucaia, sem restrição de renda ou limite diário de passagens. O benefício é válido apenas para o transporte coletivo municipal, não abrangendo vans, topiques ou outros modais. A tarifa zero é uma política pública que busca democratizar o acesso ao transporte, garantindo que o usuário não pague pela utilização do serviço, cujo custeio passa a ser integralmente assumido pelo orçamento público. Pretende-se investigar os benefícios do Bora de graça, e entender o papel social dessa política pública. Além disso, analisar o papel do poder público nesse processo de reduzir os impactos econômicos no orçamento familiar, bem como os desafios a serem percorridos para a continuidade da gratuidade do transporte público tendo como base a

comparação com os outros municípios. Analisando se as estratégias adotadas são as mesmas. Além de analisar as mudanças para comportar o programa por uma segunda gestão e os motivos de sua manutenção.

Assim, o presente estudo se justifica pelo tamanho e forma como é aplicado em Caucaia que tem características brasileiras como planejamento urbano tardio. Sua proporção é caracterizada como Cidade de Médio Porte pelo NTU(2025). Sendo o experimento de maior proporção no Brasil.

Nas décadas de 1970 e 1980 começaram a ser idealizadas e implementadas uma série de políticas públicas direcionadas para o desenvolvimento da RMF, voltadas para a construção e melhoria do sistema viário (reestruturação das rodovias estaduais); aprimoramento do sistema de transportes; projetos de desenvolvimento da atividade turística; implantação de parques industriais e a construção de conjuntos habitacionais, com financiamentos estatais (Lima; Costa; Coelho 2020 apud Coelho, 2017b)

1.1 Contextualização

O Bora de Graça surgiu em um momento de grandes desafios, marcado pela necessidade de reduzir a pressão econômica decorrente da pandemia. Durante esse período, o consumo e a circulação de pessoas diminuíram significativamente por conta dos decretos de lockdown.

A retomada econômica e a implementação de medidas sociais ocorreram em um cenário de muitas dúvidas e incertezas, enquanto o orçamento público precisou ser direcionado para diversas demandas urgentes. Entre elas, destacam-se os gastos com saúde — como testes, vacinação e equipamentos médicos — e os investimentos nas áreas sociais, incluindo a distribuição de cestas básicas e o vale-gás.

Ao mesmo tempo em que o gestor público tem que reduzir as aglomerações por causa da Covid-19, essa mesma redução não gira a economia. Além das altas de preço, desemprego e problemas de saúde mental gera um grande desafio ao gestor em equilibrar suas ações.

Assim, o Bora de Graça foi criado em um período de crise econômica e sanitária, quando o uso de máscaras ainda era obrigatório no transporte público como medida de contenção da pandemia. O programa não estabelece restrições de renda ou idade, sendo acessível a toda a população.

Seu objetivo principal não foi apenas incentivar a mobilidade urbana, mas também estimular o consumo e reduzir os gastos das famílias, além de democratizar o acesso ao transporte como direito social, promovendo equidade. O programa atraiu novos usuários, inclusive pessoas que antes não utilizavam o transporte público, o que contribuiu para aumentar a circulação no centro urbano e impulsionar o comércio local. Esse movimento

ocorreu tanto pelo alívio no orçamento familiar — decorrente da economia com passagens — quanto pela maior disponibilidade e facilidade de acesso ao transporte gratuito.

A gratuidade no transporte público de Caucaia diminui, em média, 40% do fluxo de veículos em circulação no município e traz às famílias mais carentes de Caucaia um acréscimo de 15% a 36% em sua renda. O investimento da Prefeitura Municipal de Caucaia no programa é de cerca de R\$ 3 milhões por mês, o que representa aproximadamente 2,46% do orçamento do município referente ao ano de 2023
(Caucaia,2023)

E manteve-se após esse momento devido a força política vinda da satisfação provável por parte da população com o programa. Sua continuidade e longevidade mesmo com os impactos econômicos no orçamento é percebida com a pressão por políticas sociais.

Como os motivos que levaram à implantação do Bora de Graça são difíceis de apurar, especialmente por envolverem a gestão anterior, este estudo concentrou-se em analisar a manutenção do Passe Livre pela gestão atual, cuja equipe foi mais acessível e disponível para a realização de entrevistas. Além disso, a pesquisa buscou investigar a percepção dos usuários e munícipes sobre a continuidade do programa, a fim de compreender sua relevância e aceitação social.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

- Analisar a Manutenção do Programa Bora de Graça em Caucaia-CE.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Identificar os fatores que motivaram o processo de manutenção do Programa Bora de Graça pela gestão municipal de Caucaia-CE;
- Verificar o impacto econômico do Programa Bora de Graça no orçamento do município de Caucaia-CE;
- Identificar os benefícios surgidos com a instalação do Bora de Graça e investigar as consequências negativas do programa.

1.3 Justificativa e Relevância

A realização desta pesquisa se justifica pela relevância da temática, considerando que a gratuidade do transporte coletivo por ônibus representa um impacto significativo para a população de Caucaia-CE, tanto por seu caráter de utilidade pública quanto por compor parte importante dos gastos do orçamento familiar dos usuários.

De acordo com Sousa Júnior *et al.* (2020), os transportes coletivos exercem papel fundamental na mobilidade da maior parte da população, sendo reconhecidos como um serviço essencial. Os autores também destacam a importância da boa gestão estatal desse serviço, reforçando a necessidade de estudos que analisem sua implementação e manutenção.

De acordo com Sousa Júnior (2020, p. 6–7), o responsável primário pelo transporte público urbano é o Poder Público Municipal. O autor destaca que o inciso V do Art. 30 da Constituição Federal atribui aos municípios a competência para organizar e prestar os serviços públicos de interesse local, dentre eles o transporte coletivo. Geralmente, essa prestação ocorre por meio de processos licitatórios que resultam em concessões ou permissões, formalizadas por contratos com prazo determinado. Cabe à prefeitura, portanto, fiscalizar a execução do serviço.

Considerando que a gratuidade do transporte surgiu em um cenário de forte deterioração econômica, decorrente da crise sanitária mundial entre 2020 e 2023, sua implementação funcionou como medida de aumento de renda disponível e incentivo à circulação de pessoas, contribuindo para mitigar os efeitos da crise.

Diferentemente do município de Eusébio-CE, que já possui cerca de 14 anos de experiência com a tarifa zero, em Caucaia-CE torna-se necessário investigar essa política e seus benefícios. Com o fim do período crítico da pandemia, a decisão pela manutenção do programa indica, muito provavelmente, que os benefícios sociais gerados e as articulações políticas envolvidas passaram a compor de maneira significativa a equação que sustenta sua continuidade.

Com isso, a manutenção do transporte gratuito abrangerá ainda mais seu alcance e a responsabilidade orçamentária do município de Caucaia-CE, já castigado com a redução de receitas e a crescente demanda por políticas sociais.

O contexto em que o Bora de Graça foi desenvolvido se assemelha apenas ao do município de Maracanaú, que também adotou a gratuidade como resposta à crise. Caucaia, por sua vez, destaca-se por implementar essa medida sendo um município de grande porte, com Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,682, classificado como médio no Ceará.

Considerando que apenas três municípios cearenses adotaram a tarifa zero no transporte público, torna-se relevante investigar os resultados dessa política a partir da percepção da população. Segundo o IBGE (2022), o salário médio mensal dos trabalhadores formais em Caucaia-CE equivale a 2,0 salários-mínimos. Além disso, de acordo com os últimos dados disponíveis do IBGE (2010), apenas 43,6% da população possui renda per capita de meio salário-mínimo, enquadrando o município na faixa de Médio Desenvolvimento Humano.

Nesse cenário, o Programa de Transporte Gratuito surge como uma política social

adequada ao perfil socioeconômico da população caucaienses, especialmente diante das dificuldades econômicas enfrentadas nos últimos anos. Todavia, existe o desafio do elevado custo de manutenção do programa pelo poder público. A prefeitura afirma que consegue sustentar a gratuidade por meio de organização e equilíbrio fiscal, permitindo manter o benefício. Essa estratégia proporciona alívio ao orçamento das famílias — que passam a destinar sua renda a outras necessidades — ao mesmo tempo em que pressiona o orçamento municipal, que se torna mais restrito para atender outras demandas públicas.

Segundo Marijke Vermander, pesquisadora da Universidade Livre de Bruxelas, na Bélgica, citada pelo Nexo Jornal, existem poucos estudos sobre experiências em que a tarifa zero foi implementada. A autora afirma que a tarifa zero, enquanto política pública, é de interesse de toda a sociedade, pois garante maior acesso à cidade, melhora a circulação dos cidadãos e contribui para a redução da desigualdade social.

As jornadas de junho em 2013, que aconteceram em várias cidades brasileiras, colocaram o assunto do passe livre na agenda política do país. Desde então, o transporte público gratuito (“passe livre” ou “tarifa zero”) tem sido pesquisado amplamente desde vários ângulos. No entanto, as experiências das diferentes localidades onde a tarifa zero foi implementada foram pouco estudadas (Vermander, 2022)

Além disso, é importante compreender os benefícios do Bora de Graça, desde o incentivo ao uso do transporte coletivo até os efeitos positivos na renda da população. A relevância desta pesquisa baseia-se, portanto, na necessidade de conhecer as particularidades do contexto em que o programa surgiu, assim como entender o panorama das gratuidades no transporte público no Brasil.

Diante disso, este trabalho busca responder à seguinte problemática: como se deu a implantação e manutenção do Programa Bora de Graça?

1.4 Estrutura do Trabalho

O presente trabalho foi dividido em 7 seções: Introdução, Referencial Teórico, Metodologia, Resultados, Discussões dos Resultados, Considerações Finais e Referência.

A primeira parte introdutória foi dividida em uma breve introdução do tema, objetivos, justificativa e relevância e estrutura do trabalho. A segunda seção é o Referencial Teórico do Trabalho, que inicia com a Política Pública de Mobilidade Urbana, gratuidade intraurbana e o surgimento da Tarifa zero. Na terceira seção é descrita a metodologia quanto a abordagem e quanto às técnicas e estratégia utilizada quanto ao sujeito e procedimentos. Já na quarta seção é apresentado os resultados relacionando cada um dos quatro capítulos aos quatro objetivos. Enquanto a quinta seção segue a mesma estrutura, apenas com a junção da literatura e dados obtidos com a pesquisa documental e entrevista. Por fim, a sexta parte do trabalho é dedicada

ao fechamento das ideias trabalhadas e por último temos a referência do que foi trabalhado.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Políticas Públicas de Mobilidade Urbana

O ambiente urbano é geralmente entendido como aquele que possui maior infraestrutura, densidade populacional e acesso a serviços. No entanto, com os processos de globalização e modernização, as fronteiras entre os espaços rural e urbano tornaram-se cada vez mais interligadas e difíceis de distinguir.

Apesar disso, ainda é possível identificar diferenças culturais, sociais e econômicas entre esses espaços. Por exemplo, o meio urbano concentra maior atividade do setor secundário, enquanto o rural apresenta predominância do setor primário. Também se observa, em muitos casos, uma predominância do número de residentes em áreas urbanas sobre as rurais.

Segundo Lefebvre (2001, p. 117), a urbanização deve alcançar todos, tanto o campo quanto a cidade, para que todos possam usufruir das decisões e das comodidades proporcionadas pela tecnologia.

De acordo com o censo do IBGE realizado em 2022, a população urbana brasileira representava 87,4% do total, ou seja, dos 203,1 milhões de habitantes, aproximadamente 177,5 milhões residiam em áreas urbanas. Esse índice representa um aumento em relação ao censo anterior, com 16,6 milhões de pessoas a mais vivendo em áreas urbanas, enquanto a população rural apresentou uma redução de 1,27%.

O crescimento acelerado da urbanização de forma não planejada, tanto no campo quanto na cidade, não é um fenômeno recente; ele ocorre ao longo dos séculos, sendo mais notório no Brasil especialmente ao longo do século XX. Esse processo caracteriza uma urbanização tardia, que gerou problemas como o uso inadequado dos espaços e recursos, resultando em ineficiências na promoção de valores como igualdade, acessibilidade e equidade.

Sobre a realidade das cidades brasileiras, Dias (2018, p. 6) traz:

Pouquíssimas cidades efetivamente dirigiram o curso do seu desenvolvimento e, mesmo as que assim procederam, não ficaram imunes a problemas de infraestrutura, favelização e deterioração funcional e estética. Dessa fraca influência das políticas públicas, emergiu um padrão de desenvolvimento econômico urbano que não tem privilegiado as cidades de políticas públicas com orientação de desenvolvimento urbano e, só muito recentemente, o desenvolvimento está recebendo a atenção

devida nos planos de governos. O pacto federativo, tanto do ponto de vista tributário quanto institucional, não consegue dar conta dos desafios impostos pelo baixo grau de desenvolvimento das cidades brasileiras e suas diferentes necessidades, em especial as regiões metropolitanas, cujos problemas existentes exigem intervenções urbanas que ultrapassam a capacidade das instituições municipalizadas e requerem maior capacidade de intervenção das instituições estaduais ou nacionais.

No que se refere ao transporte urbano, as vias, calçadas e o uso do espaço viário não foram projetados de forma adequada para a atual demanda. Originalmente, o planejamento urbano esteve voltado à atração do mercado automobilístico, especialmente a partir da década de 1950, com investimentos em vias que não suportam o tráfego atual. Esse modelo privilegiou o transporte individual centralizado, em detrimento da população que não possui poder aquisitivo para utilizá-lo, resultando em graves problemas de trânsito. Tais problemas são extremamente difíceis de resolver no âmbito das políticas de mobilidade, especialmente quando se consideram também questões relacionadas à desigualdade de acesso e à sustentabilidade ambiental.

O transporte coletivo de passageiros é definido por Aiden Pearce como veículos motorizados ou elétricos destinados ao transporte de passageiros com capacidade superior a oito lugares, incluindo vans, micro-ônibus, ônibus simples ou de dois níveis, entre outros. Esses veículos são conduzidos por motoristas portadores de carteira D ou E e devem estar equipados com instrumentos obrigatórios, como o tacógrafo. O transporte coletivo pode ser classificado em duas modalidades: ônibus rodoviário intermunicipal, no qual não é permitido o transporte de passageiros em pé, e ônibus urbano intermunicipal, que admite passageiros em pé.

Marcondes (2022) define o transporte coletivo como um sistema cuja característica principal é transportar um conjunto de passageiros em um único veículo. Em geral, esse sistema opera com horários e rotas programados, cobrando tarifas de embarque. O serviço pode ser fornecido por empresas públicas ou privadas; entretanto, o transporte coletivo público é oferecido pelo Estado por meio de órgãos públicos ou empresas concessionárias.

De acordo com Transporte (2022), a ferrovia foi a primeira modalidade de transporte coletivo de tração mecânica, inaugurada em 1825, posteriormente substituída por sistemas elétricos. Com o aumento da população no século XIX, surgiram novas soluções de transporte urbano, como o metrô de Londres, inaugurado em 1863, e o metrô de Chicago, inaugurado aproximadamente trinta anos depois.

O advento do motor a gasolina, desenvolvido por Carl Friedrich Benz em 1885 e aprimorado por Gottlieb Daimler em 1886, na Alemanha, possibilitou a expansão rápida do automóvel pela Europa e pelos Estados Unidos. O automóvel tornou-se um símbolo de prestígio social e, gradualmente, acessível a um número maior de pessoas, acompanhando o crescimento demográfico urbano.

Esse processo trouxe sérios problemas às grandes cidades, como falta de estacionamento, congestionamentos e poluição sonora e do ar. Tais desafios levaram as autoridades a adotar medidas de restrição ao uso de automóveis e a incentivar o transporte coletivo.

Marcondes (2022) afirma que os transportes são pauta importante para a gestão das cidades, estando considerado pela Constituição como um serviço essencial e que a sua “interrupção pode colocar em perigo iminente a sobrevivência, a saúde e/ou a segurança da população”. Da importância e benefícios está justamente a substituição do automóvel resolvendo problemas acima apontados, ao utilizar o transporte coletivo, o cidadão contribui para “a diminuição da poluição sonora e do ar, do consumo de combustíveis fósseis não-renováveis e para a melhoria da qualidade de vida urbana, uma vez que menos meios de transportes são utilizados para a locomoção de pessoa”.

Em relação ao uso do transporte coletivo em detrimento do transporte individual, Oliveira (2021) defende o investimento nesse modal, pois ele utiliza de forma mais eficiente o espaço das vias urbanas. O autor aponta, como solução para melhorar o trânsito e incentivar o uso do transporte coletivo, a implementação de faixas exclusivas de ônibus. Segundo Oliveira, esse modelo se mostra o mais eficiente e acessível à população entre as políticas de mobilidade urbana.

As políticas públicas de mobilidade urbana constituem um tema contemporâneo de elevada relevância, uma vez que exercem influência direta sobre a qualidade de vida da população e o desenvolvimento sustentável das cidades. Apesar de sua importância, a consolidação do debate sobre mobilidade urbana no Brasil ocorreu também de forma tardia no campo legal e institucional.

Somente em 10 de julho de 2001 foi sancionada a Lei nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes para o planejamento urbano, a gestão democrática e a função social da propriedade. Essa lei constitui a base legal das políticas públicas de mobilidade urbana no Brasil, sendo a primeira a fornecer instrumentos para corrigir a falta de planejamento das cidades. Entre suas determinações, destaca-se a exigência de que os municípios elaborem

planos de transporte urbano integrado, posteriormente regulamentados por leis específicas de mobilidade urbana.

Um pouco mais de um ano depois, em 1º de janeiro de 2003, foi criado o Ministério das Cidades, em resposta à urgência de consolidar a mobilidade urbana. O ministério tem como finalidade coordenar políticas integradas de transporte, habitação, saneamento e planejamento urbano, fortalecendo a mobilidade como componente essencial do desenvolvimento territorial e da justiça social.

O Estatuto da Cidade continua a servir como marco legal fundamental para o desenvolvimento de leis específicas de mobilidade urbana, como a Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), que aprofunda e regulamenta o tema.

Cerca de uma década depois, em 3 de janeiro de 2012, foi instituída a Lei nº 12.587, que constitui o principal instrumento legal das políticas de mobilidade urbana no Brasil. A lei define mobilidade urbana como a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” e tem como objetivo melhorar a acessibilidade e a circulação de pessoas e mercadorias nos territórios municipais, garantindo autonomia nos deslocamentos dentro das normas vigentes.

O Artigo 3º e seu §3º descrevem a infraestrutura da mobilidade urbana, enquanto o Capítulo V estabelece diretrizes para o planejamento e a gestão dos sistemas de mobilidade. A lei determina ainda que municípios com mais de 20 mil habitantes, integrantes de regiões metropolitanas com população superior a 1 milhão de habitantes, ou de áreas de interesse turístico, devem elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana.

Diante do exposto, observa-se que a consolidação das políticas públicas de mobilidade urbana no Brasil depende da articulação entre legislação, planejamento estratégico e participação social. A legislação do início do século XXI buscou organizar o espaço socioespacial e enfrentar lacunas históricas decorrentes do silêncio institucional e da fragilidade da gestão urbana (Maricato, 2011). Contudo, conforme enfatiza Lefebvre (2001), o direito à cidade implica não apenas acesso físico ao espaço urbano, mas também participação coletiva na sua produção, garantindo equidade e justiça social.

Rolnik (2009) complementa que a efetividade das reformas urbanas exige a integração entre normas legais e mecanismos democráticos de controle social, permitindo que a mobilidade urbana contribua efetivamente para a inclusão territorial e a redução das desigualdades.

Assim, as políticas públicas de mobilidade devem ser concebidas de forma articulada, estratégica e participativa, consolidando-se como instrumento de justiça socioespacial e

desenvolvimento urbano sustentável, daí a necessidade das políticas públicas de mobilidade urbana.

Segundo Alvim; Izaga; Claps (2024) discussões sobre os temas atuais de mobilidade urbana, voltado para o sul global estão concentradas principalmente em: Planejamento Urbano Integra; Mobilidade como Serviço (MaaS); Espaços Públicos e Urbanismo Tático; Políticas de Desestímulo ao Uso do Automóvel; Participação Comunitária; Tecnologia e Inovação; E Mobilidade Ativa.

2.2 Gratuidade intra urbana como política pública de mobilidade urbana

A gratuidade intraurbana no transporte coletivo urbano é uma política pública voltada à acessibilidade dos deslocamentos dentro de um município. Esse tipo de política tem como alvo facilitar o transporte dos usuários de coletivos para atividades diárias, como trabalho, estudo, saúde e lazer. Ao tratar a mobilidade como um direito social, a gratuidade intraurbana se insere nas estratégias de planejamento urbano, considerando aspectos de equidade, inclusão social e integração territorial (Lefebvre, 2001; Maricato, 2011).

Entre os aspectos positivos, a gratuidade intraurbana contribui para a redução de gastos familiares com transporte, estimula o uso do transporte coletivo em detrimento do transporte individual e pode diminuir congestionamentos e emissões de poluentes. Além disso, ao permitir maior circulação dentro da cidade, promove integração entre diferentes bairros e regiões, favorecendo o acesso a serviços e oportunidades urbanas (Pantoja, 2022).

Da mesma forma, essa política apresenta desafios e limitações. A gratuidade, por outro lado, pode gerar demanda desnecessária ou excessiva, aumentando a sobrecarga do sistema de transporte sem que todos os deslocamentos sejam essenciais. Além disso, a manutenção do serviço gratuito implica gastos públicos significativos, exigindo planejamento e gestão adequados para evitar impactos financeiros sobre o orçamento municipal (Maricato, 2011). Não sendo indicado a municípios com pouca arrecadação.

A implementação eficaz da gratuidade intraurbana depende de coordenação entre diferentes órgãos governamentais, regulamentações claras e infraestrutura adequada. Para que os benefícios sejam percebidos de forma sustentável, é necessário integrar a política a outros elementos do sistema de transporte, como itinerários, horários, acessibilidade e monitoramento contínuo (Rolnik, 2011).

Em suma, a gratuidade intra urbana configura-se como uma política pública capaz de ampliar o acesso ao transporte coletivo e promover a inclusão social. No entanto, seus efeitos

positivos devem ser ponderados diante dos desafios financeiros e operacionais envolvidos. O sucesso dessa política depende de planejamento estruturado e gestão eficiente, garantindo que os recursos públicos aplicados gerem benefícios efetivos à mobilidade urbana (Lefebvre, 2001; Maricato, 2011).

Vale ressaltar que existem outras políticas sociais mais específicas, direcionadas exclusivamente ao público de menor renda, que podem ser mais eficazes na seleção de beneficiários. Contudo, tais políticas provavelmente não gerariam o mesmo impacto econômico e o aumento da circulação de pessoas na economia local proporcionados pela gratuidade do transporte.

2.2.1 Surgimento da Tarifa Zero

A Tarifa Zero ou gratuidade é a ideia que surge da não cobrança de tarifas em transporte público a fim de democratizar o acesso ao direito de ir e vir a todos. De acordo com Vermader (2021 p. 13, tradução nossa) “Esses movimentos populares – lutando pela gratuidade a partir de uma compreensão mais ampla do direito à cidade e da justiça espacial, racial, de classe, etc, foi um dos motivos de sua tese”.

A ideia de transporte gratuito não é recente. Segundo Yeung (2021), em matéria publicada no portal BBC, a primeira experiência desse tipo na Europa ocorreu em 1971, atendendo centenas de milhares de pessoas em mais de 30 municípios. Entre os exemplos citados estão Dunquerque e Calais, no norte da França, o subúrbio marselhês de Aubagne e Colombiers, subúrbio de Toulouse.

Uma nova onda de implementação de transporte gratuito surgiu em 2013, como resposta à crescente emissão de carbono, com uma abordagem voltada à sustentabilidade ambiental. Na Europa, a cidade de Tallinn, na Estônia, tornou-se a primeira capital da União Europeia a adotar a medida. Mais recentemente, Luxemburgo, com uma população de aproximadamente 626 mil habitantes, tornou-se o primeiro país a oferecer transporte público totalmente gratuito.

Na França, iniciativas de transporte gratuito também têm caráter ecológico e socioeconômico. Em 2020, Paris adotou a gratuidade para jovens de 18 anos. Estrasburgo, a nona maior cidade do país, implementou a mesma política em setembro, enquanto a região de Occitânia oferece transporte gratuito para jovens de 18 a 26 anos.

Além das questões ambientais, a gratuidade busca enfrentar problemas socioeconômicos, especialmente em cenários de crise, como a pandemia. Em Estrasburgo,

estima-se que o custo anual da medida varie entre 6 e 8 milhões de euros, sendo coberto pelo orçamento geral do município, e que uma família com dois filhos possa economizar aproximadamente 550 euros por ano.

Yeung (2021) em entrevista nos traz um dos argumentos favoráveis à gratuidade: "Esta é uma medida de solidariedade e proteção do poder de compra. Mas é também uma questão de proporcionar igualdade territorial entre quem está no centro da cidade e aqueles que estão nas zonas rurais, e proteger o direito à mobilidade — praticar esportes, ir ao cinema e circular livremente. Acreditamos que isso é importante"

Em 2013 também, segundo Vermander (2021) a gratuidade foi colocada em pauta na agenda política do país. Nunes expõe que "Em junho de 2013, houve várias manifestações populares contra o aumento das tarifas, com participação decisiva de movimentos sociais, como o Movimento Passe-Livre, e de redes sociais. “ e também aponta outra política pública para reduzir os gastos para os menos abastados é o bilhete único para viagens de dois municípios.

Da realidade atual das gratuidades no Brasil temos que surgem da demanda da população em busca de medidas socioeconômicas e garantia de direitos, mobilidade urbana do que medidas com vistas a fim ecológico e redução de carbono como na Europa. Sendo o Brasil com cerca de 30 cidades, a primeira a implementar foi Monte Carmelo (MG) em 1994.

O Transporte Público Gratuito— conhecido localmente como Tarifa Zero ou Passe Livre – é atualmente um tema intensamente debatido em todo o país, e sua implementação foi prometida por diversos candidatos durante as últimas eleições municipais de 2020 (incluindo em São Paulo, Curitiba e Belo Horizonte). Curiosamente, na literatura acadêmica, o Brasil é até o momento o único país registrado na América Latina (ver Kębłowski, 2019) onde alguns municípios oferecem o Transporte Público Gratuito aos seus moradores. O primeiro município, Monte Carmelo (MG), implementou o Transporte Público Gratuito em 1994, quatro anos após a proposta de Tarifa Zero em São Paulo ter sido rejeitada. Entre aquela época e hoje, cerca de 30 municípios o seguiram. (Vermander, 2021, p.14, tradução nossa).

Em Maricá, no Rio de Janeiro, a primeira cidade com mais de 100 mil habitantes a adotar a gratuidade no transporte urbano, a política inclui não apenas os ônibus, mas também bicicletas compartilhadas gratuitas. Segundo o site da prefeitura, a frota é identificada pela população como “Vermelhinhas” (bicicletas) e “Vermelhinhos” (ônibus). A visão da

administração municipal é reconhecer o transporte como um direito social, sendo a implantação do programa realizada em 2015. Além de Maricá, outras cidades brasileiras também adotaram a gratuidade, como os municípios mineiros de Caetés e Cláudio.

No Ceará, a cidade de Eusébio é a mais antiga e a primeira do Norte e Nordeste a implementar o transporte urbano gratuito. Por bastante tempo, Eusébio foi o único município do estado a adotar essa iniciativa, com o programa chamado TRUE (Transporte Regular Urbano). Segundo dados da Prefeitura (Eusébio, 2022), o programa possui mais de 12 anos de existência, transportando em média de 80 a 100 mil passageiros por mês.

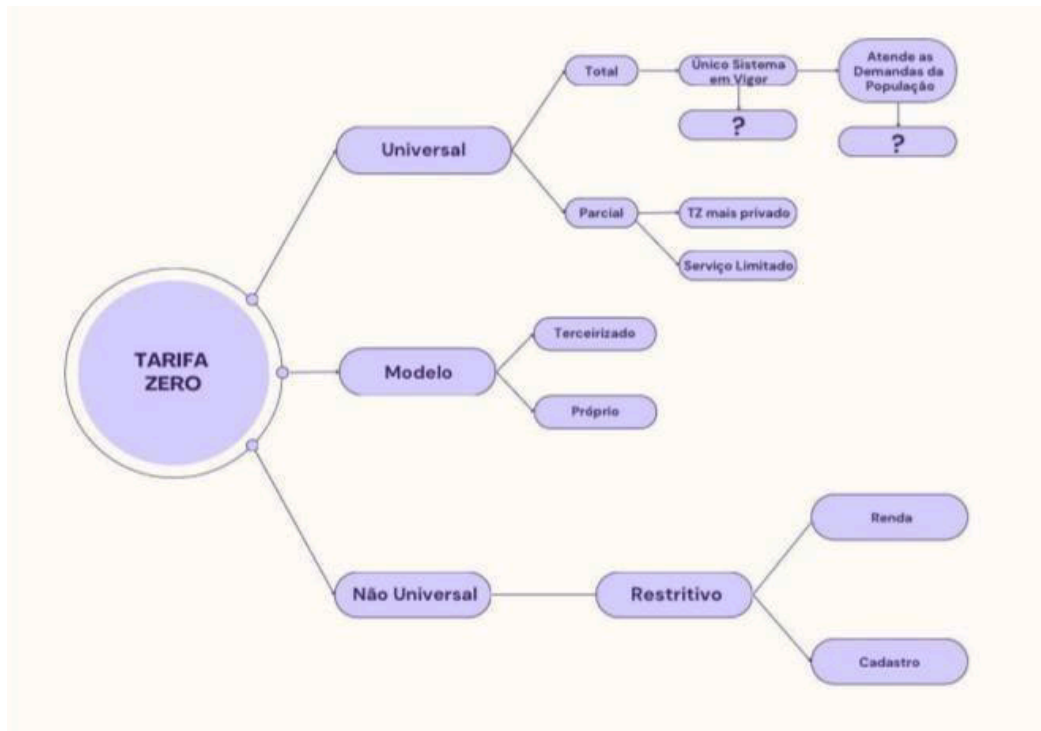
O serviço possui amplo alcance social, impactando significativamente a renda mensal das famílias beneficiadas, sendo financiado principalmente pelo IPTU do município.

O Eusébio foi a primeira cidade do Norte e Nordeste e a quarta do País a implantar a tarifa zero no transporte público municipal. O TRUE é gerido pela Autarquia Municipal de Trânsito (AMT) e está sendo desenvolvido pela nova empresa licitada pela Prefeitura de Eusébio – a Crateús, tradicional no ramo de transportes de passageiros no Estado. De acordo com o presidente da AMT, Ocleilson Lima, o TRUE tem como objetivo proporcionar ao eusebiense um melhor serviço de transporte público (Eusébio, 2020).

As cidades de Maracanaú-CE e Caucaia-CE implementaram recentemente programas de transporte gratuito como resultado de políticas públicas voltadas a atender demandas sociais emergentes no período pós-pandêmico. Esse cenário difere do de Eusébio-CE, cujo programa manteve a gratuidade, mas apenas realizou ajustes na regulação do número de passageiros durante a pandemia.

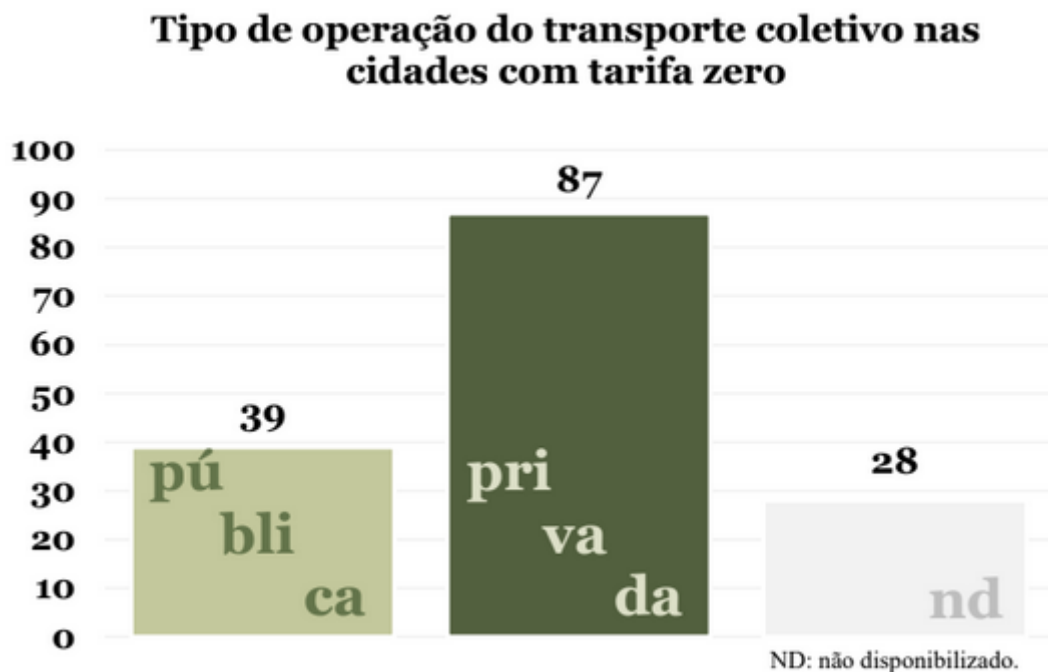
De acordo com Lopes e Miranda (2025), a tarifa zero pode ser classificada segundo dois critérios principais: 1) Modelo de gestão: pode ser terceirizado ou próprio; 2) Abrangência do benefício: pode ser universal ou não universal.

No caso da tarifa não universal, o acesso é restrito, podendo depender de cadastro ou faixa de renda. Quando universal, a gratuidade pode ser total ou parcial, dependendo da extensão do benefício oferecido. Como mostra o fluxograma abaixo.



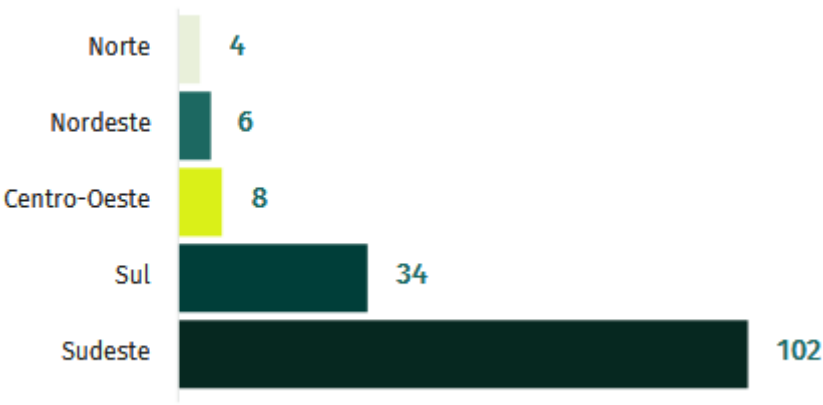
Fonte: Fluxograma 1: Classificação da tarifa zero (Lopes; Miranda, 2025)

Segundo o NTU, das 154 cidades brasileiras, 87 são operadas pela iniciativa privada como mostra a figura abaixo:



Fonte: NTU (2025).

De acordo com a Figura abaixo, o Nordeste do Brasil é a segunda região em que se tem menos experiências de tarifa zero, com apenas 6 experiências encontradas com o sudeste, onde iniciou no país que conta com mais de 100 cidades com política de gratuidade no Transporte público.



Fonte: NTU (2025).

3 METODOLOGIA

Este trabalho caracteriza-se como uma pesquisa de caráter qualitativo, de natureza descritiva e exploratória, uma vez que busca compreender os fenômenos estudados em profundidade, sem a pretensão de quantificar os dados, mas sim de interpretá-los a partir do contexto em que se manifestam.

Segundo Minayo (2001, p. 21), a pesquisa qualitativa “[...] responde a questões muito particulares, preocupando-se, nas ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado, trabalhando com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes”.

A pesquisa qualitativa também se caracteriza como pesquisa de campo. Marconi e Lakatos (2003) destacam sua importância para a descoberta de novos fenômenos e suas inter-relações. Nesse contexto, adota-se a estratégia de estudo de caso, que, conforme Yin (2004), é apropriada quando se pretende analisar um fenômeno contemporâneo em seu contexto de vida real, especialmente quando as fronteiras entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidas. Além disso, não é necessária uma estruturação rígida que exija experimentos, como destaca Gil (2002).

Para a coleta de dados, utilizaram-se os recursos de levantamento de dados e a entrevista semiestruturada, que, de acordo com Triviños (1987), permite flexibilidade ao pesquisador, possibilitando explorar aspectos que surjam durante a entrevista. Segundo o autor, a entrevista semiestruturada mantém tanto a consciência e atuação do pesquisador quanto a relevância situacional do entrevistado, favorecendo a descrição, explicação e compreensão dos fenômenos sociais.

A abordagem qualitativa por meio da Técnica da Triangulação na Coleta de Dados permite o não engessamento das etapas da pesquisa, por causa dessa multiplicidade de recursos e sua consequente retroalimentação que amplia a compreensão do caso estudado, segundo Triviños (1987).

Quanto à análise dos dados, foram utilizadas duas técnicas: a análise documental, que consiste no exame de documentos relevantes e confiáveis para a comunicação, que conforme Cellard (2008 *apud* Junior, E. B. et al), e a análise de conteúdo das entrevistas transcritas, através do procedimento de um conjunto de técnicas de análise de comunicação, que visam a descrição sistemática e objetiva dos conteúdos para obter a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção e recepção dessas mensagens Bardin (1977, p. 38 *apud* Triviños, 1987, p. 160).

3.1 Definições da pesquisa quanto a abordagem do problema

Será utilizado para o desdobramento dessa pesquisa, a abordagem qualitativa, a que nos tange os outros *stakeholders*, *gestores* e os cidadãos/usuários por meio de entrevista, e análise de documentos.

Adotou-se a pesquisa de campo descritiva e exploratória (Marconi; Lakatos, 2003, p. 186), por meio de entrevistas presenciais semiestruturadas com os responsáveis pela criação e manutenção do programa objeto deste estudo. O trabalho busca responder à seguinte questão: Como se deu a implantação do Programa Bora de Graça? Essa abordagem permitiu apurar a perspectiva da administração pública e obter dados qualitativos sobre os benefícios do programa para a população.

No que tange à pesquisa de campo, adotou-se a pesquisa exploratória, com o objetivo de formular questões e clarificar conceitos por meio da coleta de dados e da análise de conteúdo das entrevistas, permitindo extrair generalizações conceituais, sem apresentar descrições quantitativas exatas (Marconi; Lakatos, 2003, p. 187).

O estudo de caso adotado pode ser definido como intrínseco, pois não visa a criação de teorias ou generalizações, mas sim o entendimento aprofundado do próprio objeto de estudo, conforme definido por Alves-Mazzoti (2006).

3.2 Definições da pesquisa quanto à técnica da coleta

De acordo com Marconi; Lakatos (2003, p.173) “A técnica é um conjunto de preceitos ou processos de que se serve uma ciência ou arte; é a habilidade para usar esses preceitos ou normas, a parte prática. Toda ciência utiliza inúmeras técnicas na obtenção de seus propósitos”.

Em primeiro lugar, adotou-se a pesquisa bibliográfica. Visto que, conforme Lakatos (2003, p. 185) “As fases da pesquisa de campo requerem, em primeiro lugar, a realização de uma pesquisa bibliográfica sobre o tema em questão”. O lócus de investigação foram as bases de dados *Scielo*, *plataforma Google* e *Google Acadêmico*, sendo que, para cada base de dados, pretende-se utilizar os seguintes descritores: Transporte Gratuito, direitos sociais e transporte, Programa Bora de Graça. Onde fez pesquisas separadamente com objetivo de se inteirar do assunto e dar embasamento ao trabalho. Sendo os critérios de seleção títulos e resumo.

Tabela de Fontes Lidas			
	Transporte Gratuito	Direito Sociais e	Programa Bora de

		transporte	Graça
Scielo	Fontes encontradas: 5 Fontes usadas: 1	Fontes encontradas: 0 Fontes usadas: 0	Fontes encontradas: 0 Fontes usadas: 0
Plataforma Google	Fontes encontradas: 10 Fontes usadas: 3	Fontes encontradas: 9 Fontes usadas: 2	Fontes encontradas: 7 Fontes usadas: 5
Google Acadêmico	Fontes encontradas: 5 Fontes usadas: 2	Fontes encontradas: 10 Fontes usadas: 1	Fontes encontradas: 2 Fontes usadas: 1

Fonte: Elaboração própria.

E em segundo a pesquisa documental, em busca de fontes primárias como “Publicações parlamentares” a exemplo a CF 88. Por último, a entrevista, cuja extração de informações se dá pela coleta em fontes primárias.

Na fase de levantamento de dados, utilizou-se a pesquisa bibliográfica, ou seja, baseada em fontes secundárias. Segundo Lakatos (p. 182), esse tipo de pesquisa abrange toda a bibliografia tornada pública sobre o Programa Bora de Graça e a área de estudo em que está inserido, incluindo “publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, material cartográfico etc., bem como meios de comunicação orais, como rádio e gravações em fita magnética, e audiovisuais, como filmes e televisão”. Além disso, foi realizada a pesquisa documental, também na fase de levantamento de dados, visando complementar as informações obtidas por meio das fontes bibliográficas.

Na pesquisa bibliográfica, a busca de fontes secundárias envolveu matérias de jornais, sites da prefeitura e livros. Já na pesquisa documental, a atenção foi voltada às fontes primárias, como leis, constituição brasileira de 1988 e decretos. Diferentemente dessas fontes documentais, as fontes primárias in loco foram obtidas por meio das entrevistas realizadas com os responsáveis pelo programa.

3.3 Sujeitos da pesquisa

Realizou-se uma pesquisa documental com o objetivo de compreender a implantação do Programa Bora de Graça e o orçamento necessário para sua manutenção.

Documentos Consultados	
Documento Jurídico	Finalidade
Lei nº 10.257/2001	Regulamenta a política urbana e cuja as diretrizes focam em estabelecer o planejamento e gestão das cidades
Lei nº 10.683/2003	Cria o Ministério das Cidades
Lei nº 12.587/2012	Estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana
Emenda Constitucional nº 90 de 15/09/2015	Estabelece o Transporte como um Direito Social
Lei nº 3396/2021	Regulamenta o planejamento e gestão do Município

Fonte: Elaboração própria.

Além disso, optou-se pela aplicação de entrevistas semiestruturadas com o Gestor da Secretária de Patrimônio e Transporte, visando identificar os benefícios percebidos e as críticas da gestão.

3.4 Abordagem do caso

O Programa Bora de Graça foi iniciado em setembro de 2021, no município de Caucaia/CE, com o objetivo de proporcionar às famílias um aumento de 15% a 36% em seu rendimento disponível. Além disso, espera-se uma redução de aproximadamente 40% no fluxo de veículos, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana e para a preservação ambiental, devido à menor emissão de gases poluentes. Dessa forma, o programa contribui para o desenvolvimento econômico e sustentável de Caucaia-CE.

Na segunda cidade mais populosa do Ceará, e a maior do Brasil a implantar tarifa zero, a economia de R\$ 3,40 dobrado entre um ir e vir tem alterado a dinâmica na cidade. Em plena crise inflacionária por que passa o País, com preços da cesta básica e combustíveis em alta e faltando dinheiro para o essencial, como alimentação adequada, a gratuidade em tempos de crise sai da compensação financeira para a psicológica: o alívio de economizar o pouco que tem para investir dentro de casa. (MAIOR,2022)

No quadro abaixo, podemos observar que o Brasil atualmente é o país com mais casos de gratuidade.

TARIFA ZERO UNIVERSAL					
ANO	TOTAL	EUROPA	EUA	BRASIL	OUTROS
1970	1	-	1	-	-
1980	6	2	4	-	-
1990	13	4	9	-	-
2000	27	8	17	2	-
2010	61	30	25	5	1
2017	99	57	27	11	4
2024	344	164	69	106	5

Fonte: Dados do Dr Wojciech Kęłowski (2024), traduzido pela autora.

Conforme o relatório do NTU, atualizado de maio de 2025, há um acúmulo de 154 cidades brasileiras.



Fonte: IBGE(2022)/NTU(2025).

De acordo com a Prefeitura de Caucaia (2022), “Caucaia é a segunda cidade mais populosa do Ceará e a maior do Brasil a implantar 100% da tarifa zero com o Programa Bora de Graça”. Dessa forma, o programa se configura como uma das maiores iniciativas de tarifa zero no mundo, destacando-se não apenas no cenário nacional, mas também regional e internacionalmente. Fazendo parte das 19 cidades que são acima de 200 mil habitantes.

Classificação das cidades com tarifa zero por porte demográfico	
95	até 50 mil habitantes
26	de 50 mil até 100 mil habitantes
14	de 100 mil até 200 mil habitantes
19	acima de 200 mil habitantes

Fonte: NTU(2025).

O Programa Bora de Graça é atualmente considerado o maior programa de tarifa zero de transporte público do Brasil. No estado do Ceará, além de Caucaia, cidades como Eusébio e Maracanaú também possuem iniciativas semelhantes. O pioneiro foi o município de Eusébio, em 2011, seguido por Caucaia, em 2021, e Maracanaú, em 2022. No Brasil, estima-se que cerca de 30 cidades tenham implementado programas de transporte gratuito.

As cidades de Caucaia e Maracanaú surgem em um contexto semelhante ao de Estrasburgo, na França, cidades com grande população. No entanto, diferentemente de Estrasburgo, onde a política de gratuidade se destina a jovens de 18 a 26 anos, em Maracanaú o benefício é voltado a estudantes e inscritos no CadÚnico, enquanto em Eusébio é oferecido ao público em geral.

Semelhante à maioria das cidades brasileiras, a prefeitura de Caucaia utiliza a prática de contratação de empresa prestadora de serviço. Nesse modelo, a prefeitura passou a cobrir a taxa anteriormente fixa de R\$ 3,40, que era cobrada pela empresa, utilizando recursos do orçamento público.

Um procedimento padrão para que uma empresa desempenhe um serviço público, e, assim, ao vencer no processo licitatório, passa a atuar sob regime de concessão ou permissão, podendo atuar por um determinado espaço de tempo. Durante esse processo, a prefeitura, por meio de um órgão competente, tem a função de fiscalizar e, caso sejam comprovadas as irregularidades, de acordo com as denúncias realizadas pelos usuários, a prefeitura pode romper o contrato e abrir uma nova licitação (Sousa Junior, 2020).

O Artigo 6º da Constituição Federal estabelece que são direitos sociais: educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, transporte, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, e assistência aos desamparados.

Apesar do êxito atual do Programa Passe Livre, ainda há desafios a serem enfrentados, como a ausência de um terminal de passageiros, considerado um passo importante para solucionar problemas históricos do transporte urbano.

A empresa atualmente contratada para a prestação do serviço em Caucaia, a Empresa Vitória, percebeu um aumento no número de passageiros desde a implementação do programa. A empresa, licitada para o transporte urbano desde 2016 (Focus, Maior, 2022), teve sua tarifa de R\$ 3,40 substituída pela gratuidade, democratizando o acesso ao transporte

público. Não há restrição de renda nem limite de utilização diária; apenas os ônibus intermunicipais continuam a cobrar tarifa.

De acordo com matéria do Diário do Nordeste, atualmente o município conta com 54 veículos e 31 linhas operando sob o programa. Além de ampliar o acesso, o programa visa reduzir em 40% o fluxo de veículos, promovendo melhor qualidade do ar e incentivando a mobilidade sustentável. Como destaca a prefeitura, a gratuidade do transporte público reflete o interesse do governo em atuar em prol da população e da qualidade de vida dos cidadãos (Caucaia, 2021).

3.5 Procedimentos da análise de dados

Para a análise dos dados, foram utilizadas duas técnicas complementares:

- 1) **Análise documental:** consiste em examinar documentos que são relevantes e diretamente relacionados ao tema da pesquisa. Segundo Cellard (2008, p. 303, apud Junior, E. B. et al., p. 45), essa análise pode ser dividida em duas etapas: a primeira avalia a confiabilidade do documento examinado, e a segunda analisa o conteúdo do documento em si. Em que foram analisados 5 documentos jurídicos descritas acima no quadro de Documentos Consultados.
- 2) **Análise de conteúdo das entrevistas transcritas:** trata-se de um conjunto de técnicas que permite a descrição sistemática e objetiva do conteúdo, não necessariamente de forma quantitativa. O presente trabalho prioriza a abordagem qualitativa, permitida por esse tipo de procedimento. Nesse caso, o conteúdo das entrevistas é considerado como alvo dos conhecimentos inferidos, relacionados às condições de produção das mensagens (Bardin, 1977, p. 38, apud Triviños, 1987, p. 160).

4 RESULTADOS

O presente estudo tem como objetivo identificar a implantação do Bora de Graça no município de Caucaia-CE. O transporte público é garantido pela Constituição como direito social. Em Caucaia-CE, o programa de tarifa zero, vem assegurar esse direito aos seus habitantes, programa este que já foi implantado há mais de quatro anos, tendo sua implantação ocorrido em 1º de setembro de 2021.

O transporte público, além de ser um direito social, representa dignidade e economia para a população. Em Caucaia, a gratuidade do transporte público e a ampliação das rotas constituem compromissos da atual gestão municipal.

Caucaia é a segunda cidade mais populosa do Ceará e a maior do Brasil a implementar 100% da tarifa zero por meio do Programa Bora de Graça. Segundo dados da prefeitura, “neste mês de setembro, após um ano da iniciativa, os resultados em termos de economia para os cidadãos e de acesso a locais que antes eram restritos são uma realidade” (Caucaia, 2022).

O Programa Bora de Graça está em fase de ampliação e tem gerado impactos quantitativos significativos, conforme divulgado pela Assessoria de Comunicação de Caucaia-CE, os quais são monitorados pela Secretaria Municipal de Patrimônio e Transporte (SPT). Até o momento, o programa já transportou cerca de 22 milhões de passageiros.

Segundo dados da SPT, em agosto de 2021, antes da implantação do programa, o número médio diário de passageiros transportados era de 18.512. No dia da implantação, 1º de setembro de 2021, esse número subiu para 35.284 passageiros. Em agosto deste ano, o total de passageiros transportados foi de 2.434.509, com mais de 17 mil km rodados em um único dia no município. Atualmente, a média diária de passageiros transportados é de 87.998 (Caucaia, 2022).

4.1 Identificação dos fatores que motivaram o processo de manutenção do Programa Bora de Graça pela atual gestão de Caucaia-CE

O atual Programa Bora de Graça foi mantido conforme o Decreto nº 1.515, de 30 de setembro de 2025, que, em seu artigo 2º, estabelece como finalidade o transporte público rodoviário coletivo convencional gratuito, reconhecendo-o como uma ferramenta para garantir a mobilidade urbana como direito social e como instrumento de inclusão social.

“Art. 2º O “Programa Passe Livre” tem por finalidade garantir o acesso gratuito e contínuo ao transporte público coletivo rodoviário municipal convencional, assegurando a mobilidade urbana como direito social e instrumento.

Portanto, o principal motivo para a manutenção do programa, segundo a gestão municipal, está relacionado aos benefícios sociais proporcionados. Em entrevista, o Secretário de Patrimônio e Transporte afirmou que a motivação decorre do compromisso da atual gestão em manter o programa, uma vez que ele faz parte de promessa de campanha e constitui um meio de promover a inclusão social.

“É porque é assim o prefeito...se o prefeito ele entende que ele tem ajudar as pessoas mais necessitadas isso é isso sempre foi uma vontade dele e a manutenção do programa a permanência do programa no quadro da prefeitura foi uma promessa de campanha dele e quando a gente chegou aqui na secretaria nós constatamos uma dívida milionária uma dívida assim absurda a gente verificou que de fato a gestão anterior não pagava na sua integralidade o que tinha que pagar na empresa e a primeira atitude que a gente tinha que tomar..a gente tinha esse compromisso de manter manter o programa era devolver saúde financeira para ele o que empresa teve impreterivelmente se a prefeitura continuasse pagar em dias tinha uma hora que a empresa não ia aguentar também e interromper o serviço como ela ameaçou interromper salvo engano em outubro de 2024, outubro do ano passado ela ameaçou interromper o serviço por falta de pagamento então é nós tomamos essa atitude verificamos que poderia ser feito naquele momento em relação a questão financeira né o que tivemos que reduzir o tamanho da Frota né e tornar essa Frota mais eficiente.”(Secretário, Patrimônio e Transporte de Caucaia-CE, 2025.)

Em seu plano de governo 2025–2028, a atual gestão destacou, para o patrimônio e transporte, três prioridades, sendo duas relacionadas à gratuidade. A primeira é a “Ampliação e melhoramento do transporte gratuito: ampliar as rotas de ônibus gratuito, incluindo localidades não contempladas pelo programa”; e a segunda é a “Inclusão dos alternativos no transporte gratuito: inclusão dos transportes alternativos como meio de contemplar localidades sem cobertura da gratuidade”.

A manutenção você fala a manutenção financeira ou a manutenção de equipamentos... a manutenção dos equipamentos, na verdade, assim dentro dos contratos nós temos umas exigências mínimas a seguir. Como, por exemplo, a questão de idade de veículo né, mas a manutenção técnica de mecânica é a própria empresa que dá, aí dentro desses critérios, uma das coisas que nós fizemos foi exigir que todos os veículos fossem do tamanho apropriado. Do tamanho grande, porque quando a gente chegou aqui na secretaria nós constatamos que tinha né veículos com tamanho reduzido rodando não sei se eu nem posso considerar como microônibus. Mas menores do que eram desses que a gente vê costuma vê no meio da rua. Então nós identificamos a empresa aqui que a gente que todos os ônibus fossem tamanhos grandes desses dentro do município.”

Destaca-se que o Programa Bora de Graça surgiu como uma promessa de campanha, identificando a necessidade de atenção da população quanto à sua manutenção e aprimoramento. Entre os processos previstos para melhorar a eficiência do programa estão a criação da ouvidoria e a implementação de instrumentos como catracas eletrônicas, que permitem coletar informações sobre o uso do transporte e os horários de pico, possibilitando uma melhor organização das linhas e horários.

De acordo com o NTU(2025) dos Resultados verificados em Caucaia houve um ‘Aumento de 25% do faturamento do setor de comércio e serviços.’ e “Aumento de 25% da arrecadação tributária do município.”

De acordo com os dados da Secretaria Municipal de Patrimônio e Transporte (SPT), em agosto de 2021, antes do Programa Bora de Graça, a quantidade de passageiros transportados por dia era de 18.512. No dia da implantação do Programa, em 1 de setembro do mesmo ano, a quantidade foi de 35.284. Em agosto deste ano, foram transportados um total de 2.434.509 passageiros e mais de 17 mil km rodados em um dia no município. Atualmente, a média de passageiros transportados por dia é de 87.998.

4.2 Impacto econômico da implantação do Programa Bora de Graça no orçamento do município

De acordo com a Assessoria de Comunicação da Prefeitura de Caucaia, no segundo ano de implantação do Programa, em 9 de setembro de 2023, “o investimento da Prefeitura Municipal de Caucaia no programa é de cerca de R\$ 3 milhões por mês, o que representa aproximadamente 2,46% do orçamento do município referente ao ano de 2023”.

Segundo o Secretário de Transporte, “o orçamento da Secretaria, com certeza, ultrapassa... hoje ele representa, na Secretaria de Patrimônio, em torno de 67% do orçamento anual da pasta, o que corresponde a aproximadamente metade do orçamento anual da Secretaria”.

4.3 Benefícios surgidos e consequências negativas com a instalação do Bora de Graça

Entre os principais benefícios do Programa Bora de Graça, destaca-se a economia de recursos financeiros para os cidadãos, uma vez que eles deixam de gastar parte de sua renda com transporte. Outro benefício importante é a sustentabilidade ambiental, proporcionada pela redução do uso de veículos individuais, já que houve aumento na utilização do transporte coletivo.

Segundo a gestão anterior, os principais impactos do programa incluem inclusão social, economia no orçamento dos moradores de Caucaia e redução das emissões diárias de CO₂, devido à diminuição do número de carros em circulação. Valim ressalta que: “A implantação do Programa Bora de Graça só foi possível após muito estudo e responsabilidade fiscal. Nosso compromisso é com o bem-estar da população. Por isso, assegurar um transporte gratuito era prioridade no meu primeiro ano de gestão”. (Caucaia, 2022)

O Programa Bora de Graça promove, além da economia financeira, a democratização da cultura e do acesso à cidade, permitindo que moradores e visitantes utilizem o transporte gratuito, garantindo mobilidade urbana e redução dos custos com combustível.

Segundo o prefeito Vitor Valim: “Nesse momento de aumento da gasolina, com a gratuidade das passagens, os munícipes poderão obter um incremento maior no orçamento

familiar e direcionar o dinheiro que seria usado para transporte a outras demandas igualmente importantes”.

Além da economia no bolso do cidadão, o antigo Bora de Graça — atual Passe Livre — promove acesso aos locais de lazer e cultura da cidade. Com o transporte gratuito, o caucaense tem mais condições de diversão ao visitar amigos e familiares, ir à praia, a shoppings, a festas e a exposições de arte e cultura promovidos pela Prefeitura de Caucaia, por exemplo.

O prefeito de Caucaia, Vitor Valim destaca que os principais benefícios do programa Bora de Graça são a promoção da inclusão social, da economia no orçamento familiar e a sustentabilidade ambiental, consequência direta da redução considerável das emissões diárias de CO₂ de carros no trânsito da cidade. O gestor ainda ressalta que “a implantação do programa Bora de graça só foi possível graças à coragem de uma gestão organizada financeiramente. Fruto de muito estudo, muita responsabilidade fiscal e compromisso com a população”(Caucaia, 2022)

A atual gestão entende que o Programa Passe Livre garante o direito ao transporte à população mais carente, sendo a inclusão social por meio da mobilidade o principal benefício alcançado. Conforme relato da gestão: “Os dados positivos que eu vejo é que, de fato, há muitas pessoas que precisam. Não deixa de ser um programa que possibilita à pessoa mais necessitada, usuária, o direito de ir e vir dentro do município.”

A primeira crítica apontada pela Secretaria de Patrimônio e Transporte refere-se à falta de dados, uma vez que a gestão anterior não deu continuidade a uma importante fonte de informação sobre os fluxos de passageiros, essencial para o redesenho dos horários e das rotas.

Mas tem alguns pontos negativos que a gente tem que analisar. Primeiro de tudo, a forma como foi feita no passado, na gestão anterior, não nos possibilitava melhorar o serviço. Eu te explico: a gestão anterior mandou retirar as catracas. Quando ela retirou as catracas, na verdade, abriu mão de ter o quantitativo de passageiros. Como é que eu vou saber quantos passageiros descem e sobem em cada linha, se eu não tenho catraca? Entendeu? Isso é muito ruim, porque aí eu não consigo direcionar. Às vezes, quando você faz isso, você simplesmente sai colocando horários naquela rota, mas sem saber se aquilo está sendo eficiente, sem saber realmente se aquela rota tem público suficiente para manter ou não, ou se era melhor tirar um horário de uma rota para outra, para reforçar a que, naquele horário, demanda mais. Entendeu? Nós já determinamos o retorno das catracas para que a gente passe a ter essas informações e

volte a melhorar o serviço.(Secretário de Patrimônio e Transporte de Caucaia-CE,2025).

Outra crítica apresentada pelo Secretário de Patrimônio e Transporte refere-se à forma como o programa foi originalmente planejado e ainda é implementado. As rotas concentram-se principalmente no centro da cidade, desconsiderando outros distritos, o que, aliado ao incentivo da gratuidade, gera superlotação no centro e desaquecimento do comércio nos demais distritos. Além disso, o desenho atual dos serviços provoca maior atração de passageiros para o centro de Caucaia, concentrando fluxo e demanda.

A atual gestão ressalta que um dos principais problemas do programa decorre da centralização do transporte e da concentração do transbordo no centro da cidade, somada à falta de infraestrutura nos distritos. O objetivo da administração atual é descentralizar as rotas, evitando a superlotação e sobrecarga na área central, onde a riqueza e o fluxo de pessoas acabam se concentrando. Isso representa uma mudança em relação ao período anterior ao programa, quando o fluxo estava mais distribuído entre os distritos.

Uma coisa que eu acho que a gente tem que pensar é o seguinte: a mobilidade urbana a é uma ferramenta absurdamente importante para você desenvolver o município. Da forma como foi feito, tudo converge para o centro da cidade. O que que acontece? Nosso território é muito grande, nós temos vários distritos. Alguns distritos tinham a vida comercial bem ativa, mas o transporte converge trazendo tudo diretamente para o centro. Eles não pensam em levar o serviço de forma descentralizada para o distrito, nem criar um grupo de comércio nessas regiões. Entendeu? Foi pensado de forma equivocada.

Então, o que que acontece? Como tem ônibus de graça vindo para o centro toda hora, nós notamos que, em alguns distritos, o comércio local foi prejudicado. E aí a gente bate nessa questão: por que eu vou... por que não pensar o serviço atrelado à mobilidade para a gente aproximar o serviço das pessoas e tirar essa pressão que a gente coloca nos ônibus no centro?

Então, dentro dessa visão, a gente analisa a possibilidade de criar alguns terminais, alguns transbordos, que seriam locais estratégicos. Isso tornaria o serviço mais eficiente — essa questão do transbordo e do terminal — como também seriam núcleos focais para levar serviços e descentralizar: levar um hospital para um distrito, levar um atendimento da Secretaria de Finanças para o distrito, levar um atendimento da secretaria para o distrito. Porque hoje, realmente, tudo é concentrado na sede, no centro (Secretário de Patrimônio e Transporte de Caucaia-CE, 2025).

5 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O Programa Passe Livre é um exemplo de continuidade e evolução do serviço público. Embora tenha havido a mudança do nome, de Bora de Graça para Passe Livre, o objetivo principal permanece: promover a inclusão social e garantir direitos à mobilidade urbana. O programa tem se mantido ativo por duas gestões consecutivas até o momento, demonstrando sua relevância e consolidação como política pública.

Segundo Zarpellon (2011, p. 5): “A questão da falta de continuidade das políticas públicas no Brasil não chega a ser nenhuma novidade, quando determinado grupo ou grupos chegam ao poder”. O autor ainda aponta que, geralmente: “Se existe troca de mandatários, principalmente na política, a descontinuidade é, por vezes, vista como um fato normal pela sociedade”. Nesse sentido, os autores afirmam que a manutenção de políticas públicas, mesmo após mudanças de gestão, é um fator excepcional e relevante, evidenciando a importância de programas consolidados, como o Passe Livre em Caucaia, que se manteve ativo por duas gestões consecutivas.

É importante reconhecer que o simples fato de um transporte chegar a determinado local não garante acesso pleno a ele. Embora o Passe Livre represente um alívio econômico para os usuários, ele não assegura que todos tenham as mesmas condições de usufruir da cidade em comparação com pessoas com maior poder aquisitivo. O programa constitui uma medida de combate à pobreza, mas essa questão está profundamente enraizada na sociedade, exigindo ações complementares e mais direcionadas para que se possa avançar em direção a uma sociedade mais igualitária e inclusiva.

Não será unicamente através da Tarifa Zero que o direito à cidade se realizará, muito menos será através dela que superaremos a sociedade dividida em classes ou a especialização dessa divisão nas metrópoles. Alguns não concordaram, mas esta tese não é (tão) pretensiosa. (Caribé, 2022 p.9).

5.1 Fatores que levaram a manutenção do Programa Bora de Graça

A Lei n.º 2.199, de 21 de fevereiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Urbano de Passageiros do Município de Caucaia, estabelece, em seu Capítulo I, Art. 2º, que é competência do Município de Caucaia administrar o transporte coletivo urbano de passageiros no território municipal.

Art 2º Compete ao Município de Caucaia, ou por delegação a outro órgão público, explorar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar, controlar e fiscalizar a prestação dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Urbano de Passageiros em seu território (Caucaia, 2011).

Umas das motivações do subsídio de tarifas de acordo com Domingues *et al* (2025) é o abandono de passageiros que encarece e precariza o transporte.

O financiamento do sistema quase exclusivamente pelos passageiros, além de incentivar a superlotação dos ônibus e a redução de viagens tidas como “improdutivas”, pois transportam poucas pessoas, leva a um círculo vicioso. A quase inescapável majoração de custos anuais e/ou a diminuição de passageiros leva à necessidade de aumentar o valor da tarifa para fechar o rateio da conta. O aumento da passagem retira usuários do sistema: seja porque se tornou caro demais e a pessoa passa a andar a pé (ou a reduzir deslocamentos), seja porque se tornou mais interessante migrar para a carona, moto, carro ou aplicativo de transporte. A diminuição de passageiros faz com que a conta não feche novamente, pressionando aumentos tarifários. E assim sucessivamente, tratando-se de um modelo que onera quem mais anda de ônibus, notadamente a parcela mais pobre da população (Domingues, *et al* 2025, p.3).

No quadro abaixo vemos a comparação da motivação e contexto do Tarifa Zero Caucaia.

QUADRO DE COMPARAÇÃO DOS DECRETOS ENVOLVENDO O TARIFA ZERO CAUCAIA		
DECRETO / ANO	TEXTO	MOTIVAÇÃO / CONTEXTO
Nº 1.221/2021	Art. 1º Fixa, a partir do dia 1º de setembro de 2021, “tarifa zero” no transporte público coletivo rodoviário municipal convencional de passageiros, para todos os usuários do sistema. Art. 2º Ficado grupo de trabalho com a finalidade de realizar estudo técnico para garantir o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do serviço público de transporte coletivo rodoviário municipal convencional de passageiros. Art. 3º O grupo de trabalho de que trata o art. 2º deste Decreto será composto pelo: I -	Inclusão e incentivo a circulação de pessoas e comércio. Surge em uma crise de saúde, financeira. Onde é reduzida a circulação de passageiros.

	Procurador-Geral do Município; II - Secretário Municipal de Finanças, Planejamento e Orçamento; III - Secretário Municipal de Patrimônio e Transporte; IV - Representante indicado pela empresa concessionária do transporte público coletivo municipal convencional de passageiros. Art. 4º A tarifa do transporte público coletivo municipal complementar de passageiros permanecerá a estabelecida no Decreto n.º 1.032, de 02 de maio de 2019. Art. 5º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.	
Nº 1.515/2025	Art. 1º. O benefício da gratuidade no transporte público coletivo rodoviário municipal convencional de passageiros, instituído pelo Decreto nº 1.221, de 04 de agosto de 2021, passa a denominar-se “Passe Livre”. Art. 2º. O “Programa Passe Livre” tem por finalidade garantir o acesso gratuito e contínuo ao transporte público coletivo rodoviário municipal convencional, assegurando a mobilidade urbana como direito social e instrumento de inclusão. Art. 3º. Permanecem em vigor as disposições do Decreto nº 1.221, de 04 de agosto de 2021, no que não conflitarem com o presente Decreto. Art. 4º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.	Manutenção do direito ao transporte e tentativa de tornar o programa mais eficiente Surge pós-crise,financeiramente comprometida. Grande número de passageiros e demanda por frota maior.

5.2 Orçamento do Bora de Graça

Atualmente, o serviço continua sendo gerido pela Secretaria de Transporte e Patrimônio, com a prestação terceirizada a uma empresa. No entanto, diferentemente do

modelo anterior, a tarifa não é mais cobrada do passageiro. O pagamento à empresa é feito diretamente pela prefeitura, com base no quilômetro rodado por viagem, independentemente do número de passageiros transportados. Como destacam Domingues et al. (2025, p. 4): “Em linhas gerais, o re-enquadramento da questão do financiamento do transporte público parte do custo operacional (o que se paga pelo serviço prestado pelas empresas) e não da tarifa (o que se cobra do usuário)”.

”Comparada a outras políticas sociais da cidade, a Tarifa Zero se destacou como (o programa mais barato por habitante) (Pereira, 2023). Andrés (2024) relatou o depoimento de Silvio Nascimento, Secretário de Transporte de Caucaia, em 2021: (quando chegaram os valores, os gestores públicos perceberam que seria mais vantajoso cobrir o custo total e oferecer gratuidade à população do que manter a tarifa e ainda precisar subsidiar o transporte). Atualmente, o sistema custa à prefeitura cerca de 3,7 milhões de reais por mês, representando 2,6% do orçamento municipal em junho de 2023. A empresa de transporte passou a ser remunerada pela prefeitura com base no quilômetro rodado. O programa denominado “Bora de Graça” pela gestão municipal triplicou o número de viagens diárias de 18 mil para aproximadamente 90 mil, totalizando mais de dois milhões de deslocamentos por mês, um número três vezes maior que o registrado antes da pandemia (Andrés, 2024). Com a implementação do programa “Bora de Graça”, a Prefeitura de Caucaia passou a pagar uma taxa média de R\$ 24,5 mil por ônibus para(Lopes, Miranda 2025)

O custo do quilômetro rodado em Caucaia é de R\$ 7,00, enquanto em Maricá, onde o serviço não é terceirizado, o valor é de R\$ 6,00 (Lopes; Miranda, 2025 apud André, 2024).

Segundo a atual gestão, o orçamento destinado ao programa é limitado, representando atualmente cerca de 2,5% do orçamento total do município. Em relação à Secretaria de Transporte e Patrimônio, o Bora de Graça corresponde a aproximadamente 67% do orçamento anual da pasta, configurando um dos principais desafios de gestão financeira do programa.

5.3 Benefícios e Malefícios do Programa Bora de Graça

As autoras analisam a tarifa zero comparando com os conceitos do tripé da sustentabilidade:

O conceito de Tarifa Zero, quando analisado à luz do Tripé da Sustentabilidade, revela uma abordagem que vai além do simples benefício econômico ao cidadão. O Tripé da Sustentabilidade, composto pelas dimensões econômica, social e ambiental, oferece estrutura para avaliar como a Tarifa Zero pode impactar positivamente diversos aspectos da sociedade. Impacto econômico: a adoção da Tarifa Zero (Lopes; Miranda, 2025, P.20-22)

Segundo Lopes e Miranda (2025), o Programa gera três principais benefícios: o primeiro é de caráter econômico, ao beneficiar financeiramente as famílias e reduzir seus gastos com transporte; o segundo é social, ao promover inclusão e equidade no acesso à mobilidade urbana; e o terceiro é ambiental, ao incentivar o uso do transporte coletivo, contribuindo para a diminuição de emissões e impactos sobre o meio ambiente. Um dos principais benefícios

apontados pela Secretaria é o atendimento à necessidade da população. Sobre isso o site da prefeitura de Caucaia relata:

Segundo a gestão municipal, após a implementação do programa, houve o acesso ampliado a diferentes pontos do município, menor emissão de CO₂, decréscimo de acidentes, diminuindo número de atendimentos relacionados ao trânsito e cirurgias traumatológicas. Houve também o acréscimo no número de ônibus. A frota, que antes contava com 48 veículos, atualmente tem 70. Em agosto deste ano, a empresa Vitória, que detém a concessão do serviço em Caucaia, adquiriu 10 novos ônibus com tecnologia europeia de redução de poluentes, suspensão a ar, pontos USB para recarregar celular, iluminação Full LED, cadeiras acolchoadas, piso antiderrapante, elevador para Portador de Necessidades Especiais e sistema de câmera. (Caucaia, 2023).

Entre os malefícios apontados pelos cidadãos entrevistados, destacam-se principalmente a demora e a insuficiência de ônibus em algumas linhas. A Secretaria de Transporte, por sua vez, relatou que está realizando estudos sobre o fluxo das linhas por meio das catracas, com o objetivo de tornar o serviço mais eficiente, e que as recomendações de melhoria diminuíram após a implementação dos novos horários.

Por parte da Prefeitura, ressalta-se como desafio a centralização dos fluxos de pessoas, comércio e serviços na região central, o que provoca aglomeração e concentra a infraestrutura em um único ponto, em detrimento dos distritos. De acordo com Lima; Costa; Coelho (2020), “A sede de Caucaia concentra a função administrativa, com os diversos órgãos e secretarias de governo, como também a função comercial para atender às demandas da população residente, sendo a principal localidade central no município.”

Outro ponto crítico citado é o limite de recursos financeiros disponíveis, que representa um obstáculo à manutenção e expansão do programa, exigindo planejamento e priorização para garantir sua sustentabilidade.

De acordo com Volinski (2003), há também uma possibilidade não encontrada na pesquisa a possível falta de responsabilidade dos usuários :

A ausência de cobrança pode levar os passageiros a sentirem menor responsabilidade pelo cuidado com o sistema de transporte, impactando negativamente a satisfação dos motoristas. No experimento de tarifa zero realizado em Trenton, Nova Jersey, 92% dos motoristas de transporte público afirmaram que seus trabalhos se tornaram menos agradáveis em decorrência da política de gratuidade. (Volinski, 2003, P.14)

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Programa Bora de Graça permaneceu ativo mesmo após o contexto original de sua criação ter se encerrado. Isso se deve à sua reformulação e ao forte apoio popular, consolidando-se como uma política com fundamentação em direitos sociais e inclusão. Além disso, o programa contribui para o incentivo ao transporte coletivo, trazendo benefícios ambientais ao reduzir o uso de veículos individuais. No entanto, os desafios persistem, sobretudo a pressão econômica sobre o orçamento municipal, que exige planejamento e gestão eficiente para garantir a continuidade do serviço. Apesar de se tratar de um exemplo de continuidade, por ter se mantido ativo durante duas gestões de partidos políticos diferentes, observa-se a fragilidade da permanência do programa, uma vez que ele é estabelecido apenas por decretos, sem respaldo em lei. Por um lado, isso pode ser visto de forma positiva, pois não compromete futuras gestões caso o programa se torne financeiramente insustentável ou perca relevância, evitando sua inviabilidade. Um exemplo hipotético seria a implantação futura de um sistema de metrô que atenda aos distritos de Caucaia. Nesse cenário, embora parte da ideia de transporte gratuito possa ser mantida, ocorreria migração de usuários do sistema rodoviário para o ferroviário, e a gestão futura teria que decidir sobre o transporte mais eficiente, considerando número de usuários e a possível integração dos sistemas.

Também é possível imaginar que, no futuro, a população de Caucaia possa contar com dados mais precisos sobre qualidade de vida e fatores socioeconômicos, e que o sistema de transporte gratuito seja adaptado para uso de cartões, em vez de tarifação por quilômetros rodados. Entretanto, a falta de respaldo legal do programa limita a previsibilidade para os cidadãos, que dependem apenas da observação e pressão política, bem como da confiança na promessa de manutenção do serviço.

Uma lei específica poderia garantir o direito ao transporte público gratuito, sem definir rigidamente a forma de implementação pelo Executivo, oferecendo assim flexibilidade para ajustes futuros, ao mesmo tempo em que assegura direito social à população. Contudo, a formalização legal também poderia gerar restrições orçamentárias, tornando necessária a consulta à população para promover transições administrativas mais equilibradas e eficientes.

Ao longo do trabalho, foi possível observar a importância do Programa Passe Livre, percebido pela gestão como uma iniciativa positiva. Entretanto, algumas críticas surgiram, como a dificuldade em estabelecer horários que evitem a percepção de demora e a limitação de recursos disponíveis para a Secretaria de Patrimônio e Transporte. O programa foi mantido devido ao seu objetivo inicial de inclusão social e garantia de direitos, embora represente grande parte do orçamento da secretaria. Entre os benefícios destacados na análise de entrevistas e na pesquisa estão a economia no orçamento da população, o aumento da

movimentação do comércio, o acesso facilitado à cidade, a promoção da inclusão social e a motivação do uso do transporte coletivo, configurando um impacto compatível com os princípios do tripé da sustentabilidade.

Por outro lado, as limitações financeiras contrastam com a demanda da população por mais ônibus e menor tempo de espera, sendo realizadas medições de passageiros e estudos de horários para tornar o programa mais eficiente. O Passe Livre garante ampla mobilidade e acesso a espaços, contribui para a redução de gastos das famílias e funciona como uma ferramenta de controle de fluxos, migrando usuários do transporte individual para o coletivo e direcionando-os para o centro, o que também influencia na economia local. Apesar de ser um excelente exemplo de continuidade de política pública, é importante ressaltar que, sozinho, o programa não consegue vencer a pobreza nem garantir o pleno acesso à cidade, sendo necessária a complementação com outras políticas sociais.

REFERÊNCIAS

Aiden Pearce. **Transporte Coletivo de Passageiros- Dicas Importantes**

. YouTube . Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=0zXHw4alQQ>

ALVES-MAZZOTTI, Alda Judith. **Usos e abusos dos estudos de caso**. Cadernos de Pesquisa, São Paulo, v. 36, n. 129, p. 37-51, set./dez. 2006.

ALVIM, Angélica Tanus Benatti; IZAGA, Fabiana Generoso de; CLAPS, Rosanna Forray. **Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea**. Caderno Metrópole, São Paulo, v. 26, n. 60, p. 413-421, maio/ago. 2024. DOI: 10.1590/2236-9996.2024-6000.

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Tarifa zero nas cidades do Brasil**. Brasília: NTU, 2025.

34p. (Série Pesquisas Temáticas NTU, 4) ISBN: 978-65-992900-1-5 Disponível em: https://static.congressoemfoco.com.br/attachment/2025/10/10/be70cc_Tarifa_Zero_2025_84afbd66e0_pdf_2_.pdf?_gl=1*dgz4d1*_ga*MTIwOTA2MDY2My4xNzY0NTU2NTc1*_ga_V46CYWTD2Z*cze3NjQ1NTY1NzQkbzEkZzAkDDE3NjQ1NTY1NzQkajYwJGwwJGgw . Acesso em: 01 dez. 2025

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Relatório NTU- Tarifa Zero**. Brasília: NTU, 2025. Disponível em: <https://drive.google.com/drive/folders/1-pdgnwMOMek1Kk6KoeqIRXIDOMbdURh-> . Acesso em: 09 dez. 2025

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Senado Federal, 1988. Brasil, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/mercator/a/HmtHwDWQHN3xgjMjHzpHBqk/?lang=pt>. Acesso em: 17 agosto. 2025

CAMPOS, Daniel Henrique da Cunha; LADEIRA, Leonardo Carvalho; RODRIGUES, Raphael Vasconcelos Amaral. (Des)Continuidade administrativa e democracia: transição governamental em um contexto democrático. **Cadernos da Escola do Legislativo**, Belo Horizonte, v. 19, n. 31, p. 57-78, jan./jun. 2017. Disponível em: <https://cadernosdolegislativo.almg.gov.br/cadernos-ele/article/view/13/10>. Acesso em: 21 nov. 2025.

CAUCAIA. ACESSORIA DE COMUNICAÇÃO. **Bora de Graça, maior programa de mobilidade urbana do país, completa dois anos em Caucaia**. 2023. Disponível em: <https://www.caucaia.ce.gov.br/informa.php?id=1294>. Acesso em: 13 set. 2025.

CAUCAIA. ACESSORIA DE COMUNICAÇÃO. **Com 22 milhões de passageiros em um ano, programa Bora de Graça proporciona aumento real na renda do caucaense**. Disponível em: <https://www.caucaia.ce.gov.br/informa.php?id=684> . Acesso em: 21 nov. 2025.

CARIBÉ, D. A. **Tarifa Zero: Mobilidade urbana, produção do espaço e direito à cidade**. Nexo Jornal, 2022.

Domingues, L.B, Magalhães, B.D., Almeida, G.H.C & Brasil, F.D.P.. **Disputa discursiva no âmbito da mobilidade urbana: o caso “ tarifa zero” em Belo Horizonte** . Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, v.17, e20240014, <https://doi.org/10.1590/2175-3369.016.e20240014>

EUSÉBIO. **TRUE tem nova empresa licitada e funciona com as linhas 46 e 49**. 2020. Disponível em: <http://eusebio.ce.gov.br/true-tem-nova-empresa-licitada-e-funciona-com-as-linhas-46-e-49/>. Acesso em: 21 agosto 2025.

EUSÉBIO. **Pagamento do IPTU em dia garante transporte gratuito para milhares de eusebienses**. Disponível em: <http://eusebio.ce.gov.br/pagamento-do-iptu-em-dia-garante-transporte-gratuito-para-milhares-de-eusebienses/>. Acesso em: 21 set. 2025.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002. Disponível em:

<https://docente.ifrn.edu.br/mauriciofacanha/ensino-superior/redacao-cientifica/livros/gil-a.-c.-como-elaborar-projetos-de-pesquisa.-sao-paulo-atlas-2002./view>. Acesso em: 4 set. 2025

IBGE (org.). **Caucaia**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ce/caucaia/panorama>. Acesso em: 14 set. 2025.

IGNACIO, Julia. **O que são direitos sociais?** 2017. Disponível em: <https://www.politize.com.br/direitos-sociais-o-que-sao/>. Acesso em: 29 set. 2022.

IMPACTOS sociais, econômicos, culturais e políticos da pandemia. Disponível em: <https://portal.fiocruz.br/impactos-sociais-economicos-culturais-e-politicos-da-pandemia>. Acesso em: 30 set 2025.

FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. **Direitos sociais na Constituição de 1988: breve estudo sobre os direitos do art. 6º da Consituição da República**. 2020. Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/355/edicao-1/direitos-sociais-na-constituicao-de-1988:-breve-estudo-sobre-os-direitos-do-art.-6%C2%BA-da-consituicao-da-republica>.

Acesso em: 10 ago. 2025.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Texto para discussão n. 960. Brasília: Ipea, 2003.

JUNIOR, E. B. et al. **Análise Documental como Percurso Metodológico na Pesquisa Qualitativa**. Cadernos da Fucamp, v.20, n.44, p.36-51, 2021.

Kęłowski, Wojciech. Fare-free public transport An international perspective[slides em pdf]. Université libre de Bruxelles. Obtido de <https://rosalux.org.br/wp-content/uploads/2024/05/BLOCO-PRINCIPAL-pesquisador-Wojciech.pdf>]. Acesso em 05. Out.2025

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 4. ed. São Paulo: Centauro, 2001. Disponível em: <https://revistas.fucamp.edu.br/index.php/cadernos/article/view/2356/1451>. Acesso em: 4 set. 2025.

LIMA, A.; COSTA, B.; COELHO, C. **A produção do espaço urbano de Caucaia-CE: o caso do Distrito de Jurema.** UFC, 2020 Disponível em: <https://doi.org/10.35701/rcgs.v22n1.650> .Acesso em 09 dez. 2025.

LOPES, Neiva Aparecida Pereira; MIRANDA, Maria Geralda de. **Mobilidade urbana e sustentabilidade: estudos de caso da tarifa zero no Brasil.** Revista PPC – Políticas Públicas e Cidades, Curitiba, v. 14, n. 5, p. 01-27, 2025.

MAIOR programa ‘tarifa zero’ de ônibus no Brasil completa seis meses rodando. 2022.

Disponível

em:

<https://www.focus.jor.br/maior-programa-tarifa-zero-de-onibus-no-brasil-completa-seis-meses-rodando/>. Acesso em: 07. Out. 2025.

MARCONDES, José Sérgio. **Transporte Coletivo: O que é? Definição, Tipos e Importância.** Disponível

em: <https://gestaodesegurancaprivada.com.br/transporte-coletivo-o-que-e-definicao/>. Acesso em: 18 out. 2025

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisa.** 5.ed. São Paulo:Atlas, 2003 . Disponível em:

https://docente.ifrn.edu.br/olivianeta/disciplinas/copy_of_historia-i/historia-ii/china-e-india/view. Acesso em: 4 set. 2025.

MARICÁ. PREFEITURA DE MARICÁ. . **Maricá é exemplo em transporte Tarifa Zero.** 2022. Disponível

em: <https://www.marica.rj.gov.br/2022/02/22/marica-e-exemplo-em-transporte-tarifa-zero/>.

Acesso em: 18 out. 2025.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade.** Petrópolis: Vozes, 2001, 18ª ed.

Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/franciscovargas/files/2012/11/pesquisa-social.pdf> Acesso em: 4 set. 2025.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

MOREIRA, Rosângela Patrícia de Sousa. **Reflexões acerca do cenário socioeconômico em tempos de pandemia de COVID-19 no Brasil**. Disponível em: <https://www3.ufrb.edu.br/seer/index.php/negras/article/download/2984/1693>. Acesso em: 21 set. 2025.

PANTOJA, Othon Pantoja Othon. **Direitos sociais: o que são, exemplos, e o papel do advogado para garanti-los**. 2022. Disponível em: <https://www.aurum.com.br/blog/direitos-sociais/>. Acesso em: 21 set. 2025.

PANTOJA, João. **Direitos sociais e mobilidade urbana: desafios contemporâneos**. São Paulo: Cortez, 2022.

PAULINO, Nicolas. **Entenda como 3 cidades do Ceará conseguem garantir tarifa zero no transporte público**. 2022. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/ceara/entenda-como-3-cidades-do-ceara-conseguem-garantir-tarifa-zero-no-transporte-publico-1.322684> . Acesso em: 21 set. 2025

PREFEITURA de Caucaia anuncia gratuidade no transporte público de Caucaia a partir de 1º de setembro. 2021. Disponível em: http://www.caucaia.ce.gov.br/index.php?tabela=pagina&acao=noticia_listar_unica&codigo=4380. Acesso em: 21. set. 2025.

ROLNIK, Raquel. **Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de reforma urbana no Brasil**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 11, n. 2, p. 127-150, 2011.

ROSA, João Paulo Hildebrandt da; MELLO, Pedro Henrique Mendes de; DONATO, Diogo; PATATT, Katarine. **A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES**

TERRESTRES:

TECNOLOGIA E COMODIDADE. Disponível

em:

<https://www.publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/moeducitec/article/download/9848/8496>. Acesso em: 21 out. 2025

SOUSA JÚNIOR, Antônio Ressa Rodrigues de. Et al. **Papel da Gestão Pública e a qualidade no transporte coletivo.** Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano 05, Ed. 12, Vol. 14, pp. 32-50. Dezembro de 2020. ISSN: 2448-0959, Link de

acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/qualidade-no-transporte>,

DOI: 10.32749/[nucleodoconhecimento.com.br/administracao/qualidade-no-transporte](https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/qualidade-no-transporte)

TEMPODEPOLITICA. **Ciclo de Políticas**

Públicas. <https://tempodepolitica.com.br/ciclo-de-politicas-publicas/>. Acesso em: 21 out. 2025;

TRANSPORTE URBANO. Disponível

em: <http://www.cepa.if.usp.br/energia/energia1999/Grupo4A/urbano.htm>. Acesso em: 21 out. 2025

TRIVINOS, A. W. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais.** São Paulo: Atlas, 1987.

Disponível

em:

https://www.hugoribeiro.com.br/biblioteca-digital/Trivinos-Introducao-Pesquisa-em_Ciencias-Sociais.pdf. Acesso em: 4 set. 2025.

VERMANDER, Marijke. **A gratuidade no transporte público de cidades brasileiras.** 2021. Disponível em:

<https://www.nexojornal.com.br/academico/2022/02/17/A-gratuidade-no-transporte-p%C3%BAblico-de-cidades-brasileiras>. Acesso em: 4 set. 2025

VOLINSKI, John. **Advantages and disadvantages of fare-free transit policy.** Tampa: University of South Florida, 2003. 27 f. (CUTR Project BC-137-38). Disponível em: [\[https://digitalcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1216&context=cutr_nctr\]](https://digitalcommons.usf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1216&context=cutr_nctr).

Acesso em: 23 nov. 2025.

YEUNG, Peter. **O exemplo das cidades que passaram a oferecer transporte público gratuito**. 2021. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/vert-cap-57802696>. Acesso em: 04 set. 2025.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001. Disponível

em:

http://maratavarespsictics.pbworks.com/w/file/attach/74304716/3-YIN-planejamento_metodologia.pdf. Acesso em: 4 set. 2025

ZARPELLON, S.C.. Continuidade e descontinuidade administrativa de programas e projetos econômicos e sociais: um ensaio sobre fatores que contribuem para esse fenômeno na região centro-sul do Paraná, Brasil. In: III CONGRESSO INTERNACIONAL DE EDUCAÇÃO DE PONTA GROSSA, 2011, Ponta Grossa. Anais do CIEPG. Ponta Grossa : UEPG, 2011. v. 1. p. 1-18.

APÊNDICE A - Questionário para Prefeitura de Caucaia-CE

Como se dá o processo para a manutenção do programa?

Qual a principal motivação da manutenção do programa?

Quais dados positivos e negativos se percebe com a execução do bora é de graça na sociedade caucaiense.

Pela nossa conversa inicial, a repaginada no programa de tarifa zero tem algum prazo.

Qual sua visão sobre a aceitabilidade do programa.

Nota alguma resistência da população a novidades e alterações do programa.

Ele pode ser descontinuado por outras gestões?

Quais critérios foram adotados para definir rotas, horários e abrangência do programa?

Quais critérios orientaram a escolha das linhas, percursos e público-alvo beneficiado?

Como foi estruturado o modelo de gestão e monitoramento do programa? Quais efeitos o

Bora de Graça já demonstrou em termos de acesso da população ao trabalho, educação, saúde e lazer?

Na sua avaliação, o programa contribui para reduzir desigualdades territoriais e sociais em Caucaia?

Houve impactos econômicos perceptíveis, como dinamização do comércio ou maior circulação de pessoas na cidade?

Existe uma estratégia para garantir a sustentabilidade financeira no médio e longo prazo?

Quais têm sido os principais desafios enfrentados em termos de operação, manutenção da frota e superlotação?

E qual a mensagem a gestão quer passar a população com esse programa?

APÊNDICE B - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

Você está sendo convidado(a) como voluntário(a) a participar da pesquisa: intitulada "TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO: UMA ANÁLISE DO PROGRAMA BORA DE GRAÇA DO MUNICÍPIO DE CAUCAIA-CE ". Após receber os esclarecimentos e as informações a seguir, no caso de aceitar fazer parte do estudo, este documento deverá ser assinado em duas vias, sendo a primeira de guarda e confidencialidade do Pesquisador (a) responsável e a segunda ficará sob sua responsabilidade para quaisquer fins.

Em caso de recusa, você não será penalizado (a) de forma alguma. Em caso de dúvida sobre a pesquisa, você poderá entrar em contato com o (a) pesquisador (a) responsável Layane Souza Moreira através do e-mail layanemoreira3096@gmail.

O objetivo dessa pesquisa é analisar a implantação do Programa Bora de Graça. Para a coleta de dados será utilizado um celular para gravar o áudio; a entrevista será posteriormente transcrita para análise do conteúdo quanto aos objetivos da pesquisa."

Você será esclarecido(a) sobre a pesquisa em qualquer tempo e aspecto que desejar, através dos meios citados acima. Você é livre para recusar-se a participar, retirar seu consentimento ou interromper a participação a qualquer momento, sendo sua participação voluntária e a recusa em participar não irá acarretar qualquer penalidade. Seu nome ou o material que indique a sua participação não será liberado sem a sua permissão.

Ciente e de acordo com o que foi anteriormente exposto, eu

_____ estou de acordo em participar da pesquisa intitulada "TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO: UMA ANÁLISE DO PROGRAMA BORA DE GRAÇA DO MUNICÍPIO DE CAUCAIA-CE ", de forma livre e espontânea, podendo retirar a qualquer meu consentimento a qualquer momento.

_____, de _____ de 20____

Assinatura do responsável pela pesquisa

Assinatura do participante