

Estado da publicação: O preprint foi publicado em um periódico como um artigo  
DOI do artigo publicado: <https://doi.org/10.1590/interface.240338>

# POLÍTICA DE TARIFA ZERO E PROMOÇÃO DE ATIVIDADE FÍSICA: ITINERÁRIO E REFLEXÕES INICIAIS

Paulo Henrique Guerra, Fabio Fortunato Brasil de Carvalho, Ricardo Brandão de Oliveira,  
Heloant Abreu Silva de Souza, Mathias Roberto Loch

<https://doi.org/10.1590/SciELOPreprints.9168>

Submetido em: 2024-06-17

Postado em: 2024-06-24 (versão 1)

(AAAA-MM-DD)

A moderação deste preprint recebeu o endosso de:

Alex Florindo (ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4429-0826>)

**POLÍTICA DE TARIFA ZERO E PROMOÇÃO DE ATIVIDADE FÍSICA:  
ITINERÁRIO E REFLEXÕES INICIAIS**

**FREE-FARE POLICY AND PHYSICAL ACTIVITY PROMOTION: ITINERARY  
AND INITIAL REFLECTIONS**

Paulo Henrique Guerra

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Humano e Tecnologias da  
Universidade Estadual Paulista (UNESP)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4239-0716>

Endereço eletrônico:

Fabio Fortunato Brasil de Carvalho

Instituto Nacional de Câncer, Ministério da Saúde

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2979-6359>

Endereço eletrônico: [fabiofbcarvalho@gmail.com](mailto:fabiofbcarvalho@gmail.com)

Ricardo Brandão de Oliveira

Laboratório de Vida Ativa (LaVA)

Programa de Pós-graduação em Ciências do Exercício e do Esporte da Universidade  
do Estado do Rio de Janeiro

ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-9355-6718>

Endereço eletrônico: [ricardo.oliveira@uerj.br](mailto:ricardo.oliveira@uerj.br)

Heloant Abreu Silva de Souza

Laboratório de Vida Ativa (LaVA)

Programa de Pós-graduação em Ciências do Exercício e do Esporte da Universidade  
do Estado do Rio de Janeiro

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8876-9938>

Endereço eletrônico: [heloant.abreu@gmail.com](mailto:heloant.abreu@gmail.com)

Mathias Roberto Loch

Programa de Pós-Graduação em Saúde Coletiva da Universidade Estadual de Londrina

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2680-4686>

Endereço eletrônico: [mathias@uel.br](mailto:mathias@uel.br)

## **Resumo**

Com objetivo de indicar interfaces entre a política de Tarifa Zero (TZ) e a promoção da atividade física (AF), a partir da visão ampliada de saúde, o texto contextualiza a política de TZ e da AF no Brasil, discutindo as circunstâncias das AF praticadas como deslocamento, que podem ser opcionais ou por necessidade. Ao reconhecer a preocupação de leitores de uma matéria jornalística sobre os impactos da TZ na diminuição da AF de deslocamento, com base no “paradoxo da AF”, são trazidas reflexões sobre suas associações à benefícios diretos e indiretos à saúde das pessoas, de modo que as políticas públicas possam priorizar, para além do tempo livre, as AF de deslocamentos que são opcionais, com segurança e infraestrutura adequada. Junto aos pontos de convergência, também são feitas ponderações à consolidação dessas interfaces, observando-se distintas barreiras contextuais. A TZ é uma política que, para além da garantia direta e indireta de direitos, também dialoga com a promoção da AF, a partir da visão ampliada de saúde. Na contramão do modelo hegemônico de financiamento do transporte público, que é excludente, entendemos que a TZ é uma conquista importante no âmbito da cidadania e não deve ser vista como "inimiga" da prática de AF.

## **Palavras-chave**

Atividade Física; Meios de Transporte; Determinantes Sociais da Saúde; Equidade.

## **Abstract**

In order to indicate interfaces between the Zero-Fare (ZF) public transport policy and the promotion of physical activity (PA), based on a broader view of health, the text contextualizes the ZF policy and PA in Brazil, discussing the circumstances of PA practiced as a commute, which can be optional or necessary. Recognizing the concern of readers of a newspaper article about the impacts of ZF on the reduction of commuting PA, based on the "PA paradox", reflections are made on its associations with direct and indirect benefits to people's health, so that public policies can prioritize, in addition to free time, commuting PA that is optional, with adequate safety and infrastructure. Alongside the points of convergence, considerations are also given to the consolidation of these interfaces, observing different contextual barriers. ZF is a policy that, in addition to directly and indirectly guaranteeing rights, also dialogues with the PA promotion, based on a broader vision of health. Contrary to the hegemonic model of financing public transportation, which is exclusionary, we understand that the ZF is an important achievement in the field of citizenship and should not be seen as an "enemy" of the PA practice.

## **Keywords**

Physical activity; Transportation; Social Determinants of Health; Equity.

## **Temos um problema para resolver, vamos de transporte público**

Visto a relevância social do tema, elaborou-se o presente ensaio, com objetivo de refletir as interfaces entre a política de Tarifa Zero (TZ) e a promoção da atividade física (AF), a partir da visão ampliada de saúde.

### **Bora de graça? ...que história é essa?**

De forma geral, a TZ é uma política fundamentada na provisão pública, universal e gratuita dos distintos modos de transporte urbano, financiada por recursos advindos de tributos, tal como em outras necessidades básicas, como educação e coleta de lixo<sup>1</sup>. O custo do serviço se distribui isonomicamente entre a sociedade e o dinheiro recolhido vai para um fundo específico, que financia o sistema de transporte coletivo, sem com que haja a cobrança direta ao usuário final<sup>1</sup>.

No Brasil, políticas de TZ tiveram início da década de 1990, durante a gestão municipal de Luiza Erundina em São Paulo. Elaborou-se um projeto de lei que previa a criação de um fundo composto por dotações e impostos municipais, destinado a cobrir os custos do transporte coletivo<sup>1</sup>. Contudo, mesmo que o projeto não tenha prosseguido, a ideia não foi abandonada e, em 1992, Conchas (SP), foi o primeiro município brasileiro a adotá-la<sup>2</sup>.

O Movimento Passe Livre (2005) marcou a retomada do debate sobre a TZ, pela organização de mobilizações em prol de uma agenda mais ampla, que também envolve o direito à cidade, o acesso ao transporte como direito social e a mobilidade urbana. As manifestações populares de junho de 2013, à parte dos seus desdobramentos políticos<sup>3</sup>, foram iniciadas a partir da insatisfação quanto ao aumento das tarifas de ônibus e a baixa qualidade do transporte público na cidade de São Paulo<sup>4</sup>.

A defesa do transporte como um direito social é indicada pela Constituição Federal<sup>5</sup> e pelo Estatuto da Cidade<sup>6</sup>. Contudo, observa-se distância da realidade, uma vez que a não-priorização do transporte público nas cidades brasileiras gera um modelo insustentável, marcado pela escassez de receitas, queda na qualidade do serviço e aumento de tarifas, o que afasta passageiros<sup>3</sup> e abre margem para o aumento do transporte individual motorizado.

Sobre isso, destaca-se que expansão do crédito para consumo e isenção fiscal de bens industriais são facilidades para aquisição de automóveis e motocicletas. Contudo, este processo leva ao endividamento prolongado e ao comprometimento de parte do orçamento familiar em componentes associados (ex. aquisição de combustível e manutenção). Também, observa-se a utilização progressiva dos serviços de transporte por aplicativos. Quem se mantém como usuário do transporte público, seja por opção – ou falta de – enfrenta uma espiral de desequilíbrio, que geralmente acarreta na limitação do deslocamento pela cidade.

Tal cenário levou cidades ao replanejamento dos seus modelos de financiamento do transporte público. No momento em que esse texto é escrito, a política de TZ é adotada por mais de 100 cidades brasileiras<sup>7</sup>, com maior foco no ônibus urbano, o que posiciona o país como líder mundial no ranking de cidades com a política implementada<sup>8</sup>. Algumas destas cidades têm populações superiores a 100 mil habitantes, como Caucaia (CE), Maricá (RJ) e São Caetano do Sul (SP). Embora ainda não se tenha uma avaliação mais precisa sobre seus impactos, sua sustentação e o aumento no número de passageiros podem ser entendidos como indicadores da sua viabilidade em cidades de médio porte<sup>9</sup>.

### **A catraca é livre, mas é preciso ponderar as circunstâncias das AF de deslocamento**

Como indicado, o presente texto traz centralidade nas interfaces entre a TZ e a promoção da AF. Contudo, para uma melhor compreensão, julgamos importante tecer algumas reflexões sobre a AF.

A primeira está no fenômeno intitulado “paradoxo da AF”, onde se indica que AF praticadas nos contextos doméstico e do trabalho podem apresentar associações à indicadores negativos de saúde<sup>10-12</sup>, pois estão muito mais relacionadas à necessidade do que à opção, distantes de elementos como sentido e prazer. O “paradoxo”, dessa forma, coloca-se como um importante balizador para o nosso debate, por delimitar o tempo livre e o deslocamento como domínios prioritários às estratégias de promoção da AF.

Contudo, no domínio do deslocamento, que representa as AF praticadas como forma de ir de um lugar a outro, é prudente diferenciar as caminhadas e pedaladas que ocorrem por opção das que ocorrem por necessidade. A partir da visão ampliada de saúde é perigoso compará-las diretamente, a julgar pelos sentidos que elas têm na vida das pessoas. AF praticadas no tempo livre e como forma de deslocamento opcional por muitas vezes estão relacionadas ao bem-estar, autonomia e à qualidade de vida e seus benefícios vão para além dos marcadores biológicos.

Visto a complexa conjuntura socioeconômica brasileira, não podemos desconsiderar a influência de elementos como falta de acesso e oportunidade para os deslocamentos ativos. Logo, discursos de promoção da AF que não levem em consideração os determinantes sociais da saúde estão descolados da realidade nacional, pois as razões pelas quais as pessoas praticam AF de deslocamento são distintas, geralmente justificadas por questões econômicas, de tempo e de infraestrutura e, portanto, de acesso aos destinos de interesse.<sup>13</sup>.

AF de deslocamento por opção são favorecidas por infraestrutura adequada, ambiente urbano regularizado e segurança. Por outro lado, os deslocamentos ativos por necessidade podem desvelar a falta de recursos financeiros para a utilização do transporte público e / ou a ausência de infraestrutura e espraiamento urbano (ex.: pela falta ou irregularidade na oferta das linhas, ou pela ausência de pontos / paradas próximas de suas casas / distância de destinos de interesse)<sup>13</sup>.

São apontadas iniquidades entre os perfis majoritários dos praticantes de AF nos distintos domínios<sup>14</sup>. Mesmo com tendência decrescente nos últimos anos<sup>14</sup>, pessoas com maiores jornadas de trabalho, pessoas com menor escolaridade e renda, mulheres e pessoas de cor preta ou parda são mais ativas no deslocamento<sup>15-17</sup> e, por outro lado, homens, pessoas de cor branca, de maior escolaridade e de renda são mais ativos no tempo livre<sup>15-17</sup>. Embora os instrumentos de avaliação disponíveis geralmente não distingam os deslocamentos praticados por opção ou necessidade, uma vez que os agrupamentos mais relacionados também são vulneráveis quanto a outros indicadores de saúde, podemos hipotetizar o predomínio da sua prática pela necessidade.

## **A paisagem da janela revela que a TZ tem relações com as AF de deslocamento**

Em novembro de 2023, São Caetano do Sul (SP) adotou a política de TZ. Dentre as matérias veiculadas na imprensa, destacamos duas repercussões: quanto à mudança do perfil dos usuários do transporte público, de modo que pessoas que faziam curtas distâncias a pé passaram a usar o sistema de ônibus e quanto à preocupação de alguns leitores sobre os impactos da TZ na diminuição da AF de deslocamento, o que traria efeitos deletérios à saúde das pessoas<sup>18</sup>.

Mesmo considerando o caráter não sistematizado destas matérias e que o tamanho amostral dos respondentes não possuía representatividade, a perspectiva de “risco” à saúde atribuída à TZ nos chamou a atenção, uma vez que a AF é reconhecida, em suas múltiplas manifestações, como promotora da qualidade de vida, da inclusão social e da redução de desigualdades sociais, além de ser tema prioritário de políticas públicas nacionais<sup>19,20</sup>.

A expansão da política de TZ no país<sup>2,8</sup>, pode até, em teoria, culminar na diminuição da AF de deslocamento, mas os benefícios diretos e indiretos que lhe estão associados dialogam mais consistentemente com a visão ampliada de saúde, a começar pela sua defesa e garantia enquanto direito.

Deslocamentos praticados pela necessidade não são uma via potencial para a promoção da AF. No intuito de superar a visão instrumental da AF, centrada no gasto energético / acúmulo de minutos, discordamos dessas preocupações trazidas pelos leitores. Sua promoção é necessária, obviamente, mas, mais do que isso, é prudente olhar para os caminhos que estão associados ao desenvolvimento humano. Nesse sentido, os deslocamentos motivados pela necessidade não podem ser diretamente comparados com as AF praticadas no tempo livre e como forma de deslocamento opcional, nos aspectos do bem-estar, da qualidade de vida e da autonomia<sup>13</sup>.

Sobre a visão de AF enquanto direito, também, emerge a necessidade de aumento do acesso e da oferta de AF no tempo livre – destacando o papel da Atenção Primária à Saúde do Sistema Único de Saúde – e também no contexto

do deslocamento, tomando como prioridade as práticas que são opcionais, baseadas em escolhas autônomas e realizadas em locais adequados, seguros e agradáveis, como nos espaços e vias públicas que precisam ser (re)pensadas para atender tais questões.

Assim, destacamos que a política de TZ tem potencialidade na promoção da saúde, de modo a fazer parte de uma conjuntura de ações que são correntes e articuladas entre si, congregando esforços de representantes de distintos setores, para além da saúde e dos transportes, como: economia, infraestrutura, meio-ambiente e segurança pública. A TZ, se bem implementada, poderá promover uma descentralização das cidades, a melhoria da caminhabilidade dos bairros, melhoria dos espaços públicos para prática de AF no lazer e à economia de recursos financeiros para utilização em outras necessidades, como melhoria da habitação, alimentação, vestuário e lazer.

O somatório dos gastos com habitação, alimentação e transporte representa quase que três quartos da despesa de consumo médio das famílias brasileiras<sup>21</sup>. Ao considerarmos que no Brasil o preço médio da tarifa de transporte público varia entre R\$ 4,50 e 5,00<sup>22</sup>, a média mensal de gasto de uma pessoa, considerando 21 dias úteis de trabalho e a utilização de dois passes em um dia (ida e volta), varia entre R\$ 189,00 e 210,00 mensais, este valor representa entre 13,3% e 14,9% do salário-mínimo atual (R\$1.412,00).

Mas, naquilo que propomos, a TZ não apenas incide nos estratos socioeconômicos mais desfavorecidos. Ela implica em maior atratividade das opções de transporte público para as pessoas situadas nos estratos de maior renda, como vem ocorrendo em algumas cidades europeias<sup>23</sup>. Contudo, ponderamos que esta é uma estratégia pretensiosa, por propor a superação de uma cultura vigente e hegemônica que remete ao senso comum de que os serviços públicos são "para pobres", bem como a perspectiva de que possuir determinados modelos de automóveis e /ou motocicletas denota pertencimento a estratos sociais mais elevados.

Para além dos impactos diretos na saúde, o domínio do deslocamento também traz consigo potencialidades que abrangem aspectos econômicos, ambientais e de mudanças climáticas<sup>24</sup>. Neste aspecto, no cenário de gradual migração do transporte motorizado individual para o transporte público coletivo,

o que poderá levar a impactos positivos sobre a poluição do ar derivada da menor emissão de CO<sub>2</sub>, avalia-se como necessária a ampliação de políticas públicas intersetoriais, visto a necessidade do envolvimento de outros setores para o fortalecimento das ações, como, por exemplo: segurança pública, trânsito, infraestrutura e meio ambiente<sup>25</sup>. Entretanto, mesmo que distintas cidades brasileiras tenham construído facilidades para o deslocamento ativo nos últimos anos, a literatura sugere irregularidades em suas estruturas e conectividade<sup>26</sup>.

Pondera-se que tais mudanças, no âmbito do deslocamento, não ocorrerão de maneira simples, ou rapidamente no nível populacional, por conta de distintos fatores, como: (i) que a existência das facilidades não é a única variável que as pessoas levam em consideração para o engajamento em AF; (ii) a forte representação sociocultural de “ter um carro” em determinados lugares; (iii) o *lobby* que as grandes indústria automobilística faz junto aos governos, tomadores de decisão, legisladores, etc., dada a grande capacidade de investimento que possuem a partir das suas características transnacionais; e (iv) o *lobby* de setores ligados à especulação imobiliária, que ao perpetuar a lógica do capital sobre o uso da terra, segue segregando socioespacialmente as camadas mais vulneráveis da população<sup>27</sup>.

De qualquer forma, acreditamos que esse olhar para o deslocamento ativo opcional poderá incidir em maior ocupação e fortalecimento dos atores sociais em suas posições de direito nos espaços de discussão, planejamento, criação e / ou preservação das facilidades construídas para a AF no deslocamento, como pistas de caminhada, ciclovias e ciclofaixas<sup>28</sup>. No momento em que este texto é escrito, pode-se destacar a existência de movimentos que se propõem a discutir e defender o deslocamento ativo, bem como a política de tarifa zero junto aos entes governamentais<sup>29</sup>.

### **Chegamos, mas a TZ não pode parar...**

À parte das reflexões e da compreensão de que muitas mudanças ocorrem processualmente, requerendo esforços intra, intersetoriais e, até mesmo, a mudança de cultura, reforçamos que a TZ é uma política que, para além da garantia direta e indireta de direitos, também dialoga com a promoção

da AF, a partir da visão ampliada de saúde. Dessa forma, na contramão do modelo hegemônico de financiamento do transporte público, que é excludente, entendemos que a TZ é uma conquista importante no âmbito da cidadania e não deve ser vista como "inimiga" da prática de AF.

### **Contribuição dos autores**

PHG: concepção da ideia original; escrita do texto; FFBC; HASS e MRL e RBO: revisão do texto.

### **Conflito de interesses**

Os autores declaram a inexistência de conflitos de interesse.

### **Referências Bibliográficas**

1. Gregori L, Whitaker C, Varoli JJ, Zilbovicius, M; Gregori MS. A cidade sem catracas: história e significados da tarifa zero. São Paulo: Autonomia Literária; 2020.
2. Santini D. Primeira experiência de Tarifa Zero começou há mais de 30 anos no Brasil. Portal Labcidade. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: <https://www.labcidade.fau.usp.br/primeira-experiencia-de-tarifa-zero-comecou-ha-mais-de-30-anos-no-brasil/>
3. Jornal da USP. Junho de 2013 não foi o ovo da serpente, mas uma janela de oportunidades. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: <https://jornal.usp.br/diversidade/junho-de-2013-nao-foi-o-ovo-da-serpente-mas-uma-janela-de-oportunidades/>
4. Troi M. A Tarifa Zero é uma proposta concreta: entrevista com Lúcio Gregori. JOSUM 2023; 3:139-146.
5. Brasil. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm).

6. Brasil. Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)
7. Coalizão Triplo Zero. Mapa Tarifa Zero. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: <https://mobilidadetriplozero.org/#block-41092>
8. Fundação Rosa Luxemburgo. Brasil é o país com mais cidades com tarifa zero. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: <https://rosalux.org.br/brasil-e-o-pais-com-mais-cidades-com-tarifa-zero/>
9. Bocchini B. Tarifa zero aumenta número de passageiros, mostra estudo Aumento por viagens de ônibus variou de 33% a 371%. Agência Brasil. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2024-04/tarifa-zero-aumenta-numero-de-passageiros-mostra-estudo>
10. Janssen TI, Voelcker-Rehage C. Leisure-time physical activity, occupational physical activity and the physical activity paradox in healthcare workers: A systematic overview of the literature. *Int J Nurs Stud* 2023; 141:104470.
11. Gupta N, Dencker-Larsen S, Lund Rasmussen C, McGregor D, Rasmussen CDN, Thorsen SV, Jørgensen MB, Chastin S, Holtermann A. The physical activity paradox revisited: a prospective study on compositional accelerometer data and long-term sickness absence. *Int J Behav Nutr Phys Act* 2020; 17(1):93.
12. Loch MR, Augusto NA, Souza BLS, Rufino JV, Carvalho FFB. Association between physical activity domains and depressive symptoms among Brazilian adults: does every move count? *Cad Saude Publica* 2024; 40(3):e00095723.
13. Salvo D, Jáuregui A, Adlakha D, Sarmiento OL, Reis RS. When Moving Is the Only Option: The role of necessity versus choice for understanding and promoting physical activity in low- and middle-income countries. *Annu Rev Public Health* 2023; 44:151-169.
14. Brasil. Vigitel Brasil 2006-2023: vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico: estimativas sobre frequência e distribuição sociodemográfica de prática de atividade física nas capitais dos 26 estados brasileiros e no Distrito Federal entre 2006 e 2023: prática de atividade física. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em:

[https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/vigitel\\_2006\\_2023\\_pratica\\_atividade\\_fisica.pdf](https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/vigitel_2006_2023_pratica_atividade_fisica.pdf)

15. Bastone AC, Moreira BS, Vasconcelos KSS, Magalhães AS, Coelho DM, Silva JID, Bezerra VM, Lopes AADS, Friche AAL, Caiaffa WT, Andrade ACS. Time trends of physical activity for leisure and transportation in the Brazilian adult population: results from Vigitel, 2010-2019. *Cad Saude Publica* 2022; 38(10):e00057222.

16. Ide PH, Martins MSAS, Segri NJ. Trends in different domains of physical activity in Brazilian adults: data from the Vigitel survey, 2006-2016. *Cad Saude Publica* 2020; 36(8):e00142919.

17. Cruz DKA, Silva KSD, Lopes MVV, Parreira FR, Pasquim HM. Socioeconomics inequities associated with different domains of physical activity: results of the National Health Survey 2019, Brazil. *Epidemiol Serv Saude* 2022; 31(spe1):e2021398.

18. Folha de São Paulo. 'Tudo que promove o transporte coletivo é bem-vindo', diz leitor. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/paineldoleitor/2023/11/tudo-que-promove-o-transporte-coletivo-e-bem-vindo-diz-leitor.shtml>

19. Loch MR, Knuth AG, Silva ICM, Guerra PH. As práticas corporais/atividade física nos 30 anos do Sistema Único de Saúde. *Cien Saude Colet* 2018; 23(10):3469.

20. Brasil. Decreto nº 11.766, de 1º de novembro de 2023. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/decreto/D11766.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11766.htm)

21. Agência IBGE Notícias. POF 2017-2018: Famílias com até R\$ 1,9 mil destinam 61,2% de seus gastos à alimentação e habitação. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/25598-pof-2017-2018-familias-com-ate-r-1-9-mil-destinam-61-2-de-seus-gastos-a-alimentacao-e-habitacao>

22. Numbeo. Prices by Country of One-way Ticket. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: [https://www.numbeo.com/cost-of-living/prices\\_by\\_country.jsp?displayCurrency=BRL&itemId=18](https://www.numbeo.com/cost-of-living/prices_by_country.jsp?displayCurrency=BRL&itemId=18).
23. Folha de São Paulo. Vídeo: Cidade alemã oferece ônibus gratuito para todos. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/tv/2024/03/video-cidade-alema-oferece-onibus-gratuito-para-todos.shtml>
24. Reis R, Hunter RF, Garcia L, Salvo D. what the physical activity community can do for climate action and planetary health? *J Phys Act Health* 2022; 19(1):2-3.
25. Thuany M, N Melo JC, B Tavares JP, M J Santos F, C M Silva E, O Werneck A, Dantas S, Ferrari G, Sá TH, R Silva D. The profile of bicycle users, their perceived difficulty to cycle, and the most frequent trip origins and destinations in Aracaju, Brazil. *Int J Environ Res Public Health* 2020; 17(21):7983.
26. Valenzuela ALEM, Lopes AAS, Rescarolli M, Pazin J, Rech CR. Assesment of the quality of bicycle paths and its correlation with bicycle use in Florianópolis. *J Phys Educ* 2023; 34:e3428.
27. Loch MR, Guerra PH. Bikes vs Cars: análise crítica do documentário de Fredrik Gertten. *Interface* 2017; 21:725-729.
28. Zorzi VN, Wanderley Júnior RS, Onita BM, Silva AAP, Silva AT, Oliveira ES, Goulardins GS, Hino AA. Perspectives on urban mobility in promoting physical activity in the context of commuting in Brazil. *Rev Bras Ativ Fís Saúde* 2023; 28:e0310.
29. Ciclocidade. Participação social e a judicialização das políticas públicas – As tentativas de diálogo da Ciclocidade sobre o aumento das velocidades nas marginais. [acessado 2024 Jun 06]. Disponível em: <https://www.ciclocidade.org.br/noticias/participacao-social-e-a-judicializacao-das-politicas-publicas-tentativas-de-dialogo-da-ciclocidade-sobre-o-aumento-das-velocidades-nas-marginais/>

## Este preprint foi submetido sob as seguintes condições:

- Os autores declaram que estão cientes que são os únicos responsáveis pelo conteúdo do preprint e que o depósito no SciELO Preprints não significa nenhum compromisso de parte do SciELO, exceto sua preservação e disseminação.
- Os autores declaram que os necessários Termos de Consentimento Livre e Esclarecido de participantes ou pacientes na pesquisa foram obtidos e estão descritos no manuscrito, quando aplicável.
- Os autores declaram que a elaboração do manuscrito seguiu as normas éticas de comunicação científica.
- Os autores declaram que os dados, aplicativos e outros conteúdos subjacentes ao manuscrito estão referenciados.
- O manuscrito depositado está no formato PDF.
- Os autores declaram que a pesquisa que deu origem ao manuscrito seguiu as boas práticas éticas e que as necessárias aprovações de comitês de ética de pesquisa, quando aplicável, estão descritas no manuscrito.
- Os autores declaram que uma vez que um manuscrito é postado no servidor SciELO Preprints, o mesmo só poderá ser retirado mediante pedido à Secretaria Editorial do SciELO Preprints, que afixará um aviso de retratação no seu lugar.
- Os autores concordam que o manuscrito aprovado será disponibilizado sob licença [Creative Commons CC-BY](#).
- O autor submissor declara que as contribuições de todos os autores e declaração de conflito de interesses estão incluídas de maneira explícita e em seções específicas do manuscrito.
- Os autores declaram que o manuscrito não foi depositado e/ou disponibilizado previamente em outro servidor de preprints ou publicado em um periódico.
- Caso o manuscrito esteja em processo de avaliação ou sendo preparado para publicação mas ainda não publicado por um periódico, os autores declaram que receberam autorização do periódico para realizar este depósito.
- O autor submissor declara que todos os autores do manuscrito concordam com a submissão ao SciELO Preprints.