

Acceptance date: 14/07/2025

<https://doi.org/10.65937/ciudadglocal.2025.9.v1.n2>

## Una actualización sobre el sistema tarifario brasileño: ¿Cómo llegamos a la tarifa cero?

*An update on the Brazilian tariff system: How did we get to zero tariffs?*

Allan Barbosa Moreira  
Universidad Federal de Rio Grande do Norte. Correo electrónico:  
[allanmoreira@ufrj.br](mailto:allanmoreira@ufrj.br) ORCID id:  
<https://orcid.org/0000-0002-0365-5083>

### Resumen

Este artículo tiene como objetivo explorar cómo Brasil emergió como líder mundial en el número de ciudades con políticas de tarifa cero para el transporte público, analizando los principales eventos y transformaciones que ocurrieron entre 1990 y 2023. A partir de un análisis histórico que incluye las manifestaciones de 2013, que plantearon cuestiones políticas, económicas y sociales relacionadas con el transporte público, el estudio examina las iniciativas de gestión adoptadas hasta 2022 y el impacto de la pandemia de COVID-19 en la redefinición de las prioridades urbanas. El año 2023 marcó un punto de inflexión, con más de 100 municipios brasileños adoptando la tarifa cero, consolidando un nuevo paradigma en la movilidad urbana. Este artículo busca responder a la pregunta: ¿Cómo Brasil se convirtió en una referencia en tarifa cero en el transporte público? Para ello, analiza las dinámicas políticas, sociales y económicas que impulsaron este cambio, destacando el papel de las movilizaciones populares, las transformaciones en la gestión y el impacto de estas políticas en las



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Atribución-NoComercial SinDerivadas4.0 Internacional.

comunidades urbanas. Al llenar lagunas en la comprensión de este fenómeno, el texto sirve como insumo bibliográfico para investigadores e interesados en la movilidad urbana, ofreciendo visiones sobre las lecciones y desafíos de esta experiencia brasileña.

**Palabras clave:** Brasil, Movilidad urbana, Planificación urbana y regional, Transporte.

### **Abstract**

*This article aims to explore how Brazil emerged as a global leader in the number of cities with zero fare policies for public transport, analyzing the key events and transformations that occurred between 1990 and 2023. Starting from a historical analysis that includes the 2013 protests, which raised political, economic, and social issues related to public transport, the study examines the management initiatives adopted until 2022 and the impact of the COVID-19 pandemic on the redefinition of urban priorities. The year 2023 marked a turning point, with more than 100 Brazilian municipalities adopting zero fares, consolidating a new paradigm in urban mobility. This article seeks to answer the question: How did Brazil become a reference in zero fare policies for public transport? To do so, it analyzes the political, social, and economic dynamics that drove this change, highlighting the role of popular mobilizations, changes in management, and the impact of these policies on urban communities. By filling gaps in the understanding of this phenomenon, the text serves as a bibliographical input for researchers and those interested in urban*

*mobility, offering insights into the lessons and challenges of this Brazilian experience.*

**Keywords:** Brazil, Urban Mobility, Urban and Regional Planning, Transportation.

### **Introducción**

Entre 1990 y 2023, algunos acontecimientos clave marcaron significativamente el paradigma de la gobernanza del transporte público en Brasil. El primero, vinculado al surgimiento de la tarifa cero en 1990, por la entonces alcaldesa de São Paulo, Luiza Erundina, desmitificando cómo podría funcionar el transporte público; Las manifestaciones de junio de 2013 no sólo generaron un profundo impacto político, que culminó en el impeachment de la presidenta Dilma Rousseff, sino que también desencadenaron una reevaluación integral de las demandas populares de mejoras en el sistema de transporte; Finalmente, el evento, representado por la agenda de la “Coalición Triple Cero” en 2023, puso de relieve la urgente necesidad de reformular las políticas de financiación del transporte. Este debate cobró aún más relevancia considerando los desafíos políticos, económicos y sociales derivados del período post pandemia (2020-2022), aumentando la urgencia de abordar cuestiones estructurales en el ámbito del transporte público.

En el intervalo entre estos eventos clave, se despliega una intrincada red de instrumentos de gobernanza que, de cierta forma, proporcionan una visión integral del transporte en Brasil. El punto de partida se remonta a la política de tarifa

zero, iniciada en la década de 1990, y la promulgación del Código de Tránsito Brasileño en 1997. Si bien la política de tarifa cero enfrentó fuertes críticas, incluso de grupos más progresistas (Gregori et al, 2020; Singer, 2022), el Código de Tránsito Brasileño, promulgado con la expectativa de regular todo un sector del tránsito, no fue abarcado completamente por el constituyente de 1988 en términos de su gobernanza integral. Posteriormente, surgieron instrumentos como el Estatuto de la Ciudad, en 2001, y la Política Nacional de Movilidad Urbana, en 2012, para apoyar la gobernanza de las ciudades. Sin embargo, el debate actual sobre cómo se financia el transporte y su impacto en las tarifas es un debate que consigue unir ambos acontecimientos clave.

Para una comprensión integral de la evolución del transporte público en Brasil, es importante considerar los instrumentos de gobernanza que han dado forma a las políticas del sector a lo largo del tiempo. En la década de 1990, Luiza Erundina, alcaldesa de São Paulo entre 1989 y 1993, vinculada al Partido de los Trabajadores (PT), tuvo un papel pionero al impulsar el debate sobre aranceles cero en el país. Sin embargo, su propuesta no encontró apoyo político en ese momento, marcando el inicio de una discusión que periódicamente resuena en los debates sobre el acceso equitativo al transporte público. Este episodio, protagonizado por Erundina, destaca la persistencia de problemas relacionados con la accesibilidad en el sector del transporte a lo largo de los años.

En la transición hacia el año 1997, un hito significativo en la gobernanza del

transporte se materializó con la promulgación del Código de Tránsito Brasileño (CTB), instituido por la Ley n° 9.503. Esta legislación, sancionada por el entonces presidente Fernando Henrique Cardoso, no sólo estableció normas para regular el tráfico, sino que también delineó directrices y responsabilidades que impactaban directamente en los sistemas de transporte público. La promulgación de la Ley del Transporte de Mercancías no sólo influyó en el comportamiento de los conductores en el tráfico, sino que también desencadenó una necesidad nacional de abordar de manera más directa las cuestiones de movilidad urbana, marcando un punto de inflexión en las políticas de transporte del país.

Cronológicamente, la promulgación del Estatuto de las Ciudades, en 2001, y posteriormente del Estatuto de las Metrópolis, en 2015, representaron hitos significativos en la regulación del desarrollo urbano en Brasil. El Estatuto de las Ciudades, instituido por la Ley n° 10.257/2001, delineó principios fundamentales para la gestión democrática de las ciudades, destacando la función social de la propiedad, la participación popular y la búsqueda de ciudades más inclusivas y sostenibles. En el contexto del transporte y la movilidad urbana, estos estatutos presentan directrices para la integración entre los modos de transporte, la planificación territorial y la prestación de servicios, con el objetivo de construir entornos urbanos más eficientes y accesibles. La legislación posterior, el Estatuto de las Metrópolis, complementó este enfoque al establecer directrices específicas para las regiones

metropolitanas, reconociendo la necesidad de coordinación entre municipios para abordar desafíos comunes, incluida la movilidad. De esta forma, estos estatutos proporcionaron un marco normativo que orienta las políticas públicas de desarrollo urbano, incidiendo directamente en las cuestiones de transporte y movilidad en las áreas metropolitanas y ciudades de todo el país. Esta legislación, que antecede la discusión de la Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU), establece un contexto normativo relevante para la comprensión de las bases legales que orientan la gobernanza del transporte en Brasil.

La Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU), instituida por la Ley n° 12.587/2012, representa un importante marco legislativo para la gestión de la movilidad urbana en Brasil. Al establecer principios y directrices para la organización del transporte en las ciudades, el PNMU pretende promover la integración entre los diferentes modos de transporte, priorizando la accesibilidad, la eficiencia y la sostenibilidad. La legislación exige la elaboración de planes de movilidad urbana, con participación social, para orientar acciones e inversiones. Al abordar cuestiones como la priorización del transporte público, la promoción de la accesibilidad universal y la integración entre diferentes modos, el PNMU refleja la búsqueda de soluciones más efectivas y equitativas a los desafíos de movilidad en las áreas urbanas brasileñas. Esta política, inserta en el contexto normativo de los estatutos anteriormente mencionados, constituye una herramienta esencial para la

transformación y mejora de los sistemas de transporte público del país.

**Tabla 1.**  
Eventos clave en el transporte público entre 1990 y 2023.

Año	Evento	Breve descripción
1990	Agenda sobre "Arancel Cero" en São Paulo	Propuesta innovadora de la alcaldesa Luiza Erundina (PT) para brindar acceso gratuito al transporte público, iniciando una reflexión sobre equidad y accesibilidad.
1990s	Privatización de las empresas estatales de transporte	El movimiento privatizador buscaba la eficiencia operativa, una gestión más competitiva y una transformación en las estructuras de las empresas de transporte estatales.
1997	Constitución del Código de Tránsito Brasileño (CTB)	Promulgación de una legislación integral que redefinió las normas de tránsito e introdujo directrices específicas para la organización y funcionamiento del transporte urbano.
2001	Estatuto de las Ciudades	Legislación que establece directrices para la planificación urbana, la gestión del transporte urbano y la promoción de la accesibilidad universal, contribuyendo a una visión más integrada de las ciudades, incluida la movilidad.
2012	Política Nacional de Movilidad Urbana	Promulgación de la Ley n. 12.587, que establece los lineamientos para un enfoque integrado y sostenible de la gestión del transporte urbano, fomentando la participación social y promoviendo una visión más equitativa de la movilidad.
2013	Propuesta de enmienda constitucional 74/2013	Promulgación de la enmienda constitucional n. 74 de 2014, por la que se establece el transporte como un derecho social.

reconfiguración del transporte público entre 2020 y 2024, analizando las transformaciones del sector en el contexto de la pandemia y el fortalecimiento del movimiento "Tarifa Cero". Finalmente, las consideraciones finales reflexionan sobre las implicaciones de estos cambios para la gobernanza del transporte público en Brasil y las perspectivas para el futuro.

### Cambios paradigmáticos en el transporte público en Brasil entre 1990 y 2012

A principios de la década de 1990, el escenario del transporte público en Brasil estaba inmerso en desafíos cruciales para el desarrollo urbano, vinculados principalmente a una nueva realidad de privatización y financiarización. Las crecientes demandas de movilidad se enfrentaron a un sistema todavía marcado por problemas estructurales y deficiencias operativas. En este contexto, la innovadora agenda "Tarifa Cero" propuesta por la alcaldesa de São Paulo, Luiza Erundina, en 1990 se destacó como precursora de las transformaciones que marcarían la década siguiente. La búsqueda de accesibilidad y equidad en el acceso al transporte público ganó protagonismo, marcando una fase de cuestionamientos y redefiniciones en el paradigma actual. Este capítulo examina exhaustivamente los cambios paradigmáticos que marcaron el transporte público en Brasil, abordando los eventos clave que marcaron la evolución del sector a lo largo de las décadas de 1990 y 2000 hasta 2012.

Durante este período, las ciudades brasileñas han experimentado una

2015	Estatuto de las Metrópolis	Legislación que estableció lineamientos para la planificación metropolitana, brindando herramientas e instrumentos jurídicos a nivel de gestión y planificación intermunicipal, contribuyendo a una gestión más integrada, incluyendo la movilidad urbana.
2021	Propuesta de enmienda a la Constitución n. 3278/2021	Actualiza el marco legal de la Política Nacional de Movilidad Urbana; modifica la Ley n. 12.587, de 3 de enero de 2012; Ley n. 10.636, de 30 de diciembre de 2002; y la Ley n. 10.257, de 10 de julio de 2001.
2023	Propuesta de enmienda a la Constitución n. 25/2023	Añade el Capítulo IX al Título VIII para establecer las directrices sobre el derecho social al transporte previsto en el art. 6º y sobre el Sistema Único de Movilidad y autoriza a la Unión, al Distrito Federal y a los Municipios a establecer una contribución por el uso del sistema vial, destinada a cubrir el costo del transporte público urbano.
2023	117 municipios con Tarifa Cero en transporte público	Brasil se convierte en el país con mayor número de municipios con tarifa cero, legitimando una nueva agenda de planificación de la movilidad urbana a nivel nacional.

**Fuente:** Elaboración propia.

La estructura de este artículo se compone de dos secciones. Tras la introducción, la primera sección aborda la configuración del transporte público entre 1990 y 2013, destacando los principales acontecimientos y políticas que moldearon el panorama nacional, con énfasis en aspectos normativos, como el Código de Tránsito Brasileño (CTB) de 1997, la Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU) de 2012 y la movilidad urbana como tema central de las manifestaciones de 2013. La segunda sección analiza la

notable transición, impulsada por diversos factores, desde iniciativas locales, como la audaz propuesta de tarifa cero, hasta hitos legislativos nacionales, como el Código de Tránsito Brasileño (CTB) de 1997 y el Estatuto de las Ciudades de 2001. Este contexto complejo ha impulsado la búsqueda de soluciones innovadoras, lo que ha resultado en cambios sustanciales en la infraestructura, la gestión y la interconexión de los modos de transporte. A continuación, exploraremos cada uno de estos momentos, proporcionando una comprensión profunda de las transformaciones que se reflejaron no sólo en la movilidad urbana, sino también en la dinámica social y económica de las ciudades brasileñas.

A inicios de la década de 1990, la ciudad de São Paulo se convirtió en el epicentro de acalorados debates sobre el acceso democrático al transporte público. Luiza Erundina, entonces alcaldesa de la ciudad, lideró una propuesta revolucionaria al levantar la bandera de "Tarifa Cero". Esta audaz iniciativa no sólo pretendía ofrecer una alternativa de transporte asequible, sino también desafiar las estructuras convencionales que colocaban las tarifas como la principal barrera a la movilidad urbana. A pesar de,

*La manipulación de precios fue el peor problema del alcalde y un momento de gran desgaste político, siempre aprovechado por los medios para criticar la "ineficacia del gobierno del PT". ¡Y esto en un período en que la inflación alcanzó el 20% mensual! Al final resultó que ningún nivel arancelario era adecuado ni susceptible de un cálculo aparentemente neutral. El valor siempre fue alto para la población y bajo para sostener el sistema – y en ese espacio se movían los*

*empresarios, usando diversas estrategias para garantizar su tasa de ganancias. El mal mantenimiento de los vehículos, llantas lisas, puertas trabadas, doble agarre y, principalmente, el incumplimiento de los viajes, es decir, el incumplimiento de las Órdenes de Servicio Operacional emitidas por la CMTC, eran prácticas comunes. (Gregori et al, 2020, p. 74 - nuestra traducción)*

Al poner la "Tarifa Cero" en el centro del debate público, Erundina promovió una profunda reflexión sobre la naturaleza del transporte público y su papel en la construcción de ciudades más equitativas, especialmente entre grupos considerados progresistas. La propuesta no sólo cuestiona el modelo tradicional de financiación de los servicios, basado en gran medida en tarifas pagadas por los usuarios, sino que también provoca una reevaluación de los valores intrínsecos al acceso a la ciudad. Sin embargo, la implementación de la "Tarifa Cero" enfrentó desafíos políticos complejos, incluidos problemas presupuestarios y la necesidad de reestructurar el sistema de transporte. Esta experiencia inaugural, sin embargo, marcó el inicio de una era de cuestionamientos y búsqueda de alternativas innovadoras, abriendo camino para las posteriores transformaciones paradigmáticas que moldearon el panorama del transporte público en Brasil en las décadas siguientes.

En medio de las fervientes discusiones sobre accesibilidad y eficiencia en el transporte público, la década de 1990 fue testigo de un notable movimiento hacia la privatización de las empresas estatales de transporte en varias

ciudades brasileñas. Este período estuvo marcado por una transición importante, donde la gestión privada fue vista como una respuesta a los desafíos estructurales y operativos que enfrentaban las empresas estatales. La privatización tuvo como objetivo no sólo inyectar eficiencia operativa, sino también introducir prácticas de gestión más alineadas con los principios de eficacia y competitividad. Ciudades como São Paulo y Río de Janeiro han visto la transferencia del control de las operaciones de transporte al sector privado, buscando una reconfiguración que pueda atender mejor las crecientes demandas de una población en constante expansión.

Sin embargo, este movimiento no estuvo exento de controversias y desafíos. Los críticos señalaron los posibles impactos negativos sobre la calidad de los servicios y el mantenimiento del carácter público del transporte. Además, las cuestiones relacionadas con la regulación y la supervisión se han vuelto centrales en este nuevo paradigma, resaltando la necesidad de encontrar un equilibrio entre la eficiencia del sector privado y la garantía de un servicio público de calidad. Al explorar las complejidades de esta transición, vemos cómo la privatización de las empresas de transporte estatales jugó un papel crucial en la remodelación del paisaje urbano y la prestación de servicios de transporte público en las ciudades brasileñas hasta el día de hoy.

En medio de las fervientes discusiones sobre accesibilidad y eficiencia en el transporte público, la década de 1990 fue testigo de un notable movimiento hacia la privatización de las

empresas estatales de transporte en varias ciudades brasileñas. Este período estuvo marcado por una transición importante, donde la gestión privada fue vista como una respuesta a los desafíos estructurales y operativos que enfrentaban las empresas estatales. La privatización tuvo como objetivo no sólo inyectar eficiencia operativa, sino también introducir prácticas de gestión más alineadas con los principios de eficacia y competitividad. Ciudades como São Paulo y Río de Janeiro han visto la transferencia del control de las operaciones de transporte al sector privado, buscando una reconfiguración que pueda atender mejor las crecientes demandas de una población en constante expansión.

Sin embargo, este movimiento no estuvo exento de controversias y desafíos. Los críticos señalaron los posibles impactos negativos sobre la calidad de los servicios y el mantenimiento del carácter público del transporte. Además, las cuestiones relacionadas con la regulación y la supervisión se han vuelto centrales en este nuevo paradigma, resaltando la necesidad de encontrar un equilibrio entre la eficiencia del sector privado y la garantía de un servicio público de calidad. Al explorar las complejidades de esta transición, vemos cómo la privatización de las empresas de transporte estatales jugó un papel crucial en la remodelación del paisaje urbano y la prestación de servicios de transporte público en las ciudades brasileñas hasta el día de hoy.

La consolidación del Código de Tránsito Brasileño (Ley nº 9.503, de 23 de septiembre de 1997) representó un hito legislativo significativo que trascendió los

límites del transporte individual para moldear directamente la dinámica del transporte público en Brasil. Este amplio documento no sólo redefinió las normas de tránsito, sino que también estableció directrices claras para la organización y el funcionamiento de los sistemas de transporte urbano. El CTB no sólo abordó aspectos cruciales de la seguridad vial, sino que también introdujo conceptos clave relacionados con el transporte público. Se incorporaron regulaciones específicas sobre la circulación de autobuses, la creación de corredores exclusivos y la regulación de paradas, lo que indica un reconocimiento más integral de la importancia del transporte público en la matriz de movilidad urbana.

Al adoptar el CTB, Brasil demostró su compromiso con la promoción de un tráfico más seguro y eficiente, incluyendo la articulación de estrategias que beneficien directamente a los usuarios del transporte público. Sin embargo, la implementación efectiva de estas normas requirió de una estrecha colaboración entre entidades gubernamentales, operadores de transporte y la población, estableciendo las bases para un cambio cultural que buscara la coexistencia armónica entre los diferentes modos de viaje. De esta forma, la promulgación de la CTB no sólo reguló el tráfico, sino que catalizó una nueva fase en la gestión y organización del transporte público, contribuyendo a una visión más integrada de la movilidad urbana en Brasil.

La llegada del Estatuto de las Ciudades (Ley n° 10.257, de 10 de julio de 2001) representó un punto de inflexión en el diseño y planificación urbana,

influyendo trascendentalmente en la configuración del transporte público en Brasil. Este marco legislativo fue diseñado para promover la justicia social, el desarrollo sostenible y la función social de la ciudad, siendo un catalizador importante para las transformaciones en las políticas de movilidad. El Estatuto de las Ciudades establece directrices específicas para la planificación y gestión del transporte urbano, buscando la integración entre los diferentes modos y la promoción de la accesibilidad universal. Su implementación estimuló la formulación de planes maestros municipales que incorporaron estrategias orientadas a mejorar el transporte público, estimular la creación de infraestructura adecuada y la valorización del espacio urbano.

*Entre las estrategias institucionales adoptadas durante este período, cabe destacar los esfuerzos de los estados y municipios en adecuar sus respectivos marcos jurídicos a la Constitución Federal, incorporando, entre otros, los preceptos relativos a los derechos ambientales y sociales, especialmente los aplicados a la nueva Política Urbana, expresados en los artículos 182 y 183, posteriormente reglamentados por el Estatuto de las Ciudades (CE) instituido por la Ley n° 10.257/2001 (BRASIL, 2001). Entre las estrategias sociopolíticas se destaca el fortalecimiento del Movimiento Nacional para la Reforma (MNRU), responsable de los logros en el proceso constituyente y de la posterior creación del Foro Nacional para la Reforma Urbana (FNURU)<sup>3</sup>, que lideró muchas de las acciones a partir de la década de 1990, incluyendo la lucha por la aprobación de la CE y la creación del Ministerio de las Ciudades (MCidades),*

*coordinador de la política urbana nacional, y la implementación de la gestión democrática de las ciudades, a través de diálogos institucionales con la ciudadanía. (Silva e Clementino org., 2022, p. 40 - nuestra traducción)...*

Al priorizar la función social de la ciudad, el Estatuto proporcionó un enfoque más holístico al diseño de los sistemas de transporte, conectándolos con otros elementos urbanos. Fomentar la participación popular en la definición de políticas públicas relacionadas con la movilidad urbana fue uno de los pilares del Estatuto, promoviendo una visión más democrática e inclusiva. Sin embargo, su implementación no estuvo exenta de desafíos, requiriendo una adaptación progresiva por parte de los municipios. La transición hacia un modelo de transporte público más integrado, alineado con los principios del Estatuto de las Ciudades, marcó un cambio gradual en las prioridades de planificación urbana en Brasil, influyendo directamente en la forma en que las ciudades diseñan e implementan sus sistemas de transporte público. En este contexto, el Estatuto de las Ciudades surge como un hito, delineando un paradigma más integral y sustentable para el transporte público en Brasil entre las décadas de 1990 y 2000.

Durante la década de 2000, la ciudad de São Paulo se encontró inmersa en un importante proceso de expansión del sistema de metro. Esta iniciativa, marcada por importantes inversiones, inauguró nuevas líneas y estaciones, elevando el transporte metropolitano a un papel central en la matriz de movilidad de la región metropolitana. La ampliación del metro no sólo atendió la creciente

demanda de viajes eficientes, sino que también promovió una reconfiguración en la dinámica del transporte público. Nuevas líneas conectaron áreas que antes no contaban con servicio, brindando una alternativa viable al transporte individual y aliviando la presión sobre otros modos, como autobuses y trenes. Además de ofrecer una opción de transporte más rápida y confiable, la expansión del metro tuvo profundas implicaciones para la organización urbana.

Alrededor de las estaciones han surgido nuevos corredores de desarrollo que catalizan el crecimiento económico y la apreciación del sector inmobiliario. Se fortaleció la interconexión entre los diferentes barrios y municipios metropolitanos, transformando la ciudad en una red más cohesionada e integrada. Sin embargo, la expansión del metro también enfrentó desafíos, desde cuestiones financieras hasta la necesidad de abordar los impactos ambientales y sociales. El éxito de esta iniciativa, sin embargo, puso de relieve la importancia estratégica de invertir en infraestructura del metro como elemento clave para promover una movilidad urbana más eficiente y sostenible. La trayectoria de la expansión del metro de São Paulo durante la década de 2000 se convierte así en un capítulo significativo en la evolución del transporte público, reflejando no sólo la búsqueda de soluciones inmediatas, sino también el compromiso con una visión de largo plazo para el desarrollo urbano y la movilidad, seguida incluso por otras ciudades, como Río de Janeiro, Belo Horizonte y Fortaleza.

El año 2004 marcó un hito en la experiencia de los usuarios del transporte público en São Paulo con la implementación del Billete Único. Esta iniciativa representó un importante avance en la búsqueda de soluciones integradas, simplificando el acceso y brindando mayor flexibilidad a los pasajeros. El Billete Único unificó las tarifas en los diferentes modos de transporte, permitiendo a los usuarios utilizar autobuses, metro y trenes con una única tarjeta. Esta integración modal no sólo simplificó el proceso de pago, sino que también fomentó la intermodalidad, permitiendo viajes más integrados y económicos.

Además, el Billete Único cumplió un papel en la promoción de la equidad social, especialmente al beneficiar a aquellos que dependían de múltiples modos de transporte para llegar a sus destinos diarios. La exitosa implementación del sistema estableció un modelo para otras ciudades brasileñas e inspiró iniciativas similares en todo el país. A pesar de su éxito, la implementación del Billete Único también enfrentó desafíos, desde la infraestructura necesaria hasta la necesidad de coordinación entre diferentes operadores de transporte. Sin embargo, con el tiempo, este sistema integrado se ha convertido en una referencia positiva en la optimización de los servicios de transporte público, señalando un cambio de paradigma hacia enfoques más accesibles y efectivos. El Billete Único se erige así como un ejemplo paradigmático de cómo las innovaciones en gestión y tarificación pueden transformar la experiencia del usuario y

promover una movilidad urbana más eficiente e inclusiva.

A principios de siglo, una respuesta innovadora a los desafíos de la movilidad urbana surgió con la creación de carriles exclusivos para autobuses en varias ciudades brasileñas. Esta iniciativa, implementada a lo largo de la década de 2000, tenía como objetivo no sólo mejorar la fluidez del tráfico, sino también mejorar la eficiencia y la puntualidad de los servicios de transporte público. La construcción de carriles exclusivos para autobuses fue una estrategia orientada a enfrentar la congestión urbana y optimizar las operaciones de los autobuses. Estos corredores proporcionaron carriles segregados, garantizando prioridad a los autobuses y reduciendo significativamente el tiempo de viaje. La integración de tecnologías, como los sistemas de control de semáforos sincronizados, ha ayudado a maximizar la eficacia de estos carriles exclusivos.

Durante las décadas de 1990 y 2000, Brasil experimentó un crecimiento notable del parque vehicular privado, impactando significativamente el escenario de la movilidad urbana. Los datos estadísticos revelan que, durante este período, el número de vehículos matriculados en el país experimentó un aumento significativo, lo que refleja transformaciones socioeconómicas y patrones de comportamiento relacionados con la propiedad de vehículos. El aumento del ingreso per cápita y la expansión del crédito contribuyeron a un aumento en la adquisición de automóviles privados.

Según datos del Departamento Nacional de Tráfico (DENATRAN), entre las décadas de 1990 y 2000, el parque vehicular en Brasil creció en promedio un 5% al año. Este fenómeno, si bien representó un logro en el acceso individual a la movilidad, trajo consigo desafíos considerables para los sistemas de transporte público.

El rápido crecimiento del parque vehicular ha intensificado la congestión en las vías urbanas, impactando directamente en la eficiencia y velocidad de los servicios de transporte público. El aumento de la contaminación atmosférica y la presión sobre la infraestructura vial han puesto de relieve la urgente necesidad de estrategias integrales para equilibrar la coexistencia entre los modos de transporte individuales y colectivos. Así, el análisis del crecimiento del parque vehicular en las décadas de 1990 y 2000 ofrece perspectivas para comprender la compleja dinámica que dio forma a la movilidad urbana en Brasil. Este fenómeno no sólo planteó desafíos a enfrentar, sino que también destacó la urgencia de implementar políticas públicas innovadoras y sostenibles para mitigar los impactos negativos del aumento de la motorización individual en las áreas urbanas del país.

El año 2012 marcó un capítulo importante en la evolución de las políticas de movilidad en Brasil con la promulgación de la Ley No. 12.587, que estableció la Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU). Esta legislación representó un hito importante al establecer lineamientos y principios para

la gestión del transporte urbano, consolidando un enfoque más integral y sustentable. El PNMU estableció como prioridades la integración entre los diferentes modos de transporte, la mejora de la accesibilidad, la promoción de la movilidad a pie y en bicicleta, además del incentivo al transporte público colectivo. El objetivo era crear ciudades más eficientes e inclusivas, considerando la diversidad de necesidades de la población.

Al adoptar una visión integrada, el PNMU promovió la participación social, incentivando la creación de Planes de Movilidad Urbana en los municipios brasileños. Este enfoque descentralizado permitió adaptaciones a las características específicas de cada localidad, fortaleciendo la conexión entre la gestión pública y la comunidad. Sin embargo, la implementación del PNMU no estuvo exenta de desafíos, como la necesidad de adaptar la infraestructura existente y superar la resistencia política y cultural. Sin embargo, al analizar la trayectoria de la Política Nacional de Movilidad Urbana, es posible identificar un renovado compromiso con un enfoque más sostenible y equitativo de la movilidad urbana en Brasil. La legislación no sólo estableció lineamientos para el presente, sino que también sentó las bases para una planificación urbana y regional de largo plazo, basada en los preceptos de accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad como principios rectores en la construcción de ciudades más resilientes a nivel de gestión.

Un análisis crítico de la trayectoria de la gestión del transporte público en Brasil entre 1990 y 2012 revela una

compleja dualidad entre el desarrollo del sector y los desafíos para garantizar el acceso equitativo. Los avances en los servicios de transporte público no se han traducido necesariamente en avances sociales, y las políticas orientadas al acceso a menudo han presentado limitaciones para promover la accesibilidad horizontal. El desarrollo del sector transporte, marcado por iniciativas como la ampliación del metro, la implementación de corredores de autobuses y la creación de sistemas integrados, reflejó los esfuerzos por atender las crecientes demandas de movilidad urbana. Sin embargo, este progreso a menudo no ha ido acompañado de una distribución equitativa de los beneficios sociales, lo que pone de relieve los desafíos en la prestación y la organización efectiva de los servicios.

La desconexión entre el desarrollo del sector transporte y la accesibilidad horizontal al transporte público se hizo evidente en el escenario que culminó con las manifestaciones de junio de 2013. Si bien las demandas iniciales estaban relacionadas con las tarifas de transporte, las demandas finales no tenían nada que ver con demandas de tarifas de transporte público. El descontento generalizado reveló un descontento más profundo, principalmente en el ámbito político y económico, con el camino trazado por la presidenta Dilma Rousseff y un proyecto de poder, que no necesariamente se ajustó a una agenda neoliberal, principalmente en el retroceso de derechos sociales, como las Leyes del Trabajo y de la Seguridad Social.

Este descontento se convirtió en una fuerza catalizadora de manifestaciones que trascendieron las cuestiones de movilidad, desencadenando acontecimientos políticos posteriores, entre ellos el impeachment de Dilma Rousseff, el encarcelamiento ilegal del líder en las elecciones presidenciales de 2018, Luiz Inácio Lula da Silva, y la posterior elección del extremista Jair Messias Bolsonaro, entre 2019 y 2022 (Moreira, 2021). El análisis de este período destaca la compleja interconexión entre la gestión del transporte público, las cuestiones sociales y los desafíos políticos que moldearon significativamente el escenario brasileño entre 1990 y 2012. Este contexto resalta la importancia de enfoques integrados y holísticos en la búsqueda de una movilidad urbana verdaderamente inclusiva y sostenible.

### **Transformaciones paradigmáticas del transporte público en Brasil entre 2013 y 2023**

La llegada de la tarifa cero al transporte público brasileño representa un hito significativo en el campo de la planificación urbana y regional. Este fenómeno, que surgió inicialmente como una propuesta audaz a mediados de la década de 1990, tenía sus raíces firmemente plantadas en los desafíos financieros que enfrentaba el gobierno en ese momento. La necesidad de equilibrar objetivos ambiciosos de infraestructura con presupuestos limitados ha llevado a considerar las tarifas cero como una solución no sólo para garantizar la accesibilidad al transporte público, sino también para promover la redistribución

del ingreso. Dentro de este intrincado escenario del transporte, se hace imperativo investigar la génesis de esta idea y comprender su transformación gradual en una propuesta, alineada al Sistema Unificado de Movilidad (SUM) (Gregori et al, 2020).

A mediados de la década de 1990, el gobierno brasileño se encontró ante la difícil tarea de equilibrar los objetivos de desarrollo urbano, como la construcción de servicios e infraestructura urbana (como hospitales, escuelas y redes de acceso) con una situación económica desafiante. Fue en este escenario que surgió la propuesta de tarifa cero como una forma innovadora de no sólo abordar cuestiones de accesibilidad al transporte público, sino también satisfacer las necesidades de las clases sociales más vulnerables. Al eliminar el costo de la tarifa, la idea no era solo facilitar la movilidad, sino también brindar ahorros significativos a los ciudadanos de bajos ingresos, al tiempo que se exploraba una redistribución equitativa de los recursos financieros (Gregori et al, 2020).

Con el apoyo de la alcaldesa Luiza Erundina, la propuesta de tarifa cero fue introducida y discutida gradualmente. El plan implicaba no sólo subsidiar totalmente las tarifas, sino también ampliar la flota de transporte público para evitar el hacinamiento. Aunque hubo desafíos, como financiar la ampliación de la flota, la idea fue adoptada en varias ciudades, proporcionando un aumento significativo en la accesibilidad al transporte público. Además, esta política desencadenó una serie de discusiones y estudios posteriores, convirtiéndose en un

campo de investigación esencial en la planificación urbana y regional brasileña.

La introducción de tarifas cero en Brasil no sólo revolucionó el debate sobre la movilidad urbana, sino que también inspiró a investigadores y planificadores urbanos a explorar nuevas formas de abordar las desigualdades sociales a través de la búsqueda del derecho a la ciudad. Sin embargo, aún quedan desafíos, especialmente en lo que respecta a la sostenibilidad financiera a largo plazo y la correcta expansión de estos programas para atender a un número cada vez mayor de ciudadanos. La trayectoria de las tarifas cero en Brasil, desde su concepción hasta los estudios posteriores, es un área de interés para académicos y profesionales de la planificación urbana y regional. La implementación de la tarifa cero en varias ciudades brasileñas representa un cambio en el paradigma del transporte público. Este enfoque ha suscitado debates sobre la reforma urbana y el derecho a la ciudad.

En el contexto de la planificación urbana y regional en Brasil, el análisis de la implementación de la tarifa cero en el transporte público revela patrones interesantes y tendencias significativas. Según esta encuesta, Brasil alcanzó 87 municipios con Tarifa Cero universal en 2022. Al observar la cronología de estas iniciativas, desde las primeras implementaciones en 1992 hasta las cifras considerables registradas en 2021 y 2022, se evidencia un notable aumento en el interés y la adopción de esta política. La implementación de la tarifa cero ocurre en varias regiones de Brasil, incluyendo estados como São Paulo, Minas Gerais,

Paraná, Río de Janeiro, Ceará, Goiás, Espírito Santo, Rio Grande do Sul, Mato Grosso do Sul, Rondônia y Santa Catarina. Este fenómeno sugiere una respuesta adaptativa a las crecientes demandas de movilidad accesible y sostenible en las diferentes regiones del país. Veamos la siguiente tabla:

**Tabla 2.**

Ciudades con tarifa cero universal en Brasil por región – noviembre de 2023.

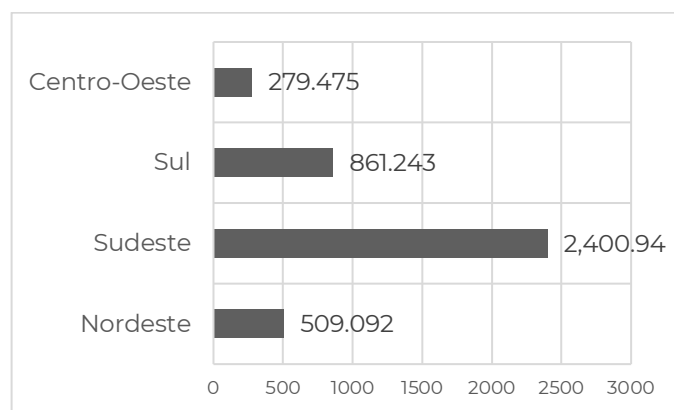
Región	Estado	Número de municipios con tarifa cero	Población total
Noreste	Ceará	3	509,092
	Espírito Santo	1	
Sudeste	Minas Gerais	23	2,400,939
	Río de Janeiro	10	
	São Paulo	25	
	Mato Grosso do Sul	1	
Medio Oeste	Goiás	4	279,475
	Rondônia	1	
	Paraná	11	
Sur	Rio Grande do Sul	2	861,243
	Santa Catarina	6	
	Total	87	

**Fuente:** Elaboración propia, con base en Santini, 2023.

La tabla presenta un panorama de la implementación de la tarifa cero en diferentes regiones de Brasil hasta noviembre de 2023. Hay una distribución significativa de municipios con tarifa cero, con énfasis en la región Sudeste, que abarca los estados de Minas Gerais, Río de Janeiro y São Paulo, totalizando 58 municipios. Esta concentración en la región Sudeste puede estar asociada a su

densidad poblacional y relevancia económica, sugiriendo que las iniciativas de tarifa cero pueden ser más viables en zonas urbanas con mayor capacidad de sostenibilidad financiera.

Al observar el número absoluto de municipios, Minas Gerais se destaca como el estado con mayor adhesión a la tarifa cero, contabilizando 23 municipios. Esta importante representación puede reflejar la diversidad socioeconómica y demográfica del estado, indicando una tendencia favorable hacia la implementación de esta política en áreas urbanas con características distintas. El cuadro también revela que, aunque estados menores, como Espírito Santo y Mato Grosso do Sul, hayan adoptado la tarifa cero, el número de municipios en esas localidades es limitado. Esto puede indicar desafíos particulares o un enfoque más selectivo en la implementación de esta medida. Veamos el gráfico:



**Gráfico 1.**

*Población total por región – Noviembre de 2023.*

**Fuente:** Elaboración propia, con base en Santini, 2023.

A nivel nacional, la población total de municipios con tarifa cero alcanza más de 3,5 millones de habitantes. Esta importante cifra resalta el impacto social potencial de esta política, pero también resalta la necesidad de contar con estrategias de financiación y gestión operativa para garantizar la sostenibilidad a largo plazo. En resumen, la tabla destaca la heterogeneidad en la adhesión a las tarifas cero, apuntando a la necesidad de considerar las características específicas de cada región y estado a la hora de formular políticas de transporte público.

Además, la diversidad geográfica y poblacional de las ciudades que han adoptado tarifas cero resalta el carácter inclusivo de esta política. Desde pequeños municipios hasta grandes centros urbanos, la práctica de tarifas cero demuestra un enfoque integral para democratizar el acceso al transporte público. Las ciudades varían significativamente en tamaño de población, desde municipios con menos de 4.000 habitantes, como Santana do Deserto (MG), hasta grandes centros urbanos con más de 300.000 habitantes, como Caucaia (CE) e Ibirité (MG). El análisis de datos revela no sólo la variedad de contextos en los que se ha implementado esta política, sino que también sugiere la necesidad de futuras investigaciones para evaluar el impacto socioeconómico y ambiental de estas iniciativas.

La diversidad poblacional en las implementaciones de tarifa cero en Brasil, según lo revelado por los datos analizados, representa un aspecto importante en términos de la viabilidad financiera de municipios pequeños, medianos y

grandes. La gama va desde pequeños municipios, como Santana do Deserto (MG), con apenas 3.747 habitantes, hasta grandes centros urbanos densamente poblados, como Caucaia (CE), con una población de 355.679 personas. Esta variación demográfica resalta la adaptabilidad de la política de tarifa cero, trascendiendo los límites del tamaño y la densidad de población. La exitosa implementación en ciudades pequeñas y grandes, como Paranaguá (PR) con 145.829 habitantes e Ibirité (MG) con 170.387 habitantes, subraya la capacidad de esta estrategia para adaptarse a una amplia gama de contextos urbanos, destacando la necesidad de políticas de transporte público flexibles e inclusivas en todo el espectro de las ciudades brasileñas.

Ante la creciente demanda de tarifas cero, es imperativo desafiar la dicotomía tradicional entre transporte público y privado (limitada por el uso de torniquetes). Desde esta perspectiva, se observa un deterioro progresivo del concepto de “público” en el transporte público. La verdadera esencia del término “público” implica el acceso universal al transporte para toda la población, siendo la tarifa y la frecuencia del transporte público factores cruciales en esta ecuación (Domingues, 2022). Por ello, es imprescindible repensar el modelo actual, reafirmando el compromiso con la accesibilidad universal y el carácter verdaderamente público del transporte público.

En cuanto al precio de los billetes, simbolizado por el uso de torniquetes, el modelo de financiación del transporte

“público” ha llevado a incrementos abusivos de las tarifas en todo el país. La fórmula es conocida: cuanto más aumenta el precio del billete, menos pasajeros pueden utilizar el autobús, por lo que es necesario reducir la calidad del servicio y volver a aumentar el precio para garantizar las ganancias de los empresarios. Esto excluye a la población más pobre del autobús, lo que significa excluirla del disfrute del derecho a la ciudad (Domingues, 2022).

Garantizar la frecuencia, junto con otros elementos de calidad en el funcionamiento del servicio de autobús, es tan esencial como el coste de la tarifa para afirmar que el transporte es verdaderamente público. Un sistema de autobuses sólo puede cumplir su función de garante de derechos si la gente puede confiar en que está disponible a cualquier hora del día y en todos los puntos de la ciudad. El colapso del transporte público en el país se refleja directamente en la prestación de este servicio esencial, poniendo de relieve la urgente necesidad de mejoras para garantizar la accesibilidad y la calidad del transporte público para todos los ciudadanos, en el entendido de que

*[...] el derecho a la movilidad es esencial para la realización de los derechos fundamentales y un elemento clave de la vida democrática. [...] La idea de que sería socialmente justo y aceptable tener escuelas, hospitales, centros de salud, plazas y parques accesibles sin costo para los usuarios –es decir, pagados indirectamente con recursos públicos– se ha vuelto hegemónica en muchas sociedades. [...] No ocurrió lo mismo con la idea de que el transporte para acceder*

*a estas actividades y equipos también debía ser gratuito. Especialmente en sociedades con alta desigualdad, financiar el transporte únicamente a través de las tarifas resulta en la exclusión de segmentos importantes de la población de derechos sustantivos, dando lugar a la situación extrema de aquellos que el geógrafo Milton Santos definió como “prisioneros del espacio local”. (Andrés, 2023 - nuestra traducción).*

La tarifa impuesta al transporte público actúa como un obstáculo para el acceso a la ciudad y a los servicios que ésta ofrece, lo que no ocurre con servicios como la educación, la recolección de basura, el alumbrado público y la salud. De hecho, el Sistema Único de Salud (SUS) se convierte en una referencia importante para evaluar cómo la gestión pública y privada del transporte público ofrece este servicio a la población. Vale la pena recordar que, en Brasil, alrededor del 90% del financiamiento de los sistemas de transporte público proviene de los ingresos por tarifas (Rodrigues, 2023). La discusión en torno a las tarifas cero está intrínsecamente ligada al análisis del sistema de movilidad urbana en Brasil, centrado ahora en la propuesta de marco regulatorio denominado “Sistema Único de Movilidad”, derivada de la agenda de la “Coalición Triple Cero”. Este contexto pone de relieve la urgente necesidad de reformas que garanticen la equidad en el acceso al transporte público y, por extensión, el pleno disfrute de los servicios urbanos esenciales.

Si bien el sector del transporte y la movilidad urbana ya cuenta con importantes marcos regulatorios, como el

Código de Tránsito Brasileño (CTB) y la Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU), estos documentos normativos no fueron suficientes para resolver los problemas de movilidad urbana, especialmente en el contexto urbano y metropolitano. En vista de ello, se propuso un “marco legal para el transporte público colectivo”, que pretende modificar las leyes respectivas e incluir una nueva propuesta, basada en:

*Corresponderá a la Unión, a los estados, al Distrito Federal y a los municipios, de manera compartida y en el ámbito de sus respectivas competencias, adoptar las medidas necesarias para garantizar este derecho y organizar los servicios en una red única, intermodal, accesible, integral e integrada, de manera que se consideren las particularidades y necesidades de cada municipio. (Brasil, 2023 - Nuestra traducción).*

No nos corresponde en este momento hacer un análisis detallado de la referida propuesta normativa, al fin y al cabo, la idea es que la misma sea discutida, debatida y mejorada, de acuerdo con los intereses del gobierno. Sin embargo, es importante reflejar la falta de referencia a la gestión metropolitana de la movilidad urbana, tanto en la propuesta normativa (marco legal del transporte público colectivo) como en la propuesta de la sociedad civil (Propuesta de la sociedad civil para la creación de un Marco Regulatorio de la Movilidad Urbana). Otro detalle importante es que, según IDEC (2023), la propuesta del SUM contrapone el Proyecto de Ley (PL) 3278/2021 articulado por los propietarios de las empresas de autobuses de transporte público (Brasil, 2021). Este texto, que actualmente se

tramita en el Senado, se centra únicamente en el equilibrio financiero de las empresas, con transferencias de dinero público sin transparencia ni participación social.

El Sistema Unificado de Movilidad (SUM) es una propuesta destinada a reestructurar el transporte público en Brasil. Su objetivo es garantizar un sistema accesible y eficiente, conectando a las personas con diferentes áreas urbanas, como educación, salud y trabajo. SUM prioriza principios como la equidad, la universalidad, la accesibilidad y la sostenibilidad. Propone la integración de los modos de transporte, financiación adecuada, transparencia en la gestión y participación social. A diferencia de los enfoques centrados únicamente en la viabilidad financiera de las empresas de transporte, SUM enfatiza la eficiencia, la accesibilidad universal y el impacto ambiental, buscando crear un sistema de movilidad pública efectivo e inclusivo en el país. Según Rodrigues (2023)

*[...] Hay que decir que pensar en implementar un Sistema Único de Movilidad Urbana es una tarea muy difícil, pero no imposible. Es evidente que el diseño de un sistema como éste se enfrentará a la complejidad de nuestro conflictivo sistema federal, a la diversidad de la red urbana, a las enormes desigualdades regionales y a las injusticias sociales y ambientales presentes, especialmente en las grandes ciudades y metrópolis del país. Sin embargo, creo que sólo desde esta visión integral del país en la que la Unión, los Estados y los Municipios entiendan y de hecho asuman sus responsabilidades en relación a la movilidad urbana,*

*podremos romper con el modelo excluyente basado en la planificación de la automovilidad y la precariedad del transporte público que hoy prevalece. Sólo desde esa visión sistémica de un país de dimensiones continentales como Brasil podremos pensar en planificar inversiones que, por ejemplo, optimicen, recualifiquen y amplíen las infraestructuras, especialmente las de los sistemas de alta capacidad, esenciales para atender a las áreas metropolitanas. (Rodrigues, 2023 - Nuestra traducción)*

El Sistema Unificado de Movilidad (SUM) surge como una propuesta importante si consideramos el desafío de promover el acceso efectivo a la ciudad en Brasil. Defendiendo valores como la equidad, la universalidad y la transparencia, SUM trasciende los enfoques convencionales, priorizando no sólo la viabilidad financiera de las empresas de transporte, sino también la eficiencia operativa y la inclusión universal. A pesar de los desafíos intrínsecos al complejo contexto federativo y a las disparidades regionales, la visión integral de la SUM propone una reestructuración profunda, que requiere una cooperación efectiva entre la Unión, los Estados y los Municipios en un contexto metropolitano. Este enfoque sistémico no sólo incentiva la optimización y expansión de la infraestructura, especialmente aquellas destinadas a sistemas de alta capacidad, sino que también abre las puertas a un futuro donde el transporte público sea realmente público, democrático y accesible a todos los ciudadanos brasileños, a pesar del derecho de acceso a la ciudad.

Además, la discusión en torno al SUM destaca la urgencia de una reforma sustancial en el sistema de movilidad urbana brasileño. A diferencia de las iniciativas centradas únicamente en la estabilidad financiera de las empresas de transporte, SUM propone una visión analítica que contempla la equidad en el acceso al transporte público y, en consecuencia, el pleno disfrute de los servicios urbanos esenciales. En este nuevo paradigma se reafirma el verdadero carácter público del transporte público, no sólo por su gratuidad, sino también por la garantía de frecuencia y calidad operacional. De esta forma, el SUM representa no sólo una transformación en el transporte público brasileño, sino también un cambio fundamental en la perspectiva sobre el derecho a la ciudad, estableciendo las bases para un futuro más accesible, sostenible y equitativo para todos los ciudadanos del país.

## Conclusiones

Este artículo buscó analizar cómo Brasil se convirtió en el líder en número de ciudades con tarifa cero en el transporte público, explorando las transformaciones ocurridas entre 1990 y 2023. Con base en eventos clave, como las manifestaciones de 2013 y el surgimiento del movimiento "Tarifa Cero" en 2023, fue posible identificar un cambio de paradigma en la gestión de la movilidad urbana en el país. El análisis destacó hitos importantes, como la Política Nacional de Movilidad Urbana (2012), la respuesta a la pandemia de COVID-19 y la adopción de tarifas cero en más de 100 municipios en 2023. Estos cambios reflejan una creciente conciencia de la necesidad de integrar las

dimensiones sociales, ambientales y económicas en la planificación del transporte.

Sin embargo, es importante reconocer las limitaciones de este estudio, como el alcance temporal y la profundidad del análisis de ciertos eventos. Las investigaciones futuras podrían explorar el impacto socioeconómico de las políticas de tarifa cero y los desafíos de su implementación, contribuyendo a una comprensión más amplia del futuro de la movilidad urbana en Brasil. Este artículo sirve como punto de partida para futuras discusiones e investigaciones sobre un tema que está adquiriendo relevancia global.

## Referencias

- Andrés, R. (2023). La vez de la tarifa cero. Revista Piauí. <https://dev1-piaui.folha.uol.com.br/materia/transporte-publico-gratuito-tarifa-zero-utopia-realidade-democracia-brasil/>
- Brasil. (1997, 23 de septiembre). Ley n. 9.503, de 23 de septiembre de 1997. Código de Tránsito Brasileño. Presidência da República. [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm)
- Brasil. (2001, 10 de julio). Estatuto de la Ciudad. Ley Federal n. 10.257, de 10 de julio de 2001. Presidência da República. [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10257.htm)
- Brasil. (2012, 3 de enero). Ley n. 12.587, de 3 de enero de 2012. Ley de la Política Nacional de Movilidad Urbana. Câmara dos Deputados. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2012/lei-12587-3-janeiro-2012-612248-norma-pl.html>
- Brasil. (2013, 7 de octubre). Propuesta de enmienda constitucional n. 74, de 7 de octubre de 2013. Transporte como derecho social. Senado Federal. <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/115729>
- Brasil. (2015, 12 de enero). Ley n. 13.089, de 12 de enero de 2015. Estatuto de las Metrópolis. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm)
- Brasil. (2021). Proyecto de Ley n. 3278, de 2021. Actualiza el marco legal de la Política Nacional de Movilidad Urbana. Senado Federal. <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/149920>
- Brasil. (2023). Marco Legal del Transporte Público Colectivo. Ministério das Cidades. <https://www.gov.br/cidades/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/mobilidade-urbana/marco-legal-do-transporte-publico-coletivo>
- Departamento Nacional de Tránsito [DENATRAN]. (2000). Informe de vehículos 2000: Panorama de Brasil. [s.n.].
- Domingues, L. B. (2022, 15 de junio). El colapso del transporte público es el colapso del derecho a la ciudad. Brasil de Fato. <https://www.brasildefatomg.com.br/2022/06/15/o-colapso-do-transporte-publico-e-o-colapso-do-direito-a-cidade>

Gregori, L. (2020). Tarifa cero: La ciudad sin torniquetes. *Autonomía Literaria*.

Instituto Brasileño de Defensa del Consumidor [IDEC]. (2023). Sistema Único de Movilidad. <https://idec.org.br/sum>

Moreira, A. B. (2021). Está naciendo un nuevo líder: uberización del trabajo y movilidad urbana en Brasil. *Boletín de Coyuntura (BOCA)*.

Rodrigues, J. M. (2023, 15 de noviembre). Entrevista con Juciano Martins Rodrigues: ¿Movilidad urbana? El camino hacia la concreción del derecho a la ciudad y de la reforma urbana. *Revista Chronos*.

Santini, D. (2023). Ciudades con tarifa cero universal en Brasil. *Observatório das Metrôpoles*.

Silva, A. F. C. D., & Clementino, M. D. L. M. (2022). Reforma urbana y derecho a la ciudad: Natal. *Letra Capital*.

Singer, P. (2022). Un gobierno de izquierda para todos: Luiza Erundina en la Alcaldía de São Paulo (1989-1992). *Cultura Académica Editora*.