

**UFRRJ**

**INSTITUTO DE AGRONOMIA**

**INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**DISSERTAÇÃO**

***TRANSPORTE PÚBLICO NO RIO DE JANEIRO:  
ESTUDO SOBRE USOS E RITMOS A PARTIR DO  
BAIRRO DE REALENGO***

**Renan Navarro Martins**

**2021**



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO**

**INSTITUTO DE AGRONOMIA**

**INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**



**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

***TRANSPORTE PÚBLICO NO RIO DE JANEIRO: ESTUDO SOBRE USOS E  
RITMOS A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO***

**RENAN NAVARRO MARTINS**

*Sob a Orientação do(a) Professor(a)  
Prof. Dr. André Santos Rocha*

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia, no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ, Área de Concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia

Seropédica, RJ

Março 2021

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada  
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M379t Martins, Renan Navarro, 1989-  
Transporte público no Rio de Janeiro: estudo sobre  
usos e ritmos a partir do bairro de Realengo / Renan  
Navarro Martins. - Rio de Janeiro, 2021.  
148 f.: il.

Orientador: André Santos da Rocha.  
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural  
do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em  
Geografia, 2021.

1. Uso e Ritmo dos transportes. 2. Transportes  
coletivos. 3. Política Pública. 4. Mobilidade Urbana.  
5. Realengo - RJ. I. Rocha, André Santos da, 1983-,  
orient. II Universidade Federal Rural do Rio de  
Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Geografia III.  
Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO Nº 23 / 2021 - PPGGEO  
(12.28.01.00.00.00.35)

Nº do Protocolo: 23083.017890/2021-54

Seropédica-RJ, 12 de março de 2021.

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO**  
**INSTITUTO DE AGRONOMIA / INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**  
**RENAN NAVARRO MARTINS**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 18/12/2020.

Conforme deliberação número 001/2020 da PROPPG-UFRJ, de 30/06/2020, tendo em vista a implementação de trabalho remoto e durante a vigência do período de suspensão das atividades acadêmicas presenciais, em virtude das medidas adotadas para reduzir a propagação da pandemia de Covid-19, nas versões finais das teses e dissertações as assinaturas originais dos membros da banca examinadora poderão ser substituídas por documento(s) com assinaturas eletrônicas. Estas devem ser feitas na própria folha de assinaturas, através do SIPAC, ou do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) e, neste caso, a folha com a assinatura deve constar como anexo ao final da tese / dissertação.

Prof. Dr. André Santos da Rocha (PPGGEO-UFRJ)

Prof. Dr. Marcio Rufino Silva (PPGGEO-UFRJ)

Prof. Dr. Maurilio Lima Botelho (PPGGEO-UFRJ)

Profa. Dra. Regina Helena Tunes (PPGEO-UERJ)

*(Assinado digitalmente em 12/03/2021 19:49 )*  
ANDRE SANTOS DA ROCHA  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeGEOIA (11.39.39)  
Matrícula: 1832629

*(Assinado digitalmente em 12/03/2021 06:37 )*  
MARCIO RUFINO SILVA  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeGEOIA (11.39.39)  
Matrícula: 2141297

*(Assinado digitalmente em 13/03/2021 13:15 )*  
MAURILIO LIMA BOTELHO  
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR  
DeGEOIA (11.39.39)  
Matrícula: 2685497

*(Assinado digitalmente em 12/03/2021 08:29 )*  
REGINA HELENA TUNES  
ASSINANTE EXTERNO  
CPF: 274.388.478-96

Para verificar a autenticidade deste documento entre em  
<https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: 23, ano:  
2021, tipo: **HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**, data de emissão:  
12/03/2021 e o código de verificação: **0ec3c26325**



“Num trem pras estrelas  
Depois dos navios negreiros  
Outras correntezas”  
Cazuza / Gilberto Gil

## AGRADECIMENTOS

Dedico essa Dissertação à minha família, que procurou entender e me apoiar durante esses longos dois anos de muitas dificuldades. Agradeço o amor e carinho dos meus pais, Rose e Moisés, que sempre me ensinaram que a melhor forma de conquistar um espaço no mundo é sendo estudioso e trabalhador. Agradeço e peço desculpas à minha sobrinha Victória, por não ter sido tão disponível quanto gostaria, para brincar com ela durante esse tempo. Além disso, agradeço à minha irmã, Nathália, e ao meu cunhado, Ricardo, pelo esforço em me ajudar e sempre se mostrarem compreensíveis.

Dedico uma parte especial à minha namorada Camila, por suportar meus surtos e desesperos, além de me apoiar incondicionalmente nos meus estudos e escolhas. Agradeço também aos meus sogros, Lourdes e João, por me acolherem tão bem em seu lar, oferecendo-me carinho, apoio e compreensão aos meus estudos.

Agradeço a toda família do curso de Geografia da UFRRJ, especialmente, ao meu professor orientador, André, pela imensa ajuda no desenvolvimento desta pesquisa e, pelo incentivo em continuar os estudos. Agradeço ainda a todos os professores do departamento, sem exceção, com muito carinho, respeito e admiração, desde o período da graduação. Aos amigos e colegas que percorreram junto comigo boa parte desse caminho de dificuldade, mas com muito bom alto astral e ajuda mútua, deixo meu agradecimento e saudosismo.

Agradeço o apoio, parceria e incentivo dos meus amigos e irmãos que a geografia me proporcionou, em especial, ao Leonardo, Guilherme e Fellipe, que desde a graduação me acompanham em momentos bons e ruins. Agradeço pelo carinho e solidariedade de todos os outros irmãos que a geografia me trouxe, aqui representados pelo grupo “Bilada”.

Agradeço aos meus amigos e irmãos de infância, Rômulo e Alex, que desde o colégio acompanham todas as minhas conquistas pessoais e profissionais, sempre se prontificando a me ajudar e incentivar. Agradeço também pelo carinho, apoio e momentos únicos de descontração aos meus grandes amigos de Realengo, que aqui ficaram representados como grupo “Canto da Chibata”.

Por fim, dedico essa Dissertação a três pessoas de extrema importância na construção dos meus valores: meus falecidos avós, Cláide e Waldir, que não puderam, em vida, ver o resultado das suas lutas em prol dos meus estudos e, meu falecido tio, José Pessoa, a quem dedico o meu esforço pra me superar e ser melhor todos os dias.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001 / This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.

## RESUMO

Navarro, Renan Martins. **Transporte Público no Rio De Janeiro: estudo sobre usos e ritmos a partir do bairro de Realengo.** p.138 Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Agronomia, Departamento de Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, RJ, 2020.

A mobilidade urbana tem sido alvo de muitos debates no mundo inteiro e, no Rio de Janeiro, isso não foi diferente, incorporando-se na pauta da agenda pública elementos que associaram investimentos neste setor aos megaeventos entre 2010 e 2016, sobretudo, com o governo Eduardo Paes. Todavia, esses investimentos ocorreram, sem necessariamente, trazer resoluções aos problemas das áreas periféricas da cidade. Neste sentido, este estudo tem como objetivo apresentar elementos para avaliação do uso e ritmo do transporte público no bairro de Realengo, localizado na AP5, até grandes áreas de influência comercial e prestação de serviços da cidade do Rio de Janeiro, a Central do Brasil e a Barra da Tijuca. Utilizou-se a relação entre transporte coletivo público, mobilidade urbana e as políticas públicas para a elaboração deste trabalho e para analisar os dados coletados, através questionários virtuais e registros fotográficos em trabalhos de campo sobre a qualidade do acesso, uso e ritmos do transporte público pelos usuários em Realengo. Para demonstrar dados sobre o ritmo dos transportes, realizou-se o levantamento da circulação de transportes, a partir de três aplicativos, *Google Maps*, *Mooovit*, e *Trafi*, ao longo de uma semana. Como conclusão, aponta-se que o uso, qualidade e ritmo do transporte público revela dificuldades no acesso e precarização do serviço, que está associada aos aspectos da condição urbana periférica de Realengo e do modelo de produção desigual do urbano carioca, que adotou, nos últimos anos, políticas públicas de transporte que não privilegiam a resolução direta do problema, mas estão atrelados ideia de cidade empreendedora.

**Palavras-Chave:** Transportes coletivos. Mobilidade Urbana. Política Pública. Uso e Ritmo dos transportes. Realengo. Rio de Janeiro.

## ABSTRACT

Navarro, Renan Martins. Public Transport in Rio De Janeiro: study on uses and rhythms from the neighborhood of Realengo. p.138 Dissertation (Master in Geography). Institute of Agronomy, Department of Geography, Federal Rural University of Rio de Janeiro, RJ, 2020.

Urban mobility has been the subject of many debates around the world and, in Rio de Janeiro, this was no different, as it was showed by the incorporation of elements, on the public agenda, that associated investments in this sector with mega-events, between 2010 and 2016, especially during Eduardo Paes's government. However, these investments took place, without necessarily bringing resolutions to the problems of the peripheral areas of the city. In this sense, this study aims to present elements for assessing the use and pace of public transport in the neighborhood of Realengo, located on AP5, up to large areas of commercial influence and provision of services in the city of Rio de Janeiro, Central do Brasil and Barra da Tijuca. The relationship between public transport, urban mobility and public policies was used to prepare this research and to analyze the data collected, through virtual questionnaires and photographic records in field work about the quality of access, use and rhythms of public transport, according to Realengo's residents. To demonstrate data on the pace of transport, a survey of transport circulation was carried out, using three applications, Google Maps, Mooovit, and Trafi, over the course of a week. As a conclusion, it's pointed out that the use, quality and pace of public transport reveals difficulties in access and precariousness of the service, which is associated with aspects of the peripheral urban condition of Realengo and the unequal production model of the urban Carioca, which is based on public transport policies that do not provide direct resolutions for the problem, but are linked to the idea of an entrepreneurial city.

**Keywords:** Public transport. Urban mobility. Public Policy. Use and pace of transport. Realengo. Rio de Janeiro.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: DIAGRAMA DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO – RJ FONTE: PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO.....	26
FIGURA 2: DIVISÃO DOS CONSÓRCIOS E EMPRESAS.....	29
FIGURA 3: RTR-5 ESTRUTURA GERAL DAS LINHAS.....	31
FIGURA 4: DIAGRAMA DAS ESTAÇÕES DA SUPERVIA.....	33
FIGURA 5: DIAGRAMA DAS ESTAÇÕES DO BRT.....	36
FIGURA 6: ORGANOGRAMA METODOLÓGICO.....	46
FIGURA 7: AVENIDA SANTA CRUZ: PONTO 01.....	48
FIGURA 8: AVENIDA SANTA CRUZ: PONTO 02.....	48
FIGURA 9: AVENIDA SANTA CRUZ: PONTO 03.....	49
FIGURA 10: AVENIDA SANTA CRUZ: PONTO 04.....	49
FIGURA 11: AVENIDA SANTA CRUZ: PONTO 05.....	49
FIGURA 12: AVENIDA SANTA CRUZ: PONTO 06.....	50
FIGURA 13: AVENIDA SANTA CRUZ: PONTO 07.....	50
FIGURA 14: AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS: PONTO 01.....	51
FIGURA 15: AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS: PONTO 02.....	51
FIGURA 16: AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS: PONTO 03.....	51
FIGURA 17: AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS: PONTO 04.....	52
FIGURA 18: AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS: PONTO 05.....	52
FIGURA 19: AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS: PONTO 06.....	52
FIGURA 20: AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS: PONTO 07.....	53
FIGURA 21: AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS: PONTO 08.....	53
FIGURA 22: ESTAÇÃO DE TREM REALENGO – RAMAL SANTA CRUZ.....	55
FIGURA 23: RUA DR LESSA: PONTO 01.....	55
FIGURA 24: PONTO 01 – ESTAÇÃO DE TREM DA SUPERVIA DE REALENGO – RAMAL SANTA CRUZ.....	56
FIGURA 25: MOVIMENTO ANUAL DE PASSAGEIROS DA SUPERVIA, SEGUNDO OS SUBSISTEMAS, ENTRE OS ANOS DE 2009 - 2019.....	57
FIGURA 26: ACESSO À ESTAÇÃO DO BRT MARECHAL FONTENELE – CORREDOR TRANSOLÍMPICA.....	58
FIGURA 27: PONTO 01 - ESTAÇÃO DO BRT MARECHAL FONTENELE – CORREDOR TRANSOLÍMPICA.....	59
FIGURA 28: PONTO 1 - MARECHAL FONTENELE – “PONTO DO BRT”.....	59
FIGURA 29: PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO SISTEMA BRT, SEGUNDO OS CORREDPRES, ENTRE OS ANOS DE 2012 - 2017.....	60
FIGURA 30: TEMPO DE PERCURSO DE REALENGO ATÉ O DESTINO FINAL PARA O(A) PASSAGEIRO(A), QUANTO O TIPO DE TRANSPORTE.....	62
FIGURA 31: TEMPO DE INTERVALO ENTRE AS CONDUÇÕES/ COMPOSIÇÕES PARA O(A) PASSAGEIRO(A), QUANTO O TIPO DE TRANSPORTE.....	63
FIGURA 32: QUALIDADE DO VEÍCULO EM CIRCULAÇÃO PARA O(A) PASSAGEIRO(A), QUANTO O TIPO DE TRANSPORTE.....	63
FIGURA 33: LOTAÇÃO DO TRANSPORTE PARA O(A) PASSAGEIRO(A), QUANTO O TIPO DE TRANSPORTE.....	64
FIGURA 34: INFRAESTRUTURA DE APOIO ÀS EMPRESAS PARA O(A) PASSAGEIRO(A), QUANTO O TIPO DE TRANSPORTE.....	64
FIGURA 35: SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO PARA O(A) PASSAGEIRO(A), QUANTO O TIPO DE TRANSPORTE.....	65
FIGURA 36: QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELAS EMPRESAS PARA O(A) PASSAGEIRO(A), QUANTO O TIPO DE TRANSPORTE.....	65
FIGURA 37: PREÇO DA PASSAGEM EM RELAÇÃO AO SERVIÇO OFERECIDO PARA O(A) PASSAGEIRO(A), QUANTO O TIPO DE TRANSPORTE.....	66
FIGURA 38: MONITORAMENTO SEGUNDA-FEIRA COM A FERRAMENTA GOOGLE MAPS... ..	68
FIGURA 39 MONITORAMENTO SEGUNDA-FEIRA COM A FERRAMENTA MOOVIT.....	68
FIGURA 40: MONITORAMENTO SEGUNDA-FEIRA COM A FERRAMENTA TRAFI.....	69
FIGURA 41: MONITORAMENTO TERÇA-FEIRA COM A FERRAMENTA GOOGLE MAPS.....	70
FIGURA 42: MONITORAMENTO TERÇA-FEIRA COM A FERRAMENTA MOOVIT.....	71
FIGURA 43: MONITORAMENTO TERÇA-FEIRA COM A FERRAMENTA TRAFI.....	71
FIGURA 44: MONITORAMENTO QUARTA-FEIRA COM A FERRAMENTA GOOGLE MAPS.....	72

FIGURA 45: MONITORAMENTO QUARTA-FEIRA COM A FERRAMENTA MOOVIT .....	73
FIGURA 46: MONITORAMENTO QUARTA-FEIRA COM A FERRAMENTA TRAFI.....	73
FIGURA 47: MONITORAMENTO QUINTA-FEIRA COM A FERRAMENTA GOOGLE MAPS.....	74
FIGURA 48: MONITORAMENTO QUINTA-FEIRA COM A FERRAMENTA MOOVIT.....	74
FIGURA 49: MONITORAMENTO QUINTA-FEIRA COM A FERRAMENTA TRAFI.....	75
FIGURA 50: MONITORAMENTO SEXTA-FEIRA COM A FERRAMENTA GOOGLE MAPS .....	76
FIGURA 51: MONITORAMENTO SEXTA-FEIRA COM A FERRAMENTA MOOVIT .....	77
FIGURA 52: MONITORAMENTO SEXTA-FEIRA COM A FERRAMENTA TRAFI.....	77
FIGURA 53: MONITORAMENTO SÁBADO COM A FERRAMENTA GOOGLE MAPS .....	78
FIGURA 54: MONITORAMENTO SÁBADO COM A FERRAMENTA MOOVIT .....	79
FIGURA 55: MONITORAMENTO SÁBADO COM A FERRAMENTA TRAFI.....	79
FIGURA 56: MONITORAMENTO DOMINGO COM A FERRAMENTA GOOGLE MAPS .....	80
FIGURA 57: MONITORAMENTO DOMINGO COM A FERRAMENTA MOOVIT.....	81
FIGURA 58: MONITORAMENTO DOMINGO COM A FERRAMENTA TRAFI .....	81
FIGURA 59: PRINCIPAIS LINHAS UTILIZADAS PELOS PESQUISADOS PARA CHEGAR À CENTRAL DO BRASIL DURANTE A SEMANA EM HORÁRIO COMERCIAL, “SAINDO” DE REALENGO	88
FIGURA 60: PRINCIPAIS LINHAS UTILIZADAS PELOS PESQUISADOS PARA CHEGAR À CENTRAL DO BRASIL DURANTE O FINAL DE SEMANA, “SAINDO” DE REALENGO.....	88
FIGURA 61: PRINCIPAIS LINHAS UTILIZADAS PELOS PESQUISADOS PARA CHEGAR À BARRA DA TIJUCA DURANTE A SEMANA EM HORÁRIO COMERCIAL, “SAINDO” DE REALENGO	89
FIGURA 62: PRINCIPAIS LINHAS UTILIZADAS PELOS PESQUISADOS PARA CHEGAR À BARRA DA TIJUCA DURANTE O FINAL DE SEMANA, “SAINDO” DE REALENGO.....	90
FIGURA 63: MOVIMENTO MÉDIO DIÁRIO, SEGUNDO O TIPO DE TRANSPORTE, ENTRE 2009 – 2019 .....	94

## LISTA DE TABELAS

TABELA 1: MOVIMENTO DE PASSAGEIROS SEGUNDO OS TIPOS DE TRANSPORTES NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO ENTRE 2009 - 2019.....	27
TABELA 2: RESUMO DO SISTEMA DE TRANSPORTE POR ÔNIBUS NA CIDADE DO RIO DE 2010 A 2019 .....	30
TABELA 3: PROPORÇÃO DAS EMPRESAS CONSORCIADAS DO CONSÓRCIO SANTA CRUZ.....	30
TABELA 4: DOMICÍLIO, POPULAÇÃO RESIDENTE E DENSIDADE DOMICILIAR EM 2010.....	39
TABELA 5: POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO RA – 2010 .....	40
TABELA 6 POPULAÇÃO RESIDENTE POR BAIRRO EM 2010 .....	40
TABELA 7: RENDIMENTO SEGUNDO RA – 2010 .....	41
TABELA 8: RENDIMENTO NOMINAL FAMILIAR PER CAPITA SEGUNDO BAIRRO – 2010 .....	41
TABELA 9: ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL (IDS).....	42
TABELA 10: INVESTIMENTO EM TRANSPORTE NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO .....	42
TABELA 11: ADAPTADO: DISTÂNCIA ENTRE AS PARADAS DE ÔNIBUS E TREM SUBURBANO .....	46
TABELA 12: PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ANUALMENTE POR ESTAÇÃO NO SUBSISTEMA SANTA CRUZ .....	58
TABELA 13PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ANUALMENTE NO CORREDOR TRANSOLÍMPICA .....	61
TABELA 14: TEMPO MÉDIO DE VIAGEM NA SEGUNDA-FEIRA .....	70
TABELA 15: TEMPO MÉDIO DE VIAGEM NA TERÇA-FEIRA .....	72
TABELA 16: TEMPO MÉDIO DE VIAGEM NA QUARTA-FEIRA .....	74
TABELA 17: TEMPO MÉDIO DE VIAGEM NA QUINTA-FEIRA.....	76
TABELA 18: TEMPO MÉDIO DE VIAGEM NA SEXTA-FEIRA .....	78
TABELA 19: TEMPO MÉDIO DE VIAGEM NO SÁBADO .....	80
TABELA 20: TEMPO MÉDIO DE VIAGEM NO DOMINGO.....	82
TABELA 21 LINHAS QUE ATUAM NO BAIRRO DE REALENGO.....	87
TABELA 22: LINHAS QUE CIRCULAM NO BAIRRO DE REALENGO COM AS PIORES CONDUTAS .....	91
TABELA 23: LINHAS QUE CIRCULAM NO BAIRRO DE REALENGO COM AS PIORES CONSERVAÇÕES DA FROTA.....	92
TABELA 24: LINHAS QUE CIRCULAM NO BAIRRO DE REALENGO COM OS PIORES NÍVEIS DE SERVIÇOS .....	93
TABELA 25: NÚMERO DE EMPREGADOS SEGUNDO O BAIRRO .....	94

## LISTA DE MAPAS

MAPA 1: OS TIPOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS COLETIVOS EM REALENGO.....	20
MAPA 2: TRANSPORTES RODOVIÁRIOS E FERROVIÁRIOS NO BAIRRO DE REALENGO .....	28
MAPA 3: ÁREAS DE PLANEJAMENTO DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO .....	38
MAPA 4: REGIÕES ADMINISTRATIVAS DA AP5 .....	38
MAPA 5: LOCALIZAÇÃO DOS BAIRROS .....	40
MAPA 6: PONTOS DE ÔNIBUS E ESTAÇÕES .....	47
MAPA 7: TRANSBORDO DE PARTIDA .....	83
MAPA 8: TRANSBORDO DE RETORNO .....	84
MAPA 9: PERCURSO REALENGO X CENTRO (RAMAL SANTA CRUZ).....	85
MAPA 10: PERCURSO REALENGO X BARRA (CORREDOR TRANSOLÍMPICA) .....	85



## SUMÁRIO

### **CAPÍTULO I - A CIDADE DO RIO DE JANEIRO E A POLÍTICA DE TRANSPORTES URBANOS: INFLUÊNCIAS NO RITMO E NA QUALIDADE DO ACESSO NA ZONA OESTE.....18**

II A PROBLEMÁTICA DA ESTRUTURA URBANA DO RIO DE JANEIRO E QUESTÃO DO ACESSO AO TRANSPORTE COLETIVO. ....	18
I.II TRANSPORTE URBANO E POLÍTICAS PÚBLICAS .....	21
I.II.I POLÍTICA PÚBLICA E O PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL – RJ (PMUS-RJ) .....	22
I.III O TRANSPORTE PÚBLICO NO PERÍODO DE MANDATO DO PREFEITO EDUARDO PAES	28
I.III.I O SERVIÇO DA REDE DE TRANSPORTE REGIONAL DO RIO DE JANEIRO- RTR28	
I.III.II O SERVIÇO DE TRENS URBANOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO – SUPERVIA .....	32
I.III.III O SERVIÇO DE TRANSPORTE RÁPIDO POR ÔNIBUS – BRT .....	34
I.IV REALENGO E A AP5, SUA CARACTERIZAÇÃO E DIFERENCIAÇÃO, E OS DESCAMINHO DOS INVESTIMENTOS EM TRANSPORTE.....	37

### **CAPÍTULO II RITMOS E USOS DO TRANSPORTE PÚBLICO A PARTIR DE REALENGO...44**

II.I AS DIFICULDADES NO ACESSO AO TRANSPORTE NO BAIRRO DE REALENGO ATRAVÉS DOS PONTOS DE PARADAS E AS ESTAÇÕES DA SUPERVIA E BRT .....	46
II.II A QUALIDADE DO TRANSPORTE A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO SEGUNDO SEUS USUÁRIOS.....	61
II.III O RITMO DO TRANSPORTE EM REALENGO PERCURSO E TEMPO ATÉ O CENTRO E A BARRA DA TIJUCA.....	66
II.IV MAPA DA MOBILIDADE URBANA DA ZONA OESTE DO RIO DE JANEIRO A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO .....	86

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS.....96**

### **ANEXO.....103**

MODELO DE FORMULÁRIO DIGITAL PARA PESQUISA DE PERCEPÇÃO E AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO .....	103
RESPOSTAS ARMAZENADAS DA PESQUISA DE PERCEPÇÃO E AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO .....	106
MODELO DE FORMULÁRIO DIGITAL PARA MONITORAMENTO DE PERCURSO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS.....	121
RESPOSTAS ARMAZENADAS DO MONITORAMENTO DE PERCURSO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS.....	122
REGISTRO FOTOGRÁFICO.....	128

## INTRODUÇÃO.

Ao longo dos últimos anos, a cidade do Rio de Janeiro sofreu evidente precarização do transporte público coletivo, prejudicando sobremaneira a vida dos seus usuários, sobretudo daqueles que dependem dele para seu deslocamento diário ao trabalho. Diversas razões podem ser citadas para justificar tal cenário de precariedade dos transportes públicos coletivos no RJ, tais como investimento e manutenção insuficientes, além da falta de planejamento coerente à demanda de usuários.

Atualmente, 12 milhões de pessoas moram na Região Metropolitana do RJ, sendo que 62% trabalham na capital, frequentemente utilizando algum meio de transporte público para se deslocar. Somado aos 98% da população do município do Rio de Janeiro, que trabalha no próprio município, tem-se um acréscimo de 30% referente ao movimento pendular, aumentando o número de usuários do transporte público coletivo.

Nesse cenário de sobrecarga e precariedade dos transportes públicos, 26% da população do município do Rio de Janeiro demora mais de uma hora para ir de casa ao trabalho (SEBRAE - RJ, 2016), gerando muita insatisfação. As reclamações dos usuários do transporte público carioca são frequentes, pois além da superlotação dos modais, o valor das passagens não reflete o serviço ofertado. Ademais, a incerteza de conclusão do percurso pelas condições da condução, insegurança e violência nos modais contribuem para tornar a experiência nos transportes públicos coletivos um desafio diário aos trabalhadores.

A insatisfação da população carioca acerca das más condições dos transportes públicos é antiga e marcou a história da cidade em diversos momentos, como na “revolta do vintém”, de 1880, na qual protestava-se contra o imposto de um vintém sobre as passagens dos bondes urbanos. Apesar da evolução nos meios de transporte, pouca coisa mudou no que tange às suas condições e serviços oferecidos à população. Assim, em 2013, observamos o Movimento Passe Livre, outra grande revolta popular contra o aumento no preço das passagens de ônibus, trens e metrô, que reverberou para além da cidade do Rio de Janeiro, alcançando inúmeros centros urbanos nacionais. Apesar das lutas e reivindicações sociais por melhorias no transporte público coletivo, as mudanças acontecem de maneira limitada.

Diante disso, é possível compreender a razão pela qual os desafios dos transportes públicos coletivos são objeto de estudo de tamanho interesse para diferentes áreas de conhecimento, principalmente para a geografia. Quando se pretende estudar os transportes urbanos no Rio de Janeiro, a mobilidade urbana é uma questão de extrema importância e deve ser analisada concomitantemente, uma vez que diariamente há um grande fluxo de pessoas entre as áreas periféricas e centrais da cidade. Nesse cenário, é preciso compreender como os transportes públicos coletivos podem afetar a dinâmica da mobilidade, influenciando sobre o tempo gasto diariamente na translocação da população.

Segundo o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de 2015, a cidade do Rio de Janeiro apresenta, aproximadamente, 47% da mobilidade urbana em transportes públicos, 27% a pé, 23% de carro, 1% de bicicleta e 2% em outros meios, como barcas e etc, o que reforça a relevância do primeiro para o deslocamento da população carioca. Paralelamente a isso, quando se analisa a Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, onde a rede de transporte público ainda se desenvolve concomitantemente aos crescentes e constantes descasos, a porcentagem da mobilidade através dos transportes públicos pode ser ainda maior do que na cidade, aumentando a problemática da região. Por exemplo, segundo estudos da SEBRAE-RJ (2016), os moradores da Zona Oeste levam cerca de 62 minutos no transporte de casa para o trabalho, em contrapartida, para moradores da Zona Sul, esse tempo é de até 30. Assim, a (i)mobilidade urbana pode influenciar na vida do usuário regular de transporte público coletivo, uma vez que, as dificuldades no acesso ao transporte e a precarização do serviço estão relacionadas aos efeitos da dinâmica de “ir e vir” do morador da Zona Oeste.

Nesse contexto, a fim de entender a dinâmica da situação dos transportes públicos coletivos da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, discriminando suas possíveis causas e consequência, algumas hipóteses são relevantes à esta pesquisa como, por exemplo: o transporte público coletivo e a mobilidade urbana na Zona Oeste do Rio de Janeiro são eficientes e satisfatórios para o usuário regular deste sistema? Ou ainda: os transportes coletivos públicos garantem a acessibilidade dos moradores do bairro de Realengo às áreas centrais?

Considerando essas hipóteses, esta pesquisa objetiva analisar a situação dos transportes públicos coletivos da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, através dos sistemas de transporte público de alta capacidade, como os corredores BRT e os trens da Supervia, além das Redes de Transportes Regionais (linhas de ônibus comuns), após os investimentos no setor dos transportes associados aos megaeventos realizados na cidade do Rio de Janeiro, período que representa os dois mandatos do Prefeito Eduardo Paes (2009 – 2016). Buscou-se demonstrar a qualidade do acesso, uso e ritmo no transporte público, a partir do bairro de Realengo, localizado na Zona Oeste da Cidade. A qualidade e o uso foram avaliados através de formulário virtual direcionado aos moradores do bairro citado e o ritmo dos transportes foi avaliado por monitoramento digital do tempo de percurso partindo de Realengo até a Central do Brasil e a Barra da Tijuca.

O estudo dos transportes coletivos públicos e da mobilidade a partir de Realengo se justifica por se tratar de uma área sob constantes transformações nas formas de locomoção, sobretudo para acesso às áreas com maiores ofertas de cultura e oportunidades de emprego. Segundo o *DATA.RIO*, 83% dos equipamentos municipais de cultura e lazer, como as lonas e areninhas cariocas, localizam-se fora da AP5. Somado a isso, Realengo apresenta uma população economicamente ativa maior do que o número de vagas de empregos por carteira assinada oferecidos no bairro, o que gera um efluxo diário de trabalhadores de Realengo para outros bairros da cidade. Os dados no site *DATA.RIO* apontam que, entre 2009 e 2016, o Centro do Rio e Barra da Tijuca somavam 29,74% dos postos de trabalho do município, enquanto todos os demais 161 bairros da cidade, representavam apenas 69,40%. Isso demonstra a relevância econômica do Centro do Rio e da Barra da Tijuca e permite compreender a maior convergência populacional para tais regiões, principalmente nos dias úteis e horários comerciais.

Dados do último censo apresentados no site da prefeitura do Rio apontavam que o Centro do Rio apresenta uma área territorial de 542,47 ha 100% urbanizada, onde mais de 29 mil pessoas vivem em uma densidade domiciliar de 2,12, com uma oferta de mais de 461 mil postos de trabalhos. O bairro da Barra da Tijuca tem uma área territorial de pouco mais de 4.815 ha, na qual 53% é urbano, vivendo mais de 135 mil pessoas com densidade domiciliar de 2,66 e com oferta de mais de 164 mil postos de trabalho. Já o bairro de Realengo apresenta uma área territorial de pouco mais de 2.605 ha, na qual 48% é urbanizada, onde vivem pouco mais de 180 mil pessoas em uma densidade domiciliar de 3,03 com uma oferta de 15 mil postos de trabalho (*DATA.RIO*, 2020). Esses dados apontam que, se cada morador do bairro fosse procurar uma vaga de emprego no próprio bairro, o Centro do Rio apresentaria cerca de 15 postos de trabalho por pessoa, enquanto na Barra da Tijuca esse número seria de 1,21 e em Realengo, o número seria de 0,08.

Além da questão da oferta de emprego, este trabalho faz uma comparação através dos dados da Prefeitura no site *DATA.RIO*, dos equipamentos municipais de cultura, lazer e esporte entre no município, enfatizando os bairros estudados. O Centro apresenta 11 equipamentos municipais de cultura e 1 equipamento municipal de esporte e lazer; a Barra da Tijuca apresenta 1 equipamento municipal de cultura e nenhum equipamento municipal de esporte e lazer; Realengo apresenta 1 equipamento municipal de cultura e nenhum equipamento municipal de esporte e lazer, assim como a Barra da Tijuca (*DATA.RIO*, 2020).

Ademais, a escolha de dissertar, no presente estudo, sobre transportes coletivos públicos e mobilidade a partir de Realengo se baseou no fato de que compartilho com os moradores da região os desafios de ser um usuário regular do transporte público e reconheço as limitações de ir e vir dos moradores da Zona Oeste. Assim, reconheço os ritmos dos transportes coletivos públicos de e para o bairro de Realengo, sendo notória a variação de acessibilidade entre dias úteis/horários comerciais e finais de semana e feriados, o que inclusive desestimula a mobilidade dos moradores do bairro para atividades de cultura e lazer.

Há anos, utilizo rotineiramente o ramal Santa Cruz, a Supervia, os ônibus do atual sistema de Rede de Transporte Regional e o sistema BRT, o que, ao longo da formação de pesquisador, me trouxe um olhar crítico sobre o sistema de transporte público coletivo e me fez questionar como o uso e o ritmo do transporte pode refletir elementos da desigualdade entre áreas centrais e áreas periféricas da cidade. Atualmente, compreendo que se trata de uma questão multifatorial, que faz do acesso, uso e ritmo dos transportes coletivos elementos que permitem problematizar a mobilidade urbana e a própria produção do espaço urbano.

Nesta pesquisa, proponho levantar e apresentar dados sobre uso e ritmo dos transportes públicos em Realengo no acesso ao BRT, aos trens da Supervia, além das linhas de ônibus do serviço da Rede de Transporte Regional do Rio de Janeiro.

Portanto, essa dissertação tem como objetivos específicos, dentro das viagens regulares no transporte público coletivo do município do Rio de Janeiro, avaliar os modelos de transporte público implementados durante 2009 e 2016 e as consequências nos dias de hoje; apresentar a Política de Mobilidade Urbana empregada na cidade do Rio de Janeiro, mais especificamente na Zona Oeste; expor dados sobre a opinião do usuário regular do transporte público quanto ao serviço, qualidade, segurança e o conforto; mapear a mobilidade do centro econômico do bairro de Realengo e sua estrutura; e apontar o ritmo [tempo de percurso] de Realengo até a Central do Brasil e a Barra da Tijuca. O desafio é construir uma estrutura que apresente de maneira crítica, científica e clara as opiniões de usuários dos transportes públicos coletivos. Ainda, nesta pesquisa utilizou-se noções de políticas públicas, transporte público coletivo e mobilidade urbana, sendo realizado um levantamento bibliográfico sobre o tema.

Roosevelt Brasil Queiros em seu livro define as políticas públicas como “os meios que a administração pública dispõe para a defesa e a concretização dos direitos de liberdade e dos direitos sociais dos cidadãos” (Queiroz, 2012, p.97). Segundo Celina Souza, políticas públicas é “o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (...) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações (...)” (SOUZA, 2006, p. 26). Neste sentido, compreende-se, ao longo do trabalho, que as políticas públicas implantadas, nos últimos anos, não estiveram alinhadas com interesse na melhoria da qualidade no acesso ao transporte na área periférica, como se sugeria, mas em marcar formas de fomentar uma cidade ajustada aos negócios e ao fomento dos megaeventos (PIMENTA,2019; COSTA:SILVA & COHEN, 2013). Assim, os investimentos na implantação do BRT, demonstraram as ações da prefeitura em fomentar políticas para uma cidade empreendedora e não para uma cidade cidadã.

Para pensar o transporte público e a mobilidade urbana, utilizaram-se as interpretações de diferentes autores, tais como Ferraz e Torres (2013); Kleiman (1994), Costa; Silva & Cohen, 2013, e Pimenta (2019). Também foram estudadas informações da Política Nacional de Mobilidade Urbana Lei Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 na Seção I, “Das Definições”, que em seu Art.4º que define Transporte Público Coletivo como “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” e que define ainda a Mobilidade urbana como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012).

A interpretação das políticas públicas para o transporte público e para a mobilidade urbana estão aqui associadas à concepção de produção do espaço urbano, que é marcadamente desigual e combinado. Por isso, a apresentação dos dados sobre a qualidade do acesso, usos e ritmos do transporte em Realengo é relacionada à condição na estrutura urbano-metropolitana.

A dissertação é estruturada em dois capítulos. No primeiro, apresentamos o problema do Transporte Público Coletivo no contexto histórico que se relaciona à estrutura urbana do Rio de Janeiro e às políticas públicas. O primeiro capítulo é subdividido em quatro partes: na primeira parte é abordado a problemática da estrutura urbana do rio de janeiro e questão do acesso ao transporte coletivo; na segunda parte há um debate sobre o transporte urbano e políticas públicas, com uma apresentação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – RJ (PMUS-RJ); na terceira parte, é apresentado o transporte público no período de mandato do prefeito Eduardo Paes, realizando uma descrição dos transportes de alta capacidade do BRT e da Supervia, além das Redes de Transportes Regionais feitas por ônibus no município; e por fim, na quarta parte, é realizado uma apresentação de Realengo e da AP5, sua caracterização e diferenciação no contexto da cidade do Rio de Janeiro. Neste trecho, ressalta-se os descaminhos dos investimentos em transporte público, que tendem a seguir o modelo capitalista.

No segundo capítulo, intitulado “Ritmos e usos do transporte público a partir de Realengo”, são apresentadas as informações sobre o acesso, uso e ritmo dos transportes em Realengo. Este capítulo é produto da coleta de informações realizadas através de registro fotográficos em trabalhos e campo, aplicação de web-formulário e análise do tempo de deslocamento a partir de três aplicativos (*Google Maps, Trafi, e Moovit*). Da aplicação do formulário digital na plataforma Google Formulário, foram obtidos os dados tabulados sobre qualidade, acesso e ritmo, construindo-se um banco com as informações devidamente trabalhadas, para apresentação de gráficos e confecção de mapas no software ArcGis versão 3.14.1Pi.

O segundo capítulo também se estrutura em quatro partes, sendo, na primeira delas, apresentadas as dificuldades no acesso ao transporte no bairro de realengo através dos pontos de paradas e das estações da supervia e BRT, demonstrando o registro fotográfico do trabalho de campo realizado no bairro de realengo. Na segunda parte, são apresentadas informações sobre a qualidade do transporte, a partir do bairro de Realengo, sob a perspectiva de seus usuários, sendo baseada nas informações obtidas do Google Formulário. A terceira parte, destaca o ritmo do transporte em Realengo, percurso e tempo até o Centro e a Barra da Tijuca, como resultado da pesquisa realizada nos aplicativos de trânsito, que permitiram a análise dos ritmos dos transportes ao longo de uma semana. Por fim, na última parte é apresentado o mapa da mobilidade urbana na Zona Oeste do Rio de Janeiro, a partir do Bairro de Realengo, contendo informações sobre as linhas de ônibus que circulam no bairro e suas condições.

Concluindo, são apresentadas as considerações finais das pesquisas realizadas, com cruzamento das informações e filtros feitos nos questionários virtuais, que mostram a proporção da utilização dos transportes públicos para cada faixa-etária, período do dia e finalidade do uso, além do comparativo dos monitoramentos feitos, que apontam os dias e horários em que o deslocamento entre os bairros estudados foi maior.

## **CAPÍTULO I - A CIDADE DO RIO DE JANEIRO E A POLÍTICA DE TRANSPORTES URBANOS: INFLUÊNCIAS NO RITMO E NA QUALIDADE DO ACESSO NA ZONA OESTE.**

A questão dos transportes públicos coletivos e da mobilidade urbana está além de uma simples questão de transportes de passageiros, sendo um tema que deve ser refletido concomitantemente aos planejamentos das cidades. O Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), em seu Curso de Desenvolvimento Urbano oferecido na plataforma MobiliCampus no ano de 2020, fez um levantamento histórico da questão dos transportes públicos e evidenciou que, após a primeira Revolução Industrial no século XIX, as cidades da Europa vivenciaram um aumento populacional, necessitando de unidades habitacionais e infraestrutura urbana, fazendo surgir o pensamento urbano e o planejamento das cidades (ITDP, 2020).

Segundo o ITDP, muitos modelos de planejamento urbano foram desenvolvidos no mundo, como a Reforma de Paris (Hausmann), que recortava a cidade por vias que convergiam para pontos de interseção, comumente praças e rotatórias, além do interior dos quarteirões com áreas para realização de atividades complementares da cidade. No Brasil, os planejamentos urbanos que podemos destacar são: o Plano Piloto de Brasília (Lúcio Costa), onde a cidade se estruturou a partir de um sistema viário de dois troncos de circulação e técnicas rodoviárias, o que evita o cruzamento dos pedestres com os automóveis, além da setorização por atividades; e, no Rio de Janeiro, a Reforma Passos (Pereira Passos), com abertura de grandes avenidas, com a preferência de interligar a área central com a Zona Sul da cidade, além da utilização de revestimento asfáltico pela primeira vez no país (ITDP, 2020).

A maior parcela das cidades do país priorizou o espaço urbano ao automóvel dando-o maior destaque e utilização para os deslocamentos, causando maior espraiamento das cidades e, deixando em segundo plano, a acessibilidade estrutural promovida pelos transportes de média e alta capacidade. Além da baixíssima qualidade na mobilidade urbana promovida pelos transportes públicos, esse planejamento provocou aumento dos congestionamentos, das distâncias de deslocamentos (viagens pendulares), restrição do acesso às oportunidades urbanas e acentuação das desigualdades sociais, entre outros (ITDP, 2020).

### **1.1 A PROBLEMÁTICA DA ESTRUTURA URBANA DO RIO DE JANEIRO E QUESTÃO DO ACESSO AO TRANSPORTE COLETIVO.**

A região Sudeste brasileira é representativa quanto ao seu amplo fenômeno de urbanização, abrigando as duas principais metrópoles brasileiras, respectivamente, São Paulo e Rio de Janeiro. Essas cidades guardam as contradições da urbanização periférica brasileira. Segundo Milton Santos (Santos, 2009), essa urbanização é marcada por uma grande desigualdade interna, que se reverbera na diferença do acesso aos direitos e infraestruturas urbanas. Neste contexto, é possível inserir uma imensidade de elementos, como acesso a hospitais, escolas, redes de assistência básica, equipamentos culturais, saneamento básico, e o próprio acesso ao transporte coletivo público.

Este último item apontado consiste no objeto de investigação dessa dissertação, pois a hipótese norteadora do estudo se baseia no fato do acesso aos transportes públicos, sua qualidade e ritmo, indicarem certa assimetria nos usos presentes nas metrópoles, refletindo na diferenciação espacial sobre a qualidade da oferta de serviços e reforçando a problemática da estrutura urbana da cidade do Rio de Janeiro formada ao longo do século XX.

Atualmente, a cidade do Rio de Janeiro é dividida em 5 Áreas de Planejamento (AP), que apresentam população estimada de 6 milhões de habitantes, com alta densidade

demográfica (cerca de 5 mil habitantes por km<sup>2</sup>) (Data Rio, 2018). Segundo Abreu (1997), o modelo metropolitano da cidade do Rio de Janeiro é segregador:

“O modelo do Rio tende a ser o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de serviços e de infra-estrutura à medida em que se afastam do núcleo, e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda”. (ABREU, 1997, p.12).

Segundo Abreu (1997, p.12), essa estrutura urbana é configurada de maneira oposta às das áreas metropolitanas norte americanas, nas quais as pessoas de maior poder aquisitivo tendem a morar nas periferias, procurando manter distância das consequências de uma intensa urbanização, como grande adensamento, poluição e caos urbano. Já a classe de alto poder aquisitivo da metrópole do Rio, atualmente, ocupa porções próximas ao litoral, compreendendo o eixo Zona Sul-Barra da Tijuca, onde há maior infraestrutura urbanística, sistemas de transportes e amenidades naturais; cenário diametralmente oposto a outras partes da cidade, como a Zona Oeste e, até mesmo, no âmbito metropolitano, às cidades do Rio de Janeiro.

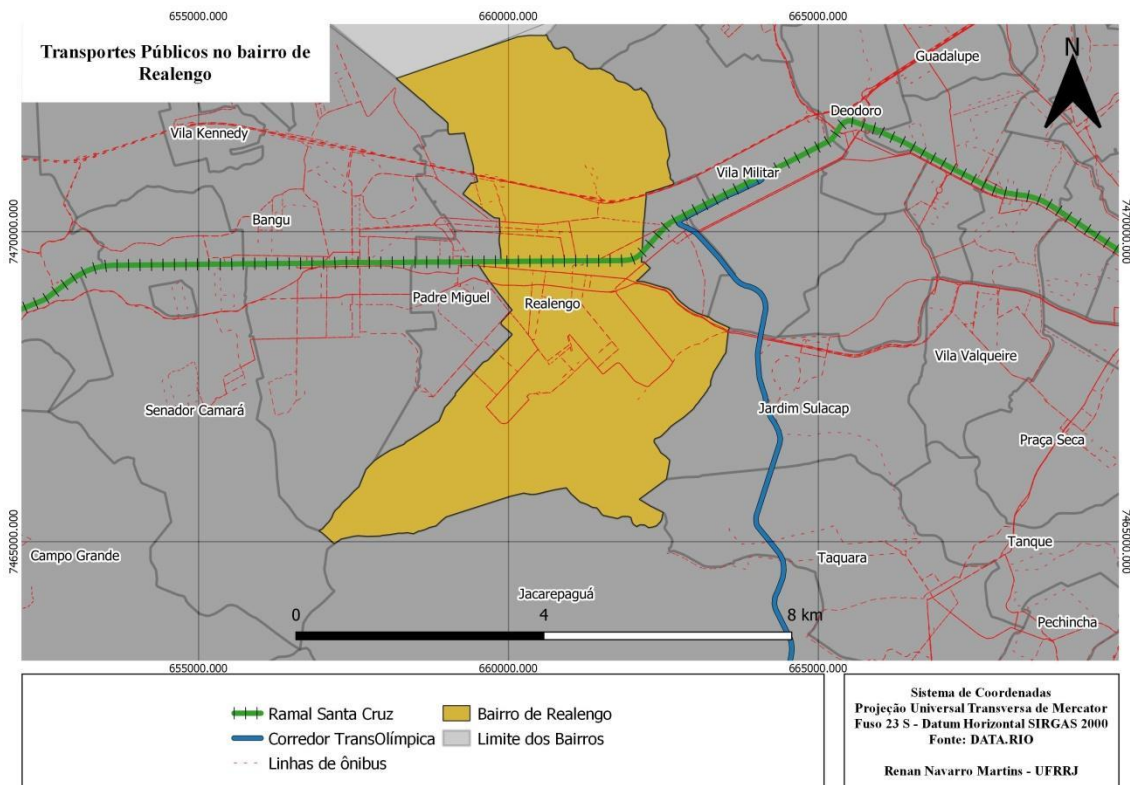
A RMRJ, ao longo dos anos, vem se consolidando através da especulação imobiliária, uma vez que os recursos urbanísticos não se renovam. Para Abreu (1997, p.13), “a solução foi amontoar os ricos em torno destes bens para que pudessem desfrutá-los ao máximo, e impedir a entrada dos pobres no núcleo [...] sem preocupação pela sua necessidade de acesso fácil ao mercado de trabalho”. Uma vez que a infraestrutura se concentra nas áreas centrais e encontra certa dificuldade de se renovar e modernizar, as classes que podem pagar por estes bens urbanísticos se “reúnem” nos núcleos metropolitanos, usufruindo destes serviços, restando as localidades mais afastadas dos subúrbios para a classe que não consegue pagar por tal qualidade de vida.

Para Abreu (1997), o Rio de Janeiro com seu histórico de ex-capital, recebendo recursos, a região metropolitana atual se consolidou com “estratificação” bem definida das classes, dividindo-se em quatro faixas. O primeiro o núcleo, formado pela área comercial e financeira; o segundo círculo é a periferia imediata (o subúrbio do Rio de Janeiro), formado ao longo das linhas das estradas de ferro; o terceiro círculo é formado pelo restante do tecido urbano, a periferia intermediária; o quarto círculo é formado pela periferia distante.

Ainda que alguns estudos já tenham focado certa modificação na estrutura metropolitana do Rio de Janeiro (ROCHA; MELCHIOR; 2020; SOUZA 2013), aspectos singulares podem ser pensados na diferenciação da estrutura urbana da cidade. É muito importante avaliar que a qualidade do acesso e do ritmo do transporte público estão associadas a tais questões.

O bairro de Realengo [espaço de aplicação do estudo de caso desta dissertação] que se insere no contexto da AP5, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, se apresenta na periferia intermediária. Sua integração ao núcleo central depende das ligações via transporte da linha férrea, que liga a Central do Brasil até o bairro através do ramal Santa Cruz e também por eixos rodoviários que costuram a cidade do Rio de Janeiro, chamados serviços de Rede de Transporte Regional (RTR) realizados por consórcios de empresas de ônibus. Além disso, para conectar a região urbano-econômica da Barra da Tijuca, o bairro depende do sistema do corredor TransOlimpica do consórcio BRT, além da Rede de Transporte Regional (mapa 01). Essas áreas são partes do que Abreu (1997, p14.) chama de núcleo que “é constituído pela área comercial e financeira central (o antigo core histórico da cidade) e por suas expansões em direção à orla oceânica (a zona sul)”.

**Mapa 1: Os tipos de transportes públicos coletivos em Realengo**



**Fonte: Adaptado DATA.RIO**

Marcelo Lopes de Souza (2011) também comenta sobre a área central de negócios, refletindo sobre a estrutura interna da cidade ser complexa do ponto de vista da sua organização. O “centro principal” de uma cidade é definido pelo seu contexto histórico e sua influência econômica e política, mas há também os pequenos centros mais distantes, sobre sua influência. Além da diferença entre centro e periferia, o centro urbano de uma cidade pode ser dividido de acordo com as atividades predominantes. Desta maneira, a localidade central da cidade do Rio de Janeiro, assim como em outras cidades, a depender da sua atividade econômica, pode haver maiores ou menores centros econômicos, a chamada área central de negócios (termo do inglês central business district – CBD), mediante a quantidade de bens de serviços que ela oferta e a atração de compradores ao seu redor, a periferia intermediária.

As desigualdades impostas por uma formação social excludente que se materializa na estrutura urbana assimétrica entre centro-periferia, fomenta a materialização da divisão territorial do trabalho. Nesse sentido, pensar a dinâmica da mobilidade, a qualidade no acesso e os ritmos no transporte, entre parte da periferia imediata (nesse caso, Realengo) e as áreas do centro do Rio de Janeiro e a Barra da Tijuca, direciona ao debate sobre a mobilidade do trabalhador, das classes C e D, que se movimentam na metrópole em busca do trabalho diário (mobilidade pendular) e, até mesmo, em busca de serviços econômicos e acesso a atividades culturais.

A questão da diferença e distância entre o centro e a periferia reforça a ideia de que quanto mais se afasta do centro, mais precárias as condições de vida se apresentam. Em concomitância, as características urbanas também se alteram, revelando graves problemas com a infraestrutura urbana e ressaltando as assimetrias claras da produção do espaço urbano (LEFEBVRE, 1999). Essas assimetrias têm relação direta no cotidiano das populações,



reforçando a ideia de que dependendo de onde se vive, do bairro da cidade em que se mora, o indivíduo terá experiências diferentes. No que tange o acesso, a qualidade e o ritmo dos transportes, isso fica evidente nas áreas periféricas, quando se avalia fisicamente as condições de acesso às estruturas de apoio dos transportes públicos coletivos, conhecidos como “pontos de ônibus” para embarque e desembarque de passageiros, onde as condições de acessibilidade, proteção contra as condições de tempo, estrutura física e acomodações são marcas visíveis da precarização e diferenciação do acesso ao transporte público coletivo em espaços periféricos, contudo essa questão discutiremos de forma mais aprofundada nos próximos capítulos.

É neste sentido que a presente dissertação pretende trazer para a luz as dificuldades que os moradores da Zona Oeste do Rio de Janeiro, a partir do bairro de Realengo, enfrentam ao utilizarem os transportes públicos de alta capacidade, como os corredores do BRT e os ramais de trens da Supervia, administrados por grandes empresas que influenciam diretamente na vida dos moradores desta parte do Rio de Janeiro. Todavia, primeiramente, é necessário realizar um debate sobre o que é o transporte urbano.

## **I.II TRANSPORTE URBANO E POLÍTICAS PÚBLICAS**

O transporte de pessoas e mercadorias é tão importante quanto as atividades desenvolvidas nas cidades modernas, como o abastecimento de água e energia, por exemplo. Antônio “Coca” Ferraz e Isaac Guillermo Torres definem que “Transporte é a denominação dada ao deslocamento de pessoas e de produtos. O deslocamento de pessoas é referido como transporte de passageiros e o de produtos, como transporte de carga.” (FERRAZ & TORRES, 2004, p. 15). Dentro da categoria de transporte há a especificidade do transporte urbano que Antônio “Coca” e Isaac Guillermo definem como: “O termo transporte urbano é empregado para designar os deslocamentos de pessoas e produtos realizados no interior das cidades.” (FERRAZ & TORRES, 2004, p. 15).

Este transporte urbano de pessoas pode ter os motivos mais distintos possíveis, como estudo, trabalho, lazer e outras necessidades de quem utiliza esse transporte. Além dos motivos, o transporte urbano de pessoas pode ser dividido através dos modos ou da maneira que essa pessoa o utiliza, como ônibus, trem e a pé. Já os motivos para o transporte urbano de carga pode ser recebimento e envio de materiais e coleta de lixo. Seus modos de transportar a carga geralmente são por caminhões, peruas e caminhonetes. Tanto o transporte de carga, quanto o de pessoa tem a divisão no que se refere a fonte utilizada no deslocamento, dividindo-os em motorizados – utilização de esforço de outra fonte que não tração animal ou humana; e não motorizados – utilização de esforço de tração animal ou humana (FERRAZ & TORRES, 2004, p. 15).

Para Ferraz e Torres o transporte urbano ainda possui a três divisões quanto a propriedade do veículo, liberdade de uso e a capacidade. São eles: Transporte Privado ou individual – O veículo pertence à quem o dirige, com liberdade de horário e trajeto a seguir e com número limitado de passageiros, como carro, motocicletas e bicicletas; Transporte Público, Coletivo ou de Massa – onde há o transporte simultâneo de muitas pessoas, veículo pertencente a uma empresa, com horários e trajetos previamente definidos, como ônibus, trens suburbano e metrô; e Transporte Semipúblico – apresenta características intermediária dos modos privado e público, como táxi e ônibus fretado (FERRAZ & TORRES, 2004, p. 15).

A facilidade de deslocamento de carga e de passageiros está ligada diretamente com o desenvolvimento econômico-social e à qualidade de vida, respectivamente. Desta maneira, a mobilidade é o “termômetro” para o desenvolvimento urbano (FERRAZ & TORRES, 2004, p.14).

Para a implantação de um transporte urbano adequado, há necessidade de investimentos, manutenção e operação do sistema. No Brasil entre 50% e 60% das viagens urbanas motorizadas são realizadas por transporte público, dentro desta estatística, 95% realizadas por ônibus e 5% por trem e metrô (FERRAZ & TORRES, 2004, p.100). Neste sentido, esses dados corroboram para o que aponta Kleiman (1994) sobre os investimentos massivos no transporte rodoviário, que são alimentados ao longo dos anos por investimento da expansão da malha viária e pela adoção de políticas públicas que valorizam o transporte rodoviário em detrimento da malha ferroviária.

Seguindo no mesmo sentido, para Costa, Silva e Cohen (2013) as políticas adotadas nos últimos anos, em especial por conta dos megaeventos da cidade do Rio de Janeiro, continuam a valorizar o transporte rodoviário. Esse investimento é marcado pelas obras de infraestrutura de expansão e alargamento de rodovias e criação de outras, mesmo a apesar de todo o debate internacional que caminha na contramão desta decisão e de todo o impacto para o ambiente e a saúde, com grandes proporções nas emissões de gases poluentes e material particulado.

Em termos de políticas pública, a mobilidade assume um papel decisivo na estrutura das cidades, tanto na materialização quanto na dimensão simbólica. No caso do Rio de Janeiro, a mobilidade urbana ganhou uma importância seminal. Ronaldo Pimenta (2019, p. 48) argumenta que

“A mobilidade urbana é componente estratégico do chamado “legado olímpico”, amplamente utilizado pelos agentes envolvidos na realização dos Jogos como um argumento de força a fazer crer, e convencer, que o evento é, antes de tudo, um “benefício” para todos os cidadãos da cidade”.

A cidade do Rio de Janeiro que guarda grandes diferenciações internas, em sua relação centro-periferia, necessitava reunir condições de sua reprodução para sustentar a implementação dos megaeventos. A necessidade por investimento na Mobilidade surge como discurso no sentido de poder dar conta da superação de problemas que estão inseridos no tecido urbano, e fazem parte do cotidiano de milhares de trabalhadores. O bairro de Realengo, é atravessado por essas políticas públicas de transporte coletivo, na figura do BRT, que emergiu sob o discurso da melhoria das condições de mobilidade da população, porém ainda reforça uma iniquidade nas condições de acesso da população.

Na cidade do Rio de Janeiro foi formulado o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) de 2015. Segundo o plano a cidade apresenta aproximadamente 47% da mobilidade urbana em transportes públicos, 27% a pé, 23% de carro, 1% de bicicleta e 2% em outros meios, como barcas e etc. Para que possamos considerar uma Mobilidade Urbana eficiente ela deve ter integração de diferentes modos de locomoção, pelo apoio ao transporte coletivo e pelo aos deslocamentos não motorizados na cidade. Todavia, dentro de nossa discussão é necessário entendermos os significados da adoção desta política pública.

### **I.II.I POLÍTICA PÚBLICA E O PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL – RJ (PMUS-RJ)**

Celina Souza, em seu artigo intitulado “Políticas Públicas: uma revisão da literatura”, estuda a Política Pública como área do conhecimento e disciplina que nasce nos Estados Unidos, com ênfase nos estudos sobre as ações governamentais. Assim, a construção da ciência política tem como foco o estudo das instituições, sob análise imparcial, e visa organizar eficientemente os governos, tornando claras e coesas as ações praticadas pelas instituições de poder. (SOUZA C., 2006).

Segundo a referida autora, “não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública” (SOUZA C., 2006, p. 24) e, portanto, as diversas definições, encontradas na literatura atual, apresentam corretamente o conceito dentro de suas perspectivas. Em seus estudos, Celina Souza aponta quatro “pais” fundadores do conceito: H. Laswell, que tenta conciliar o conhecimento acadêmico com a atuação empírica do governo; H. Simon, que busca inserir o conceito da racionalidade nas tomadas de decisões; C. Lindblom, que aplica variáveis, como as relações de poder e a integração de diferentes fases no processo de decisão, sem que haja um fim ou começo; e D. Easton, que define política pública como um sistema, com formulações, resultados em um ambiente (SOUZA C., 2006, p. 23).

Ainda, de acordo com a autora, há inúmeras definições para políticas públicas, sendo definição de *Laswell*, a que melhor representa corretamente o conceito: “*decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz*” (SOUZA C., 2006, p. 24), por apresentar o conceito de forma prática.

No contexto brasileiro, Roosevelt Brasil Queiroz, em seu livro “Formação e Gestão de Políticas Públicas”, propõe elucidar didaticamente o papel do governo e dos governantes na construção da sociedade brasileira. Para o autor, a expressão “política pública” envolve *conteúdos*, como objetos expressos nas políticas; *instrumentos*, como meios para alcançar os objetos; e *aspectos institucionais*, como procedimentos a serem cumpridos (QUEIROZ, 2012, p.96). De uma maneira geral, as políticas públicas possuem uma finalidade em relação às funções que o Estado exerce sobre a sociedade, e subdividem-se em: *Políticas Estabilizadoras*, relacionada a crescimento econômico, aumento de renda, emprego e etc; *Políticas Reguladoras*, que objetiva a regulamentação econômica; *Políticas Alocativas*, nas quais se concentra a maioria das políticas, com o objetivo de colocar em prática os programas de diferentes governos; *Políticas distributivas*, que objetiva a distribuição de renda, como a de impostos; e as *Políticas Compensatórias*, direcionadas ao crescimento econômico e social do segmento mais pobre da população (QUEIROZ, 2012, p.97 e 98). Queiroz resume as políticas públicas da seguinte maneira:

“Em síntese, as políticas públicas são, no estado democrático de direito, os meios que a administração pública dispõe para a defesa e a concretização dos direitos de liberdade e dos direitos sociais dos cidadãos, estabelecidos numa Constituição nacional” (Queiroz, 2012, p.97)

As políticas públicas devem servir como objeto desenvolvimentista, seja em âmbito social ou econômico, sempre pautadas pela Constituição Federal de 1989 e regidas pelo Estado e direcionadas ao desenvolvimento local ou regional. Considerando isso, as políticas públicas, como as de mobilidade urbana, devem ser aplicadas com uma previsão de reestruturação a longo prazo, o que infreqüentemente observa-se na prática. Na realidade, observa-se o sucateamento da mobilidade urbana do Rio de Janeiro, especialmente na cidade, onde há a maior parcela da população e maior concentração de oportunidades, a despeito do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de 2015 e do Plano Diretor de Transporte Urbano RMRJ de 2002.

Além das políticas de mobilidade urbana citadas, o Plano Diretor do município de 2011 apresenta diretrizes que visam, dentre outros aspectos, o estudo de habitação, uso e ocupação do solo e do próprio sistema de transporte público. A existência de enclaves enraizados, que priorizam o desenvolvimento de áreas comumente mais atrativas, como o centro da cidade ou áreas nobres, deixa de lado os interesses das áreas que necessitam de estudos em caráter imediato, como o extremo da Zona Oeste da cidade.

Segundo o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, o espaço destinado aos pedestres, ciclistas e ao transporte público começa a perder força para o

automóvel durante o século XX nas cidades brasileiras. A Lei nº12.587/2012 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, depois de discutida ao longo de dezessete anos dentro e fora do congresso nacional, foi aprovada, priorizando os modos de transporte coletivos e os modos ativos, incentivando a integração modal e criando diretrizes para as cidades (ITDP, 2016, p.2).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) instituída pela LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012, propõe normas e diretrizes a serem cumpridas para contribuir ao acesso universal à cidade. A PNMU é composta por sete capítulos: Capítulo I – Das Disposições Gerais; Capítulo II – Das Diretrizes Para A Regulação Dos Serviços De Transporte Público Coletivo; Capítulo III – Dos Direitos Dos Usuários; Capítulo IV – Das Atribuições; Capítulo V - Das Diretrizes Para O Planejamento E Gestão Dos Sistemas De Mobilidade Urbana; Capítulo VI - Dos Instrumentos De Apoio À Mobilidade Urbana; e Capítulo VII - Disposições Finais (BRASIL, 2012).

Ainda de acordo com o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, ao interpretar a PNMU, os municípios tinham até o dia 12 de abril de 2015 para elaborar um plano municipal de mobilidade, caso contrário, não receberiam os recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana (ITDP, 2016, p.3). O PNMU determina alguns objetivos a serem seguidos pelo Plano de Mobilidade das cidades e que devem conter, segundo o ITDP:

- “1. Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
2. Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
3. Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
4. Promover o desenvolvimento sustentável, com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
5. Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana” (ITDP, 2016, p.4).

A cidade do Rio de Janeiro possui seu próprio Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, o PMUS-Rio, elaborado pela Prefeitura do Rio de Janeiro, através da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR). O PMUS-Rio prioriza os transportes públicos e os transportes não motorizados, além do desenvolvimento de uma melhoria no setor de transporte de alta capacidade no território, através do poder público que consegue manejar de acordo com a necessidade da região (Rio de Janeiro, 2019).

Além disso, segundo a PMUS-Rio, existe a tentativa de viabilizar a criação do Fundo Municipal de Transporte, com arrecadação financeira através de cobrança de pedágio e multas específicas, que servirão de investimentos futuros em mobilidade (Rio de Janeiro, 2019).

O PMSU-Rio é executado a partir de dados coletados do Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana (Rio de Janeiro, 2005), como número populacional, locais de emprego e outros fatores. Esses dados são trabalhados pela SMTR, podendo apontar a criação de linhas de ônibus ou a diminuição de certas linhas de ônibus em algumas áreas (Rio de Janeiro, 2005).

Historicamente, na cidade do Rio de Janeiro a mobilidade urbana se baseou nos transportes rodoviários e a com PMSU do Rio de Janeiro, não foi diferente. A valorização desse tipo modal vai de encontro ao que defende a PMSU, com as noções de sustentabilidade e de equidade nos transportes públicos. Ao mesmo tempo, as medidas que buscaram implementar novas vias de circulação modal, na prática, não cooperaram para melhorias na qualidade do serviço de transporte ofertado em toda cidade. Nestes termos, há concordância com Ronaldo Pimenta (2019, p.49), que destaca que essa política se baseou em:

“Atender às exigências e, assim, satisfazer interesses diversos, foi implantar um sistema de transporte sobre pneus, denominado BRT, que fazia algumas décadas vinha sendo trabalhado pela indústria automobilística e sua cadeia produtiva associada para ser uma solução de mobilidade urbana vendida como rápida, barata e de alta capacidade de transporte de passageiros”.

A adoção de uma política de mobilidade urbana que valoriza o transporte rodoviário, em especial na modalidade do BRT, é compreendida a partir de uma narrativa tecnocrática. Segundo Pimenta (2019), essa narrativa corrobora com as proposições que facilitam a venda deste modelo por “gestores municipais mundo a fora”. A implementação deste modelo, está de certo modo associado a uma imposição de uma ordem econômica sobre a realidade urbana local.

No atual contexto de pandemia, isso fica claro quando observamos a superlotação existente no uso do BRT, reforçando que a péssima qualidade no acesso ao transporte não foi superada. Igualmente, reforça que os eixos de transporte da cidade do Rio de Janeiro necessitam ser compreendidos mais profundamente.

A cidade do Rio de Janeiro, atualmente, apresenta uma rede de transporte consideravelmente ampla e funcional. A cidade oferece para a Mobilidade Urbana 270 km de trilhos de trens metropolitanos (170 km dentro do município), 57 km de trilhos de metrô e 10 km de trilhos para o VLT. No que se refere aos ônibus, são 54 km de linhas de ônibus no sistema BRS e 120 km de corredores de ônibus para o BRT. Além disso, apresenta ainda 420 km de ciclovias e 4 linhas de barcas (figura) (Prefeitura do Rio de Janeiro).

A cidade do Rio de Janeiro, através do PMUS, apresenta uma Rede Estrutural de Transportes<sup>1</sup> (RET) que, em tese, deveria conectar todo o município do Rio de Janeiro. O deslocamento na cidade é realizado em um recorte territorial de 5(cinco) Áreas de Planejamento, 33(trinta e três) Regiões Administrativas e 161(cento e sessenta e um) bairros, realizados através de 27,24% a pé, 1,02% de bicicleta, 0,99% com outros meios, 0,67% de motocicleta, 22,74% de carro e 47,33% de coletivo. Dentro da porção dos coletivos, 4,00% feito de Metrô, 2,15% de trem, 0,04 de barca e 4,04% de van (Prefeitura do Rio de Janeiro) (ver figura 3).

---

<sup>1</sup> Apresentação do PMUS –Rio [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6165511/4172819/COMPUR\\_PMUS.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6165511/4172819/COMPUR_PMUS.pdf)

**Figura 1: Diagrama da rede de Transporte Público – RJ Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro<sup>2</sup>**



**Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro**

Vale ressaltar que o usuário do transporte público da cidade do Rio de Janeiro conta com o sistema de Bilhete Único para se conectar com o restante do município e algumas áreas da RMRJ, em um intervalo de 3h, pagando apenas uma tarifa de R\$ 8,55 e podendo realizar dois embarques no sistema, até duas vezes ao dia. Por apresentar mais opções de percurso e uma maior quilometragem (somando BRT e BRS) há uma maior utilização do B.U. em ônibus com 70,91%, seguida do metrô, com 11,02% e trem, com 9,22%, dois sistema de alta capacidade de passageiros. As vans intermunicipais, com 7,61%, acessam áreas em que os ônibus não chegam. O VLT, com 0,78%, com pequenos trechos na área central do Rio e, por último, as barcas com 0,46% (FETRANSPOR, 2020). Esses valores, somados ao número de usuários transportados anualmente na cidade pelos variados transportes públicos, ressaltam não apenas a importância de uma maior integração urbana, como também a necessidade de melhorar a qualidade na prestação de serviços oferecidos, especialmente das empresas de mobilidade rodoviária e ferroviária, que apresentam maior expressão em sua utilização (tabela 1).

<sup>2</sup>Para melhor resolução acesse: <http://www.rio.rj.gov.br/web/pmrus/mapa-da-rede-de-transportes>

**Tabela 1: Movimento de passageiros segundo os tipos de transportes no Município do Rio de Janeiro entre 2009 - 2019**

Ano	Passageiros (números x 1000)				
	Rodoviário		Ferroviário		Hidroviário
	Ônibus	Metrô	Trem	Bonde	
2009	840 729	152 747	126 185	599	22 684
2010	860 062	164 241	135 751	584	26 530
2011	931 299	179 893	142 292	315	29 206
2012	1 200 401	187 701	143 592	...	28 689
2013	1 208 799	192 479	152 334	...	28 958
2014	1 263 915	227 408	163 856	...	28 453
2015	1 326 079	232 561	177 941	121	26 984
2016	1 278 514	253 614	181 010	299	24 072
2017	1 175 684	244 710	160 663	245	19 810
2018	1 088 782	241 329	162 898	308	19 264
2019	1 008 326	251 233	163 855	407	20 609

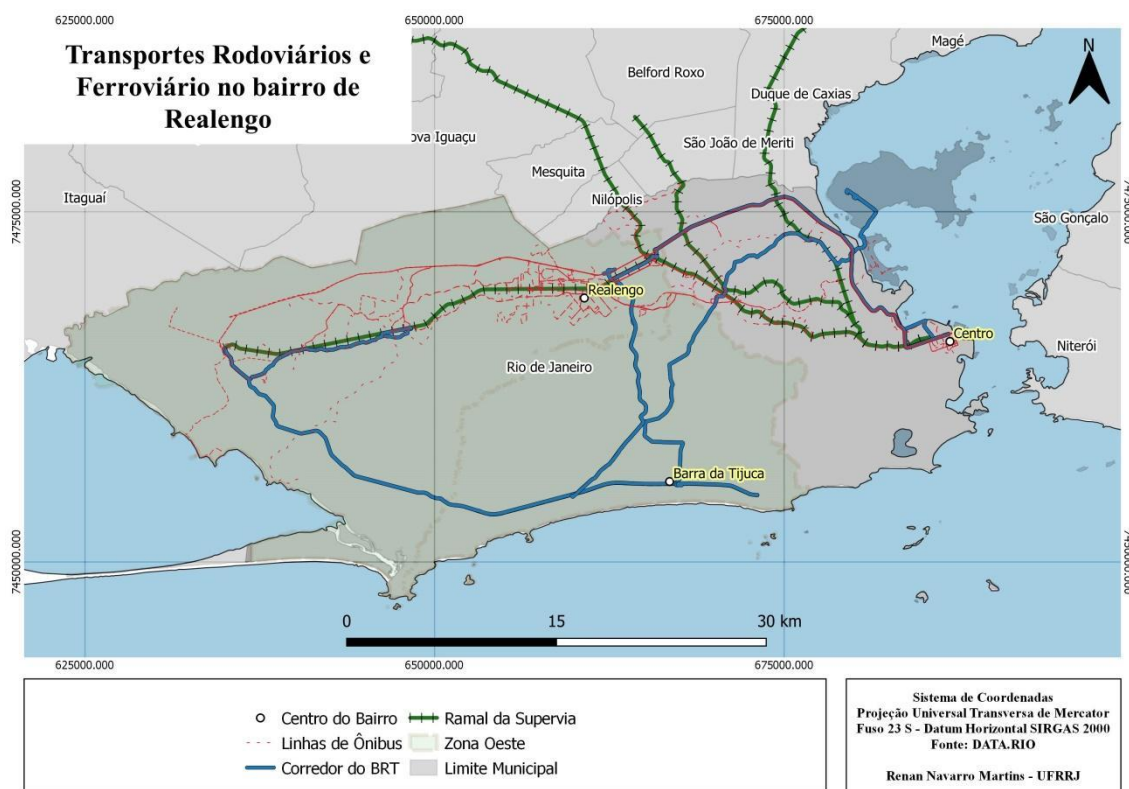
Fonte: Adaptado DATA.RIO Tabela 440

No contexto da geografia dos transportes da cidade do Rio de Janeiro, os transportes rodoviários e ferroviários são importantes eixos para integração da Zona Oeste com as demais partes do município, em especial com as duas principais áreas de maior concentração de postos de trabalhos formais na cidade, o Centro e a Barra da Tijuca. Isso é ratificado na visualização do mapa abaixo que mostra a espacialidade da integração dos sistemas rodoviário e ferroviários entre o bairro de Realengo e os dois bairros comentados acima e, também a partir da leitura da tabela 1, que demonstra o grande número de passageiros com uso de ônibus e de trem. É evidente que os modelos de serviços prestados pelas diferentes empresas dos consórcios de ônibus e pela Supervia (empresa que administra os trens na RMRJ) estão aquém das expectativas<sup>3</sup>.

A prestação de serviço e regulação do sistema de transporte público precisa ser aprovada pela prefeitura, através de uma chamada pública para concessão dos serviços de transportes públicos, convocando os consórcios empresariais, que no caso dos ônibus na cidade do Rio de Janeiro, ganharam uma “nova feição organizativa”, durante a gestão do prefeito Eduardo Paes. Por isso, é relevante analisar as políticas de transporte na chamada “Era Paes”, visando compreender os impactos no ritmo e na acessibilidade do transporte que afeta áreas periféricas do Rio de Janeiro, como o bairro de Realengo.

<sup>3</sup> Existem diferentes reportagens que mencionam inúmeros problemas, sobre atrasos, irregularidade nos horários e mesmo precariedade das condições. Sugerimos ver a seguinte reportagem: “Passageiros relatam superlotação em trens da Supervia e pedem retorno de linha expressa”. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2020/07/5951422-passageiros-relatam-superlotacao-em-trens-da-supervia-e-pedem-retorno-de-linha-expressa.html>

**Mapa 2: Transportes Rodoviários e Ferroviários no bairro de Realengo**



Fonte: Adaptado DATA.RIO

### I.III O TRANSPORTE PÚBLICO NO PERÍODO DE MANDATO DO PREFEITO EDUARDO PAES

Na gestão do prefeito Eduardo Paes, em 2015, a prefeitura do Rio propôs um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para cidade, que pudesse ter resultados para os anos de 2016, 2021 e 2026. O PMUS era composto por seis etapas: 1 – plano de execução; 2 – levantamento e análise de dados; 3 – diagnóstico; 4 – prognóstico; 5 – proposta de criação do fundo municipal de transportes; e 6 – plano de implantação, gestão e monitoramento. Neste cenário, a cidade investiu em mobilidade urbana objetivando ampliar o transporte de alta capacidade, a regulamentação dos serviços ofertados aos usuários, estabelecendo um padrão. (PMUS, 2015).

#### I.III.I O SERVIÇO DA REDE DE TRANSPORTE REGIONAL DO RIO DE JANEIRO- RTR

Em 2010, o Município do Rio de Janeiro, através da Secretaria Municipal de Transportes, realizou a licitação para concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiro por Ônibus (STCO-RJ) para cada Rede de Transporte Regional (RTR), com exceção da RTR-1, que continuou com operação usual. A concessão tem data de 20 (vinte) anos de cumprimento e nesse período a concessionária tem, entre as obrigações, realizar suas operações de forma a garantir a sua regularidade, continuidade, eficiência, segurança, liberdade de escolha, conforto, cortesia e pleno respeito aos direitos dos usuários; promover constante aperfeiçoamento dos seus serviços (tanto de seus funcionários, quanto de seus equipamentos); além de operar com funcionários devidamente capacitado, treinado e uniformizado. No que tange aos direitos ao usuário, devem ser tratados com respeito,



beneficiar-se de gratuidades quando for de direito, livre acesso de pessoas portadora de deficiência físico-motora, dispor dos serviços de forma adequada, com eficiência, higiene, segurança e conforto, além receber devolução correta e integral do troco (Rio Ônibus, 2010).

O perímetro de atuação dos Consórcios envolve a delimitação geográfica dos bairros, das Regiões Administrativas (RA) e das Áreas de Planejamento (AP), com exceção da RTR-1, Região central do Rio de Janeiro, que é utilizada como uso comum de convergência das linhas de ônibus. A divisão foi feita da seguinte maneira: Região - 1 sem Consórcio, com as Áreas de Planejamento 1 e 2.2; Região - 2 com o Consórcio Intersul, com as Áreas de Planejamento 1, 2.1 e 2.2; Região - 3 com o Consórcio Internorte, com as Áreas de Planejamento 1, 3.1, 3.2 e 3.3; Região - 4 com o Consórcio Transcarioca, com a Área de Planejamento 4 e; Região - 5 com o Consórcio Santa Cruz, com as Áreas de Planejamento 5.1, 5.2 e 5.3 (Rio Ônibus, 2010) (figura 29).

**Figura 2: Divisão dos Consórcios e Empresas**



**Fonte: (Rio Ônibus)**

Conforme a divisão das concessões das empresas, a RTR1 atua em 7 bairros; a RTR2 atua em 27 bairros; a RTR3 atua em 83 bairros; a RTR4 atua em 24 bairros; e a RTR5 atua em 21 bairros. Com essa configuração, no primeiro ano de mandato do prefeito Eduardo Paes, a cidade contava com 925 linhas e uma média de mais de oito mil ônibus com idade de mais de quatro anos de uso. Após a licitação de concessão das RTR em 2010, até o último ano do mandato de Eduardo Paes, o número de linhas de ônibus diminuiu e a média de frota manteve-se relativamente parecida (tabela 2). Se comparado aos dois primeiros anos do mandato do prefeito Marcelo Crivella (2017 - 2020), o número de linhas de ônibus desde a concessão das RTRs diminuiu para 210 e a frota operante diminuiu significativamente para 2.358 e, além disso, a idade média de uso dos ônibus subiu para mais de 5 anos.

**Tabela 2: Resumo do sistema de transporte por ônibus na cidade do Rio de 2010 a 2019**

ANO	TOTAL DE LINHAS	MÉDIA ANUAL DE FROTA OPERANTE	IDADE MÉDIA DA FROTA
2009	925	8226	4,8
2010	925	8732	4,25
2011	700	8708	3,27
2012	703	8716	3,35
2013	697	8718	3,55
2014	716	8916	4,06
2015	705	9008	4,38
2016	678	8474	4,36
2017	733	7977	4,72
2018	731	6722	5,02
2019	715	6374	5,67

Fonte: (FETRANSPOR, 2020)

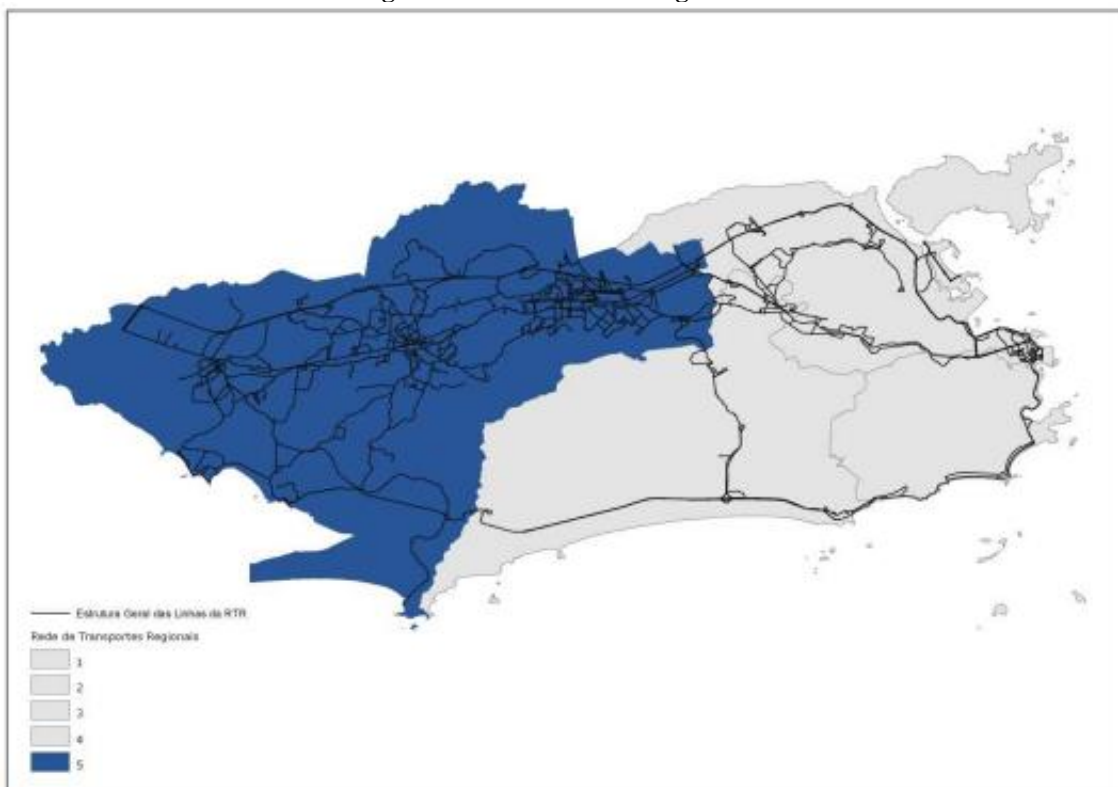
O consórcio Santa Cruz agrega a espacialidade da análise deste trabalho, uma vez que o Bairro de Realengo está inserido nesta RTR5, que conta atualmente com oito empresas (tabelas 3) que receberam a autorização pelo município do Rio de Janeiro, intermediado pela Secretaria de Transportes para atuar na Rede de Transporte Regional 5, a Zona Oeste (AP5) (figura 30). O anexo VIII do contrato de concessão descreve em seu Art.2º a classificação das linhas regulares de ônibus, considerando os aspectos de movimentação pelas Regiões em: Intra-Região - as quais circulam somente em uma região; Inter-Região - ligando duas ou mais Regiões, com exceção da Região do Centro; e Região Centro - que liga as demais regiões ao centro.

**Tabela 3: proporção das empresas consorciadas do consórcio Santa Cruz**

EMPRESA	PARTICIPAÇÃO
AUTOVIAÇÃO BANGU LTDA	11,01%
AUTOVIAÇÃO JABOUR LTDA	18,98%
EMPRESA DE VIAÇÃO ALGARVE LTDA	9,44%
EXPRESSO PÉGASO LTDA	23,24%
RIO ROTA TRANSPORTES E TURISMO LTDA3	14,23%
TRANSPORTES BARRA LTDA	0,95%
TRANSPORTES CAMPO GRANDE LTDA	10,29%
VIAÇÃO ANDORINHA LTDA	11,86%
08 EMPRESAS	100%

Fonte: (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2014)

**Figura 3: RTR-5 Estrutura geral das linhas**



**Fonte: (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2014)**

Os consórcios da Zona Oeste, em específico da AP5, são conhecidos pelos usuários pelas suas linhas de ônibus apresentarem características peculiares, gerando certa “afinidade” e fidelização pelos moradores/usuários. Em Realengo, algumas linhas antigas de ônibus, muito conhecidas pelos usuários, como a 383 que liga o bairro até a área central do município, já tiveram seus itinerários modificados e seus “pontos finais” alterados durante os anos. Por exemplo, a própria linha comentada, 383, já teve seu ponto final no Centro alterado da Praça Tiradentes, para o Lavradio e atualmente na Praça da República. Isso afeta diretamente a mobilidade dos usuários fiéis à determinadas linhas de ônibus, impactando no ir e vir dos moradores de Realengo.

Outro ponto a se destacar das empresas consorciadas na Zona Oeste, consiste na conservação precária de muitos veículos, com bancos soltos, ar-condicionado quebrado ou em mau funcionamento, lixo espalhado e, principalmente, com pneus desgastados e impróprios para uso, o que põe o usuário em risco durante o deslocamento.

Além disso, frequentemente há reclamações a respeito do serviço ofertado pelos funcionários dos transportes públicos, como má conduta dos motoristas que alteram deliberadamente a rota para “cortar” caminho e, assim, diminuir o tempo de viagem, comportamento inadequado com os passageiros e até mesmo uma conduta de direção inadequada, como excesso de velocidade. Obviamente, os funcionários dos transportes públicos no Rio sofrem com um rotina desgastante de violência no trânsito e péssimas condições de trabalho, por vezes, descontando nos usuários sua frustração, cabendo às empresas consorciadas oferecer melhores condições de trabalho aos seus funcionários, além de aplicar constantemente treinamentos e reciclagens aos seus colaboradores.

### **I.III.II O SERVIÇO DE TRENS URBANOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO – SUPERVIA**

Em 1998, a Supervia recebe a concessão da exploração dos serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros do Rio de Janeiro, através do Contrato de Concessão Edital de Licitação de 17 de abril de 1998 (AGETRANSP, 1998).

Por meio deste edital (LICITAÇÃO PED/ERJ N°01/98), a Comissão Diretora do Programa Estadual de Desestatização (CD/PED) tornou pública as condições para a desestatização dos Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro, prestado até então pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos<sup>4</sup> (FLUMITRENS), concedendo os serviços à iniciativa privada. O contrato de Concessão tem seu 8º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão SuperVia de 29 de novembro de 2010, já na atuação do Prefeito Eduardo Paes<sup>5</sup> (AGETRANSP, 1998).

A Supervia Concessionária de Transportes Ferroviários S/A iniciou suas atividades na Região Metropolitana do Rio de Janeiro em novembro de 1998. A partir de 2001, foi iniciada a integração trem-ônibus da Zona Oeste, adaptando todas as suas estações para aceitar o vale transporte eletrônico. A partir de 2005, a SuperVia ampliou a integração trem-ônibus e, em 2010, a Odebrecht Transport (OTP) assumiu o controle da Supervia (Supervia, 2019).

A Supervia atua na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, oferecendo um serviço de trens urbanos que conta com uma frota de 201 trens e uma malha ferroviária de 270 Km, que se divide em 5 ramais e 104 estações (Supervia, 2019). Os ramais da supervia são: Deodoro, partindo do terminal Central do Brasil até a estação Deodoro, com 18 estações; Santa Cruz, partindo do terminal Central do Brasil até a estação de Santa Cruz, com 34 estações; Japeri, partindo do terminal Central do Brasil até Japeri, com 30 estações; Paracambi, que parte do estação terminal de Japeri e tem 1 estação; Belford Roxo, partindo do terminal Central do Brasil até Belford Roxo, com 18 estações; Gramacho, partindo do terminal Central do Brasil até estação Gramacho, com 16 estações; Saracuruna, partindo da estação terminal Gramacho até a estação Saracuruna, com 2 estações; Vila Inhomirim, partindo da estação terminal Saracuruna, até Vila Inhomirim, com 6 estações; e Guapimirim, partindo da estação terminal Saracuruna até Guapimirim, com 13 estações (figura 34) (Supervia, 2019).

---

<sup>4</sup> Companhia Fluminense de Trens Urbanos – FLUMITRENS, criada através da Lei nº 2.143, de 27 de julho de 1994, como empresa controlada pelo Estado do Rio de Janeiro que opera o sistema ferroviário urbano de transporte de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

<sup>5</sup> Primeiro Mandato 01/01/2009 – 31/12/2012. Para mais, acesse: <https://www.rio.rj.gov.br/web/arquivogeral/ccnlep/eduardo-paes>



Os usuários regulares do ramal Santa Cruz que residem em Realengo, além de enfrentar um transporte muitas vezes lotado, ainda precisam percorrer longo caminho da estação até sua residência, devido a localização desfavorável de acesso da estação. Nessa mesma lógica, atualmente a estação de trem de Realengo também apresenta um acesso dificultoso para seus usuários, que precisam passar por baixo do “viaduto novo” de Realengo, onde ocorre o embarque e desembarque de cargas da rede Assaí Atacadista, para chegar à estação. A acessibilidade comprometida da estação de Realengo nem sempre existiu e se relaciona diretamente com o ambiente imediatamente entorno da estação. O entorno da estação de Realengo já sofreu alterações significativas, como em meados dos anos 90, quando este mesmo espaço pertencia ao exército e estava abandonado, com rua de paralelepípedo e muros em ruínas. Nos anos de 2000, o espaço foi demolido e no local aberto instalavam-se diferentes parques de diversão. Atualmente, no local onde há a entrada de caminhões para reabastecimento das redes de supermercado, se encontram diferentes tipos de camelôs em variados horários, como pela manhã, pessoas vendendo café e sanduíches para quem pega o trem cedo. À tarde, prevalece outro tipo de comércio, como de biscoitos, refrigerantes e salgados, além de uma inusitada barbearia a céu aberto. À noite, o comércio de acessórios eletrônicos, comidas e alguns objetos de confecção própria se misturam com o “Espaço Viaduto Cultural de Realengo”, onde os organizadores promovem música e alguns eventos independentes. Além do comércio informal no entorno da estação, o espaço também é utilizado para treinamento de “baliza” de novos condutores das autoescolas do bairro.

O entorno da Estação de trem de Realengo apresenta problemas de segurança, pois é uma área com pouca iluminação e de apenas duas entradas, dando uma sensação de insegurança para quem embarca e desembarca nos horários da noite ou para quem simplesmente utiliza as escadarias para atravessar a linha férrea. Outro problema de grande relevância a ser destacado neste espaço, é a inundação quando chove, pois o escoamento das águas pluviais é precário, alagando completamente toda a área, o que torna impossível passar pelo local com água acima do tornozelo.

### **I.III.III O SERVIÇO DE TRANSPORTE RÁPIDO POR ÔNIBUS – BRT**

Em 15 de março de 2012, o Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, através do DECRETO Nº 35.235 aprovou o caderno de encargos do serviço de transporte rápido – BRT, integrado ao sistema de transporte público de transporte coletivo de passageiros por meio de ônibus do Município do Rio de Janeiro – SPPO – RJ. (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2012). Neste Decreto, foi autorizada a implementação do primeiro Transporte Rápido por Ônibus (BRT) do Município do Rio de Janeiro, ligando o bairro de Santa Cruz à Barra da Tijuca, através do corredor TransOeste, cabendo ao consórcio, o esquema operacional necessário à implementação, funcionamento e manutenção do corredor (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2012).

O BRT opera em um corredor exclusivo, através de um transporte articulado. Este modelo de mobilidade urbana no Rio de Janeiro é operado por um grupo de empresas privadas de transporte de passageiros, reunidas em um consórcio. Este consórcio atua dividido em três corredores: TransOeste, TransCarioca e TransOlímpica (figura 35) (BRT (Bus Rapid Transit), 2019).

O primeiro corredor a ser implementado foi o TransOeste em 2012, em sua primeira fase ligando Santa Cruz à Barra da Tijuca, com 60 Km de corredor exclusivo e 62 estações. Em agosto de 2016, foi implementada a segunda fase, integrando a linha 4 do metrô ao terminal Jardim Oceânico.

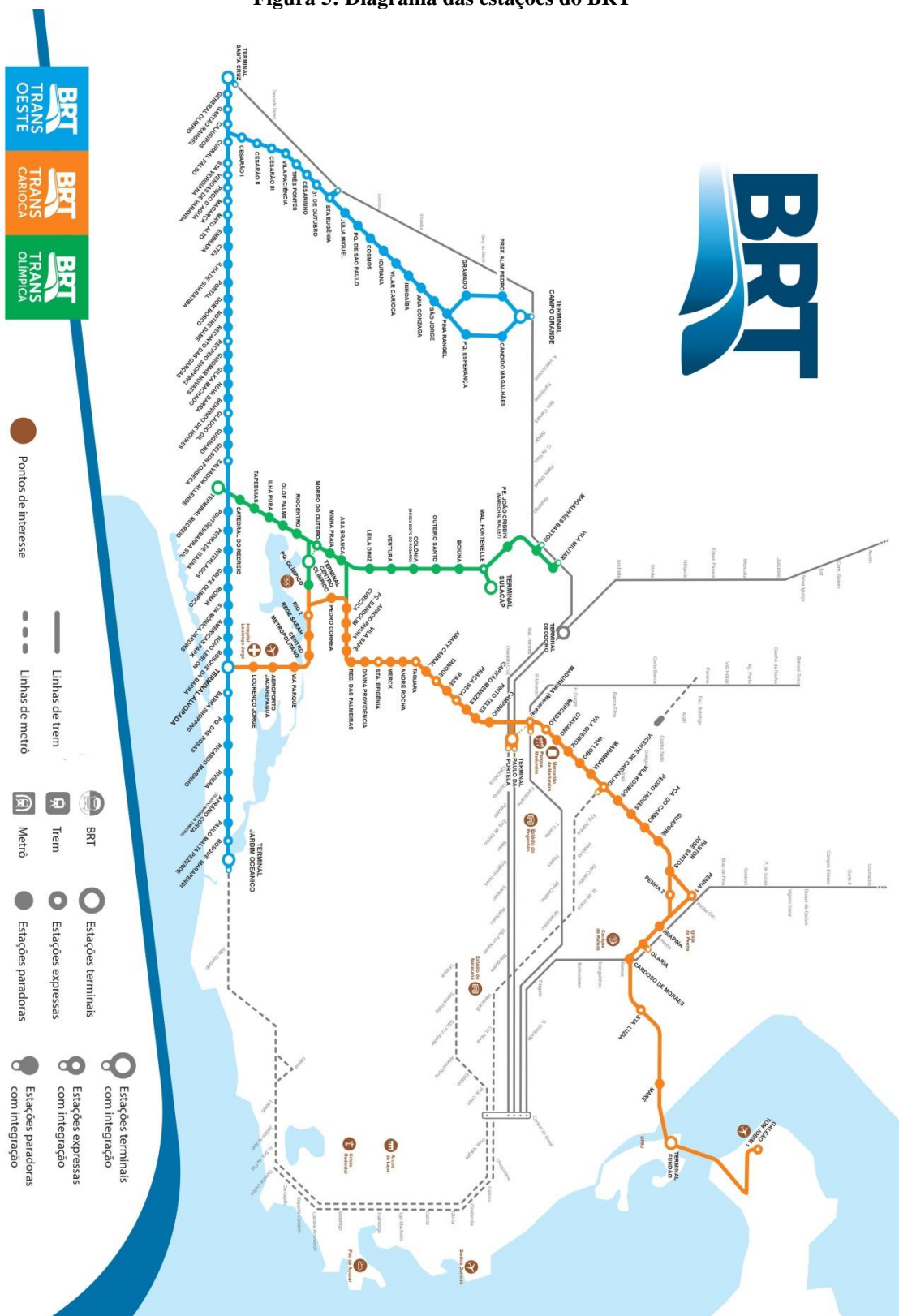
O corredor TransCarioca foi o segundo corredor a ser inaugurado, em 2014, antecedendo o Megaevento da Copa do Mundo no Brasil. Esse corredor, por sua vez, conecta

o Aeroporto Internacional Tom Jobim, na Ilha do Governador, ao terminal Alvorada na Barra da Tijuca, com 39 km de corredor exclusivo e 45 estações, destacando as estações de Madureira e Olaria, nas quais o sistema BRT se integra aos trens da Supervia e o Metrô (BRT (Bus Rapid Transit), 2019).

A TransOlimpica foi o último corredor a ser inaugurado, em 2016, com 26 km de pista exclusiva e 18 estações conectando o bairro do Recreio até o Bairro de Deodoro. Cabe ressaltar que este corredor, diferentemente do TransOeste e TransCarioca, tem sua conservação feita pela Concessionária ViaRio S.A e não pela Prefeitura do Rio (BRT (Bus Rapid Transit), 2019).

O projeto do corredor Transbrasil, elaborado em 2014 e ainda em construção, desde 2016 permanece uma incógnita para os usuários do transporte público carioca. Inicialmente pensado para prestar seus serviços às Olimpíadas de 2016, atualmente faz revezamento em obras que parecem nunca ter fim. Na teoria, esse corredor tem o objetivo de interligar o terminal Deodoro à área central da cidade, desafogando o grande fluxo de ônibus que circulam diariamente pela Avenida Brasil. (ver figura abaixo).

Figura 5: Diagrama das estações do BRT<sup>7</sup>



Fonte: BRT

<sup>7</sup> Para melhor resolução acesse: [http://brtrio.com/downloads/mapa\\_estacoes.pdf](http://brtrio.com/downloads/mapa_estacoes.pdf)



A implementação das políticas de transporte público mencionadas, traz elementos sensíveis para modificação nas estruturas de vários bairros na cidade e determinam impactos no acesso e no ritmo dos transportes. Os dois últimos projetos descritos, referentes ao BRT, inserem grande parte da AP5, inclusive o bairro de Realengo, em um rol de transformações estruturais de mobilidade que, todavia, não alteram substancialmente as assimetrias internas da cidade do Rio de Janeiro.

#### **I.IV REALENGO E A AP5, SUA CARACTERIZAÇÃO E DIFERENCIAÇÃO, E OS DESCAMINHO DOS INVESTIMENTOS EM TRANSPORTE.**

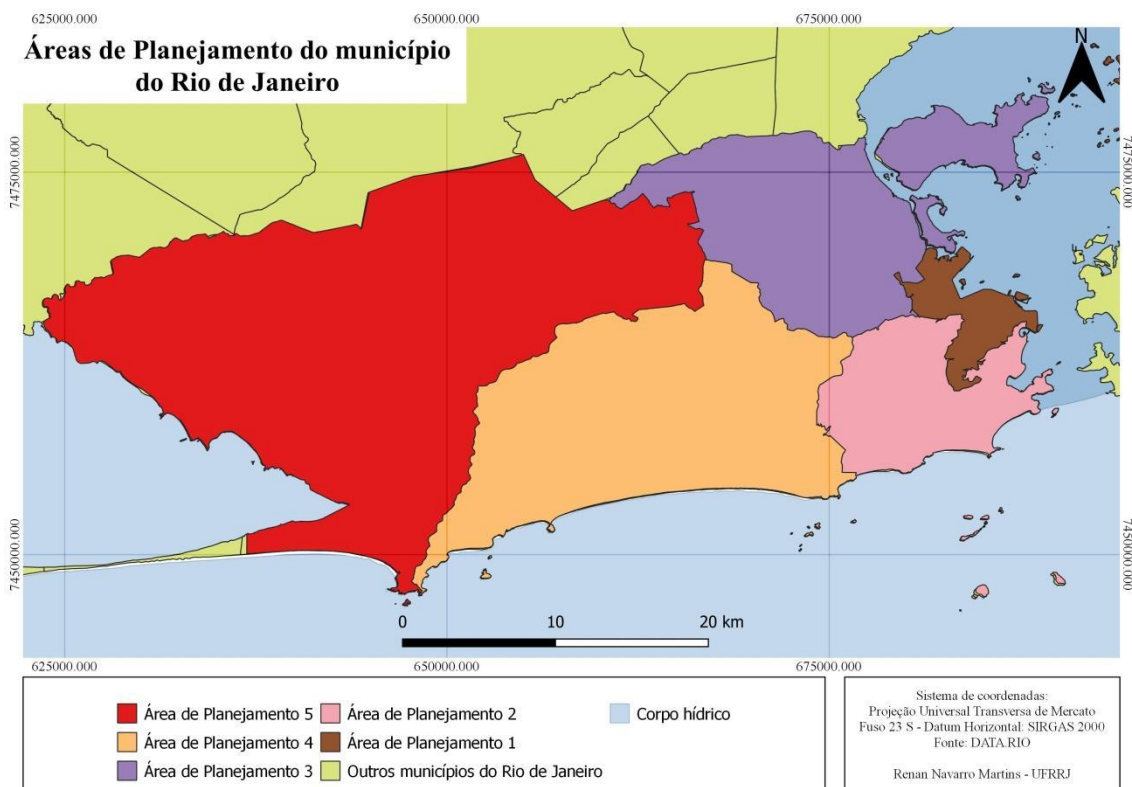
Desde 2009, a AP5, representada pela cor vermelha no mapa 03, que compõe a Zona Oeste juntamente da AP4, representada em bege, ganhou equipamentos e obras de infraestrutura destinadas à mobilidade urbana graças aos Megaeventos<sup>8</sup>. Tais eventos demandaram fortes investimentos e modificações no espaço da cidade do Rio de Janeiro, caracterizando, explicitamente, a forma da produção capitalista do espaço (HARVEY, 2008). Após o término dos eventos, o legado das modificações urbanas impactam diretamente o cotidiano das populações dos bairros onde foram criadas as novas rodovias.

A Quinta Área de Planejamento (AP5) é composta por cinco Regiões Administrativas (RA), conforme demonstra-se na representação do mapa 04: Santa Cruz (RA XIX), Guaratiba (RA XXVI), Campo Grande (RA XXVIII), Realengo (RA XXXIII) e Bangu (RA XVII). Cada RA é composta por um conjunto de bairros: RA SANTA CRUZ: Sepetiba, Santa Cruz e Paciência; RA GUARATIBA: Pedra de Guaratiba, Guaratiba e Barra de Guaratiba; RA CAMPO GRANDE: Senador Vasconcelos, Santíssimo, Inhoaíba, Cosmos e Campo Grande; RA REALENGO: Vila Militar, Realengo, Magalhães Bastos, Jardim Sulacap e Deodoro; RA BANGU: Senador Camará, Padre Miguel, Gericinó e Bangu, totalizando 21 bairros localizados na AP5 (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2018).

---

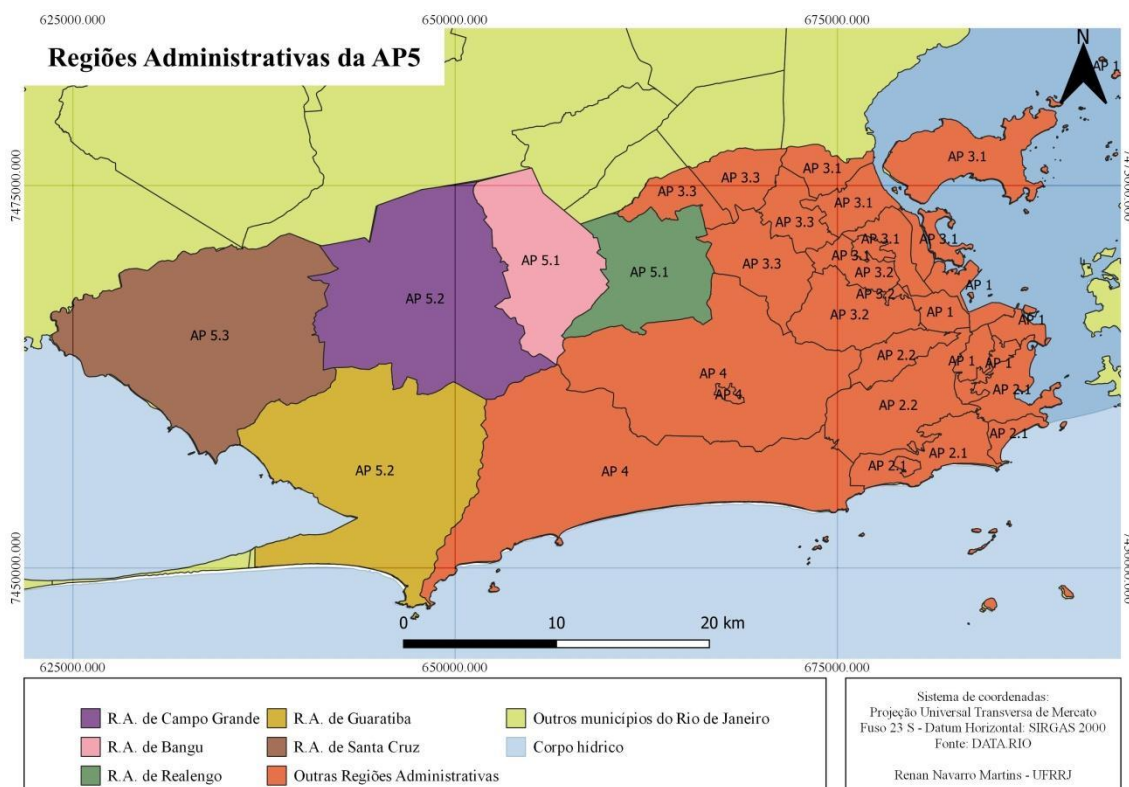
<sup>8</sup> como o Rock In Rio (2011, 2013, 2015 e 2017), Rio+20 (2012), Jornada Mundial da Juventude (2013), Copa das Confederações (2013), Copa do Mundo (2014) e as Olimpíadas (2016).

**Mapa 3: Áreas de Planejamento do Município do Rio de Janeiro**



Fonte: Adaptado (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2018)

**Mapa 4: Regiões Administrativas da AP5**



Fonte: Adaptado (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2018)

Segundo o censo de 2010, a Área de Planejamento com maior densidade domiciliar é a 5ª AP, com 3,1 pessoas por residência (tabela 5). Essa realidade pode ser diferente se analisada mais detalhadamente na prática: em uma residência com uma composição familiar comum de um pai, uma mãe e dois filhos; ou, outra composição comum na zona oeste, de dois pais, dois filhos e um dos avós. Essas situações são comuns devido ao alto valor dos aluguéis em comparação ao salário médio da população, conduzindo, muitas vezes, à divisão residencial por três gerações da mesma família. Apesar de estar em primeiro lugar na questão de densidade domiciliar, a AP5 perde na questão do número de domicílios e população para a AP3 (zona norte), periferia imediata, onde houve a segunda onda de migração decorrente da expansão de fábricas em direção à zona oeste, com uma concentração de migrantes que desenvolveram os primeiros bairros operários da zona norte e as primeiras favelas.

Quando se comparam os números da AP5 com os números da AP1 e AP4, áreas estudadas nessa pesquisa, observa-se uma significativa diferença do número de domicílios e do número de população. Entre a AP1 e a AP5 existe uma diferença de mais de 441 mil domicílios, diferença essa que pode ser explicada pela saturação do espaço na área central que pode ser direcionada à construção de novos domicílios, enquanto na zona oeste há um grande espaço com possibilidades de novas construções. Já entre AP4 e a AP5, a diferença no número de domicílios é de mais de 240 mil, lembrando que a Barra da Tijuca, que pertence à AP4, teve um período de crescimento entre a década de 90 e os anos 2000 e após esse período houve uma grande especulação imobiliária, tornando os terrenos supervalorizados, o que diminuiu o número de construções domiciliares.

Na questão populacional, a diferença entre a AP1 e a AP5 é de espantosos 1,4 bi. de pessoas. Entre AP4 e a AP5, essa diferença é mais sutil, de mais de 790 mil pessoas. Diante disso, é possível inferir que a população da AP5 apresenta um crescimento populacional estacionado em virtude da situação financeira salarial, enquanto que para população da AP4, o motivo se encontra na especulação imobiliária e para a população da AP1, na falta de espaço físico.

**Tabela 4: domicílio, população residente e densidade domiciliar em 2010**

<b>DOMICÍLIO, POPULAÇÃO RESIDENTE E DENSIDADE DOMICILIAR EM 2010</b>			
	<b>Domicílios em 2010</b>	<b>População em 2010</b>	<b>Densidade domiciliar (A/B) em 2010</b>
<b>Área de Planejamento 1</b>	<b>109.807</b>	<b>297.976</b>	<b>2,7</b>
<b>Área de Planejamento 2</b>	<b>406.935</b>	<b>1.009.170</b>	<b>2,5</b>
<b>Área de Planejamento 3</b>	<b>797.310</b>	<b>2.398.572</b>	<b>3</b>
<b>Área de Planejamento 4</b>	<b>311.529</b>	<b>909.955</b>	<b>2,9</b>
<b>Área de Planejamento 5</b>	<b>551.716</b>	<b>1.704.773</b>	<b>3,1</b>

**Fonte: Adaptado DATA.RIO (Tabela 1192)**

Detalhando um pouco mais a população das RAs que fazem parte deste estudo, é possível observar que os números totais fazem com que a RA da Barra da Tijuca, na AP4, com mais de 300 mil pessoas se destaque em comparação à RA de Realengo, na AP5, que apresenta mais de 243 mil pessoas. Ainda, se mantendo por último, a RA do Centro do Rio, na AP1, com pouco mais de 41 mil pessoas (Tabela 6). Na tabela de população residente com todas as trinta e três RAs, a XXIV RA da Barra da Tijuca encontra-se na 7ª posição, a XXXIII RA de Realengo encontra-se logo na sequência em 8º lugar e a II RA do Centro distante destas duas, em 29º lugar. Contudo, quando analisados mais especificamente cada bairro deste estudo,

conforme o Mapa 5, nota-se que o bairro de Realengo volta a se destacar com mais de 180 mil pessoas, enquanto a Barra da Tijuca apresenta pouco mais de 135 mil pessoas e o Centro, com pouco mais de 41 mil pessoas. Em uma tabela de população residente, com todos os 160 bairros do município, Realengo encontra-se em 4º lugar, Barra da Tijuca em 8º e o Centro em 51º lugar (Tabela 7). Esse revezamento momentâneo decorre do fato da RA da Barra da Tijuca conter oito bairros enquanto a RA de Realengo conter seis bairros.

**Tabela 5: População residente segundo RA – 2010**

POPULAÇÃO RESIDENTE SEGUNDO A REGIÃO ADMINISTRATIVA EM 2010	
II Centro	41 142
XXIV Barra da Tijuca	300 823
XXXIII Realengo	243 006

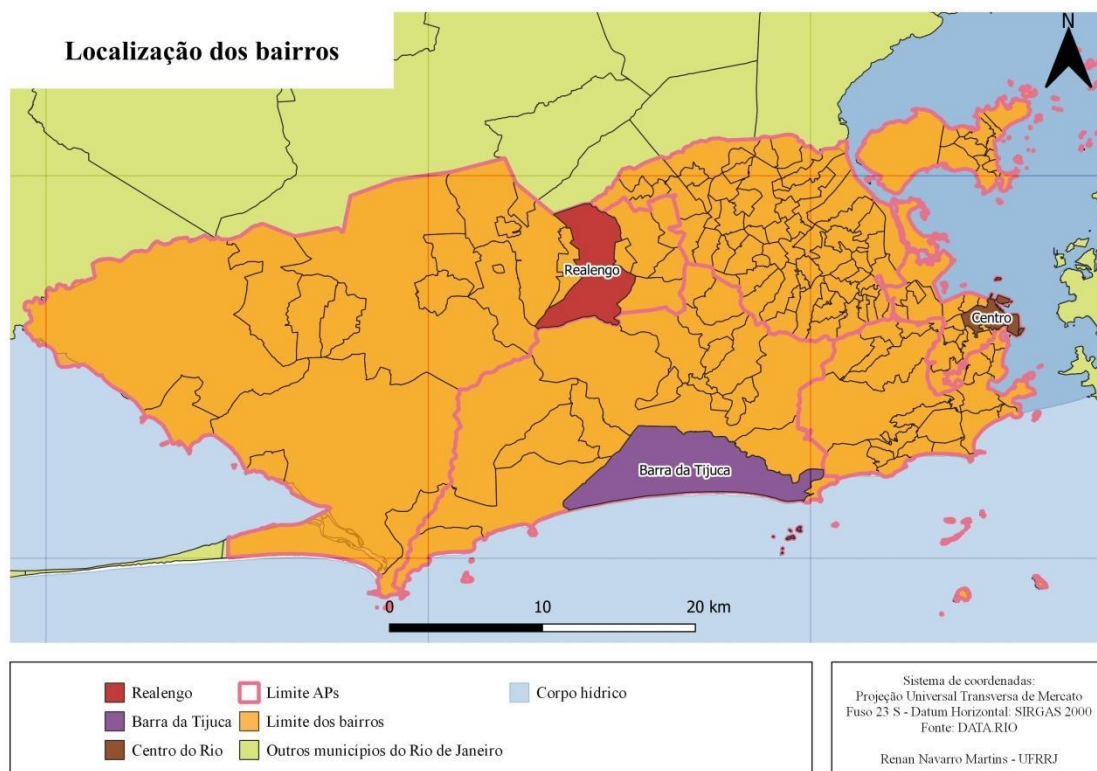
Fonte: Adaptado DATA.RIO (tabela 2972)

**Tabela 6 População residente por bairro em 2010**

POPULAÇÃO RESIDENTE POR BAIRRO EM 2010			
Bairro	Total	Homens	Mulheres
Centro	41 142	19 289	21 853
Barra da Tijuca	135 924	63 719	72 205
Realengo	180 123	84 621	95 502

Fonte: Adaptado DATA.RIO (Tabela 2972 e tabela 3163)

**Mapa 5: Localização dos bairros**



Fonte: Adaptado (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2018)

Apesar da AP5 apresentar a segunda maior população do município e a maior densidade domiciliar, quando se avalia a questão salarial, esse quadro se inverte significativamente. Na tabela com os rendimentos domiciliares per capita de todas as 33 RAs do município do Rio, a RA da Barra da Tijuca encontra-se em 3º lugar, atrás das RAs da Lagoa e Botafogo; a RA do Centro encontra-se em 7º lugar; e a RA de Realengo encontra-se bem atrás dos bairros aqui estudados, em 17º lugar. Ao estudar essas mesmas RAs e classificá-las quanto ao rendimento mensal domiciliar, a RA da Barra da Tijuca encontra-se em 2º lugar, atrás apenas da Lagoa; a RA do Centro encontra-se no 12º lugar; e a RA de Realengo está em 16º lugar (Tabela 8). Detalhando um pouco mais o rendimento familiar, ao avaliar o valor por bairros, nota-se uma gritante diferença: a Barra da Tijuca em 4º lugar atrás dos bairros da Lagoa, Ipanema, Gávea e Jardim Botânico que dividem o terceiro lugar; o Centro em 29º lugar; e Realengo em 77º lugar. A diferença da Barra da Tijuca para o Centro é de mais de 4 mil reais e da Barra da Tijuca para Realengo é ainda mais espantosa, de mais de 5 mil reais (Tabela 9).

**Tabela 7: Rendimento segundo RA – 2010**

<b>RENDIMENTO NOMINAL DOMICILIAR PER CAPITA E MENSAL POR RENDIMENTOS DA REGIÃO ADMINISTRATIVA - 2010</b>		
<b>Região Administrativa</b>	<b>Rendimento domiciliar per capita</b>	<b>Rendimento mensal domiciliar</b>
<b>II Centro</b>	<b>1 544,16</b>	<b>3 205,72</b>
<b>XXIV Barra da Tijuca</b>	<b>3 772,63</b>	<b>10 565,17</b>
<b>XXXIII Realengo</b>	<b>855,05</b>	<b>2 607,78</b>

Fonte: Adaptado DATA.RIO (tabela 875)

**Tabela 8: Rendimento nominal familiar per capita segundo bairro – 2010**

<b>RENDIMENTO NOMINAL FAMILIAR PER CAPITA SEGUNDO BAIRROS OU GRUPO DE BAIRROS - 2010</b>	
<b>Bairros</b>	<b>R\$</b>
<b>Centro</b>	<b>1 533,38</b>
<b>Barra da Tijuca</b>	<b>5 940,31</b>
<b>Realengo</b>	<b>768,54</b>

Fonte: Adaptado DATA.RIO (tabela 1729)

A Zona Oeste do Município do Rio de Janeiro é representada pela AP4 e pela AP5 (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2018), porém, apesar de estarem tecnicamente classificadas como Zona Oeste, as duas Áreas de Planejamento se diferenciam significativamente, como por exemplo, comparando os Índices de Desenvolvimento Social (IDS) que leva em consideração, dentre outros fatores, o rendimento domiciliar per capita em salários mínimos, porcentagem de analfabetismo e serviços como abastecimento de água, coleta de lixo, entre outros, sendo que quanto mais próximo de 1, mais desenvolvido e quanto mais próximo de 0, menos desenvolvido (Tabela 10). Analisando o IDS dentro das duas APs que compõem a Z.O., o bairro de maior índice na AP4 é o Bairro da Barra da Tijuca, com 0,777 e o pior é o bairro de Grumarí, com 0,282. Já na AP5, o bairro de maior índice é o bairro de Campo dos Afonsos (área militar), com 0,701, o bairro de Realengo é o quinto melhor, com índice 0,574 e o pior bairro é Guaratiba, com 0,487. O bairro do centro, na AP1 apresenta o melhor índice, 0,643 e a Mangueira com o pior, 0,537.

**Tabela 9: Índice de Desenvolvimento Social (IDS)**

<b>ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO SOCIAL (IDS) - 2010</b>	
<b>Áreas de Planejamento</b>	<b>Índice de Desenvolvimento Social</b>
Área de Planejamento 1	0,600
Área de Planejamento 2	0,710
Área de Planejamento 3	0,591
Área de Planejamento 4	0,624
Área de Planejamento 5	0,554

Fonte: Adaptado DATA.RIO (tabela 2248)

O quadro socioeconômico apresentado pelos três bairros que compõem o estudo aponta para uma superioridade econômica da Barra da Tijuca na questão salarial, se mantendo sempre entre os três bairros com maior poder aquisitivo do município. O Centro, onde se concentra a economia do município, esperava-se que fosse uma das áreas com maior valor salarial, contudo, nota-se que figura entre a décima colocação. O bairro de Realengo apresenta a pior renda e colocação destes três bairros observados. A diferença social entre eles fica ainda mais evidente ao analisar o IDS das áreas de planejamento onde cada bairro está inserido. Com o pior salário dos três, Realengo encontra-se na pior AP segundo o IDS; a Barra da Tijuca com um dos melhores salários do município encontra-se na segunda AP de melhor IDS; e o Centro encontra-se em uma faixa mediana, tanto salarial, quanto do IDS.

Sob análise retrospectiva e acompanhamento por ano dos acontecimentos e dos investimentos (tabela 4) nos transportes na cidade do Rio de Janeiro, compreende-se a importância dos transportes públicos para a população e a necessidade de uma integração entre os diferentes meios de transportes e em diferentes pontos da cidade. Mesmo que de forma excludente, porções da Zona Oeste são inseridas nas obras de infraestrutura, sobretudo porque a integração com a Barra da Tijuca, importante catalisadora dos “megaeventos” transbordava seus efeitos para outros bairros, como é o caso de Realengo.

**Tabela 10: Investimento em transporte no município do Rio de Janeiro**  
**INVESTIMENTO EM TRANSPORTE NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO**

<b>ANO DE GOVERNO</b>	<b>EM R\$ MILHÕES</b>
2009	122.411
2010	156.267
2011	193.904
2012	254.585
2013	256.256
2014	282.557
2015	276.833
2016	278.535
2017	229.718
2018	312.362
2019	222.228

Fonte: (Controladoria Geral do Município - CGM)

Percebe-se que há um crescimento no investimento em transporte na cidade do Rio de Janeiro, em 2009, quando a cidade ganha a candidatura para sediar os jogos Olímpicos de 2016, havendo uma necessidade de mudanças estruturais para receber tal evento. Em 2011, começou a ser colocado em prática, pela Cidade, os corredores BRS exclusivos para circulação dos ônibus, além de pensar em um esquema para transporte do público para o Rock In Rio. O ano de 2012, marcou o início das atividades do BRT, com o corredor Transoeste, além do Evento Rio+20.

O ano de 2013, para o transporte público, foi um ano agitado, com manifestações populares em junho para a redução tarifária; a Jornada Mundial da Juventude em Julho; início das atividades do BRT Transoeste e início da polêmica derrubada da perimetral em Novembro, além de mais um Rock In Rio e sediar a Copa das Confederações.

Em 2014, inaugurou-se o Centro de Controle Operacional do BRT; início das operações no corredor Transcarioca do BRT; e a Copa do Mundo de Futebol nos meses de junho e julho. No ano de 2015 houve o primeiro esquema de utilização do BRT para escoar o fluxo de passageiros do Rock In Rio; e em outubro iniciou-se uma racionalização de ônibus na zona sul do Rio para diminuir o inchaço de ônibus circulantes na cidade. Em 2016 foi inaugurada a primeira linha de VLT; iniciaram-se também as operações do corredor Transolímpica do BRT; além dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos em agosto e setembro. No ano de 2017, a cidade promoveu mais um Rock In Rio.

## **CAPÍTULO II RITMOS E USOS DO TRANSPORTE PÚBLICO A PARTIR DE REALENGO.**

Entre as ferramentas e métodos para desenvolvimento deste estudo, destaca-se o uso de softwares gratuitos, a partir dos quais, foi possível criar um banco de dados para a pesquisa. A escolha destas ferramentas se baseou no fato de serem razoavelmente acessíveis, desde que se disponha de um aparelho eletrônico com as configurações mínimas e acesso à internet. Além disso, são ferramentas de fácil manuseio e com vastos tutoriais disponíveis gratuitamente na internet.

Foram realizados monitoramentos diários do tempo de percurso entre Realengo e Barra da Tijuca; da Barra da Tijuca para Realengo; de Realengo para Central do Brasil; e da Central do Brasil para Realengo, nos três períodos do dia - manhã, tarde e noite, utilizando-se aplicativos de transporte público, como Google Maps, Trafi e Moovit, sempre optando pela opção de menor baldeação, para que fosse considerada a maior parte do percurso através do transporte estudado - o Ramal Santa Cruz e o corredor BRT TransOlimpica. Obteve-se um total de 402 monitoramentos, na proporção da utilização dos aplicativos citados, da seguinte forma: 34.1% Google Maps, 33.3% Moovit e 32.6% Trafi. Em relação aos dias da semana em que se realizou o monitoramento, a proporção foi a seguinte: 15.9% na segunda, 15.2 na terça, 16.4% na quarta, 16.2% na quinta, 13.4% na sexta, 14.9% no sábado e 8% no domingo.

No percurso entre Realengo X Central, a medição do tempo de percurso foi realizada entre o ponto de observação 1, localizado na Rua Paula Nei, nº428 (Realengo), e o ponto de observação 2, localizado na estação terminal Central do Brasil, Praça Cristiano Ottoni, S/N (Centro). Ao aplicar o filtro de menor baldeação, partindo de Realengo, os aplicativos mediram o tempo de percurso pelo somatório de uma caminhada, de aproximadamente 17 minutos, até a estação de Realengo, com o tempo decorrido desde o embarque no trem até a chegada à estação Central do Brasil, obtendo-se um total de, aproximadamente, 54 minutos. No percurso de volta, partindo-se da Central do Brasil para Realengo, os aplicativos alteraram a sequência de modais, calculando-se inicialmente o tempo da estação Central do Brasil até a estação de Realengo, de trem, somada a posterior caminhada da estação de Realengo ao ponto de observação 1.

Para o percurso entre Realengo X Barra da Tijuca, a medição do tempo de percurso foi realizada entre o ponto de observação 1, localizado na Rua Paula Nei, nº428 (Realengo), e o ponto de observação 2, localizado na estação terminal Jardim Oceânico do BRT. Ao aplicar o filtro de menor baldeação, partindo de Realengo, os aplicativos contavam o tempo de percurso pelo somatório de uma caminhada de aproximadamente 5 minutos até o ponto de ônibus em frente a Drogaria Pacheco (Av. de Santa Cruz, 525), onde é possível embarcar em uma linha alimentadora com percurso de aproximadamente 15 minutos até a estação Marechal Fontenele (Av. Marechal Fontenele, 3103). Nesse local, o usuário deveria realizar primeira baldeação, para o embarque no BRT (51-Alvorada), por aproximadamente 35 minutos, com destino ao Terminal Alvorada, onde o usuário realizaria a segunda baldeação, com embarque no BRT (50- Jardim Oceânico), por mais 27 minutos, com destino ao ponto de observação 2. No percurso inverso, os aplicativos utilizam a mesma lógica, com pequenas alterações nas linhas alimentadoras que passam com maior frequência.

O monitoramento no tempo de percurso utilizando transportes públicos coletivos de alta capacidade se justifica pela maior utilização destes modais pelos moradores de Realengo, o que se confirmou por pesquisa direcionada especificamente a esse público, por meio de questionário on-line, através do Google Forms, no formato de múltipla escolha e divulgado através de aplicativo de mensagem. No questionário intitulado “Percepção e Avaliação do transporte público a partir do bairro de Realengo”, haviam duas perguntas para poder nortear as respostas obtidas, sendo a primeira: “você conhece os meios de transporte que "saem" do



bairro de Realengo?”, com as respostas “sim”, “pouco” e “não”, e a segunda: “você mora em Realengo?”, com as respostas “sim” e “não”. Com a primeira pergunta, identificou-se o número de pessoas que conhecia os transportes que circulam no bairro, independente de ser ou não morador de Realengo. A segunda pergunta foi exibida, propositalmente, ao final da pesquisa para não desmotivar a continuidade do preenchimento, sendo identificado a partir dela, os moradores de Realengo, que conhecem as linhas pesquisadas ao longo do questionário com maior fidedignidade. Foram considerados para fins estatísticos, aquelas respostas que apresentavam “sim” na primeira e na segunda perguntas.

No total, foram obtidas 183 respostas, destas 74,2% conheciam os meios de transportes, 23,1% conheciam pouco e 2,7% não conheciam. 72,1% dos entrevistados eram moradores do bairro de Realengo e 27,9, não. O questionário também foi utilizado para confirmar as linhas utilizadas para a baldeação e, também, com o intuito de levantar um pequeno perfil dos usuários do transporte público coletivo no bairro, considerando a idade do usuário, o período de utilização e a sua finalidade. Outro objetivo do questionário era saber como o usuário enxerga as condições do transporte público coletivo, seus usos e ritmos a partir do bairro de Realengo, desta maneira, a sequência de perguntas foi pensada para fazer um levantamento do perfil dos usuários dos modais do bairro. As respostas foram dispostas em 5 opções graduais para que houvesse um equilíbrio na avaliação, evitando indução ou tendência de resposta, sendo uma resposta central, duas tendendo ao máximo positivo e duas tendendo ao máximo negativo.

Além do monitoramento e do questionário, foram confeccionados mapas temáticos para melhor ilustração do estudo, utilizando o software QGIS, um sistema de informação geográfica livre e aberto, através da versão 3.14.1<sup>9</sup>, com o qual foi possível criar e editar as informações geoespaciais no Windows. As informações como delimitação dos bairros, trajeto do BRT e da Supervia foram obtidos através do site DATA.RIO<sup>10</sup> e inseridos no QGIS, no formato *shapefile*. Tomando como georreferenciamento a Projeção Transversa de Mercator, no Fuso 23 S – Datum Horizontal, com o sistema geodésico de referência oficial do país, o Sirgas 2000.

No software QGIS, as ferramentas mais utilizadas foram a de geoprocessamento, acessadas na aba vetor. Através desta ferramenta, os arquivos no formato *shapefile* puderam ser moldados conforme as necessidades da dissertação. Na opção “Buffer” foram confeccionados mapas com o raio de abrangência das estações de trem, BRT e pontos de ônibus, conforme indicações literárias de Antonio Cóvis “Coca” Pinto Ferras e Isaac Guillermo Espinosa Torres. A Opção “Recortar” proporcionou extrair as áreas de estudos, como por exemplo do *shapefile* do estado do Rio de Janeiro (adquirido no site DATA.RIO), selecionar somente a RMRJ, o município do Rio de Janeiro e os bairros de Realengo, Cento e Barra da Tijuca. Além da ferramenta geoprocessamento, foi utilizada a ferramenta de criar “nova camada shapefile”, onde foram criados *shapefile* do tipo “multipontos” para os pontos de observação, “linha” para criar o percurso de caminhada do usuário e “polígono” para criar as feições da área comercial do bairro de Realengo.

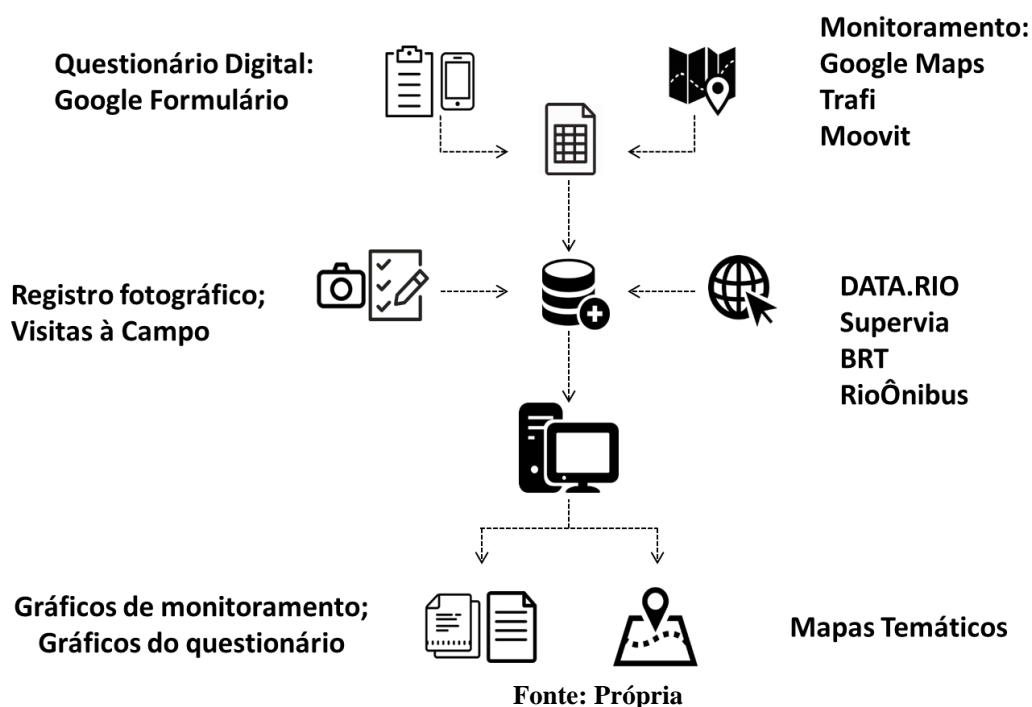
Além disso, o trabalho se propôs a trazer uma metodologia mais empírica, pautado em pesquisas de campo e resultados que se opõem à teoria, contraponto e constatando com os dados adquiridos, exibindo o outro lado (verdadeiro) do transporte público na Zona Oeste. A metodologia pode ser dividida em três partes: 1<sup>a</sup> - aquisição de dados; 2<sup>a</sup> – confronto entre os dados e as informações fornecidas nos sites oficiais; e 3<sup>a</sup> – elucidação das informações sobre os usos e ritmos dos transportes públicos coletivos a partir do bairro de Realengo (Figura).

---

<sup>9</sup> [https://qgis.org/pt\\_BR/site/](https://qgis.org/pt_BR/site/)

<sup>10</sup> <https://www.data.rio/>

**Figura 6: Organograma metodológico**



## **II.I AS DIFICULDADES NO ACESSO AO TRANSPORTE NO BAIRRO DE REALENGO ATRAVÉS DOS PONTOS DE PARADAS E AS ESTAÇÕES DA SUPERVIA E BRT**

Os transportes coletivos necessitam de infraestrutura para embarque e desembarque dos passageiros, sendo comumente, os pontos de paradas e as estações. Considera-se ponto de parada, o acesso ao sistema do transporte realizado no passeio público (com um abrigo), com a bilhetagem (cobrança) realizada no interior do veículo, como no caso dos “pontos de ônibus”. Já no caso das estações, o embarque e desembarque dos passageiros é feito por intermédio de instalações apropriadas e a bilhetagem (cobrança) é realizada fora dos veículos, na entrada das estações, como o caso do trem suburbano e do BRT (Ferraz & Torres, 2004). Definido os quesitos de segurança e fluidez do tráfego para a implementação dos pontos de parada e estações, a distância entre eles deve ser pensada, pois ela pode influenciar na velocidade operacional dos veículos de transporte público. Para a delimitação entre os pontos, leva-se em consideração aspectos de acessibilidade, concentração de usuários e o tempo de embarque e desembarque na operação do transporte, havendo distâncias usuais entre as paradas (Tabela 11) (Ferraz & Torres, 2004).

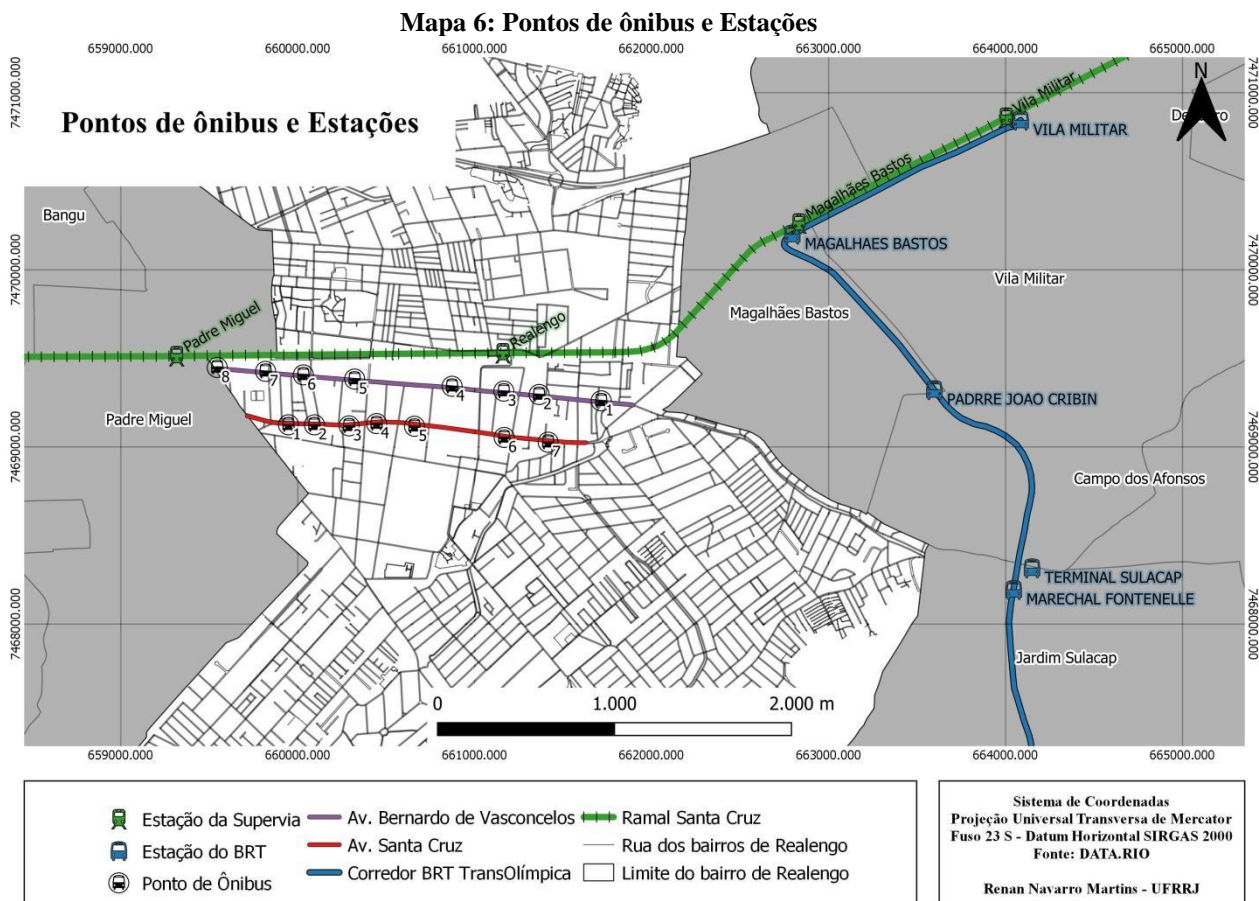
**Tabela 11: Adaptado: Distância entre as paradas de ônibus e trem suburbano**

<b>MODO</b>	<b>ÔNIBUS</b>	<b>TREM SUBURBANO</b>
<b>DISTÂNCIA (m)</b>	<b>200 ~ 600</b>	<b>1.500 ~ 4.000</b>

Fonte: (Ferraz & Torres, 2004)

Identificar um ponto de parada é importante para localizar o usuário, bem como definir uma área reservada no trânsito, para embarque e desembarque, sem que se atrapalhe o fluxo das vias. Essa identificação pode ser feita com uma placa específica deste tipo de serviço em postes de energia, telefone, pequenos postes fixados para essa função ou nos próprios abrigos. As placas de sinalização podem conter informações sobre o serviço prestado naquele ponto (figura) (Ferraz & Torres, 2004)

Seguindo essa linha investigativa, realizou-se um mapeamento e registros fotográficos dos pontos de paradas (“ponto de ônibus”) das duas avenidas importantes que cortam o bairro de Realengo, a Av. Santa Cruz, que vai em direção aos bairros Bangu e Campo Grande (direção Santa Cruz); e a Av. Bernardo de Vasconcelos, que vai em direção aos bairros Sulacap e Campinho (direção Central do Brasil). Foi realizado também o registro fotográfico da estação de Realengo, no ramal Santa Cruz da Supervia e da Estação Marechal Fontenele, no corredor TransCarioca do BRT. (Mapa 07).



**Fonte: Adaptado (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2018)**

## ACESSIBILIDADES AOS ÔNIBUS EM CIRCULAÇÃO NO INTERIOR DO BAIRRO DE REALENGO

Nos pontos de paradas de ônibus, aqueles realizados no passeio público, é importante que existam abrigos para a proteção dos usuários. Existem algumas variedades de abrigos, desde uma marquise, até uma estrutura própria para essa função, fechada nas laterais e na parte de trás, com bancos para maior conforto dos usuários e proteção contra chuva, sol e vento (figura). Os pontos de parada, por bom senso e segurança, não devem ser instalados em curvas, altas declividades, próximo de cruzamentos e nem de maneira a obstruir garagens, sendo indicada a instalação dos pontos de parada no meio da quadra (Ferraz & Torres, 2004).

### AVENIDA SANTA CRUZ

A realidade apresentada é bastante diferente do que se considera ideal. Na Av. Santa Cruz foram mapeados sete pontos de paradas e destes, três (pontos 1, 6 e 7) não apresentavam

estrutura de proteção contra o tempo, tão pouco banco para que o usuário pudesse usar para esperar a condução; em todos os pontos não havia placa de sinalização das linhas de ônibus que ali passam; com exceção do ponto 4, todos apresentavam um mau estado de conservação do passeio (“calçada”); todos os pontos apresentavam uma iluminação precária, com destaque para o ponto 1, onde não havia sequer um poste de iluminação; na questão da lixeira, apenas o ponto 4 apresentava uma lixeira da prefeitura, os demais apenas lixeira das barracas no entorno (quando havia); e todos os pontos apresentavam placa indicativa de ponto de parada.

O ponto 1 é um importante ponto de ônibus, pois é o primeiro ponto de ônibus de quem vem do bairro de Padre Miguel e entra em Realengo. O ponto é importante para o acesso dos alunos ao Colégio Paulo Gissoni, para os alunos da Universidade Castelo Branco e do acesso à Concessionária Distac – Realengo, além disso, o ponto apresenta uma vasta opção de serviços automotivos e alimentícios.

**Figura 7: Avenida Santa Cruz: Ponto 01**



**Fonte: Própria**

O ponto 2 da pesquisa é um ponto tradicional do bairro destacando os serviços bancários, com agências do Bradesco, espaços religiosos, como a igreja Universal há anos no local, diversos serviços médicos, além de apresentar fácil acesso à Agência dos Correios. O ponto tem proximidade com a Rua Imperador, permitindo acesso ao interior do bairro e acesso ao bairro de Padre Miguel.

**Figura 8: Avenida Santa Cruz: Ponto 02**



**Fonte: Própria**

O ponto 3 apresenta vasta opção de lojas de roupas e calçados, autoescola, uma loteria, uma Caixa Econômica Federal e destaca-se a Chatuba Material de Construção. A região concentra grande quantidade de pensões e restaurantes, tornando-se uma área bem movimentada no período de almoço.



**Figura 9: Avenida Santa Cruz: Ponto 03**



Fonte: Própria

O ponto 4 é um ponto de referência, chamado de “Praça de Realengo” e pode ser considerado o centro econômico do bairro, com grande concentração bancária, lojas prestadoras de serviços variados, lojas de roupas e calçados, pet shop, entre outras atividades. Além disso, ao redor do ponto localiza-se a Escola Municipal Nicarágua e a Igreja Imaculada Conceição, onde o bairro se originou.

**Figura 10: Avenida Santa Cruz: Ponto 04**



Fonte: Própria

O ponto 5 apresenta sua importância para os moradores do Conjunto Habitacional Dom Pedro I, pois é um importante local de embarque para os ônibus em direção à central e ônibus alimentadores do BRT, além de ser passagem para a Supervia. Ao redor do ponto destacam-se o centro popular de Realengo, o Banco do Brasil, a Drogeria Pacheco como referência, além da Faculdade São José e o Supermercado Guanabara.

A figura 12 que representa o Ponto 6 presente na Avenida Santa Cruz e reforça o caráter da forma e qualidade da acessibilidade do transporte em Realengo. A condição precária dos pontos de ônibus reitera a maneira pela qual a oferta dos serviços de transporte público está disposta neste bairro periférico.

**Figura 11: Avenida Santa Cruz: Ponto 05**



Fonte: Própria

O Ponto 6 apresenta grande concentração de lojas automotivas, lojas de peças automotivas, pequenas lojas de construção e o destaque de mais uma Agência dos Correios no

bairro. Este ponto é importante, pois é o penúltimo ponto da Av. Santa Cruz. Nele, o passageiro tem a opção de seguir em direção ao bairro Sulacap ou seguir em direção à Vila Militar, que dá acesso à Av. Brasil.

**Figura 12: Avenida Santa Cruz: Ponto 06**



**Fonte: Própria**

O ponto 7 é o último ponto da avenida, um ponto de baldeação dos usuários que vêm de Bangu e embarcam nos ônibus que vêm da Rua Piraquara. Além disso, a área apresenta concentração de serviços de reparos automotivos, uma igreja, um colégio e como referência, dois postos de combustíveis.

**Figura 13: Avenida Santa Cruz: Ponto 07**



**Fonte: Própria**

## AV. BERNARDO DE VASCONCELOS

Na Av. Bernardo de Vasconcelos a situação dos pontos de parada é ainda pior. Foram mapeados oito pontos de paradas em paralelo à linha férrea do ramal Santa Cruz, uma área mais precária. Dos oito pontos, três (pontos 5, 6 e 8) não apresentavam estrutura de abrigo ao tempo, valendo o destaque ao ponto 8, que a proteção existente foi construída objetivando o benefício próprio de um morador, desconsiderando a utilização do ponto de parada.

O ponto 1 da Av. Bernardo de Vasconcelos pode ser considerado o ponto mais importante desta avenida por se encontrar na junção de quem vem da Av Brasil, através da Estr. Gen. Canrobert Pereira da Costa e de quem vem da Sulacap pela Rua Campos Melo. Ao redor destacam-se um posto de combustível, acesso à rede Dom Atacadista, algumas pensões e lojas de acessórios automotivos e um Posto de exame médico do Detran.



**Figura 14: Avenida Bernardo de Vasconcelos: Ponto 01**



Fonte: Própria

O ponto 2 é também um ponto de grande importância para a avenida e para o bairro, uma vez que ele se encontra próximo à estação de Realengo da Supervia e fica próximo do cruzamento entre a Av Bernardo de Vasconcelos com a Rua Marechal Soares de Andréia, dando acesso ao Novo Viaduto de Realengo. Além disso, o ponto localiza-se em frente à Rede Atacadão de Realengo e a “Esquina do Bacalhau”, ponto de referência e tradição no bairro.

**Figura 15: Avenida Bernardo de Vasconcelos: Ponto 02**



Fonte: Própria

O ponto 3 é um ponto de referência para os moradores do bairro, pois é onde se localiza o Campo de Marte, conhecido como “Praça do Canhão”. É um ponto que os moradores do bairro utilizam para embarcar em ônibus que partem em direção à Bangu e Campo Grande. Além disso, é um ponto de desembarque para os alunos do Colégio Realengo, localizado na Rua Marechal Soares de Andréia que vêm do sentido Sulacap.

**Figura 16: Avenida Bernardo de Vasconcelos: Ponto 03**



Fonte: Própria

No ponto 4, ainda na quadra do Campo de Marte, encontra-se o Comando do Grupamento de Unidades Escola - 9ª Brigada de Infantaria Motorizada e de frente, o Colégio Pedro II Campus Realengo.

**Figura 17: Avenida Bernardo de Vasconcelos: Ponto 04**



Fonte: Própria

O ponto 5, considerado um dos mais inseguros da avenida, apesar de concentrar no seu entorno a Escola Municipal Corsino do Amarante, a Escola Municipal Gil Vicente e a Secretaria Estadual de Educação, não apresenta iluminação adequada nem comércio próximo, dando maior movimentação na região. O ponto é majoritariamente utilizado pelos moradores do seu entorno, localizados na beira da linha férrea e algumas vilas residenciais.

**Figura 18: Avenida Bernardo de Vasconcelos: Ponto 05**



Fonte: Própria

O ponto 6, assim como a maior parte dos pontos de ônibus da extensão da Av. Bernardo de Vasconcelos após o Viaduto Novo de Realengo, no horário noturno, são extremamente inseguros. Este ponto em questão teve sua localização modificada informalmente pelos moradores, pelo fato da antiga localização ser entre a rua Prof. Oliveira Viana e a Rua Lomas Valentinas, em um muro de um terreno aberto e sem iluminação. A “nova” localização do ponto é na esquina de um posto de combustível, no cruzamento entre a Av. Bernardo Vasconcelos e a Rua Lomas Valentinas, além de maior segurança ao usuário, também permite acesso à Universidade Castelo Branco pela Rua Lomas Valentinas de quem vem do sentido Sulacap.

**Figura 19: Avenida Bernardo de Vasconcelos: Ponto 06**



Fonte: Própria

No entorno do ponto 7, assim como no ponto 6, há uma grande concentração de lojas de peças automotivas e oficinas de reparos automotivos. Além desse tipo de comércio, o



ponto também apresenta pequenos comércios de bairro, como mercearias, padarias e pensões, mas a maior parte das construções no entorno é de residências.

**Figura 20: Avenida Bernardo de Vasconcelos: Ponto 07**



**Fonte: Própria**

O ponto 8 apresenta uma particularidade, visto que se localiza muito próximo ao muro de uma residência, sendo o abrigo do ponto construído pelo morador, com o intuito de estacionar seu automóvel. Trata-se do ponto mais próximo da linha férrea na avenida, destacando-se no seu entorno a grande concentração de igrejas e bares. Este é o último ponto da Av. Bernardo de Vasconcelos que, alguns metros à frente, se denomina Rua Ubatuba com direção à Bangu.

**Figura 21: Avenida Bernardo de Vasconcelos: Ponto 08**



**Fonte: Própria**

Assim como na Av. Santa Cruz, todos os pontos de parada da Av. Bernardo de Vasconcelos não apresentavam placa de sinalização com as linhas de ônibus que passam por esse trajeto; com exceção dos pontos 2 e 4, todos os outros apresentavam uma condição precária na conservação do passeio e na questão da iluminação pública. Quanto às condições de acessibilidade, as linhas de ônibus na Av. Bernardo de Vasconcelos são ainda piores que na Av. Santa Cruz, uma que vez nos pontos de parada não se observava sequer uma lixeira pública, além de apresentarem, em grande parte, estruturas precárias que não garantem segurança aos usuários. É importante destacar que apenas os pontos 2 e 6 não apresentavam placa indicativa de ponto de parada.

A partir da observação realizada em trabalho de campo, dos sete pontos de parada da Av. Santa Cruz e dos oito da Av. Bernardo de Vasconcelos, verificou-se de imediato a má conservação do passeio público, o que dificulta o acesso de idosos e pessoas com alguma deficiência ou dificuldade de locomoção. Além disso, uma questão bastante relevante consiste na sensação de insegurança ao longo das duas avenidas, mesmo para os usuários que costumam utilizar com frequência os pontos de parada. Por exemplo, na Av. Bernardo de Vasconcelos, a proximidade com a linha férrea e a má iluminação tornam a área propícia a assaltos, o que impossibilitou inclusive o registro noturno dos pontos de paradas nesta pesquisa.

Além de contribuir para a insegurança na circulação noturna, a falta de iluminação e as péssimas condições dos postes de iluminação pública que apresentam fraturas, ferros expostos, fios caídos e até inclinação da própria estrutura, aumenta a insegurança próxima aos pontos de parada, pelo risco de acidente. Vale destacar que a iluminação precária cria um impacto na circulação do bairro, afetando o seu cotidiano e, de certa forma, influenciando nos roteiros que os cidadãos fazem para evitar zonas que podem estar sujeitas a violência.

Outro ponto de destaque foi a quantidade de lixo na maioria dos pontos de paradas, explicado pela ausência de lixeiras públicas na maioria deles. Vale pontuar que apesar da maioria dos pontos de paradas apresentarem uma placa de sinalização de ponto de parada de ônibus, todas as placas apresentavam uma má conservação e algumas com certa dificuldade de visualização, como no último ponto de parada de cada avenida, na Av. Santa Cruz a placa está virada, torta e escondida e no último ponto de parada da Av. Bernardo de Vasconcelos, a placa encontra-se entre a marquise.

Apointa-se ainda que os pontos de paradas que apresentam melhor estado de conservação da estrutura, iluminação e passeio, encontram-se em frente a estabelecimentos de certa referência, como no ponto 4 da Av. Santa Cruz, onde está localizada a Igreja Imaculada Conceição, na praça de Realengo, o “centro econômico” do bairro, com diversos bancos, colégios e outros estabelecimentos; na Av. Bernardo de Vasconcelos, um destaque para o ponto 2, onde está localizado o Supermercado Atacadão, local de embarque e desembarque dos usuários do supermercado, sendo de interesse deste comércio manter uma sensação de segurança e boa circulação na área; ao ponto 4, que fica em frente ao Comando do Grupamento de Unidade Escola – 9ª Brigada de Infantaria Motorizada, conhecido como Campo de Marte.

Contrastando com estes pontos de paradas mais estruturados, o que mais se destacou foi o ponto de parada 6 na Av. Bernardo de Vasconcelos, o qual foi “deslocado” informalmente pelos usuários e mantido pelos motoristas de ônibus que passam pela avenida. A diferença das condições de infraestrutura, que revela uma desproporcionalidade e uma diferença na qualidade da acessibilidade aos transportes públicos em Realengo, tomando como exemplo os pontos 2, 4 e 6 na Av. Bernardo de Vasconcelos, revela como a localização espacial, bem como a relação com os outros agentes produtores do espaço produzem assimetrias e desigualdades internas na própria dinâmica do Bairro. Os pontos com melhor infraestrutura estão localizados próximos ao grande comércio e a prédios de serviço público, enquanto os mais precários se dispunham em localizações mais distantes de prédios do grande comércio e do setor público.

Destaca-se ainda que o ponto 6 ficava em uma área de extrema insegurança pública, sem qualquer sinalização, sem qualquer estrutura de proteção, à mercê de assaltos, forçando os moradores a utilizar a esquina da rua como ponto de parada, pela maior sensação de segurança oferecida pela presença do posto de combustível.

## ACESSIBILIDADE AOS TRENS URBANOS DA SUPERVIA EM

Ainda, no bairro de Realengo há o acesso ao transporte ferroviário, que é ofertado pela Supervia. Uma estação de trem urbano pode ser construída em nível, subterrânea ou aérea e deve conter saguão, plataforma e elementos de ligação, como corredores, rampas ou escadas. Partindo desta estrutura básica é possível empregar funcionalidade a cada etapa da estrutura: no saguão localizam-se as catracas de controle (saída e entrada) de passageiros, informações referentes ao transporte utilizado e integração com esse sistema, bebedouros, banheiros e telefones; na plataforma encontra-se a placa com o nome da estação de forma visível e informações de acessibilidade e segurança na utilização do serviço; as escadas,

rampas e corredores articulam a rua com o saguão e o saguão com a plataforma, devendo conter elevadores para pessoas com dificuldade de locomoção (Ferraz & Torres, 2004).

Ao analisar a estação de Realengo, é possível observar apenas metade do ideal para uma boa infraestrutura. Ela caracteriza-se por ser uma estação aérea (conforme na imagem 22), devendo oferecer condições especiais para deficientes e pessoas com dificuldade de locomoção embarcarem no trem, o que, no entanto, não existe. A estação não possui elevadores ou rampa de acesso, apresenta apenas uma escadaria, cabendo aos ajudantes de plataforma auxiliar e até mesmo carregar pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção. Vale uma observação pertinente a este ponto, pois o acesso até a entrada da estação é feito pelo viaduto de Realengo, com o passeio deteriorado ou por um acesso de escadarias mau conservado e de iluminação precária. Dentro da estação não há banheiro públicos, nem telefone público para utilização dos usuários. Tirando a questão da placa que indica o nome da estação na fachada apagada pelo tempo, no interior há todas as placas indicativas dos horários, mapa das estações e demais serviços oferecidos pela Supervia, assim como na plataforma que apresenta o sentido das viagens e aviso sonoro entre o intervalo das composições.

**Figura 22: Estação de trem Realengo – Ramal Santa Cruz**



**Fonte: Própria**

Em frente à estação de trem de Realengo (veja a figura 23) há um ponto de parada, que apresenta apenas a placa sinalizadora, sem qualquer um dos outros pontos listados nos tópicos acima como uma boa estrutura. Este ponto de parada provoca certo congestionamento no viaduto em período de retorno dos usuários (entre 18h e 19h), pois os carros precisam parar para os usuários atravessarem a rua e acessar a escadaria de acesso. O viaduto em frente à estação, atualmente, é em sentido único (dos motoristas que vêm da Av. Brasil em direção à Realengo), pois com a criação do novo viaduto de Realengo em 2012 houve uma divisão do tráfego, cabendo o novo viaduto escoar o tráfego em direção a Av. Brasil e o velho viaduto comportar o tráfego em direção ao bairro de Realengo.

**Figura 23: Rua Dr Lessa: Ponto 01**



**Fonte: Própria**

A estação de Realengo apresenta riscos e dificuldades tanto para pedestres quanto para motoristas. O embarque e desembarque de passageiros por carros de aplicativos ou mesmo

carona é feito na subida e descida do viaduto, causando grande congestionamento na subida, quanto na descida. Para o pedestre, cabe esperar o menor fluxo de automóvel ou a gentileza dos condutores para atravessar o viaduto, pois não há qualquer sinalização indicativa de preferência do pedestre, nem de travessia. Além disso, o viaduto conecta os dois lados do bairro divididos pela linha férrea. Ao norte, quem vem do sentido da Rua Mal. Joaquim Inácio, comumente vem da Av. Brasil e passa pela Unidade de Pronto Atendimento (UPA) de Realengo e acessa o Viaduto Velho de Realengo, chamado de Rua Dr. Lessa, acessando a porção sul do bairro, passando em frente à estação de trem (conforme a figura 24).

**Figura 24: Ponto 01 – Estação de trem da Supervia de Realengo – Ramal Santa Cruz**

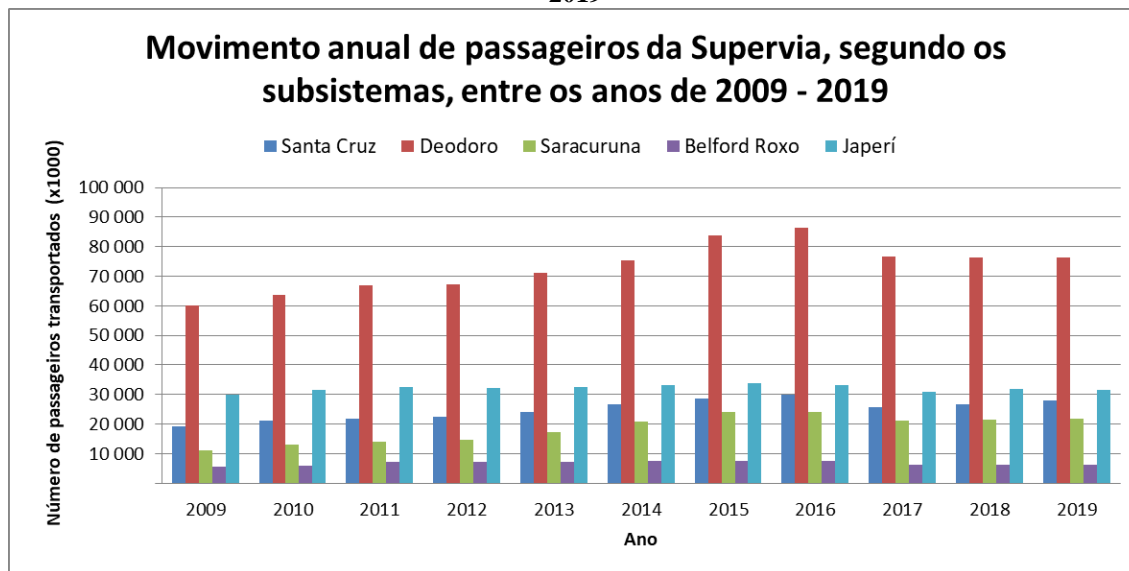


**Fonte: Própria**

Ao analisar o ramal Santa Cruz do ano 2009 até o ano de 2019, desde sua estação terminal em Santa Cruz, passando pelos bairros de Campo Grande, Bangu, Realengo, até a chegada à estação de integração Deodoro, nota-se que é o terceiro ramal com maior fluxo de passageiros, com uma média anual de 24.995.000 passageiros (veja figura 101), perdendo para o ramal Deodoro, com 73.110.000 de passageiros, que concentra e se interconecta a todos os subsistemas da Supervia e, para o ramal Japeri, com 32.137.000 passageiros, única linha de trem suburbano para transporte de toda a população da baixada fluminense. Em penúltimo lugar, encontra-se o ramal Saracuruna, com 18.566.000 passageiros, e em último, o ramal Belford Roxo com 6.673.000 passageiros. O Ramal Santa Cruz interliga grande parte dos bairros mais influentes da Zona Oeste à Zona Norte e à Central, como os bairros já comentado acima e, além disso, há um maior número de embarques do que desembarques entre a estação terminal Santa Cruz e a estação de integração de Deodoro, reduzindo o número de intervalos entre as composições no período da manhã, intercalando um trem no sistema expresso (parando nas estações mais expressivas do sistema) e um trem no sistema parador (parando em todas as estações ao longo do sistema).



**Figura 25: Movimento anual de passageiros da Supervia, segundo os subsistemas, entre os anos de 2009 - 2019**



**Fonte: Adaptado DATA.RIO (Tabela 1264)**

O ramal Santa Cruz apresenta dezesseis estações até chegar a Deodoro, ao analisar cada estação dentro do mesmo período de tempo, nota-se que a estação de Realengo é a quinta com maior fluxo de passageiros, com média de 1.474.000 usuários por ano, perdendo para estações de grandes centros regionais populacionais e econômicos: Campo Grande, Santa Cruz, Bangu e Paciência (conforme apresentado na tabela 12). Assim, a infraestrutura investida na estação de Realengo não é proporcional ao seu fluxo de passageiros e à sua influência dentro da AP5, concentrando próximo à estação instituições educacionais importantes para a região como o Colégio Pedro II, Faculdades São José e Colégio Realengo, do Comando do Grupamento de Unidade Escola – 9ª Brigada de Infantaria Motorizada, já mencionado anteriormente, da Unidade de Pronto Atendimento (UPA) de Realengo, do Centro de Distribuição dos Correios e do núcleo econômico do bairro com a concentração do Supermercado Guanabara, do Supermercado atacado-varejista “Atacadão”, além dos bancos do Brasil e Bradesco, entre outros estabelecimentos.

**Tabela 12: Passageiros transportados anualmente por estação no subsistema Santa Cruz**

Passageiros Transportados (números em mil)											
Estações	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Campo Grande	4 130	4 410	4 468	4 649	5 188	5 880	6 457	6 701	5 938	6 212	6 389
Santa Cruz	2 735	3 150	3 344	3 450	3 689	4 067	4 473	4 595	4 169	4 356	4 494
Bangu	2 630	3 056	3 166	3 269	3 594	4 131	4 625	4 665	3 898	3 920	4 002
Paciência	1 215	1 296	1 363	1 401	1 478	1 572	1 799	1 850	1 652	1 665	1 722
Realengo	1 252	1 414	1 364	1 280	1 473	1 658	1 706	1 721	1 441	1 438	1 462
Senador Camará	1 035	1 120	1 095	1 231	1 417	1 543	1 413	1 503	1 107	991	975
Inhoaíba	932	1 036	1 030	1 057	1 081	1 151	1 233	1 202	1 047	1 161	1 296
Padre Miguel	996	1 056	1 054	1 036	1 146	1 239	1 217	1 188	1 017	1 032	979
Cosmos	841	915	1 003	1 025	1 028	1 077	1 137	1 222	1 015	1 219	1 363
Guilherme Silveira	689	763	832	840	915	1 000	1 019	1 022	914	919	922
Santíssimo	601	646	656	704	802	951	1 048	1 066	890	883	1 003
Cel. Magalhães Bastos	524	579	593	545	574	660	690	1 042	957	1 120	1 210
Augusto Vasconcelos	545	582	601	638	674	738	776	785	636	707	774
Benjamim do Monte	404	453	488	501	519	540	560	542	462	644	698
Tancredo Neves	605	586	509	535	404	396	339	312	243	253	503
Vila Militar	152	196	194	174	181	219	256	566	289	310	297

Fonte: Fonte: Adaptado DATA.RIO (Tabela 1264)

## ACESSIBILIDADE ÀS ESTAÇÕES E PARADAS DO BRT

A situação da infraestrutura da estação do BRT Marechal Fontenele é um pouco superior à da estação da Supervia. A estação também é aérea, mas diferente da estação de trem, o acesso é feito por uma rampa relativamente larga, podendo passar até duas pessoas por vez (veja figura 26). No interior da estação, não há necessidade de nivelamento com o ônibus, dando maior possibilidade de acesso às pessoas com deficiência motora ou algum tipo de dificuldade de locomoção. O acesso à estação do BRT pode se apresentar mais limitado no período noturno, pois as rampas de acesso não possuem iluminação, somente na frente da estação e na base da rampa, em frente ao ponto de ônibus, através de um poste de iluminação pública. Outra crítica baseia-se na falta de limpeza do espaço, com grande acúmulo de lixo ao longo da rampa, decorrente da falta de lixeiras ao longo da extensão.

**Figura 26: Acesso à Estação do BRT Marechal Fontenele – Corredor Transolímpica**



Fonte: Própria

Assim como na estação da Supervia, esta estação do BRT não possui banheiro nem telefones públicos ao usuário. A estação, por ser moderna, apresenta painéis televisivos com o tempo estimado de intervalo entre as composições e apresenta mapa das estações nas paredes.

Vale destacar que a placa que indica o nome da estação se mantém conservada, assim como boa parte da estrutura da estação. Pela proximidade com o Shopping Sulacap e o Centro de Formação e Aperfeiçoamento de Praças (CFAP) da PM a presença de agentes de patrimônio dentro da estação é frequente, desestimulando atos de vandalismo e depredação na estação.

**Figura 27: Ponto 01 - Estação do BRT Marechal Fontenele – Corredor Transolímpica**



**Fonte: Própria**

O ponto de parada para acesso à estação do BRT encontra-se na Av. Marechal Fontenele, embaixo do corredor Transolímpica (corredor Presidente Tancredo Neves), não havendo uma estrutura específica e tradicional de ponto de parada. Por ter sido fundado antes da construção da estação do BRT, costumava ser um ponto de parada usual para uma extinta linha de ônibus que era utilizada para acesso à Barra da Tijuca (antiga linha 756), sendo mantida a localização do ponto de parada por convenção. A região não tem um comércio formal de pequenos estabelecimentos, podemos destacar o Parque Shopping Sulacap, o Motel Caravellas, algumas lojas de artigos militares próximos à CFAP e uma Coordenadoria de Saúde da Área Programática 5.1 (CAP 5.1) na Av. Carlos Pontes de quem vêm da Transcarioca.

**Figura 28: Ponto 1 - Marechal Fontenele – “Ponto do BRT”**

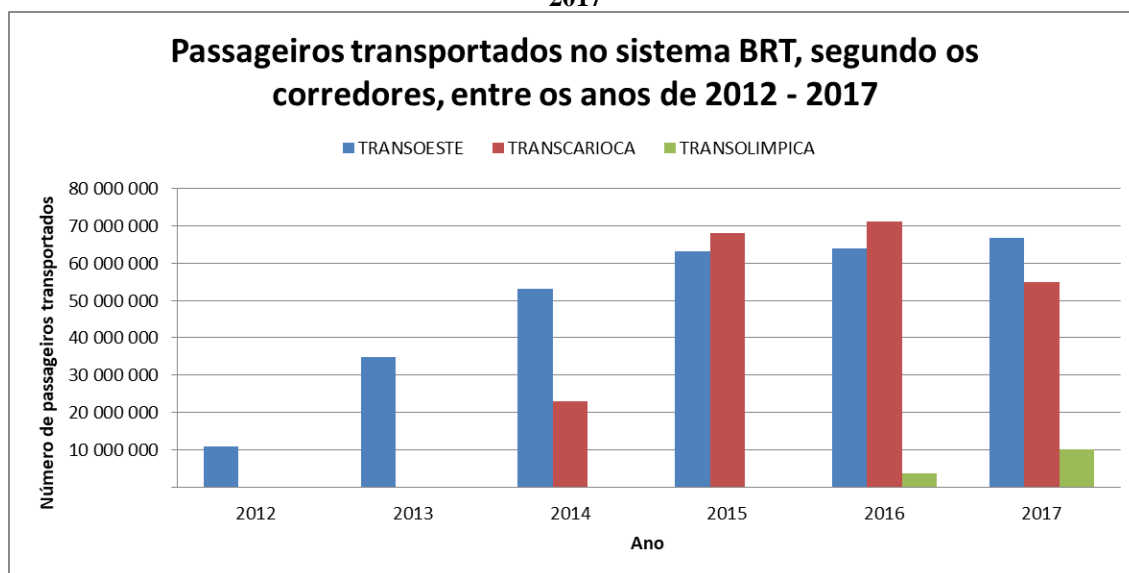


**Fonte: Própria**

Um comparativo também foi realizado com os corredores do BRT, porém, diferença é a data da análise, cabendo ao BRT a cronologia de 2016 a 2017. O corredor Transoeste apresenta a maior média entre os anos de 2016 e 2017, 65.446.974, o corredor Transcarioca

em segundo lugar com 62.958.197 e o corredor Transolímpica em terceiro lugar com 6.884.425 passageiros transportados. Se a análise for feita desde 2012 até 2017 (veja figura 29), nos dois primeiros anos só havia funcionamento do corredor Transoeste, em 2014 maior utilização do Transoeste em comparação à Transcarioca, nos dois anos seguintes uma inversão, com maior utilização do Transcarioca e já aparecendo uma considerável utilização da Transolímpica nos dois últimos anos.

**Figura 29: Passageiros transportados no sistema BRT, segundo os corredores, entre os anos de 2012 - 2017**



Fonte: Adaptado DATA.RIO (Tabela 3603)

O corredor Transolímpica apresenta vinte e uma estações e a estação Marechal Fontenelle encontra-se em segundo lugar com uma média anual de 950.123 passageiros transportados nos de 2016 e 2017, perdendo apenas para a estação do Recreio com 1.525.944 de passageiros (conforme apresentado na tabela 13). Estes números podem ser explicados pelo fato de que anteriormente a implantação do BRT ligando os bairros da AP5 com os bairros da AP4, em específico a Barra da Tijuca, essa conexão era feita por linhas extintas que passavam pelo bairro de Sulacap, levando o usuário até ao bairro da Taquara para fazer o transbordo até a Barra ou mesmo na Sulacap, com a extinta linha 765 que passava pela Cidade de Deus, entrando na Av. Das Américas até o Barra Shopping. Com a criação do Corredor e da Estação Marechal Fontenelle, os usuários encurtaram o trajeto até o bairro de Sulacap, onde podem fazer o transbordo para o BRT, este bairro torna-se destaque no corredor por apresentar no seu entorno o Sulacap Shopping, o Centro de Aperfeiçoamento de Praças (CFAP) da Polícia Militar do Rio de Janeiro e o cemitério Jardim da Saudade, além de concentrar outros estabelecimentos de comércio.



**Tabela 13**Passageiros transportados anualmente no corredor Transolímpica

Passageiros transportados		
Estações	2016	2017
Recreio	765 869	2 286 018
Marechal Fontenelle	486 568	1 413 678
São José de Magalhães Bastos	346 305	989 457
Terminal Sulacap	201 455	1 037 926
Vila Militar	238 948	760 657
Boiúna	180 393	575 825
Asa Branca	174 583	501 786
Terminal Centro Olímpico	483 063	142 515
Parque Olímpico	98 836	459 359
Leila Diniz	120 875	383 938
Colônia	74 025	264 410
Riocentro	141 030	193 062
Outeiro Santo	73 175	218 978
Minha Praia	62 823	195 105
Ventura	56 686	192 984
Olof Palme	145 317	91 963
Pe João Chribbin	39 335	100 566
Catedral do Recreio	33 867	97 319
Tapebuias	21 300	50 576
Ilha Pura	14 463	53 811
Morro do Outeiro	-	-

Fonte: Adaptado DATA.RIO (Tabela 3603)

Diferente de outras áreas da cidade, a Zona Oeste sofre com o descaso no transporte público coletivo, que fica evidente, não apenas por veículos impróprios para uso, mas pela própria infraestrutura de apoio, como pontos e estações. Diante dos dados obtidos nesse estudo, com os registros fotográficos, trabalho de campo e questionários e a partir da análise dos investimentos e do processo de criação e expansão dos transportes públicos coletivos na Zona Oeste, somado à experiência pessoal como usuário desses modais e vivência como morador de Realengo, fica evidente que estas estruturas são insuficientes.

As estações, apesar de apresentarem uma boa conservação no seu interior e certa sensação de segurança, apresentam realidade completamente oposta no exterior fazendo que o usuário precise dobrar o cuidado, precisando estar sempre acompanhado ou pedir para algum familiar ou amigo esperá-lo nas proximidades das estações ou até mesmo evitar o transporte público nos horários mais vazios. Quando se trata da infraestrutura dos pontos, a falta de segurança consegue ser ainda pior, pois em todos eles, após às 21h, os usuários ficam expostos e tornam-se alvos de assaltos.

## **II.II A QUALIDADE DO TRANSPORTE A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO SEGUNDO SEUS USUÁRIOS.**

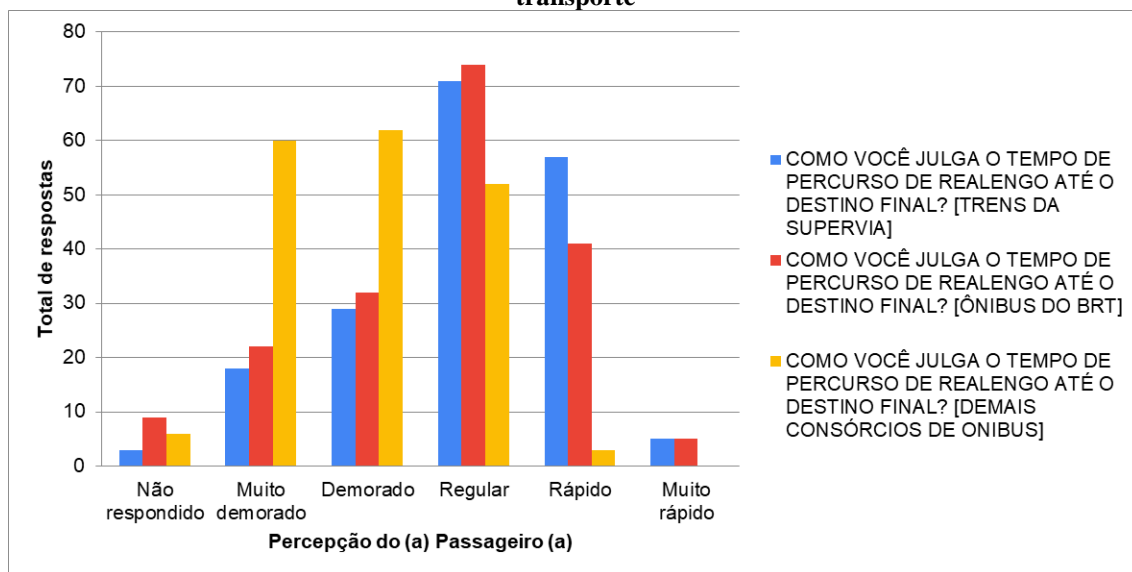
Através de um questionário implementado com perguntas realizadas via Google Formulário, foi possível traçar alguns padrões sobre a qualidade do transporte público coletivo utilizado por usuário a partir do bairro de Realengo. A linha de pensamento para a aplicação do questionário visou colocar em evidência as principais questões para quem utiliza o transporte, tais como qualidade do serviço, tempo de percurso, segurança e o valor da

passagem. As perguntas foram elaboradas de maneira a evitar resultados tendenciosos, sendo, utilizadas respostas gradativas como “muito bom”, “bom”, “regular”, “ruim” e “muito ruim”, para que o pesquisado sentisse total liberdade de escolher a real resposta para sua experiência no transporte público. Além disso, as perguntas foram elaboradas de maneira simples e direta, sem qualquer dificuldade de interpretação, para que o mais diversificado tipo de público fosse apto para responder, sem se sentir pressionado pelo vocabulário acadêmico/ científico.

Em relação aos respondentes, 70% residem em Realengo, contra 30% de não residentes. Dos pesquisados, 77% conhece os transportes que saem do bairro de Realengo, 20% conhece pouco e apenas 3% não conhece. No formulário pode ser observado que 47%, a maior parcela, respondeu o questionário possui entre 30 e 45 anos, 34% têm entre 15 e 29 anos, 16% têm entre 46 e 60 anos e 3% possuem mais de 60 anos. Um dado significativo da pesquisa de percepção apontado foi que 62% utiliza o transporte público para trabalhar, 14% para estudar, 3% para o lazer, 5% para ir ao médico, 15% para outras atividades e 1% não respondeu. Outro dado relevante foi que 71% das pessoas utilizam os transportes públicos tanto no horário matutino, vespertino e noturno, 21% utilizam o transporte público mais pela manhã, 5% mais no horário da tarde e 2% mais no horário da noite. Quando perguntado sobre o conhecimento do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Rio de Janeiro (DECRETO RIO Nº 45781 DE 03 DE ABRIL DE 2019) 81% não conhece, 14% conhece pouco e apenas 5% conhecem.

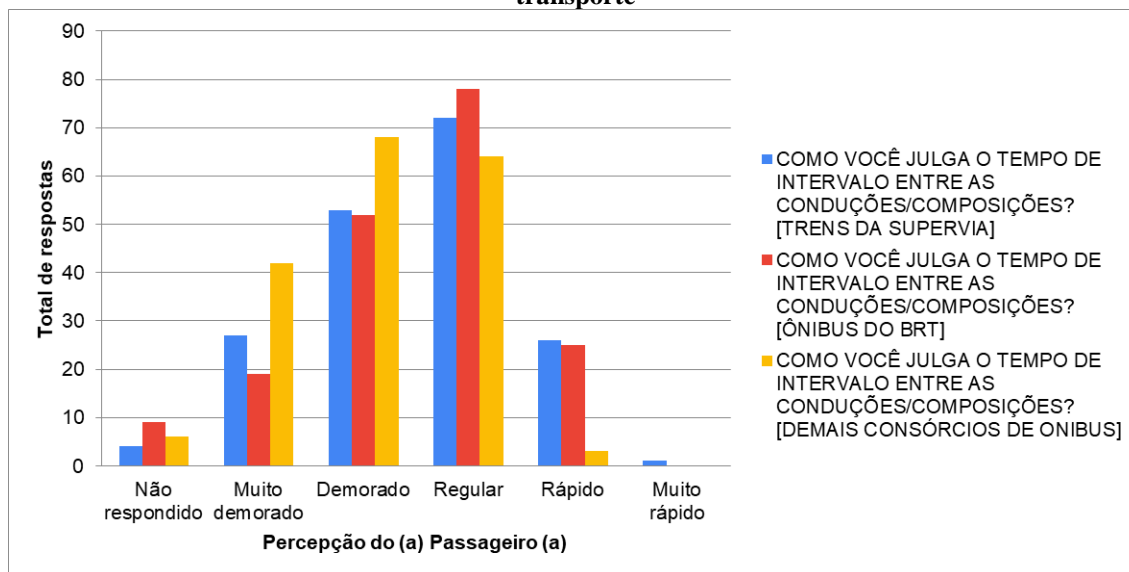
Os dados coletados apontam que 36% dos usuários acham que seu deslocamento, partindo do bairro de Realengo, é regular, 23% acham que este mesmo deslocamento é demorado, outros 2% acham que é muito demorado, 18% acham que esse deslocamento é rápido e apenas 2% acham que esse deslocamento é muito rápido. Apenas 3% não responderam essa pergunta (Figura 30). Vale destacar que os principais transportes públicos, objetos de estudo deste trabalho, foram os trens da Supervia e os ônibus do BRT, sendo as demais linhas consideradas complementares ou transbordo. Estes mesmos dados coletados da pesquisa apontam também que 39% dos usuários destes transportes acham o tempo de intervalo entre as conduções/ composições regulares, 32% acham que este tempo de espera é demorado, 17% acham muito demorado, 1% acham que esse tempo de espera é muito rápido, 2% não respondeu e nenhum dos entrevistados achou muito rápido o intervalo entre as conduções/composições (Figura 31).

**Figura 30: Tempo de percurso de Realengo até o destino final para o(a) passageiro(a), quanto o tipo de transporte**



Fonte: Elaboração própria

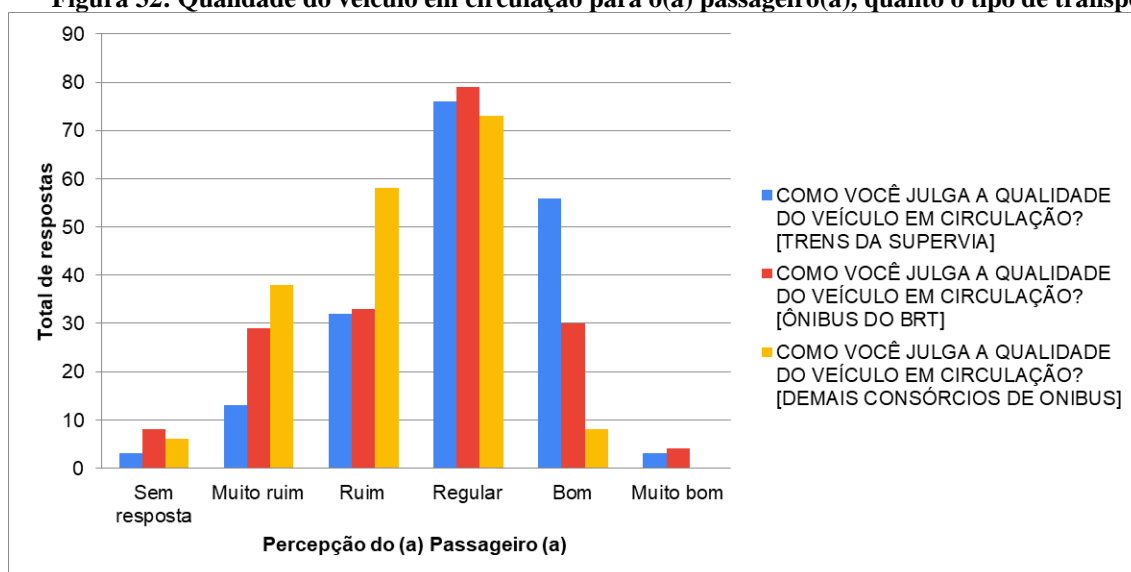
**Figura 31: Tempo de intervalo entre as conduções/ composições para o(a) passageiro(a), quanto o tipo de transporte**



Fonte: Elaboração própria

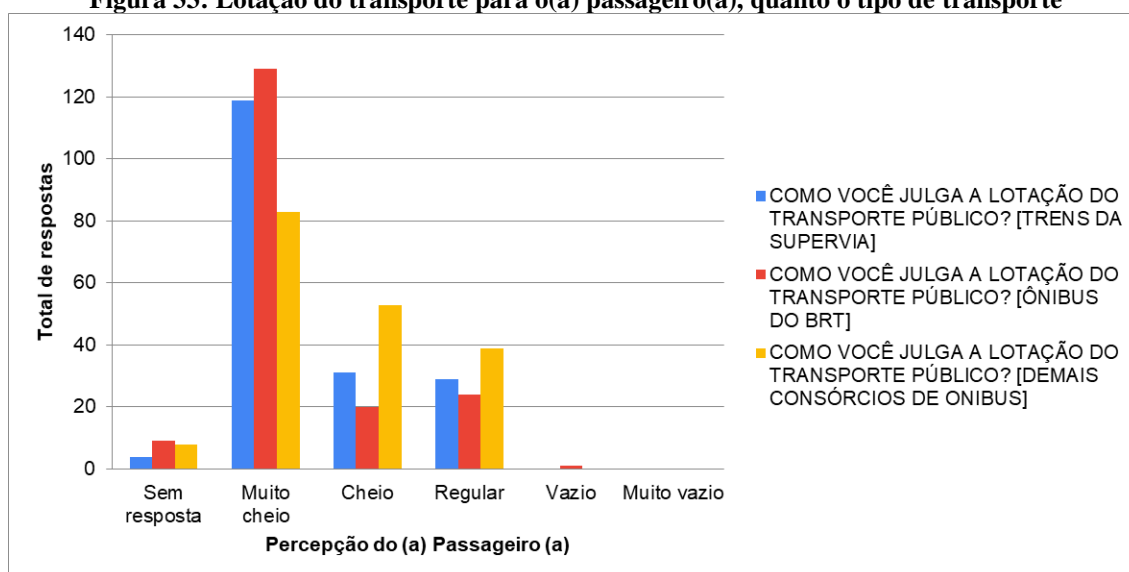
Ao analisar especificamente o veículo em circulação para o transporte dos passageiros, 42% consideram que estes veículos são regulares, 22% acham que eles são ruins, 17% dos usuários acham os veículos bons, 15% acham que os veículos são muito ruins e apenas 1% acham muito bons, além dos 3% que não responderam (Figura 32). A pesquisa aborda também a percepção do usuário quanto a lotação do transporte público e, nesse ponto, 60% consideram muito cheio o transporte, 19% acham cheio, outros 17% acham regular, 4% não responderam e nenhum dos 183 pesquisados consideram o transporte público muito vazio ou vazio (Figura 33). Ao observarem as infraestruturas de apoio, como as estações e pontos de ônibus, 37% dos passageiros acham que estas infraestruturas são regulares, 33% acham que estas mesmas infraestruturas são ruins, 16% acham que elas são muito ruins, 10% acham que elas são boas e apenas 1% as acham muito boas, além dos 3% sem resposta (Figura 34).

**Figura 32: Qualidade do veículo em circulação para o(a) passageiro(a), quanto o tipo de transporte**



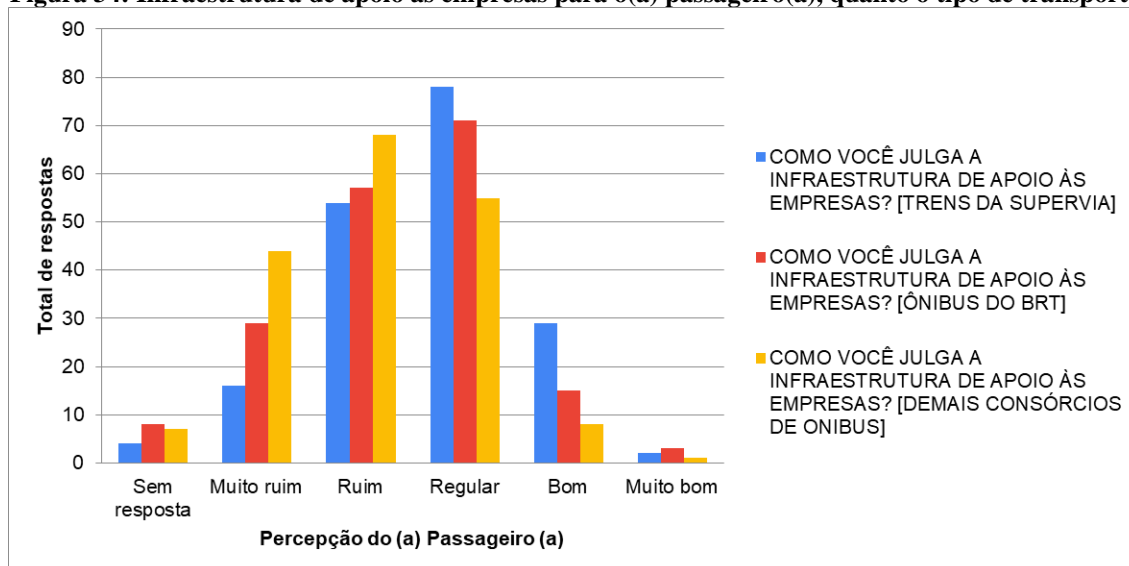
Fonte: Elaboração própria

**Figura 33: Lotação do transporte para o(a) passageiro(a), quanto o tipo de transporte**



Fonte: Elaboração própria

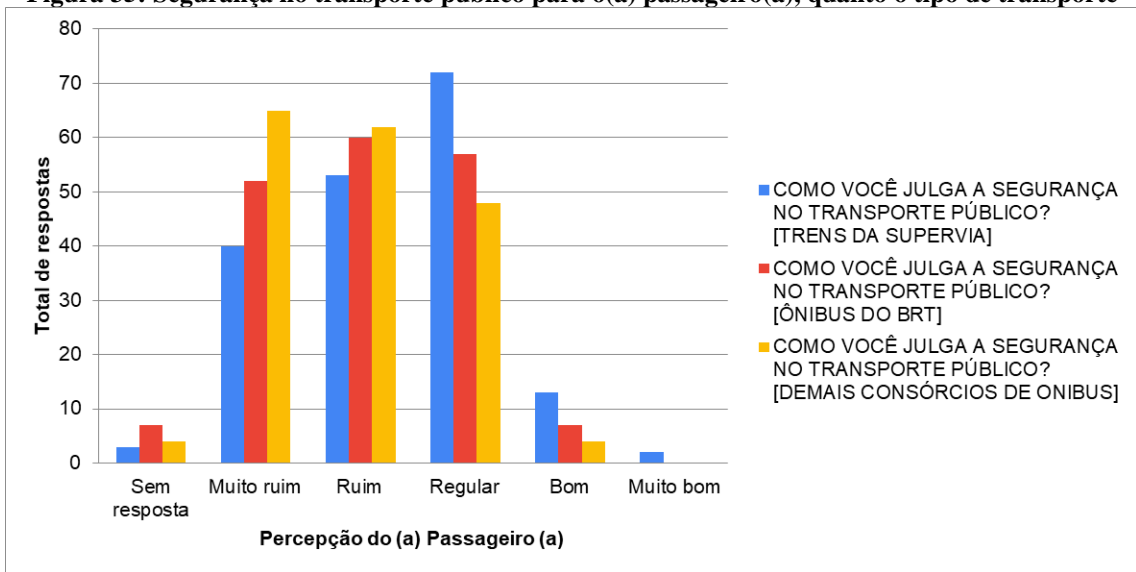
**Figura 34: Infraestrutura de apoio às empresas para o(a) passageiro(a), quanto o tipo de transporte**



Fonte: Elaboração própria

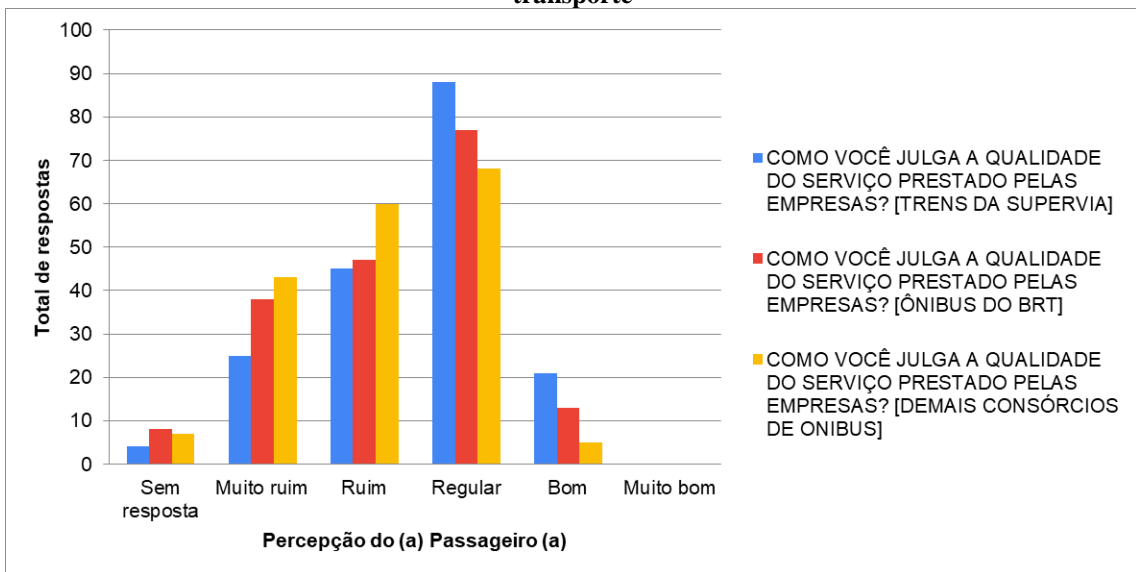
Outro ponto abordado na pesquisa foi a questão da percepção do usuário do transporte público, quanto a segurança, sendo que 32% consideram que a segurança no transporte é ruim, 32% acham regular, 29% acham muito ruim, 4% acha boa e nenhum pesquisado achou a segurança muito boa e 3% não respondeu (Figura 35). A qualidade do serviço oferecido ao passageiro também foi avaliada, sendo a percepção dos passageiros a seguinte: 42% consideram regular, 28% acham ruim, 19% muito ruim, 7% bom e nenhum dos entrevistados acham muito bom a qualidade do serviço ofertado, além dos 4% que não responderam (Figura 36). Somado a isso, perguntou-se ao passageiro a percepção do preço da passagem em relação ao serviço oferecido e, neste ponto, 42% dos usuários acham que o preço da passagem é muito ruim, 32% acham ruim, 19% acham regular, apenas 5% acha bom e nenhum dos 183 pesquisados acha o preço da passagem muito bom em relação ao serviço, além de 2% que não responderam (Figura 37).

**Figura 35: Segurança no transporte público para o(a) passageiro(a), quanto o tipo de transporte**



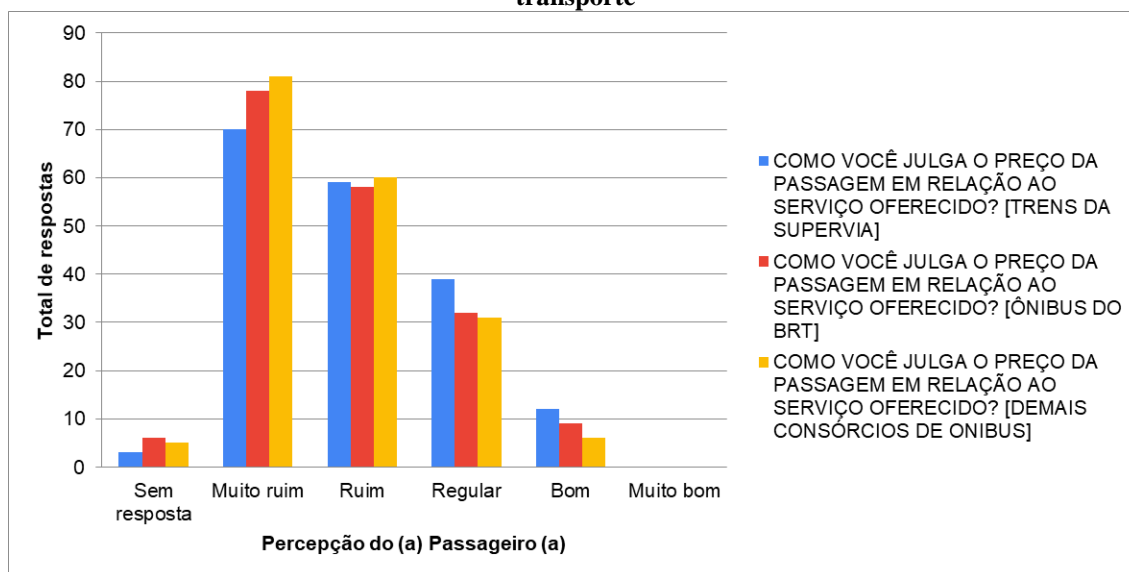
Fonte: Elaboração própria

**Figura 36: Qualidade do serviço prestado pelas empresas para o(a) passageiro(a), quanto o tipo de transporte**



Fonte: Elaboração própria

**Figura 37: Preço da passagem em relação ao serviço oferecido para o(a) passageiro(a), quanto o tipo de transporte**



**Fonte: Elaboração própria**

Os resultados apontam números curiosos, pois a amostragem pesquisada dos usuários de transporte público coletivo a partir de Realengo, o considera, de uma maneira geral, regular e ruim. Na questão do tempo de percurso, as linhas regulares de ônibus apresentaram uma maior desaprovação, quando comparadas com o trem da Supervia e dos ônibus do BRT, e entre os dois últimos, os usuários apresentam opiniões semelhantes. Considerando o tempo de intervalo entre os transportes, a homogeneidade entre os três modais tende do regular para o demorado, assim como na qualidade do veículo, os três modais apresentam números próximos. Com certa unanimidade, a lotação é vista de maneira negativa entre os modais, pois a maior parcela os caracterizou como muito cheio. Na infraestrutura dos modais, há uma proximidade entre as respostas regular e ruim. A insegurança nos modais foi um ponto bastante distinto, apesar dos três modais apresentarem porcentagens próximas entre si, a qualidade da segurança no transporte oscilou entre muito ruim, ruim e regular. O serviço ofertado manteve-se em maior proporção do regular, com uma maior constância dos trens da Supervia, depois os ônibus do BRT e os ônibus regulares na sequência. Com uma maior concentração de respostas muito ruim, o preço da passagem em relação ao serviço oferecido apresentou uma maior insatisfação, atrás da lotação do transporte.

### **II.III O RITMO DO TRANSPORTE EM REALENGO PERCURSO E TEMPO ATÉ O CENTRO E A BARRA DA TIJUCA**

Esta dissertação considera relevante a hipótese de que o morador da Zona Oeste é penalizado quando depende do transporte público para se deslocar até o local de trabalho, situação que, já na entrevista de emprego, se demonstra como fator limitante, quando lhe é perguntado sobre o número de conduções necessárias para esse deslocamento ou quanto tempo em média ele levaria para chegar ao local de trabalho. Como visto, a maioria dos trabalhos formais não são oferecidos nos bairros mais populosos da Zona Oeste, necessitando o trabalhador, residente dessas áreas, se deslocar, frequentemente, através dos transportes públicos coletivos, às partes da cidade que se destacam economicamente. Nesse contexto, as longas horas passadas dentro dos transportes públicos, culminam no desgaste físico e psicológico do usuário residente da Zona Oeste.

O monitoramento do ritmo do transporte público no Rio de Janeiro foi feito ao longo de dois meses, de 01/04/2020 até 13/06/2020, utilizando três ferramentas online, *Google Maps*, *Trafi* e *Moovit*. Estes três aplicativos foram escolhidos conforme suas classificações em diversos sites de tecnologia, levando em consideração a qualidade da resposta verdadeira ao usuário no que se refere ao tempo de percurso, tempo de espera e previsão de chegada ao lugar de destino, mantendo-se entre os cinco melhores em cada pesquisa.

O monitoramento contemplou três períodos do dia, manhã, tarde e noite e os horários foram escolhidos a fim de provar o estresse do transporte público, os chamados "horários de rush" ou "horários de pico", às 07h30min da manhã quando a maior parcela da população se desloca até o trabalho e às 17h, quando essa mesma parcela de trabalhadores retorna às suas residências e, para fins comparativos, foi realizado um monitoramento em horário de médio/baixo movimento, às 12h. Além disso, estes monitoramentos foram feitos em duas situações distintas, durante a semana, dias úteis, quando há uma maior utilização do transporte público, em decorrência dos deslocamentos para o trabalho e aos finais de semana, quando esse deslocamento tende a ser recreativo e menos intenso. Vale destacar que os horários dos monitoramentos têm pequenas discrepâncias toleráveis nos minutos, por conta das diferentes atividades realizadas pelo pesquisador.

Os resultados dos monitoramentos no tempo de percurso, realizados através dos aplicativos citados acima, foram armazenados na plataforma *Google Formulário*, no qual as informações ficam dispostas de maneira organizada e separada quanto o dia, a hora e o aplicativo utilizado, sendo totalizado 402 monitoramentos de abril a junho. Essas informações foram trabalhadas e separadas em tabelas da seguinte maneira: ferramenta utilizada + dia da semana + percurso, totalizando 21 tabelas que apontam as variações no tempo do percurso. Fazendo uma interpretação do gráfico, cada cor de linha representa uma viagem, o tempo é lido do centro do círculo para o exterior, cada coluna representa um dia/horário monitorado.

Começando pela ferramenta *Google Maps*, ela apresenta um monitoramento mais homogêneo para o percurso entre Realengo e o Centro, já no percurso entre Realengo e Barra da Tijuca há pequenas variações dentro do monitoramento no mesmo dia. A ferramenta *Moovit* também apresenta uma homogeneidade no percurso entre Realengo e o Centro, enquanto o percurso entre Realengo e Barra da Tijuca, a ferramenta apresenta picos de tempo em algumas datas. Já a ferramenta *Trafi*, apresenta uma inconsistência no monitoramento, pois aproxima o tempo tanto para o Centro, quanto para a Barra da Tijuca.

Os gráficos de monitoramentos, divididos por dia e hora, apresentam uma sequência que deve ser lida no sentido horário, começando com o primeiro dado na posição central-norte do gráfico, crescendo os dias e oscilando entre os horários de monitoramento. Desta maneira, foi possível representar de forma coerente a evolução do monitoramento dos tempos de percurso, possibilitando construir uma tabela com cada tempo de percurso. As tabelas "Tempo médio de viagem" foram confeccionadas através do monitoramento diário do tempo de percurso entre os bairros de estudo. Com os dados obtidos foram realizadas médias entre os aplicativos, dividindo-os pelo horário, manhã, tarde e noite. Como o exemplo abaixo:

#### **MANHÃ:**

$$\text{Google Maps} = (x_1+x_2\dots+x_n) / n = \mathbf{xt}$$

$$\text{Moovit} = (x_1+x_2\dots+x_n) / n = \mathbf{xt}$$

$$\text{Trafi} = (x_1+x_2\dots+x_n) / n = \mathbf{xt}$$

$$\text{Manhã Total} = (\mathbf{xtGoogle Maps} + \mathbf{xtMoovit} + \mathbf{xtTrafi}) / 3 = \text{Média Total Manhã}$$

#### **TARDE:**

$$\text{Google Maps} = (x_1+x_2\dots+x_n) / n = \mathbf{xt}$$

$$\text{Moovit} = (x_1+x_2\dots+x_n) / n = \mathbf{xt}$$

$$\text{Trafi} = (x_1 + x_2 + \dots + x_n) / n = \text{xt}$$

$$\text{Tarde Total} = (\text{xtGoogle Maps} + \text{xtMoovit} + \text{xtTrafi}) / 3 = \text{Média Total Tarde}$$

**NOITE:**

$$\text{Google Maps} = (x_1 + x_2 + \dots + x_n) / n = \text{xt}$$

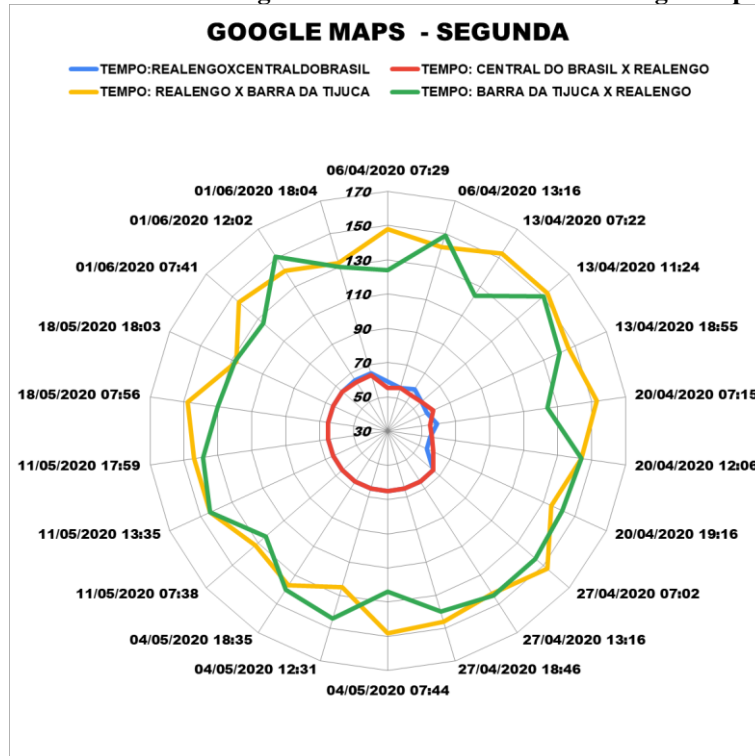
$$\text{Moovit} = (x_1 + x_2 + \dots + x_n) / n = \text{xt}$$

$$\text{Trafi} = (x_1 + x_2 + \dots + x_n) / n = \text{xt}$$

$$\text{Noite Total} = (\text{xtGoogle Maps} + \text{xtMoovit} + \text{xtTrafi}) / 3 = \text{Média Total Noite}$$

**RESULTADO DO MONITORAMENTO POR DIA DA SEMANA:**

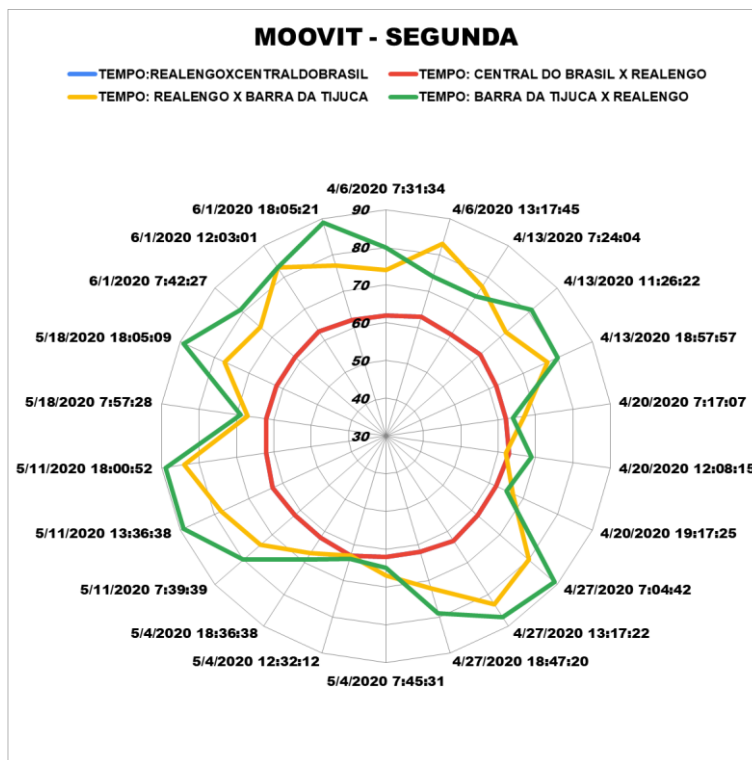
**Figura 38: Monitoramento segunda-feira com a ferramenta Google Maps**



Fonte: Elaboração própria

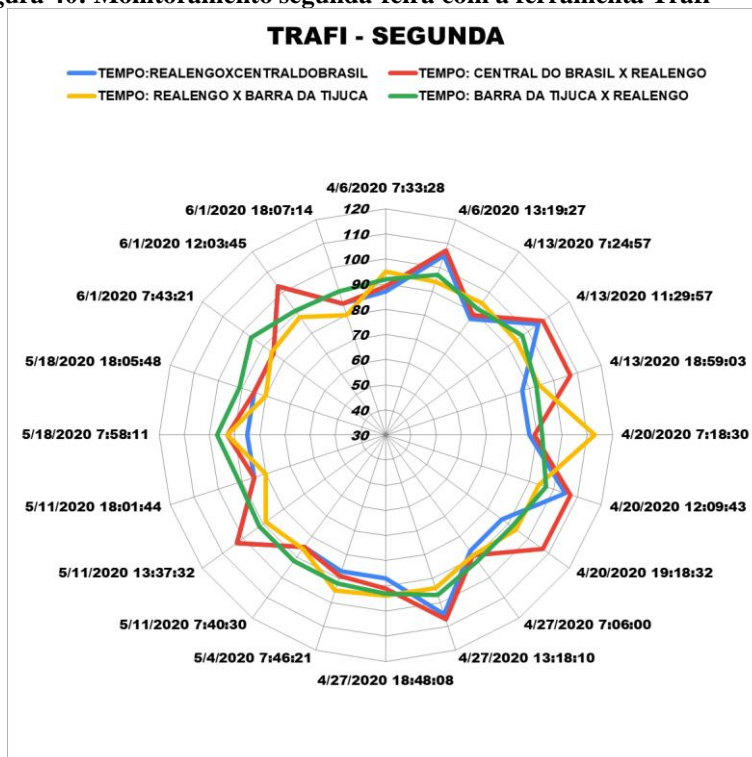
**Figura 39 Monitoramento segunda-feira com a ferramenta Moovit**





Fonte: Elaboração própria

Figura 40: Monitoramento segunda-feira com a ferramenta Trafi



Fonte: Elaboração própria

As médias das viagens nos três períodos do dia, entre as três ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi aponta que na segunda-feira pela manhã o percurso Realengo x Central do Brasil é feito em média em 70,81 minutos, no período da tarde é feito em 76,50 minutos e no período da noite é feito em 69,89 minutos. No percurso Central do Brasil x Realengo, durante a manhã o tempo médio de viagem é de 71,11 minutos, no período da tarde a viagem

é realizada em 76,90 minutos, já no período da noite a viagem dura em média 72,72 minutos. Quanto ao percurso entre Realengo x Barra da Tijuca, a viagem de manhã leva em média 104,85 minutos, no período da tarde leva 102,52 minutos e de noite essa viagem dura em média 99,53 minutos. Já para as viagens da Barra da Tijuca x Realengo, durante a manhã o tempo de percurso é de 99,81 minutos, durante a tarde é 105,82 minutos e no período da noite a viagem leva em média 102,78 minutos.

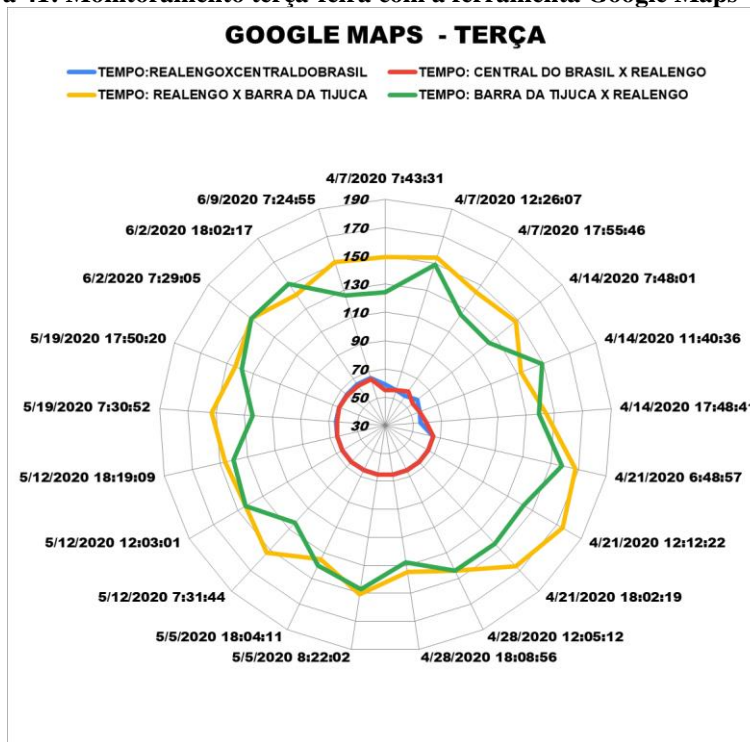
**Tabela 14: Tempo médio de viagem na segunda-feira**

SEGUNDA	REALENGO X CENTRAL DO BRASIL			CENTRAL DO BRASIL X REALENGO			REALENGO X BARRA DA TIJUCA			BARRA DA TIJUCA X REALENGO		
	M	T	N	M	T	N	M	T	N	M	T	N
GOOGLE MAPS	62,0	62,3	61,7	60,7	62,3	62,8	148,1	140,4	137,2	130,0	145,0	136,7
MOOVIT	62,1	63,0	62,0	62,1	63,0	62,0	72,4	75,3	74,4	75,9	77,7	80,0
TRAFI	88,3	104,2	86,0	90,6	105,4	93,3	94,0	91,8	87,0	93,6	94,8	91,7

Fonte: Elaboração própria

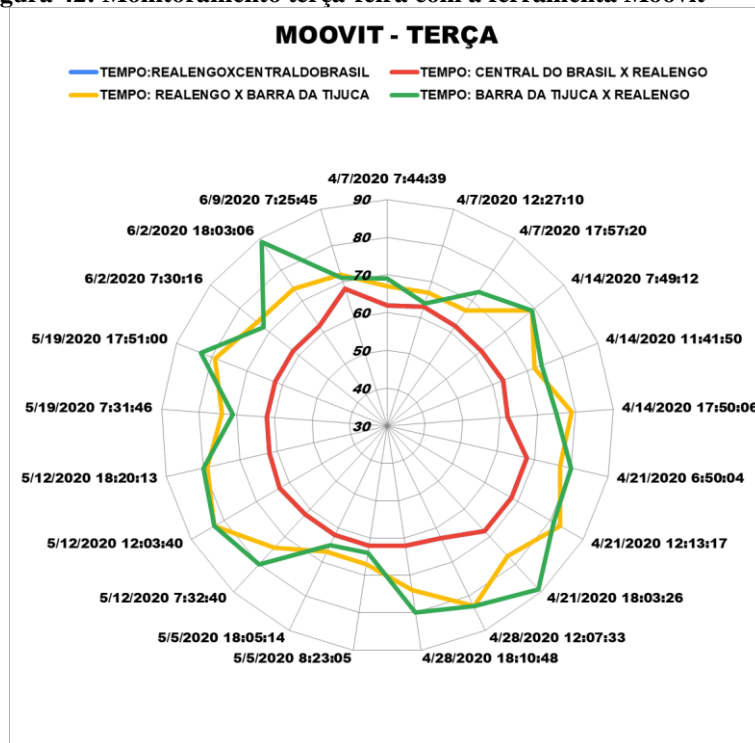
No monitoramento realizado às terças-feiras pelas ferramentas (Figuras 47, 48 e 49) apontam um padrão de proximidade entre os tempos do Google Maps e o Moovit e uma inconsistência nos padrões do Trafi. Com isso, foram consideradas as duas primeiras ferramentas como maior proximidade da realidade, excluindo os resultados da última ferramenta como possível realidade.

**Figura 41: Monitoramento terça-feira com a ferramenta Google Maps**



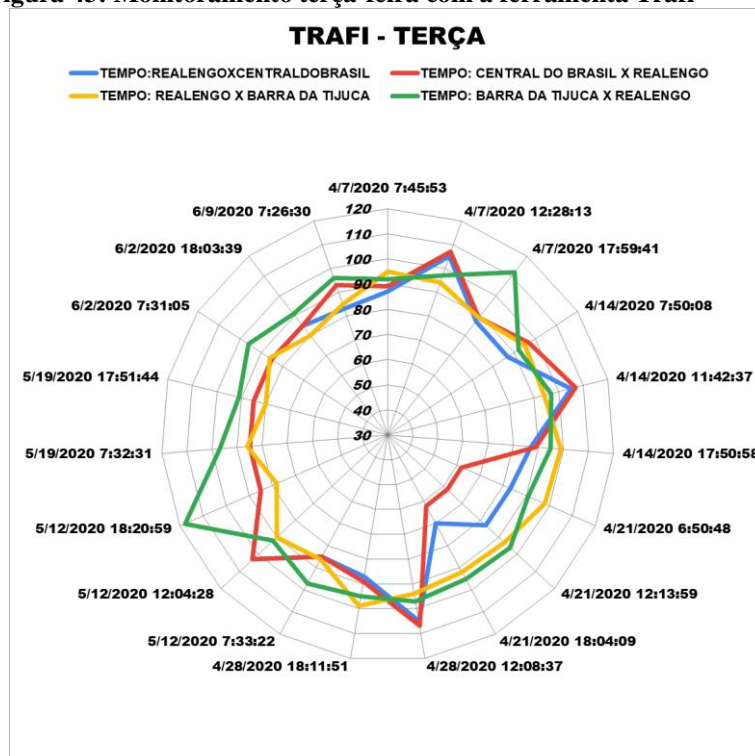
Fonte: Elaboração própria

Figura 42: Monitoramento terça-feira com a ferramenta Moovit



Fonte: Elaboração própria

Figura 43: Monitoramento terça-feira com a ferramenta Trafi



Fonte: Elaboração própria

As médias das viagens nos três períodos do dia, entre as três ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi aponta que na terça-feira pela manhã o percurso Realengo x Central do Brasil é feito em média em 71,20 minutos, no período da tarde é feito em 72,57 minutos e no período da noite é feito em 69,98 minutos. No percurso Central do Brasil x Realengo, durante

a manhã o tempo médio de viagem é de 70,92 minutos, no período da tarde a viagem é realizada em 72,33 minutos, já no período da noite a viagem dura em média 69,42 minutos. Quando analisamos o percurso entre Realengo x Barra da Tijuca, a viagem de manhã leva em média 104,76 minutos, no período da tarde leva 106,14 minutos e de noite essa viagem dura em média 102,08 minutos. Já para as viagens da Barra da Tijuca x Realengo durante a manhã o tempo de percurso é de 99,06 minutos, durante a tarde é 104,20 minutos e no período da noite a viagem leva em média 106,98 minutos.

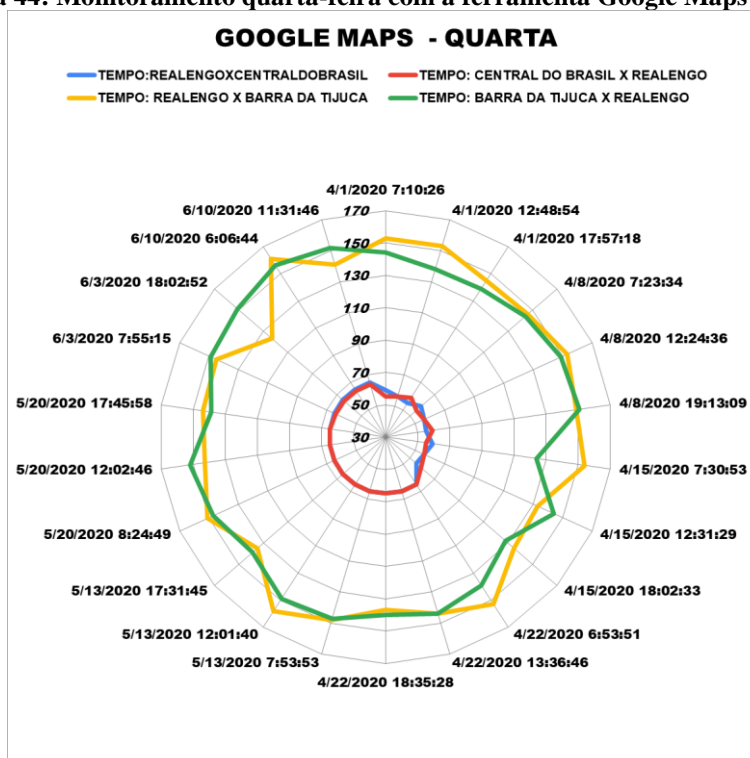
**Tabela 15: Tempo médio de viagem na terça-feira**

TERÇA	REALENGO X CENTRAL DO BRASIL			CENTRAL DO BRASIL X REALENGO			REALENGO X BARRA DA TIJUCA			BARRA DA TIJUCA X REALENGO		
	M	T	N	M	T	N	M	T	N	M	T	N
GOOGLE MAPS	62,67	60,86	65,00	61,44	62,00	64,80	150,78	149,86	144,80	136,33	140,43	140,60
MOOVIT	63,44	63,29	63,20	63,44	63,29	63,20	72,89	77,29	74,20	73,33	77,43	80,60
TRAFI	87,50	93,57	81,75	87,88	91,71	80,25	90,63	91,29	87,25	87,50	94,75	99,75

Fonte: Elaboração própria

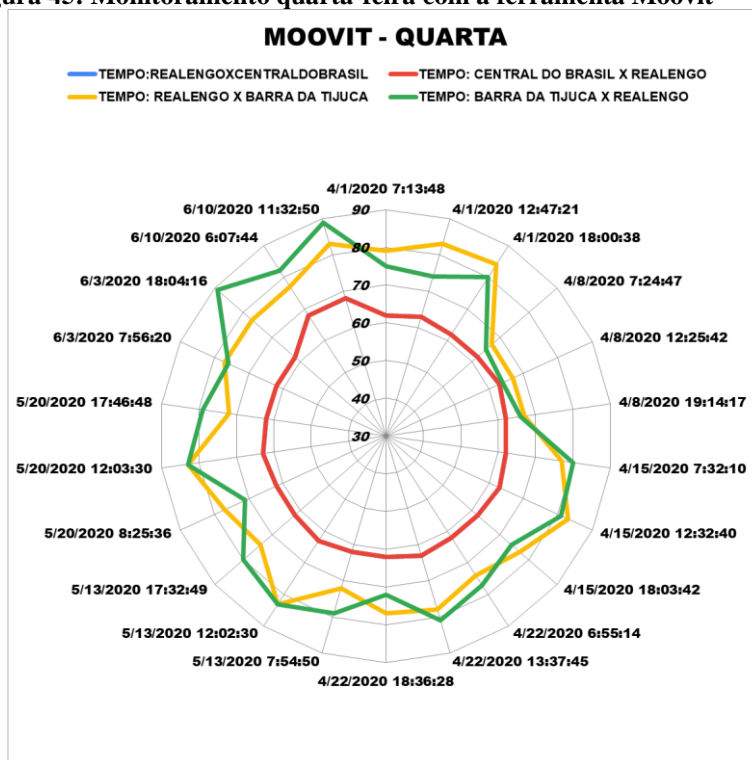
No monitoramento realizado às quartas-feiras (Figuras 50, 51 e 52) as médias das viagens nos três períodos do dia, das ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi estão na sequência:

**Figura 44: Monitoramento quarta-feira com a ferramenta Google Maps**



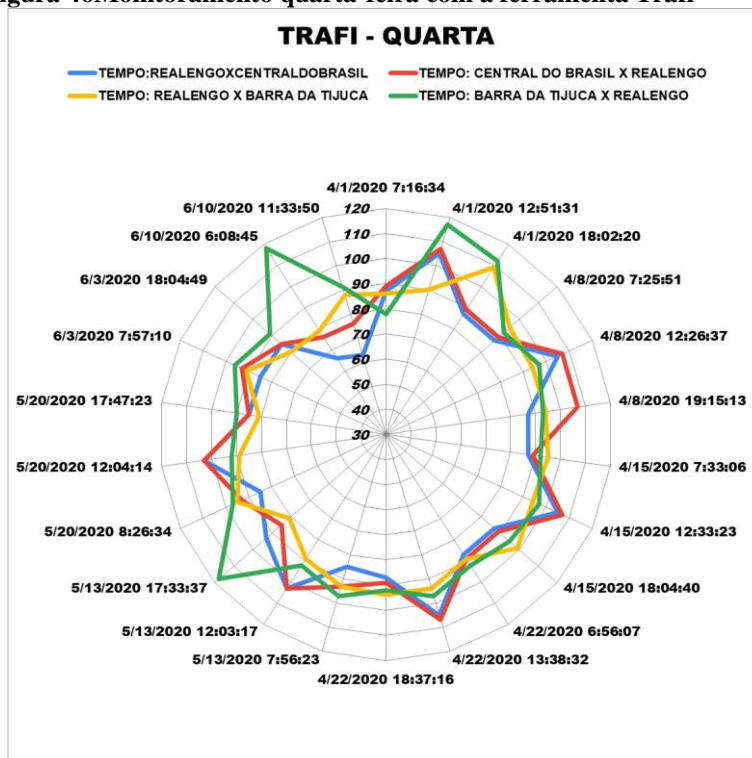
Fonte: Elaboração própria

Figura 45: Monitoramento quarta-feira com a ferramenta Moovit



Fonte: Elaboração própria

Figura 46 Monitoramento quarta-feira com a ferramenta Trafi



Fonte: Elaboração própria

As médias das viagens nos três períodos do dia, entre as três ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi aponta que na quarta-feira pela manhã o percurso Realengo x Central do Brasil é feito em média em 69,22 minutos, no período da tarde é feito em 74,71 minutos e no período da noite é feito em 69,53 minutos. No percurso Central do Brasil x Realengo,

durante a manhã o tempo médio de viagem é de 70,70 minutos, no período da tarde a viagem é realizada em 74,86 minutos, já no período da noite a viagem dura em média 71,85 minutos. Quando analisamos o percurso entre Realengo x Barra da Tijuca, a viagem de manhã leva em média 105,41 minutos, no período da tarde leva 104,07 minutos e de noite essa viagem dura em média 102,53 minutos. Já para as viagens da Barra da Tijuca x Realengo durante a manhã o tempo de percurso é de 105,52 minutos, durante a tarde é 107,26 minutos e no período da noite a viagem leva em média 105,10 minutos.

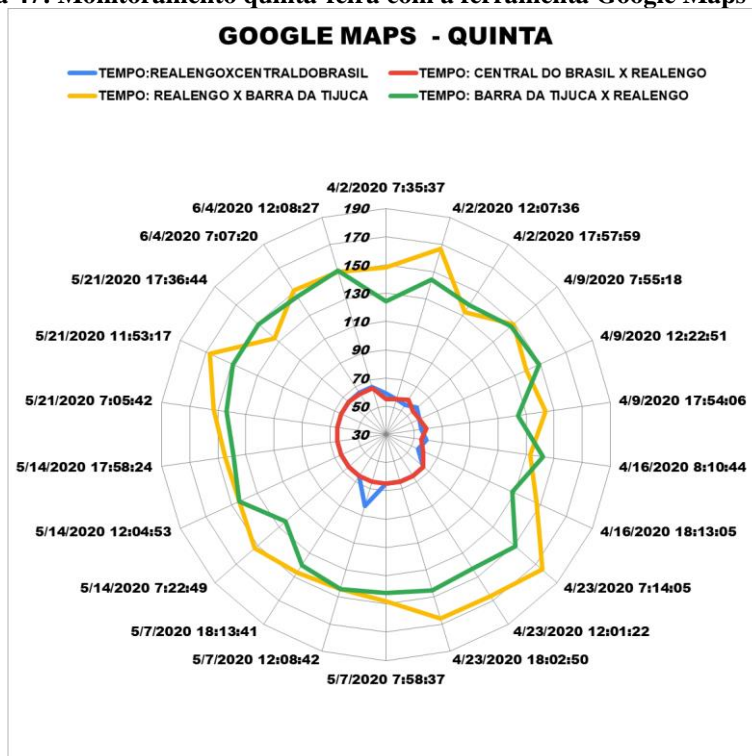
**Tabela 16: Tempo médio de viagem na quarta-feira**

QUARTA	REALENGO X CENTRAL DO BRASIL			CENTRAL DO BRASIL X REALENGO			REALENGO X BARRA DA TIJUCA			BARRA DA TIJUCA X REALENGO		
	M	T	N	M	T	N	M	T	N	M	T	N
GOOGLE MAPS	63,0	60,9	60,0	61,3	61,3	61,8	150,2	145,3	136,0	144,7	143,7	142,5
MOOVIT	63,3	62,8	62,0	63,3	62,8	62,0	75,9	77,9	76,4	77,1	78,1	76,2
TRAFI	81,3	100,5	86,6	87,4	100,5	91,8	90,1	89,0	95,2	94,8	100,0	96,6

Fonte: Elaboração própria

No monitoramento realizado às quintas-feiras (Figuras 53, 52 e 54) as médias das viagens nos três períodos do dia, das ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi estão na seqüência:

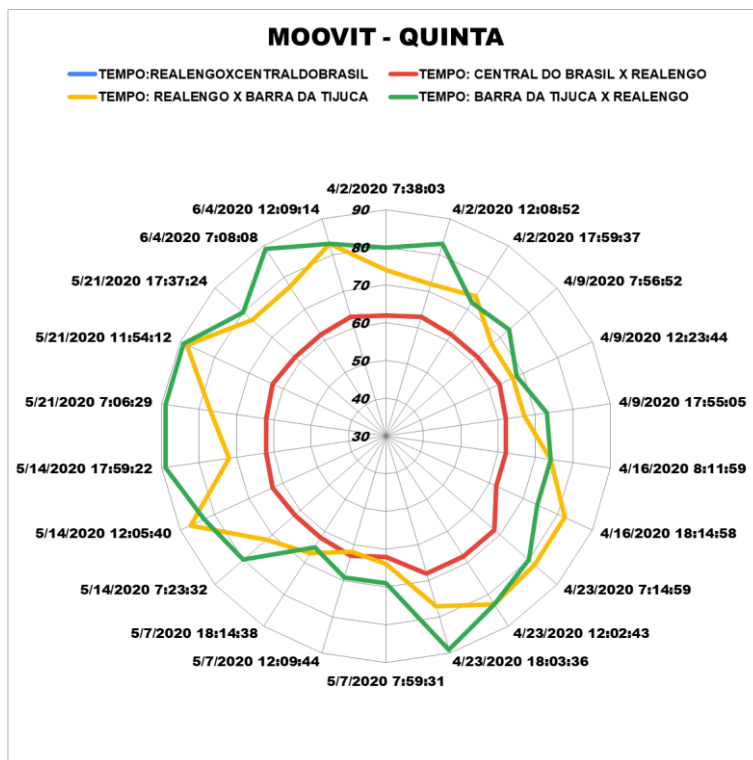
**Figura 47: Monitoramento quinta-feira com a ferramenta Google Maps**



Fonte: Elaboração própria

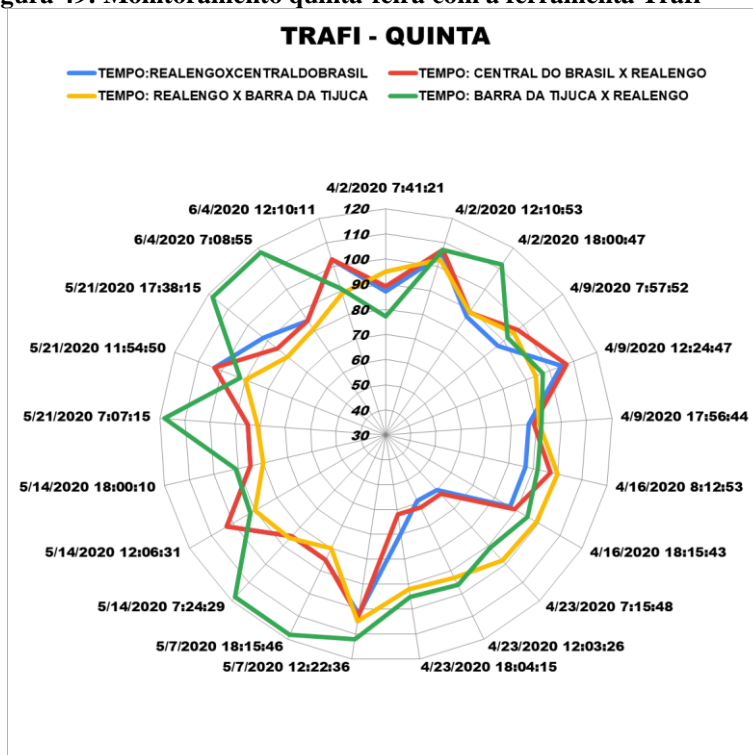
**Figura 48: Monitoramento quinta-feira com a ferramenta Moovit**





Fonte: Elaboração própria

Figura 49: Monitoramento quinta-feira com a ferramenta Trafi



Fonte: Elaboração própria

As médias das viagens nos três períodos do dia, entre as três ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi aponta que na quinta-feira pela manhã o percurso Realengo x Central do Brasil é feito em média em 70,22 minutos, no período da tarde é feito em 73,53 minutos e no período da noite é feito em 69,49 minutos. No percurso Central do Brasil x Realengo, durante a manhã o tempo médio de viagem é de 70,74 minutos, no período da tarde a viagem

é realizada em 73,29 minutos, já no período da noite a viagem dura em média 69,67 minutos. Quando analisamos o percurso entre Realengo x Barra da Tijuca, a viagem de manhã leva em média 106,29 minutos, no período da tarde leva 104,71 minutos e de noite essa viagem dura em média 105,44 minutos. Já para as viagens da Barra da Tijuca x Realengo durante a manhã o tempo de percurso é de 107,03 minutos, durante a tarde é 107,18 minutos e no período da noite a viagem leva em média 105,29 minutos.

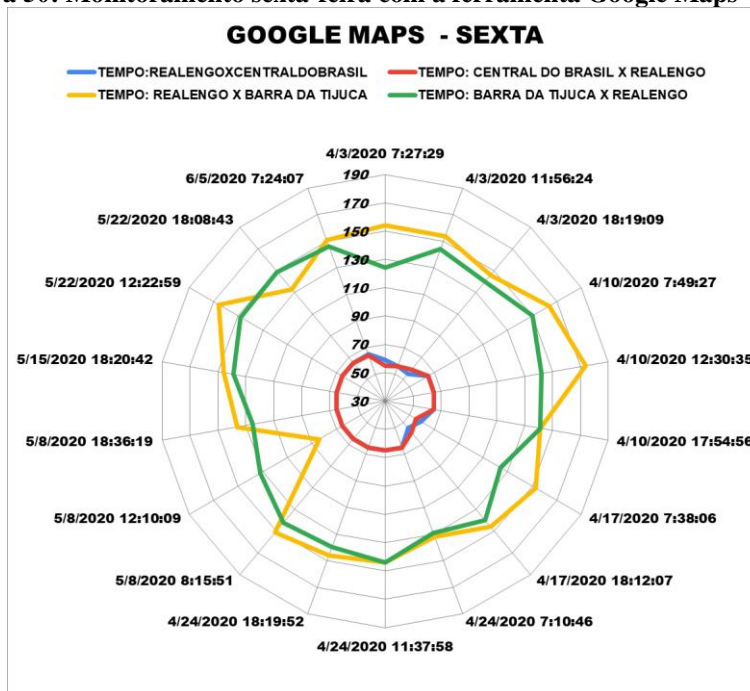
**Tabela 17: Tempo médio de viagem na quinta-feira**

QUINTA	REALENGO X CENTRAL DO BRASIL			CENTRAL DO BRASIL X REALENGO			REALENGO X BARRA DA TIJUCA			BARRA DA TIJUCA X REALENGO		
	M	T	N	M	T	N	M	T	N	M	T	N
FERRAMENTA												
GOOGLE MAPS	63,00	63,00	61,67	61,56	61,90	63,00	153,11	146,60	153,00	141,00	142,60	137,67
MOOVIT	62,78	63,10	64,00	62,78	63,10	64,00	75,00	74,40	75,33	80,33	78,30	76,00
TRAFI	84,88	94,50	82,80	87,88	94,88	82,00	90,75	93,13	88,00	99,75	100,63	102,20

Fonte: Elaboração própria

No monitoramento realizado às sextas-feiras (Figuras 56, 57 e 58) as médias das viagens nos três períodos do dia, das ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi estão na sequência:

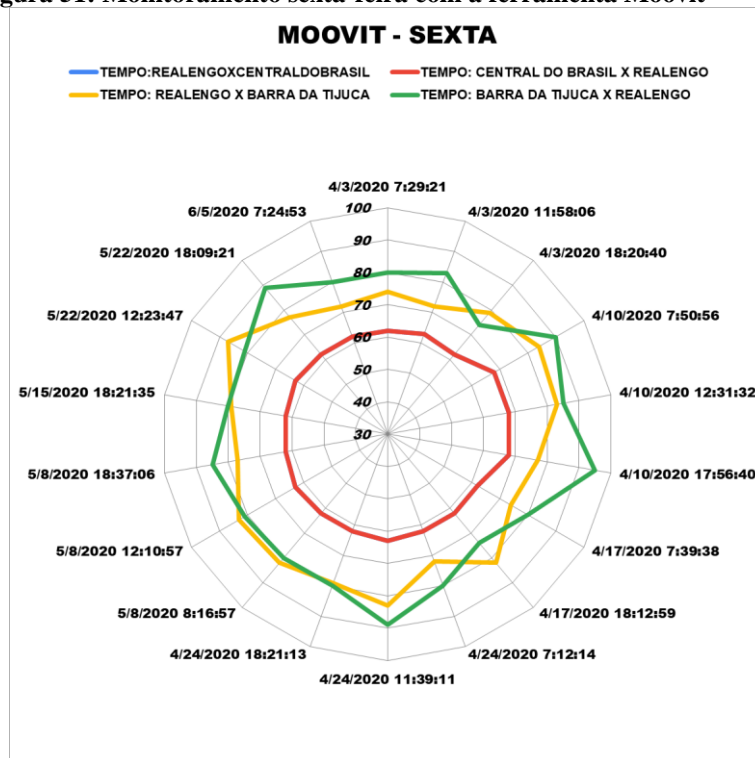
**Figura 50: Monitoramento sexta-feira com a ferramenta Google Maps**



Fonte: Elaboração própria

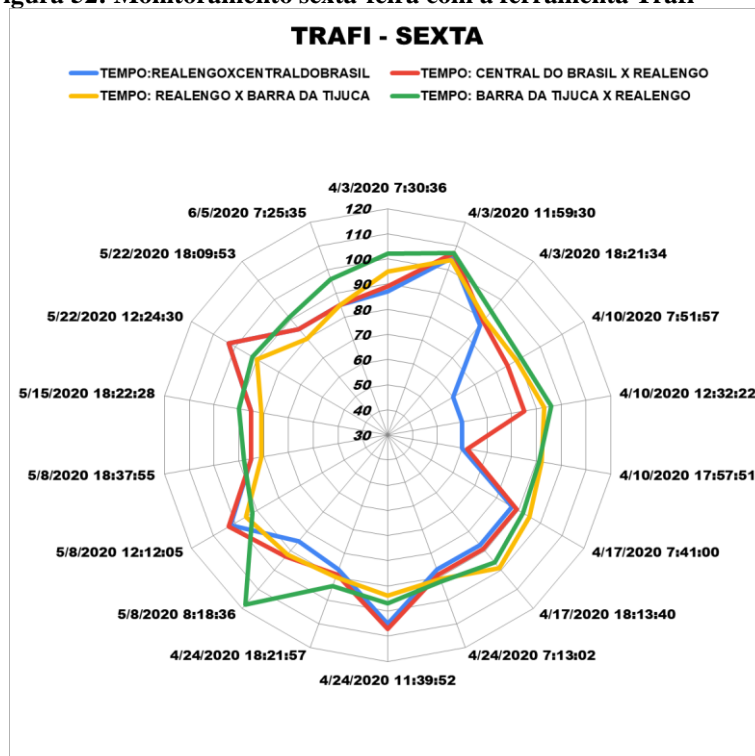


Figura 51: Monitoramento sexta-feira com a ferramenta Moovit



Fonte: Elaboração própria

Figura 52: Monitoramento sexta-feira com a ferramenta Trafi



Fonte: Elaboração própria

As médias das viagens nos três períodos do dia, entre as três ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi aponta que na sexta-feira pela manhã o percurso Realengo x Central do Brasil é feito em média em 71,00 minutos, no período da tarde é feito em 70,58 minutos e no período da noite é feito em 69,89 minutos. No percurso Central do Brasil x Realengo, durante

a manhã o tempo médio de viagem é de 72,42 minutos, no período da tarde a viagem é realizada em 72,92 minutos, já no período da noite a viagem dura em média 70,67 minutos. Quando analisamos o percurso entre Realengo x Barra da Tijuca, a viagem de manhã leva em média 106,71 minutos, no período da tarde leva 105,42 minutos e de noite essa viagem dura em média 102,61 minutos. Já para as viagens da Barra da Tijuca x Realengo durante a manhã o tempo de percurso é de 106,67 minutos, durante a tarde é 106,33 minutos e no período da noite a viagem leva em média 103,78 minutos.

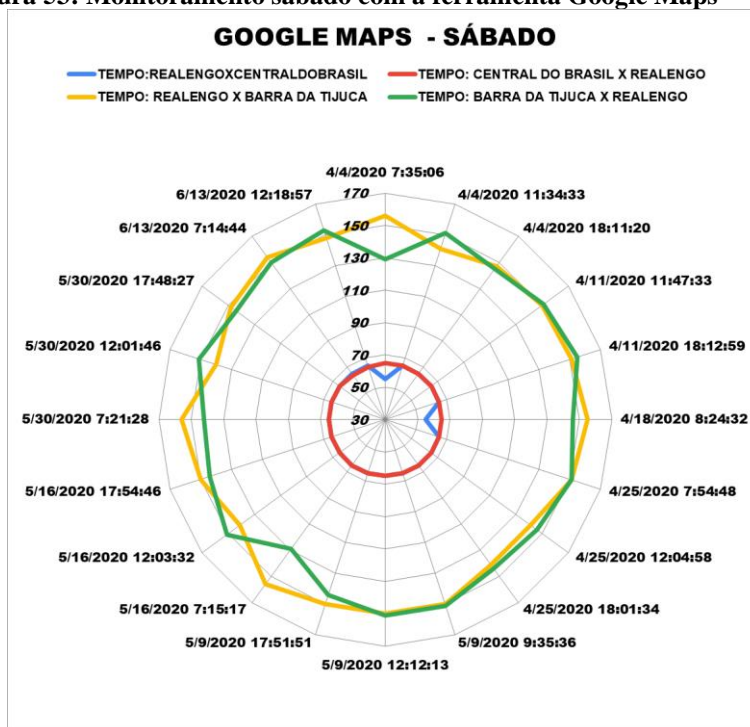
**Tabela 18: Tempo médio de viagem na sexta-feira**

SEXTA	REALENGO X CENTRAL DO BRASIL			CENTRAL DO BRASIL X REALENGO			REALENGO X BARRA DA TIJUCA			BARRA DA TIJUCA X REALENGO		
	M	T	N	M	T	N	M	T	N	M	T	N
GOOGLE MAPS	62,38	65,00	61,67	61,25	65,00	63,00	150,38	141,25	142,17	137,88	140,75	138,83
MOOVIT	63,00	65,50	62,00	63,00	65,50	62,00	76,63	82,50	78,83	82,75	85,50	80,33
TRAFI	87,63	81,25	86,00	93,00	88,25	87,00	93,13	92,50	86,83	99,38	92,75	92,17

Fonte: Elaboração própria

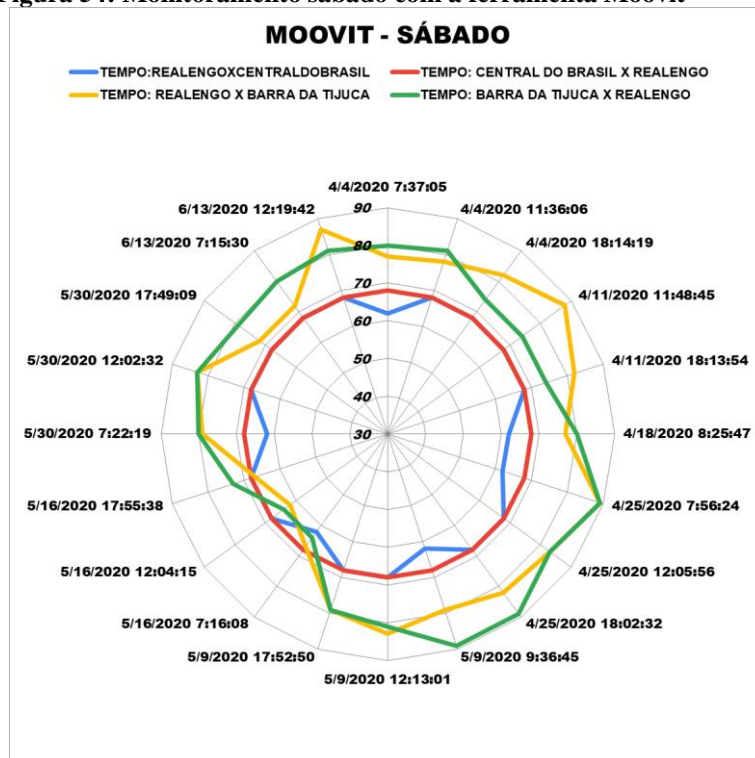
No monitoramento realizado aos sábados (Figuras 59, 60 e 61) as médias das viagens nos três períodos do dia, das ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi estão na sequência:

**Figura 53: Monitoramento sábado com a ferramenta Google Maps**



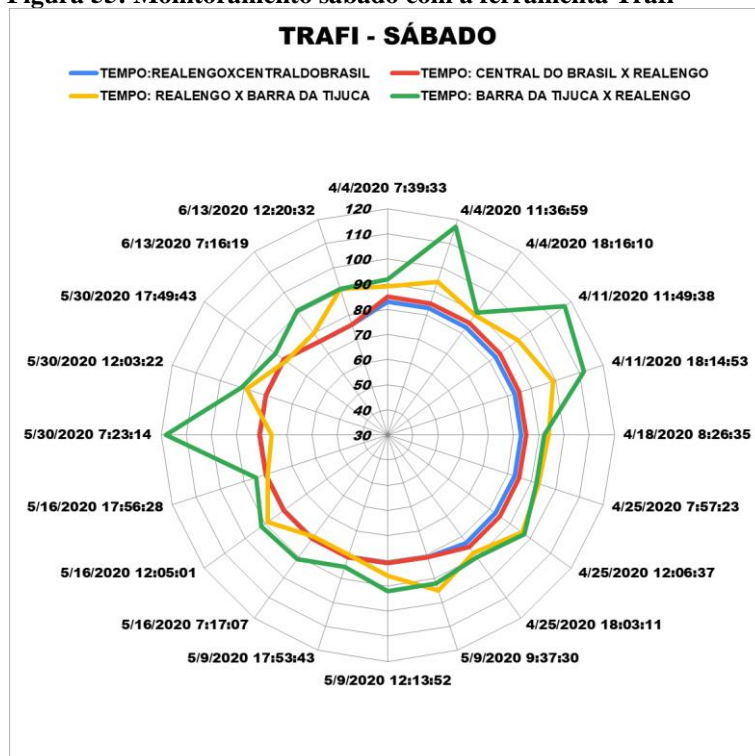
Fonte: Elaboração própria

Figura 54: Monitoramento sábado com a ferramenta Moovit



Fonte: Elaboração própria

Figura 55: Monitoramento sábado com a ferramenta Trafi



Fonte: Elaboração própria

As médias das viagens nos três períodos do dia, entre as três ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi aponta que no sábado pela manhã o percurso Realengo x Central do Brasil é feito em média em 69,44 minutos, no período da tarde é feito em 71,21 minutos e no período da noite é feito em 72,00 minutos. No percurso Central do Brasil x Realengo, durante

a manhã o tempo médio de viagem é de 71,85 minutos, no período da tarde a viagem é realizada em 71,25 minutos, já no período da noite a viagem dura em média 72,67 minutos. Quando analisamos o percurso entre Realengo x Barra da Tijuca, a viagem de manhã leva em média 106,30 minutos, no período da tarde leva 103,13 minutos e de noite essa viagem dura em média 106,78 minutos. Já para as viagens da Barra da Tijuca x Realengo durante a manhã o tempo de percurso é de 108,11 minutos, durante a tarde é 105,21 minutos e no período da noite a viagem leva em média 108,11 minutos.

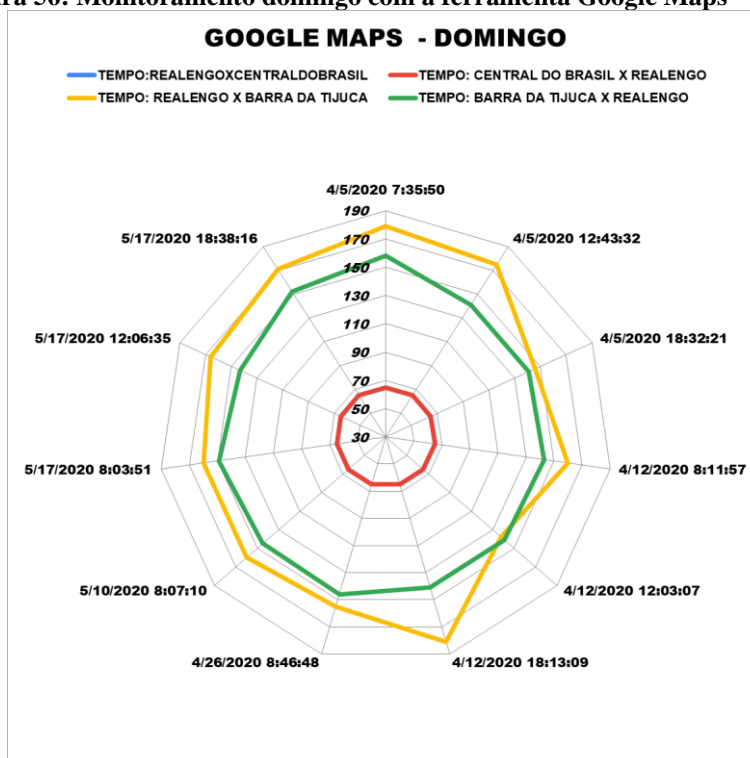
**Tabela 19: Tempo médio de viagem no sábado**

SÁBADO	REALENGO X CENTRAL DO BRASIL			CENTRAL DO BRASIL X REALENGO			REALENGO X BARRA DA TIJUCA			BARRA DA TIJUCA X REALENGO		
	M	T	N	M	T	N	M	T	N	M	T	N
GOOGLE MAPS	62,78	65,00	65,00	64,89	64,88	65,00	152,11	146,00	146,33	144,44	148,00	148,00
MOOVIT	64,00	68,00	68,00	68,00	68,00	68,00	78,44	77,00	82,00	79,67	77,88	79,00
TRAFI	81,56	80,63	83,00	82,67	80,88	85,00	88,33	86,38	92,00	100,22	89,75	97,33

Fonte: Elaboração própria

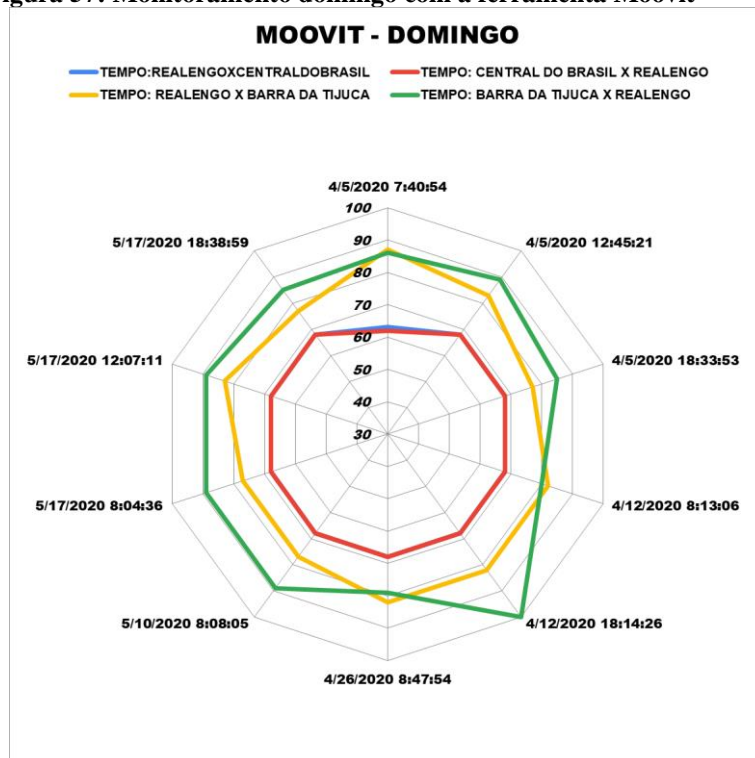
No monitoramento realizado aos domingos (Figuras 62, 63 e 64) as médias das viagens nos três períodos do dia, das ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi estão na sequência:

**Figura 56: Monitoramento domingo com a ferramenta Google Maps**



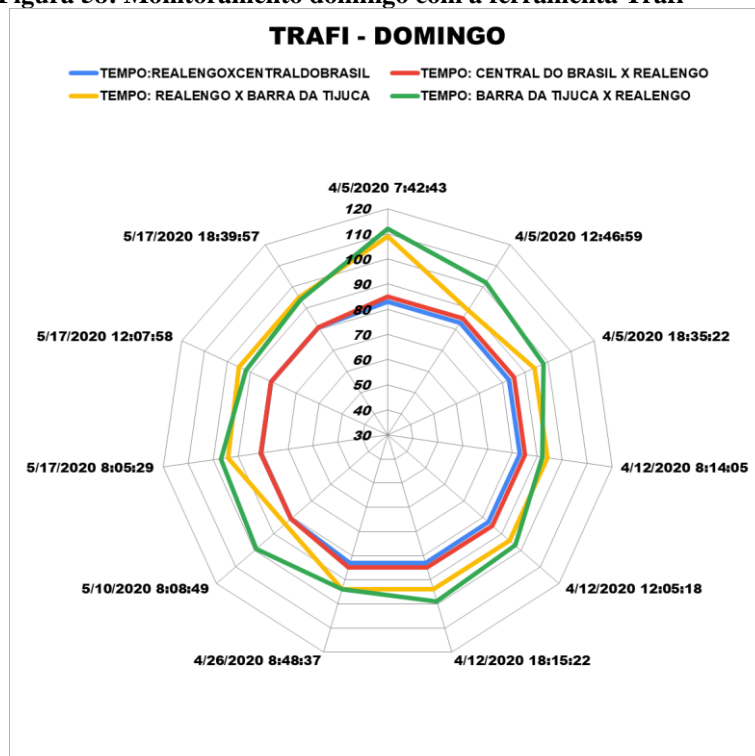
Fonte: Elaboração própria

**Figura 57: Monitoramento domingo com a ferramenta Moovit**



Fonte: Elaboração própria

**Figura 58: Monitoramento domingo com a ferramenta Trafi**



Fonte: Elaboração própria

As médias das viagens nos três períodos do dia, entre as três ferramentas Google Maps, Moovit e Trafi aponta que no domingo pela manhã o percurso Realengo x Central do Brasil é feito em média em 71,40 minutos, no período da tarde é feito em 71,78 minutos e no período da noite é feito em 71,78 minutos. No percurso Central do Brasil x Realengo, durante

a manhã o tempo médio de viagem é de 71,73 minutos, no período da tarde a viagem é realizada em 72,22 minutos, já no período da noite a viagem dura em média 72,22 minutos. Quando analisamos o percurso entre Realengo x Barra da Tijuca, a viagem de manhã leva em média 112,93 minutos, no período da tarde leva 111,78 minutos e de noite essa viagem dura em média 113,00 minutos. Já para as viagens da Barra da Tijuca x Realengo durante a manhã o tempo de percurso é de 110,53 minutos, durante a tarde é 109,22 minutos e no período da noite a viagem leva em média 110,56 minutos.

**Tabela 20: Tempo médio de viagem no domingo**

DOMINGO	REALENGO X CENTRAL DO BRASIL			CENTRAL DO BRASIL X REALENGO			REALENGO X BARRA DA TIJUCA			BARRA DA TIJUCA X REALENGO		
	M	T	N	M	T	N	M	T	N	M	T	N
FERRAMENTA												
GOOGLE MAPS	65,00	65,00	65,00	65,00	65,00	65,00	162,80	159,67	166,00	148,20	141,67	144,67
MOOVIT	67,00	68,00	68,00	66,80	68,00	68,00	81,00	83,00	78,67	84,60	89,00	90,00
TRAFI	82,20	82,33	82,33	83,40	83,67	83,67	95,00	92,67	94,33	98,80	97,00	97,00

Fonte: Elaboração própria

Os resultados apontaram que o maior tempo gasto no percurso Realengo x Central do Brasil pela manhã ocorre no domingo, com 71,40 minutos e o menor é na quarta-feira com 69,22 minutos. No período da tarde, o percurso mais demorado é o de segunda-feira, com 76,50 min e o menor tempo é sexta, com 70,58. No período da noite, o percurso mais demorado é feito no sábado, com 72,00 minutos e o menor tempo é quinta, com 69,49 minutos.

Para o percurso inverso, da Central do Brasil x Realengo no período da manhã, o maior tempo gasto foi sexta-feira, com 72,42 minutos e o de menor tempo foi quarta, com 70,70 minutos. O período da tarde apontou que segunda-feira é o dia em que se leva mais tempo neste percurso, com 76,90 minutos e o de menor tempo é sábado, com 71,25 minutos. Já à noite, o dia que o trajeto é mais demorado é o de segunda-feira, com 72,72 minutos e o menor tempo é na terça-feira, com 69,42 minutos.

O percurso feito de Realengo x Barra da Tijuca é feito no menor tempo pela manhã de domingo, com 112,93 minutos e o mais demorado é na terça, com 104,76 minutos. À tarde, esse tempo é maior no domingo, com 111,78 minutos e o menor tempo é feito na segunda, com 102,52 minutos. No período da noite, o maior tempo é feito no domingo, com 113,00 minutos e o menor é na segunda, com 99,53 minutos.

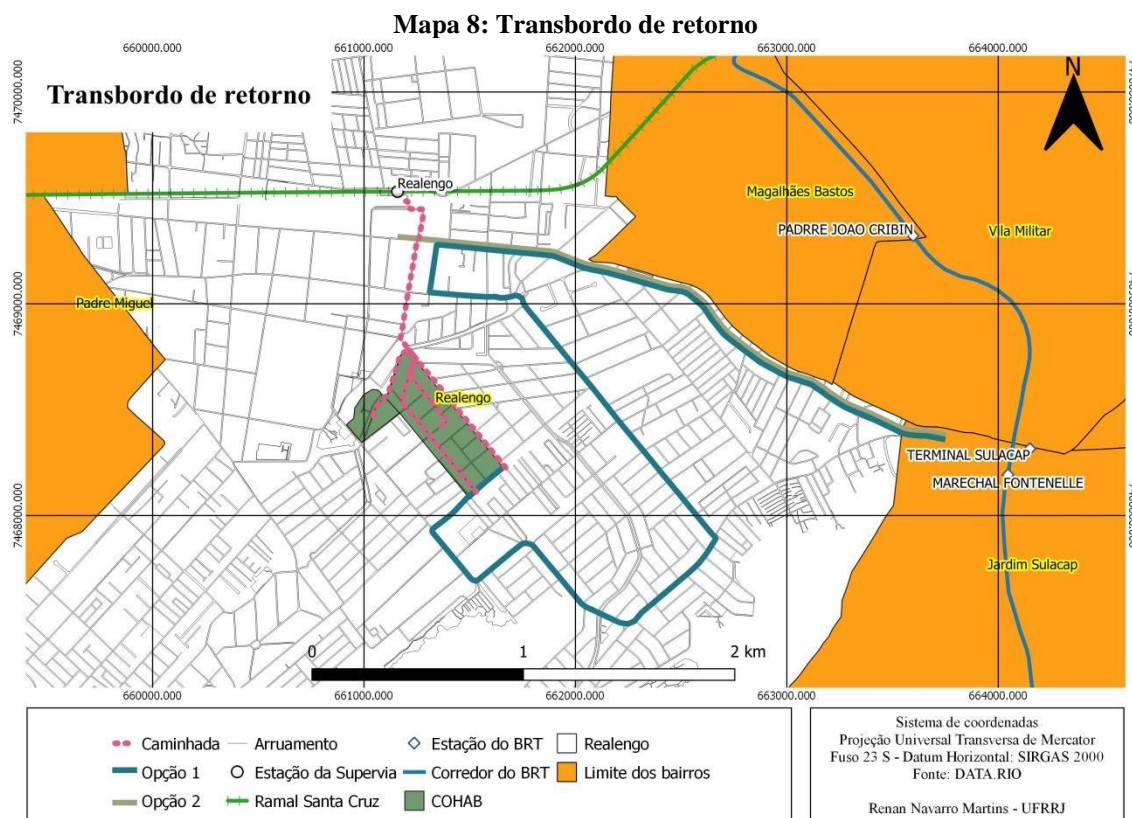
Já para o percurso Barra da Tijuca x Realengo no período da manhã, o dia que levou mais tempo foi no domingo, com 110,53 minutos e o menor foi terça-feira, com 99,06 minutos. De tarde, o dia que o percurso levou mais tempo foi domingo, com 109,22 minutos e o de menor tempo foi terça, com 104,20 minutos. Já de noite, o maior tempo levado neste percurso foi domingo, com 110,56 minutos e o de menor tempo foi segunda, com 102,78 minutos.

O censo de 2010 apontou que 26% da população do município do Rio leva mais de uma hora para ir de casa ao trabalho e que 98% da população do município trabalha no próprio município (Casa Fluminense, 2020). Dos trabalhadores ocupados da cidade 3% leva 135 minutos até o trabalho, 16% leva 90 minutos, 28% levam 45 minutos, 29% leva 15 minutos e 24% destes trabalhadores ocupados trabalham de casa (zero minuto de deslocamento) (SEBRAE - RJ, 2016). Avaliando-se o tempo de deslocamento de casa para o trabalho dos três bairros estudados nesta dissertação, nota-se que o Centro tem o menor tempo de deslocamento, com 31 minutos e os bairros de Realengo e Barra da Tijuca se igualam com









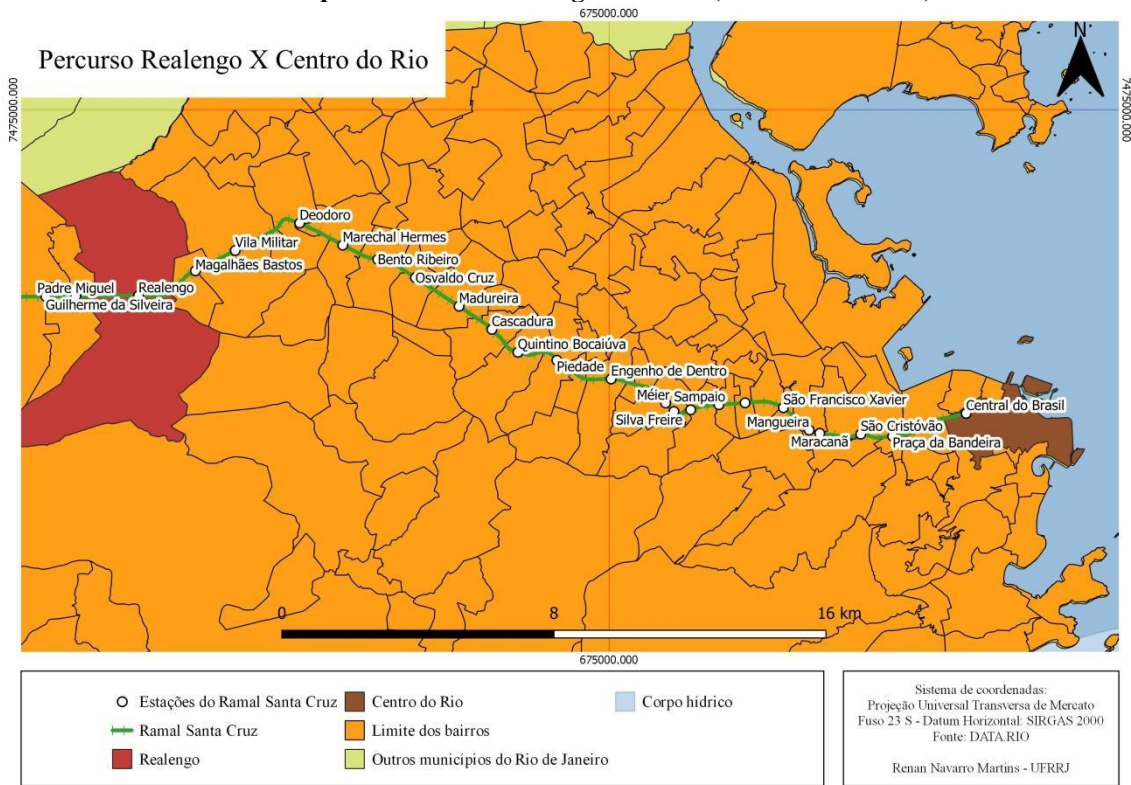
**Fonte: Adaptado (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2018)**

Partindo-se da estação terminal Santa Cruz tem-se 16 estações até a estação integração de Deodoro, sendo que a partir desse ponto é possível realizar dois trajetos distintos até a estação terminal Central do Brasil: um trajeto consiste no ramal Deodoro, que conta com 18 estações até o destino, e um segundo trajeto, que foi o escolhido para o estudo, com 5 estações apenas, pois utiliza a composição direta (“trem direto”).

Na questão dos corredores do BRT, não há uma opção expressa (direta) do bairro de Sulacap (adjacente ao bairro de Realengo), sendo necessária uma baldeação. Neste caso, o usuário precisa pegar o corredor Transolímpica opção expressa (Sulacap x Alvorada, 6 estações) e, em seguida, o corredor Transoeste opção parador (Alvorada x Jardim Oceânico 9 estações), sendo que o passageiro, ao utilizar os dois corredores tem um total de 12 estações, desde o bairro de Sulacap até o terminal Jardim Oceânico.

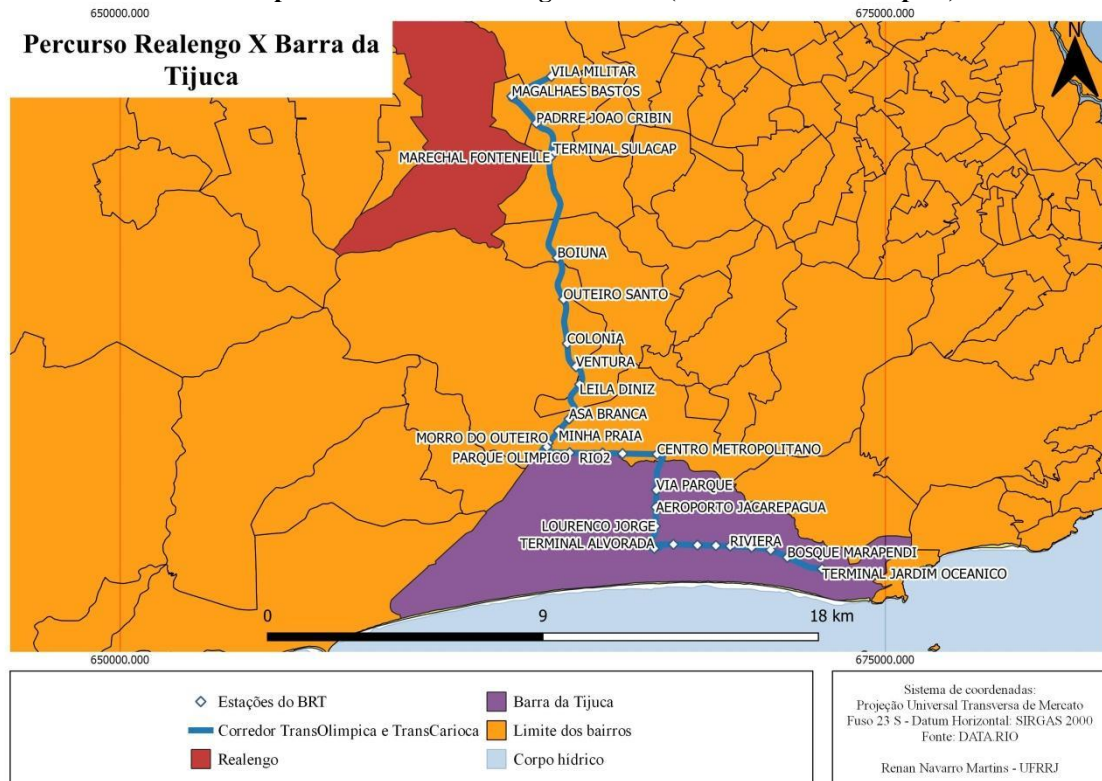
Atualmente para acessar o bairro do Centro, mais especificamente a estação Central do Brasil, partindo de Realengo, o usuário que sai do ponto de partida definido aqui na pesquisa como a COHAB precisa realizar um transbordo até a estação de trem da Supervia. Tal transbordo pode ser realizado a pé, por aproximadamente 10 à 15 minutos, de bicicleta, por aproximadamente 10 minutos, ou através de ônibus ou van, por aproximadamente 25 à 30 minutos, contando com o tempo de espera da condução e o tempo de percurso, ou por um “moto-taxi”, por menos de 10 minutos e tem seu valor cobrado pela distância do percurso (Mapa 09). Já para se dirigir à Barra da Tijuca, mais especificamente ao Terminal Jardim Oceânico, o usuário precisa realizar um transbordo de ônibus, que leva aproximadamente 30 minutos, contando com o tempo de espera da condução e o tempo de percurso até a estação do BRT Marechal Fontelle, as opções de ir a pé e de bicicleta não são viáveis por demorarem mais de 40 e 20 minutos respectivamente, e a opção do “moto-taxi” torna-se cara, por ser cobrado por distância e não pela viagem (Mapa 10).

**Mapa 9: Percurso Realengo x Centro (ramal Santa Cruz)**



Fonte: Adaptado (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2018)

**Mapa 10: Percurso Realengo x Barra (corredor Transolímpica)**



Fonte: Adaptado (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2018)

## **IIIV MAPA DA MOBILIDADE URBANA DA ZONA OESTE DO RIO DE JANEIRO A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO**

Segundo o último censo de 2010, a Zona Oeste como um todo (AP4 e AP5) apresenta a segunda maior população da cidade, com 2.371.135 habitantes, e a menor densidade demográfica da cidade, com 2851 habitantes por km<sup>2</sup>, em uma área de 832 km<sup>2</sup>. Nesse quadro, a Zona Oeste apresenta, aproximadamente, 23,8% da população pobre da cidade e uma taxa de desemprego de 8,3%. Ao analisar a porcentagem dos ocupados da Zona Oeste, os empregados com carteira assinada somam 53,7%, enquanto que os empregados sem carteira assinada, 16,1%, refletindo o maior número de empregos formais nos últimos anos, que atinge 23% (SEBRAE - RJ, 2016).

A região onde hoje se situa o bairro de Realengo, na AP5, era ocupada pelos membros da aldeia “Sapopemba”. Outro fato curioso, diz respeito à origem do nome do bairro, que diferentemente do que muitos acreditam, não consiste de uma abreviatura de “Real Engenho”, mas tem sua origem no termo “Campos Realengos”. Os Campos Realengos eram de serventia pública para pastagem de gado, eles se originaram desde a época da concessão das sesmarias e ao longo dos anos se transformaram em engenhos, fazendas e sítio, destacando a área dos Afonsos e do Piraquara (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2017).

A região era cortada pela Estrada Real de Santa Cruz que, atualmente, representa as Avenidas Marechal Fontenelle e Santa Cruz, vias de grande importância para o bairro, uma vez que seu centro comercial se desenvolveu às margens dessas avenidas. Em 1720, uma pequena capela se ergueu às margens da Estrada Real de Santa Cruz e, em 1910, o Padre Miguel Mochon ampliou esta pequena capela e transformou-a na Paróquia de Nossa Senhora da Conceição de Realengo. Esta Paróquia localiza-se hoje na chamada “Praça de Realengo”, na Av. de Santa Cruz. A ferrovia chegou à região de Campos Realengos em 1878, com a criação da estação, em 2 de outubro do mesmo ano. Na época, o ramal chamava-se Mangaratiba, posteriormente, mudando para ramal Santa Cruz após a administração dos trens suburbanos pela Supervia (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2017).

Realengo foi convertido em Zona Militar no período de Dom Pedro II e, em 1859, o exército instalou a Escola de Tiro e a Imperial Academia Militar ao sul da estação de trem, área chamada de “Campo de Marte”, conhecida nos dias atuais como “Praça do Canhão”, na Av. Bernardo de Vasconcelos. Em 1897, após a proclamação da República, no lugar da Escola de Tiro foi implantada a Escola Preparatória e de Tática e o 1º Batalhão de Engenheiros. Em 1898, a área foi transformada na Fábrica de cartuchos e artifícios de guerra de Realengo que, em 1911, tornou-se a Escola de Guerra e, em 1913, após decisão política, foi reestruturada como Escola Militar de Realengo até sua transferência, em 1943, para Rezende (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2017).

A delimitação do bairro de Realengo ocorreu através do Decreto Nº 3158, de 23 de julho de 1981, sendo alterada em 23 de agosto de 1985, pelo Decreto N 5280. A linha de ferro corta o bairro em duas regiões: ao norte, destaca-se como referência a Estrada da Água Branca, que se estende até a Av. Brasil e, ao sul, as Avenidas Santa Cruz e Bernardo de Vasconcelos, que conecta Realengo ao bairro de Padre Miguel (à esquerda) e ao Jardim Sulacap (à direita).

Os conjuntos habitacionais do bairro foram criados entre as décadas de 70 e 80, destacando-se ao norte da linha de ferro os loteamentos Jardim Água Branca e do Batan; e ao sul, os conjuntos habitacionais Dom Pedro I, da Capitão Teixeira, conhecidos como “Cohab”. Além disso, no mesmo período surgiram algumas favelas no bairro, como a comunidade do Batan (ao norte), Cosme Daminhão e Carumbé (ao sul), entre outras (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2017).

O bairro apresentou, em 2018, quinze mil postos de trabalho para uma população de mais de dezoito mil pessoas. Em concordância a outros bairros da Zona Oeste, os moradores de Realengo fazem diariamente o movimento migratório pendular, seja para trabalhar, estudar ou outra atividade. Tendo isso em vista, realizou-se um levantamento de mais de vinte e sete linhas de ônibus que passam no bairro, destacando-se, entre elas, dezenove (veja na tabela 21) linhas que trafegam no recorte da área de estudo, a Av. Santa Cruz e a Av. Bernardo de Vasconcelos.

**Tabela 21 linhas que atuam no bairro de Realengo**

<b>LINHAS QUE ATUAM NO BAIRRO DE REALENGO</b>		
<b>LINHA</b>	<b>CONSÓRCIO</b>	<b>ITINERÁRIO</b>
739	SANTA CRUZ	SULACAP - BANGU (CIRCULAR)
769	SANTA CRUZ	JARDIM VIOLETA - MADUREIRA (VIA BANGU) (CIRCULAR)
777	SANTA CRUZ	PADRE MIGUEL - MADUREIRA
918	SANTA CRUZ	BANGU - BONSUCESSO (VIA JARDIM VIOLETA) (CIRCULAR)
743	SANTA CRUZ	BARATA - BANGU (VIA ESTRADA DA ÁGUA BRANCA) (CIRCULAR)
738		URUCANIA X MARECHAL HERMES
923	SANTA CRUZ	JARDIM VIOLETA - IAPI DA PENHA (VIA BANGU)
746	SANTA CRUZ	JABOUR - CASCADURA (CIRCULAR)
745	SANTA CRUZ	BANGU - CASCADURA
803	SANTA CRUZ	SENADOR CAMARÁ - TAQUARA (VIA CATONHO)
786	SANTA CRUZ	CAMPO GRANDE - MARECHAL HERMES
393	SANTA CRUZ	BANGU - CANDELÁRIA
383	SANTA CRUZ	REALENGO - PRAÇA DA REPÚBLICA (VIA SULACAP)
794	SANTA CRUZ	CASCADURA - BANGU (VIA BARATA)
2332		CAMPO GRANDE - CASTELO (VIA AV. SANTA CRUZ)
391		
744	SANTA CRUZ	REALENGO X CASCADURA (VIA JARDIM NOVO)
786	SANTA CRUZ	CAMPO GRANDE - MARECHAL HERMES
917	INTERNORTE	REALENGO - BONSUCESSO

**Fonte: (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2020).**

Estas linhas conectam Realengo a outros bairros importantes na zona oeste, como a linha 786 com destino a Rodoviária de Campo Grande, a linha 803 que conecta ao bairro da Taquara na AP4, além da linha 917 que conecta o bairro com o Bonsucesso na Zona Norte. Os destinos de maior frequência pelos moradores de Realengo, conforme observou-se na pesquisa “Percepção e Avaliação do transporte público a partir do bairro de Realengo”, foram o Centro e a Barra da Tijuca.

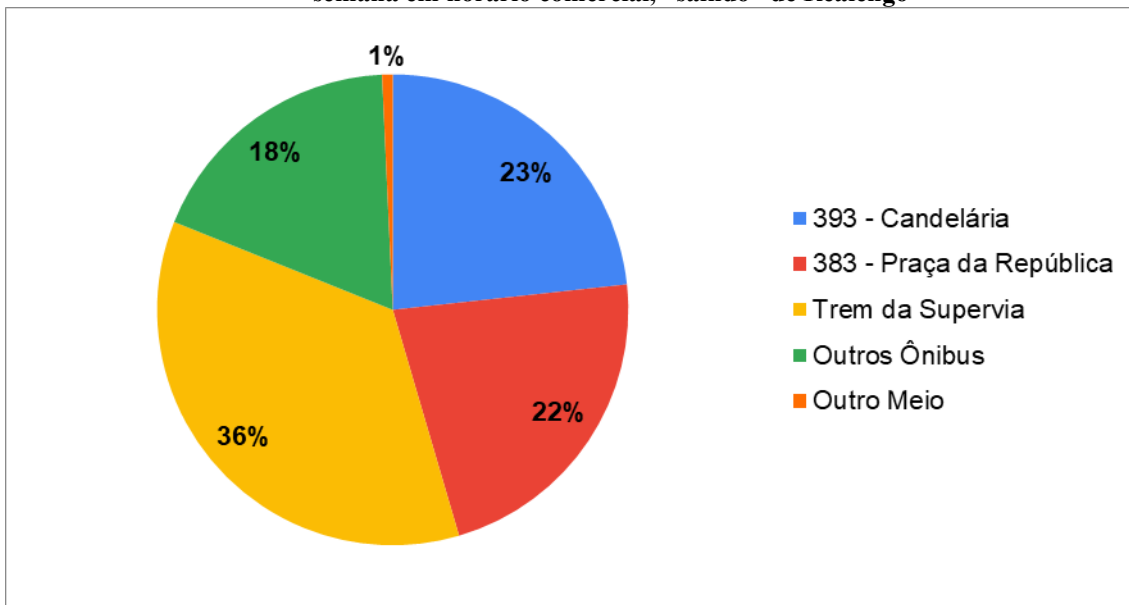
Diante dessa informação, pesquisou-se quais meios os moradores mais utilizam para sair de Realengo, durante a semana e aos finais de semana. Os resultados apontaram que 36% dos pesquisados utiliza os trens da Supervia, ramal Santa Cruz, para acessar o Centro durante a semana. Na sequência, os mais utilizados são a linha 393 com 23%, que tem a maior parcela do seu itinerário pela Av. Brasil, e a linha 383 com 22%, que circula internamente nos bairros da Zona Norte, como o Méier, até a área central. Notou-se ainda que 18% dos pesquisados utiliza outras linhas que necessitam fazer baldeação, aumentando o tempo do percurso, porém, proporcionando maior acessibilidade (Figura 59).

Quanto ao deslocamento durante os finais de semana, percebem-se algumas diferenças: os trens da Supervia mantêm-se com 33% como melhor opção, porém, com menor



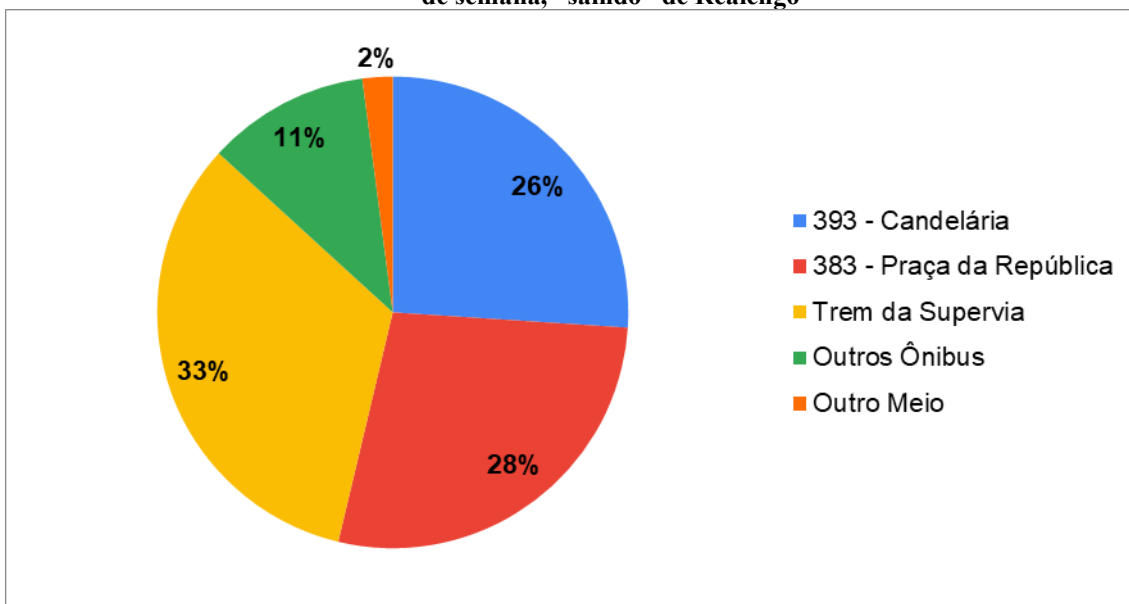
porcentagem, devido sobretudo pelo aumento no intervalo de espera entre as composições. O segundo lugar se inverte, apresentando a linha 383 com 28% e a linha 393 com 26%, fato que pode ser explicado pelo aumento no tempo entre o intervalo de espera dos ônibus e pela falta de segurança que a linha 393 apresenta ao circular no final de semana na Av. Brasil. Vale destacar, que houve uma diminuição de 7% na utilização de outros ônibus para esse percurso e que a categoria “outro meio” apresenta 2% (Figura 60).

**Figura 59: Principais linhas utilizadas pelos pesquisados para chegar à Central do Brasil durante a semana em horário comercial, “saindo” de Realengo**



Fonte: Elaboração própria

**Figura 60: Principais linhas utilizadas pelos pesquisados para chegar à Central do Brasil durante o final de semana, “saindo” de Realengo**



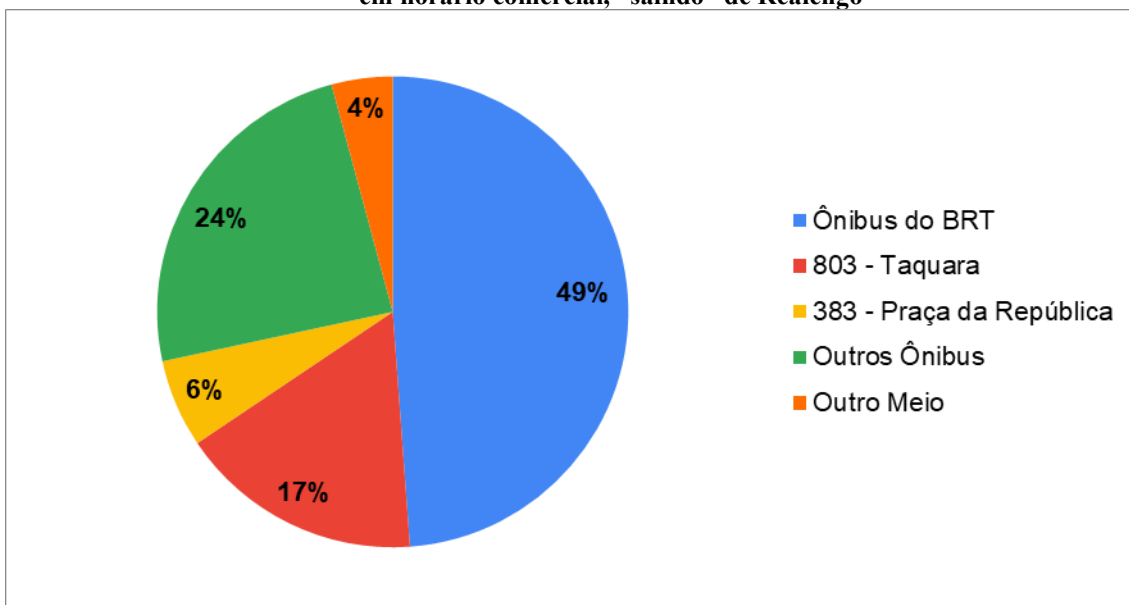
Fonte: Elaboração própria

Na questão do itinerário mais utilizado para a Barra da Tijuca durante a semana, os pesquisados utilizam com maior frequência os ônibus do BRT, somando 49% das respostas. Vale lembrar que o bairro de Realengo não possui linhas diretas para a Barra da Tijuca, sendo necessário um transporte até a estação do BRT mais próxima, que fica no bairro de Sulacap

ou na estação do BRT da Taquara. Com isso, deduz-se que as outras linhas mais utilizadas são de baldeação, como a linha 803, que passa em frente à estação do BRT na Sulacap e também dá acesso à estação do BRT da Taquara. Nota-se ainda que a opção “outros ônibus” representa 24%, significando que a maioria dos ônibus que passa na Av. Santa Cruz dá acesso à estação do BRT Marechal Fontenelle, no bairro de Sulacap, como as linhas 745, 746 e 917, além da linha 383, que soma 6% (Figura 61).

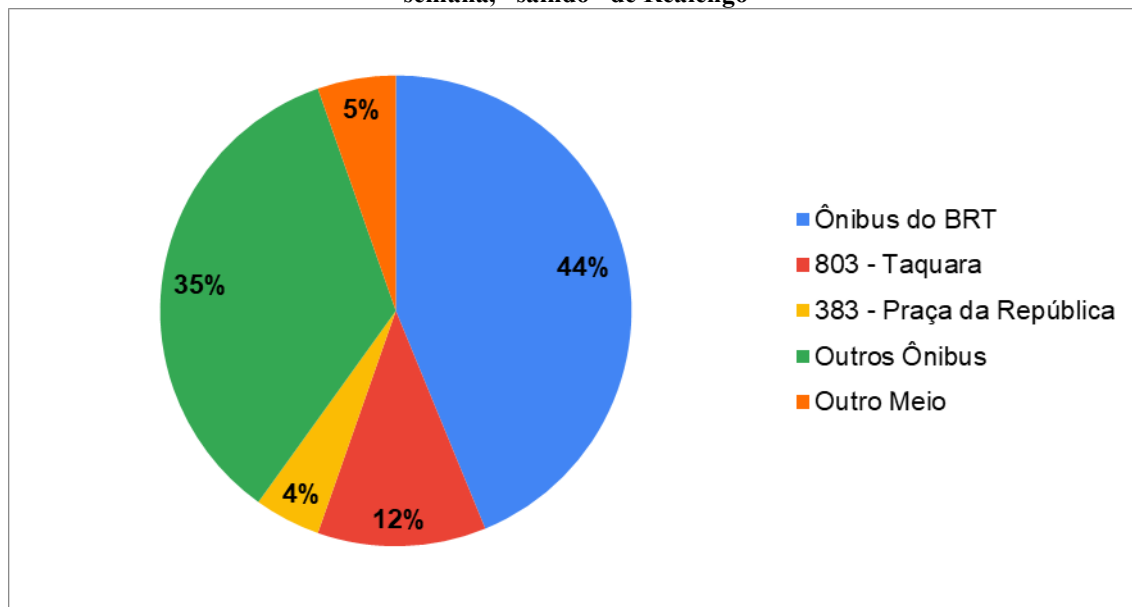
Ao analisar o deslocamento nos finais de semana, os números apresentam algumas variações, porém, ainda como mais utilizados, destacam-se os ônibus do BRT, com 44%, e, em segundo lugar, “outros ônibus”, com 35%, oferecendo maior possibilidade para acesso à Barra da Tijuca. A utilização da linha 803 apresentou uma redução de 5% enquanto que para a linha 383, essa redução foi de 2%. Já, a opção “outro meio” apresentou acréscimo, somando 5% (Figura 62). Assim como no deslocamento para o Centro, sugere-se que no deslocamento para a Barra da Tijuca também ocorra um aumento no tempo de espera entre as conduções, conduzindo os passageiros a se adaptar quando perdem uma condução, através de outras linhas.

**Figura 61: Principais linhas utilizadas pelos pesquisados para chegar à Barra da Tijuca durante a semana em horário comercial, “saindo” de Realengo**



Fonte: Elaboração própria

**Figura 62: Principais linhas utilizadas pelos pesquisados para chegar à Barra da Tijuca durante o final de semana, “saindo” de Realengo**



Fonte: Elaboração própria

As linhas de ônibus regulares são muito utilizadas em Realengo, seja para chegar ao destino final ou mesmo como transbordo até a estação do BRT ou da Supervia. Estas mesmas linhas foram pesquisadas através do formulário de Percepção do Usuário quanto ao transporte no bairro de Realengo e as respostas foram expressas em gráficos no tópico **3.2.1**, sendo o maior resultado observado na classificação “regular”.

A Secretaria Municipal de Transporte (SMTR), através de três rankings, destaca as piores empresas de ônibus, baseando-se nas críticas dos usuários destes transportes, que servem como indicador para ações de fiscalização nas empresas com os piores índices. A SMTR classifica as reclamações quanto a Conduta dos motoristas, cobradores, fiscais e despachantes; a Conservação da frota da empresa e; o Nível de Serviço, como escassez de carros nas linhas, intervalo entre os carros e o excesso de passageiros nos carros (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2020).

Os dados da SMTR foram selecionados somente para as dezenove linhas de ônibus mencionadas anteriormente e as tabelas foram organizadas da linha com maior número de reclamações até a linha com menor número de reclamações. Avaliando-se a “Conduta”, a linha 918 - BANGU - BONSUCESSO apresentou dezoito reclamações, ficando em quinto lugar entre as piores linhas da RTR-5 e na vigésima sexta colocação de todo o município.

Considerando as linhas que mais se destacaram na utilização dos usuários na pesquisa, de Realengo até o Centro, a linha mais utilizada 393 - BANGU - CANDELÁRIA aparece em décimo lugar da RTR-5, com dezessete reclamações e a linha 383 - REALENGO - PRAÇA DA REPÚBLICA em trigésima nona, com seis reclamações. Já dentre as linhas mais utilizadas de Realengo até a Barra da Tijuca, a linha 803 - SENADOR CAMARÁ – TAQUARA aparece na trigésima quarta posição da RTR-5, com oito reclamações e mais uma vez a linha 383 (conforme tabela 22).



**Tabela 22: Linhas que circulam no bairro de Realengo com as piores condutas**

<b>CONDUTA</b>			
<b>LINHA</b>	<b>RECLAMAÇÕES</b>	<b>POSIÇÃO RTR5</b>	<b>POSIÇÃO GERAL</b>
918	18	5°	26°
393	17	10°	33°
803	8	34°	127°
383	7	39°	137°
794	6	13°	45°
777	5	8°	31°
745	3	53°	175°
743	2	25°	95°
746	2	71°	234°
917	1	61°	93°
391	1	82°	268°
786	1	61°	186°
786	1	61°	195°
2332	0	X	X
923	0	X	X
744	0	X	X
739	0	X	X
738	0	X	X
769	0	X	X

**Fonte: (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2020).**

Na questão da frota das empresas, as mesmas linhas aparecem entre as que recebem mais reclamações das dezenove linhas destacadas pelo usuário. Mais uma vez, a linha 918 lidera o ranking, com dezesseis reclamações, ocupando a vigésima sexta posição da RTR-5 e a quinquagésima quinta, do município. Dentre as linhas mais utilizadas de Realengo até o Centro, a linha 393 apresenta dezessete reclamações, ocupando a vigésima quinta posição e a linha 383 apresenta três reclamações, ficando na posição oitenta e três do ranking. Entre as linhas mais utilizadas para o deslocamento até a Barra da Tijuca, a linha 803 apresenta cinco reclamações, destacando-se na septuagésima primeira colocação (conforme tabela 23).

**Tabela 23: Linhas que circulam no bairro de Realengo com as piores conservações da frota**

<b>CONSERVAÇÃO - FROTA</b>			
<b>LINHA</b>	<b>RECLAMAÇÕES</b>	<b>POSIÇÃO RTR5</b>	<b>POSIÇÃO GERAL</b>
918	16	26°	55°
393	17	25°	53°
803	5	71°	195°
383	3	83°	241°
794	4	51°	97°
777	4	34°	80°
745	3	69°	187°
743	1	70°	193°
746	1	90°	273°
917	3	52°	234°
391	0	X	X
786	0	X	X
786	0	X	X
2332	3	68°	168°
923	2	43°	104°
744	0	X	X
739	0	X	X
738	0	X	X
769	0	X	X

Fonte: (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2020).

Considerando a prestação do serviço, com exceção apenas das linhas 746 e 769, todas as outras dezenove apresentam reclamações no nível de serviço prestado. Nesta tabela, as posições variam um pouco, sendo a linha 393 em septuagésimo sétimo lugar com dez reclamações, liderando o grupo das linhas mais utilizadas pelos pesquisadores; e a linha 383 que aparece na centésima décima primeira posição da RTR-5, com quatro reclamações, sendo a segunda mais utilizada para o deslocamento até o Centro. Dentre as linhas mais utilizadas para o deslocamento até a Barra da Tijuca, a linha 803 aparece em segundo lugar das dezenove, com dez reclamações, ocupando a septuagésima sétima posição da RTR-5 (conforme tabela 24).

**Tabela 24: Linhas que circulam no bairro de Realengo com os piores níveis de serviços**

NÍVEL DE SERVIÇO			
LINHA	RECLAMAÇÕES	POSIÇÃO RTR5	POSIÇÃO GERAL
393	10	78°	138°
803	10	77°	136°
777	8	35°	52°
391	7	68°	110°
786	6	36°	53°
786	6	35°	53°
2332	6	80°	142°
744	5	63°	99°
383	4	111°	245°
918	2	119°	285°
745	2	113°	251°
743	2	83°	154°
917	2	50°	280°
739	2	61°	96°
738	2	103°	212°
794	1	46°	271°
923	1	101°	201°
746	0	X	X
769	0	X	X

Fonte: (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2020).

Esse ranking negativo está disponível no site da Prefeitura do Rio de Janeiro. Considerando as dez linhas com mais reclamações em todo município, a linha do Consórcio Santa Cruz mais reclamada pela conduta é 842 - PACIENCIA X CAMPO GRANDE, ocupando o décimo lugar no ranking; na questão da conservação, a linha mais reclamada é a 847 - RIO DA PRATA X CAMPO GRANDE, em segundo lugar; e a mais reclamada no quesito nível de serviço é a linha 813 - MANGUARIBA X SANTA CRUZ, ficando em primeiro lugar.

Analisando os consórcios das dez linhas mais reclamadas por conduta, sete são da INTERSUL, um da TRANSCARIOCA, um da INTERNORTE e um do SANTA CRUZ. Os consórcios das dez linhas mais reclamadas por conservação, seis são da SANTA CRUZ, três da INTERSUL e um da INTERNORTE. Já os consórcios das dez linhas mais reclamadas por nível de serviço, oito são da SANTA CRUZ e dois da TRANSCARIOCA. Diante disso, conclui-se que os usuários da AP5, área de atuação do consórcio Santa Cruz estão insatisfeitos, principalmente, com o serviço ofertado e a conservação dos veículos.

Este trabalho, além de apontar as condições dos transportes públicos utilizados para a mobilidade urbana do morador na AP5 do Rio de Janeiro, também ressalta a falta de equipamentos municipais, como bibliotecas, centros culturais, espaços esportivos, parques municipais, centros de saúde e redes municipais de educação na área citada. Assim, foi realizado um levantamento, no site da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, de todos os noventa e nove espaços municipais culturais, lazer e esporte, constatando-se que 29% deles se encontram na AP3, 25% na AP2, 23% na AP1, 17% na AP5 e 6% na AP4.

Apesar da AP5 apresentar 17% dos espaços culturais e de lazer, é possível perceber que o que mais se destaca são espaços esportivos, com sete equipamentos, entre Vilas

Olímpicas e Centro esportivo; as chamadas “Areninhas Cariocas”, com quatro espaços; dois Parques Municipais; duas Bibliotecas Municipais; o Planetário de Santa Cruz; e uma Arena Carioca. Analisando ainda mais a fundo, dentre os espaços da AP5, o único que se encontra no bairro de Realengo é a Areninha Carioca Gilberto Gil, como espaço oferecido pelo poder municipal.

A escolha dos bairros para ponto de chegada foi realizada com o histórico de oferta de empregos, a tabela abaixo (conforme tabela 25) apresenta um quadro da oferta de emprego dos três bairros em questão. Ao longo de dez anos, em estabilidade na posição atual do ranking dos bairros que oferecem mais oportunidades de emprego, o Centro se apresenta como o bairro que oferece mais vagas, a Barra da Tijuca encontra-se em segundo lugar e Realengo ocupa o trigésimo primeiro lugar. A grande diferença de oferta de empregos, quando comparada à de Realengo, reflete no deslocamento diário de um número significativo de trabalhadores, que utilizam o transporte público de alta e média capacidade. O histórico de deslocamento para o Centro e a Barra da Tijuca, por serem áreas de atração de empregos, já era de conhecimento estabelecido, porém, a forma como esse trabalhador se desloca e a precariedade do serviço oferecido nos transportes utilizados são questões atuais e que pioram ano após ano.

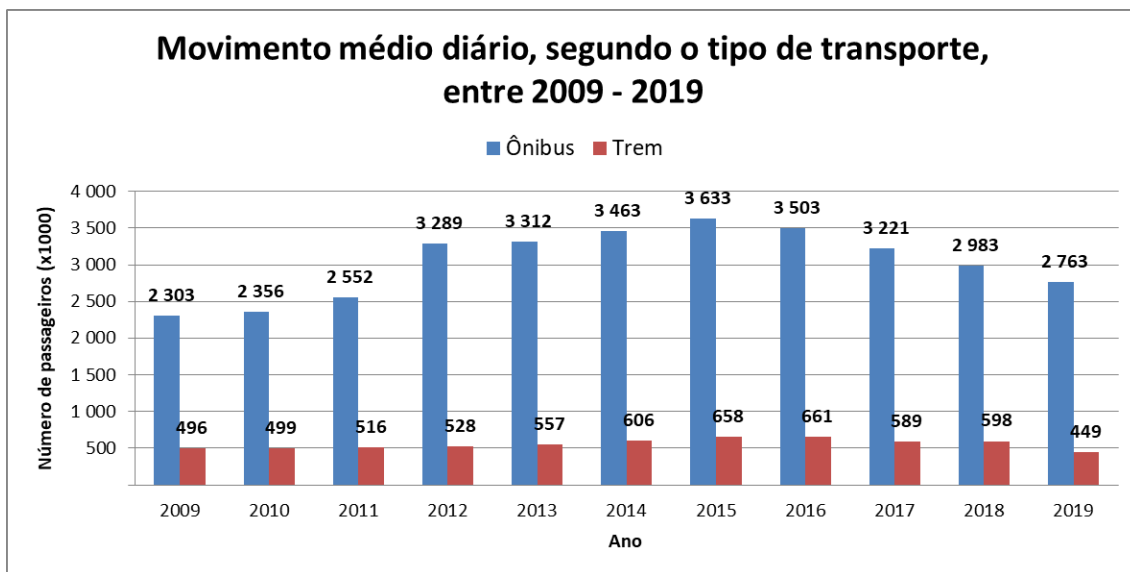
**Tabela 25: número de empregados segundo o bairro**

<b>NÚMERO DE EMPREGADOS SEGUNDO O BAIRRO - MUNICÍPIO DO RIO</b>				
<b>Bairros</b>	<b>Total municipal</b>	<b>Centro</b>	<b>Barra da Tijuca</b>	<b>Realengo</b>
<b>2018</b>	<b>2 266 154</b>	<b>461 411</b>	<b>164 634</b>	<b>15 000</b>
<b>2017</b>	<b>2 304 692</b>	<b>494 825</b>	<b>151 467</b>	<b>15 090</b>
<b>2016</b>	<b>2 381 304</b>	<b>500 209</b>	<b>156 901</b>	<b>15 469</b>
<b>2015</b>	<b>2 520 718</b>	<b>525 990</b>	<b>173 621</b>	<b>18 320</b>
<b>2014</b>	<b>2 654 076</b>	<b>564 784</b>	<b>176 937</b>	<b>18 705</b>
<b>2013</b>	<b>2 614 937</b>	<b>578 859</b>	<b>176 476</b>	<b>16 996</b>
<b>2012</b>	<b>2 572 044</b>	<b>652 577</b>	<b>164 858</b>	<b>15 662</b>
<b>2011</b>	<b>2 497 662</b>	<b>658 215</b>	<b>154 480</b>	<b>16 759</b>
<b>2010</b>	<b>2 348 611</b>	<b>626 936</b>	<b>142 365</b>	<b>15 577</b>
<b>2009</b>	<b>2 231 333</b>	<b>604 687</b>	<b>123 995</b>	<b>14 200</b>

**Fonte: Adaptado DATA.RIO (tabela 2631)**

Diariamente milhares de trabalhadores circulam na cidade através dos transportes públicos para acessar seus trabalhos e retornar às suas residências, conhecido como movimento pendular. Estudos do último censo apontam que, aproximadamente, doze milhões de pessoas moram na RMRJ e que, destes habitantes, aproximadamente, 62% têm idade entre 15 e 70 anos e trabalham na capital e que, durante o período das seis horas da manhã e das dezoito da noite, a cidade tem um acréscimo de 30% em sua população (SEBRAE - RJ, 2016). Estes usuários utilizaram amplamente os transportes públicos, no período de dez anos, entre 2009 e 2019, e o movimento diário na cidade, através dos ônibus, foi de 3.034 na casa de milhares em comparação aos 560 dos trens, também na casa dos milhares, apontando um comparativo entre ônibus e trem de 84% e 16%, respectivamente (figura 63).

**Figura 63: Movimento médio diário, segundo o tipo de transporte, entre 2009 – 20119**



Fonte: Adaptado DATA.RIO (Tabela 728)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dados apresentados sobre o uso e ritmo [tempo de percurso] dos transportes coletivos, a partir do bairro de Realengo, localizado na AP5, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, ajudam a pensar que há uma nítida relação entre a qualidade deste serviço de transporte coletivo e a estrutura urbano e metropolitana do Rio de Janeiro. Torres e Ferraz (1993) apontam a importância de elementos que possam avaliar a qualidade do transporte coletivo. A partir das leituras dos autores, compreende-se que a precarização na qualidade dos pontos de ônibus em Realengo, a superlotação dos transportes, o tempo de espera e o tempo de percurso, reforçam as condições preocupantes às quais estão submetidos os moradores e usuários da periferia urbana. Estes sofrem as injustiças da cidade, em sua luta pelo “direito à cidade” (LEFEBVRE, 2006), da qual fazem parte ter acesso às diferentes partes da cidade para trabalho e lazer.

Neste sentido, percebe-se que a região da AP5 sofre com os problemas da distribuição desigual dos serviços municipais do Rio de Janeiro e com um nítido descaso quanto à qualidade do serviço de transporte público coletivo ofertado (Data Rio, 2018). Para se ter uma noção, a cidade do Rio de Janeiro apresenta mais de 90 equipamentos destinados à cultura e ao esporte, dos quais, apenas dezessete, localizam-se na AP5, sendo a Areninha Carioca Gilberto Gil, o único no bairro de Realengo. Ou seja, de todos os equipamentos destinados à cultura e ao esporte na cidade do Rio de Janeiro, aproximadamente 83%, localizam-se fora da AP5. Isso reflete-se na busca por lazer e entretenimento fora da AP5 e de Realengo, por parte da população residente dessas áreas, e, assim, na necessidade de fazer uso do transporte coletivo urbano.

Para exemplificar este quadro, caso um morador do bairro de Realengo queira ir ao CineCarioca mais perto, ele deve ir até o Méier, levando, aproximadamente, 59 minutos de trem; para ir até o teatro municipal mais perto, o Ziembski na Tijuca, o morador levará, em média, 89 minutos de trem. Caso o residente de Realengo deseje visitar o museu mais próximo, como o Museu de Arte do Rio, ele levará 97 minutos aproximadamente, pegando trem e, posteriormente, o metrô. Ou ainda, caso este morador queira visitar o Centro Cultural Municipal mais perto, o centro Professora Dyla Sylvia de Sá na Praça Seca, ele levará, aproximadamente, 72 minutos, pegando dois ônibus. Por mais que seja distante do bairro de Realengo, ainda há, na AP5, parques municipais em Senador Camará e na Villa Kennedy, Bibliotecas Municipais em Campo Grande e Santa Cruz, Lonas e Areninhas Cariocas, Planetário de Santa Cruz e as Vilas Olímpicas de Padre Miguel, Bangu e Deodoro.

Outrossim, não se pode deixar de considerar que as políticas públicas instituídas para os transportes urbanos na cidade do Rio de Janeiro, em especial durante o mandato de Eduardo Paes, reforçam a forma como a cidade ainda é pensada aos moldes capitalistas. Conforme aponta Celina de Souza (2006), sendo as políticas públicas o “estado em movimento”, esse Estado, via prefeitura municipal do Rio de Janeiro, está privilegiando tendências de investimento que, não necessariamente, melhoram as condições de acesso aos usuários e moradores de regiões periféricas.

Por isso, há consenso com a leitura realizada por Ronaldo Pimenta (2019), que aponta o BRT como um grande exemplo de como uma política de transporte, que foi instituída no Rio de Janeiro, estava mais alinhado aos parâmetros dos megaeventos realizados na cidade do que com o interesse de melhorar a acessibilidade dos moradores da Zona Oeste, em especial da AP5. Notoriamente, a implementação do BRT trouxe transformações espaciais ao redor do bairro de Realengo, porém, não amplificou a melhoria das condições de acesso, de uso e do ritmo do transporte público coletivo.

Ainda, é importante sinalizar que diversas linhas de ônibus foram eliminadas com o novo marco de concessão de transportes e que a implementação de obras do BRT em Realengo alterou a dinâmica interna de circulação e, ainda, que a política pública de transporte municipal instituída se faz pouco conhecida pela população. Isso ficou nítido nos resultados dos questionários aplicados, no qual das 183 pessoas que responderam o questionário aplicado no *Google formulário*, 86% referiram conhecer os meios de transportes que “saem” de Realengo e destes, 74% não conhecem o PMUS-Rio (Nº 45781 DE 03 DE ABRIL DE 2019), 13 respondentes conhecem pouco e apenas 3 dizem conhecer.

Ainda, esta dissertação trouxe à tona, a necessidade de levantar informações sobre o Transporte e a mobilidade. O acesso a informações sobre os transportes nos diferentes bairros da cidade do Rio de Janeiro é escasso e, por isso, há a necessidade de aperfeiçoamento em técnicas de monitoramento, mapeamento e gestão de dados e de movimentos de passageiros, segundo o transporte utilizado, visando maior e melhor compreensão da precarização do acesso ao transporte por grande parte da população da Zona Oeste.

Diante disso, nesta pesquisa adotaram-se metodologias de captação direta de informações, que pudessem auxiliar no levantamento de informações. Ao longo do capítulo II, são apresentados dados relativos ao registro fotográfico oriundo dos trabalhos de campo no bairro de Realengo, nos quais pode-se identificar as condições precárias de acesso aos transportes (linhas de ônibus no interior do bairro, estação de trem da Supervia e BRT). Também foram apresentados gráficos e dados a partir da perspectiva dos passageiros que utilizam acesso no bairro realengo, sendo as informações obtidas a partir do questionário virtual via Google Formulários, com coleta da opinião dos usuários e avaliação do transporte público a partir do bairro de Realengo.

Foram coletadas 183 respostas, nas quais foi possível identificar também a finalidade dos usos do transporte. Dentre o universo dos pesquisados que moram no bairro de Realengo e que conhecem ou conhecem pouco os meios de transporte que saem do bairro, dos 27, que tem entre 15 e 29 anos, 41% utilizam os transportes públicos para estudar, outros 41% para trabalhar, 11% para ir ao médico, 3% para lazer e 4% para outra finalidade. Das 53 pessoas que têm entre 30 e 45 anos, 73% utilizam o transporte público para trabalhar, 4% para estudar, 2% para ir ao médico e 19% para outras atividades. Das 19 pessoas que têm entre 46 e 60 anos, 58% utilizam os transportes públicos para trabalhar, 10% utiliza para ir ao médico e 32% para outras atividades. Todas as 5 pessoas com mais de 60 anos utilizam os transportes públicos para outras atividades sem ser estudar, ir ao médico, lazer e trabalhar.

Nota-se que há um uso diversificado do transporte público quanto à sua finalidade entre os usuários, refletindo a multiplicidade da vida metropolitana, porém, há uma concentração no uso do transporte para “deslocamento casa-trabalho” na população em idade adulta que está dentro da População Economicamente Ativa (PEA). Isso destaca a condição de Realengo na estrutura metropolitana e reflete a função no território urbano carioca do Centro do Rio de Janeiro e da Barra da Tijuca. Essa condição do “deslocamento casa-trabalho” também se reflete nos dados sobre o horário de uso nos transportes: das 60 pessoas que utilizam os transportes públicos para trabalhar, 20% utilizam pela manhã e 80% em todos os períodos do dia.

Ao analisar o período do dia em que os pesquisados utilizam o transporte público para outras finalidades de uso, identifica-se que entre as 13 pessoas que utilizam os transportes públicos para estudar, 23% utilizam de manhã, 15% à tarde, 16% à noite e 46% em todos os períodos do dia. Das 6 pessoas que utilizam o transporte público para ir ao médico, 67% utilizam de manhã, 16% à tarde e 17% em todos os períodos do dia. Dentre as 22 pessoas que utilizam os transportes públicos para outras atividades que não estudar, ir ao médico, lazer e trabalhar, os utiliza 23% nos horários da manhã, 4% à tarde e 73% em todos os períodos do



dia. E, finalmente, das 2 pessoas que utilizam os transportes públicos para lazer, 1 pessoa o utiliza à noite e a outra em todos os períodos do dia.

Para analisar o ritmo do transporte (tempo de percurso), realizou-se entrevistas aplicadas via Google Formulário e levantamento do tempo de deslocamento de ida e volta, por meio de três aplicativos de transporte *Google Maps*, *Traifi* e *Moovit*, do destino entre o Bairro de Realengo X Central do Brasil e de Realengo x Barra da Tijuca.

As entrevistas reforçam a opinião geral de que o tempo de deslocamento é regular e demorado, sendo que dos respondentes 36% dos usuários acham que seu deslocamento, partindo do bairro de Realengo, é regular; e 23% consideram que este mesmo deslocamento é demorado. Destaca-se que o tempo mais demorado registrado na média encontrada no levantamento dos aplicativos de transporte corresponde ao deslocamento de retorno, Central x Realengo, na segunda-feira, com 76,90 minutos. O trajeto mais longo entre os bairros de Realengo x Barra da Tijuca foi feito pela manhã, no domingo, com média de 112,93 min.

É importante registrar que na média apresentada neste levantamento, a diferença entre a ida e a vinda de Realengo, para os referidos pontos de destinos, não ultrapassou os 6 min. no destino Realengo X Central do Brasil, porém, no destino Realengo X Barra da Tijuca, tal diferença pode ultrapassar 10 min.

Conforme destacado, o censo de 2010 apontou que 26% da população do município do Rio leva mais de uma hora para ir de casa ao trabalho, sendo o caso dos trabalhadores de Realengo, com uma realidade que pode ser até pior. Ao somar o tempo gasto, entre ida e vinda, do morador de Realengo com destino à Central do Brasil, ele gastaria uma média aproximada de 140 min, ou seja, 2 horas e 20 min. por dia já, aqueles que trabalham na Barra da Tijuca gastariam 210 min., aproximadamente, 3 horas e 30 min. É importante frisar que, frequentemente, há fatores que alteram a mobilidade da cidade, como acidente de trânsito, tempo chuvoso, obras, etc, podendo inclusive duplicar o tempo de deslocamento no Rio de Janeiro.

Desse modo, o longo tempo de percurso [ritmo] acaba servindo com um elemento que caracteriza o morador de áreas periféricas e afeta diretamente os moradores de Realengo. Neste sentido, valorizar as condições de acesso, melhoria do tempo de deslocamento e da qualidade ambiental do transporte coletivo é uma condição *sine quanon*, para pensarmos os direitos dos cidadãos na cidade. A maioria destes cidadãos acaba passando boa parte de suas vidas em “trânsito”.

A despeito dos investimentos realizados na cidade do Rio de Janeiro nos últimos anos, em especial das obras no entorno do BRT, e das políticas de transporte urbano implementadas, é possível perceber que essas medidas não foram suficientes para melhorar as condições de uso e o ritmo do transporte. Portanto, são necessários estudos que possam aprofundar as metodologias de levantamento de informações e que consigam especializar e realizar uma leitura geográfica dos usos e ritmos do transporte.

Por fim, compreende-se que os dados apresentados nesta dissertação possibilitam dialogar sobre o papel dos transportes e, sem o intuito de finalizar a temática de estudo, permitem apontar a constante revisão e implementação de estudos de um tema de grande importância para os moradores de Realengo e da Zona Oeste do Rio de Janeiro.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 3. ed. Rio de Janeiro: Iplanrio, 1997. 149 p. Editor, Jorge Zahar.

AGETRANSP (org.). **Contratos de Concessão Supervia**. 1998. Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro.. Disponível em: [http://www.agetransp.rj.gov.br/web/guest/contratos?\\_contratos\\_WAR\\_agetranspportlet\\_concessionaria=Supervia](http://www.agetransp.rj.gov.br/web/guest/contratos?_contratos_WAR_agetranspportlet_concessionaria=Supervia). Acesso em: 08 fev. 2021.

BRASIL. Constituição (2012). Lei nº 12587, de 03 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF, Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: 08 fev. 2021.

BRT (Rio de Janeiro) (org.). **CONHEÇA O BRT**. 2019. Transporte Rápido por Ônibus (Bus Rapid Transit). Disponível em: <http://brt.rio/>. Acesso em: 08 fev. 2021.

CARVALHO JUNIOR, Ronaldo Pimenta de. **BRT e mobilidade urbana: narrativa ou solução?** 2019. Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro N.17, 2019, P. 45-70. Disponível em: [http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2020/06/AGCRJ\\_revista17\\_200523-45-70.pdf](http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2020/06/AGCRJ_revista17_200523-45-70.pdf). Acesso em: 08 fev. 2021.

CASA FLUMINENSE (Rio de Janeiro) (org.). **Mapa da Desigualdade**: região metropolitana do rio de janeiro. Região Metropolitana do Rio de Janeiro. 2020. Disponível em: [https://casafluminense.org.br/mapa-da-desigualdade/?gclid=Cj0KCQiA34OBBhCcARIsAG32uvOdYR42Aa0l6-iMIRWbLskLUIoiXHNS5FX\\_-YJrxsUWofPp\\_xx2UaAis2EALw\\_wcB](https://casafluminense.org.br/mapa-da-desigualdade/?gclid=Cj0KCQiA34OBBhCcARIsAG32uvOdYR42Aa0l6-iMIRWbLskLUIoiXHNS5FX_-YJrxsUWofPp_xx2UaAis2EALw_wcB). Acesso em: 08 fev. 2021.

COCA, Antonio Clóvis ; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. **TRANSPORTE PÚBLICO URBANO**. 2. ed. São Carlos: Rima Editora, 2004. 428 p. Disponível em: <https://docero.com.br/doc/10sxx>. Acesso em: 08 fev. 2021.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos Sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 336 p.

COSTA, Renato Gama-Rosa; SILVA, Claudia G. Thaumaturgo da; COHEN, Simone Cynamon. **A origem do caos – a crise de mobilidade no Rio de Janeiro e a ameaça à saúde urbana**. 2013. Cad. Metrop., São Paulo, v. 15, n. 30, pp. 411-431, dez 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/cm/v15n30/2236-9996-cm-15-30-0411.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2021.

espacoeconomia.16253

Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (org.). **Guia da mobilidade e desenvolvimento inteligente**. 2016. Fetranpor. Disponível em: <https://setrerj.org.br/wp-content/uploads/2017/07/GuidaMobilidade2017-Fetranpor.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2021.

HARVEY, David. **O NEOLIBERALISMO: história e implicações**. 3. ed. São Paulo: Loyola, 2008. TRADUÇÃO Adail Sobral & Maria Stela Gonçalves. Disponível em: <https://www.uc.pt/feuc/citcoimbra/Harvey2008>. Acesso em: 15 fev. 2021.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP) (org.). **Desenvolvimento Urbano**. 2020. Curso MobilicAMPUS. Disponível em: <http://mobilicampus.org.br/>. Acesso em: 08 fev. 2021.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP) (Rio de Janeiro). **Cartilha: Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)**. 2016. Disponível em: [http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/01/Cartilha-PNMU\\_pbu.pdf](http://2rps5v3y8o843iokettbxnya.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2016/01/Cartilha-PNMU_pbu.pdf). Acesso em: 08 fev. 2021.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP) (Rio de Janeiro) (org.). **O CARIOCA E O TRANSPORTE NA CIDADE**. 2020. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2020/10/ITDP-Fatos-e-Propostas-para-a-mobilidade-no-Rio-de-Janeiro.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2021.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO (ITDP) (Rio de Janeiro) (org.). **Transporte de Média e Alta Capacidade: contexto no Brasil**. Contexto no Brasil. 2019. Disponível em: <https://mobilidados.org.br/>. Acesso em: 08 fev. 2021.

KLEIMAN, M. (1994). **De Getúlio a Lacerda: um “rio de obras” transforma a cidade do Rio de Janeiro. As obras públicas de infraestrutura urbana na construção do “Novo Rio” no período de 1938- 1965**. Tese de doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora Ufmg, 1999. 178 p. Tradução de: *Lá Révolution Urbanie*; Tradução Sérgio Martins.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 4. ed. São Paulo: Editora Centauro, 2006. 142 p. Título Original: *Le Droit à la Ville*; Tradução: Rubens Eduardo Frias.

PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo (org.). **MOBILIDADE URBANA NO BRASIL: desafios e alternativas**. DESAFIOS E ALTERNATIVAS. 2016. FUNDAÇÃO HEINRICH BÖLL BRASIL. Disponível em: [https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade\\_urbana\\_boll\\_brasil\\_web\\_.pdf](https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf). Acesso em: 08 fev. 2021.

QGIS (org.). **Sistema de Informação Geográfica livre e aberto**. 2020. Disponível em: [https://qgis.org/pt\\_BR/site/](https://qgis.org/pt_BR/site/). Acesso em: 08 fev. 2021.

QUEIROZ, Roosevelt Brasil. **Formação e gestão de políticas públicas**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2012. 277 p.

RIO DE JANEIRO (Município). Decreto nº 35.235, de 15 de março de 2012. **Aprova O Caderno de Encargos do Serviço de Trânsito Rápido - Brt, Integrado Ao Sistema de Transporte Público de Transporte Coletivo de Passageiros Por Meio de Ônibus do Município do Rio de Janeiro - Sppo - Rj.** Rio de Janeiro, RJ, Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2012/3523/35235/decreto-n-35235-2012-aprova-o-caderno-de-encargos-do-servico-de-transito-rapido-brt-integrado-ao-sistema->

de-transporte-publico-de-transporte-coletivo-de-passageiros-por-meio-de-onibus-do-municipio-do-rio-de-janeiro-sppo-rj. Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Controladoria Geral do Município. Secretaria Municipal de Governo e Integridade Pública (org.). **Prestação de Contas Completa**. Controladoria Geral do Município - CGM. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/cgm/exibeconteudo?id=4200347>. Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Decreto nº 45781, de 03 de abril de 2019. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município do Rio de Janeiro - Pmus-Rio**. Disponível em: [https://www.rio.rj.gov.br/web/pmus/documentos/-/document\\_library\\_display/7QYh/view/9477225;jsessionId=687BA7B5CD7904EA02556752A7633CE5.liferay-inst2](https://www.rio.rj.gov.br/web/pmus/documentos/-/document_library_display/7QYh/view/9477225;jsessionId=687BA7B5CD7904EA02556752A7633CE5.liferay-inst2). Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. (org.). **TRANSPARÊNCIA - BILHETE ÚNICO INTERMUNICIPAL**. 2020. Fetranspor. Disponível em: <https://www.fetranspor.com.br/transparencia/bilhete-unico-intermunicipal/>. Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. (org.). Secretaria de Transportes. **Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – PDTU/RMRJ**. 2005. PDTU-RMRJ-2005. Disponível em: [http://www.central.rj.gov.br/pdtu/PDTU-RMRJ-2005\\_arquivos/frame.htm](http://www.central.rj.gov.br/pdtu/PDTU-RMRJ-2005_arquivos/frame.htm). Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. INSTITUTO PEREIRA PASSOS. (org.). **DATA.RIO Informações sobre a cidade**. 2020. Disponível em: <https://www.data.rio/>. Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura do Rio de Janeiro. Secretaria de Transportes (org.). **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro: mobilidade urbana**. Mobilidade Urbana. 2015. Disponível em: <https://setrerj.org.br/wp-content/uploads/2017/07/pmus2015.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Transportes - Smtr (org.). **Edital de Prestação do Serviço Público de Passageiros por Ônibus – SPPO-RJ. Edital de Licitação do Sistema de Ônibus** - transparência da mobilidade. Transparência da Mobilidade. 2014. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/exibeconteudo?id=4994295>. Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano – Smpu (org.). **DESCRIÇÃO E MAPAS DA ÁREA DE PLANEJAMENTO-5**. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4290214/4105682/06.AnexoVIDescricaoMapadaAreadePlanejamento5.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Rio Ônibus. Secretaria Municipal de Transportes - Smtr (org.). **Transparência - Edital e Contratos**. 2010. Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.rioonibus.com/o-rio-onibus/transparencia/>. Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Sebrae/Rj. Serviço de Apoio Às Micro e Pequenas Empresas do Estado do Rio do Janeiro (org.). **Mobilidade urbana e mercado de trabalho na região metropolitana do rio de janeiro**: Estudo Estratégico. ESTUDO ESTRATÉGICO. 2013. Disponível em: [https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Menu%20Institucional/SEBRAE\\_EPG\\_set13\\_mob\\_urb\\_merc\\_trab\\_rj.pdf](https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Menu%20Institucional/SEBRAE_EPG_set13_mob_urb_merc_trab_rj.pdf). Acesso em: 08 fev. 2021.

RIO DE JANEIRO. Subsecretaria de Urbanismo. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano - SMPU (org.). **Rio Conecta**. 2020. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=7301546>. Acesso em: 08 fev. 2021.

ROCHA, André Santos da; MELCHIOR, Lirian, « A mobilidade dos trabalhadores dos municípios do Extremo Oeste Metropolitano, interações metropolitanas e as redefinições regionais », *Espaço e Economia* [Online], 19 | 2020, posto online no dia 01 setembro 2020, consultado o 09 setembro 2020. URL : <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/16253> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/>

SANTOS, Milton. **O trabalho do Geógrafo no Terceiro mundo**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009. 136 p. Tradução Sandra Lencioni.

SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (SEMOB) DO MINISTÉRIO DAS CIDADES (Rio de Janeiro). Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (Semob) do Ministério das Cidades (org.). **GUIA TPC ORIENTAÇÕES PARA SELEÇÃO DE TECNOLOGIAS E IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**. 2018. Desenvolvimento técnico realizado pela Oficina Consultores. Disponível em: [https://f2122ec8-8c98-4844-a27d-1b78c4e37c7c.filesusr.com/ugd/d17873\\_25d39a909bea4bcbaa691e15cf8e3e1c.pdf](https://f2122ec8-8c98-4844-a27d-1b78c4e37c7c.filesusr.com/ugd/d17873_25d39a909bea4bcbaa691e15cf8e3e1c.pdf). Acesso em: 08 fev. 2021.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura**. 2006. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2021.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. 192 p.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. 320 p.

STIEL, Waldemar Corrêa. **HISTÓRIA DO TRANSPORTE URBANO NO BRASIL "Summa Tranviariae Brasiliensis"**: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram. Brasília: Editora Pini Ltda., 1984. 520 p.

SUPERVIA (Rio de Janeiro). **História da Supervia**. 2019. Supervia - Trens Urbanos. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/>. Acesso em: 08 fev. 2021.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAUDI, Silvana Maria (org.). **A Cidade Contemporânea**: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. 207 p.

08/02/2021

Percepção e Avaliação do transporte público a partir do bairro de Realengo

## Percepção e Avaliação do transporte público a partir do bairro de Realengo

Eu me chamo Renan Navarro Martins e sou aluno do Programa de Pós-graduação em Geografia (PPGGEO) da UFRJ, onde sou orientado pelo Prof. Dr. André Santos da Rocha, do Departamento de Geociências.

Em minha dissertação de mestrado pretendo entender e apontar como a Mobilidade Urbana pode influenciar na vida do usuário regular de transporte público coletivo a partir do bairro de Realengo. Expor a percepção do usuário quanto ao serviço, qualidade, segurança e o conforto oferecido pelas empresas.

Para mais informações sobre a pesquisa, trocas e contribuições, você pode entrar em contato comigo por e-mail: [renanavazzaromartins@gmail.com](mailto:renanavazzaromartins@gmail.com).  
**+ Required**

1. VOCÊ CONHECE OS MEIOS DE TRANSPORTE QUE "SAEM" DO BAIRRO DE REALENGO?

*Mark only one oval.*

- SIM  
 POUCO  
 NÃO

2. QUANTOS ANOS VOCÊ TEM?

*Mark only one oval.*

- ENTRE 15 E 29 ANOS  
 ENTRE 30 E 45 ANOS  
 ENTRE 46 E 60 ANOS  
 MAIS DE 60

08/02/2021

Percepção e Avaliação do transporte público a partir do bairro de Realengo

3. VOCÊ COSTUMA UTILIZAR TRANSPORTE PÚBLICO PARA:

*Mark only one oval.*

- TRABALHAR  
 ESTUDAR  
 LAZER  
 IR AO MÉDICO  
 OUTRO

4. VOCÊ COSTUMA UTILIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO NO PERÍODO:

*Mark only one oval.*

- MANHÃ  
 TARDE  
 NOTITE  
 TODAS AS OPÇÕES ACIMA

5. QUAL(QUAIS) TRANSPORTE(S) VOCÊ UTILIZA PARA CHEGAR À CENTRAL DO BRASIL/ BARRA DA TIJUCA DURANTE A SEMANA E EM HORÁRIO COMERCIAL, "SAINDO" DE REALENGO?

*Check all that apply.*

	393 - Praça da Candelária República	383 - Praça da Madureira República	769 - Madureira	777 - Madureira	918 - Itajá	743 - Circular	923 - IAPÍ da Penha	9
CENTRAL DO BRASIL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BARRA DA TIJUCA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## ANEXOS

# MODELO DE FORMULÁRIO DIGITAL PARA PESQUISA DE PERCEPÇÃO E AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO

<https://docs.google.com/forms/d/1zSSAPvY64FEmnRngyvUWxkxNZDqNlGkZDJKzJl6edf>

1/6

<https://docs.google.com/forms/d/1zSSAPvY64FEmnRngyvUWxkxNZDqNlGkZDJKzJl6edf>

2/6

6. QUAL(QUAIS) TRANSPORTES(ES) VOCÊ UTILIZA PARA CHEGAR A CENTRAL DO BRASIL BARRA DA TIJUCA DURANTE O FINAL DE SEMANA, "SAINDO" DE REALENGO?

Check all that apply:

	393 - Candelária	383 - Praça da República	769 - Madureira	777 - Madureira	918 - Irajá	743 - Circular	923 - LAPI da Boné
CENTRAL DO BRASIL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
BARRA DA TIJUCA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. COMO VOCÊ JULGA A QUALIDADE DO VEÍCULO EM CIRCULAÇÃO?

Mark only one oval per row:

	MUITO BOM	BOM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM
TRENS DA SUPERVIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÔNIBUS DO BRT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DEMAIS CONSÓRCIOS DE ONIBUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. COMO VOCÊ JULGA A INFRAESTRUTURA DE APOIO ÀS EMPRESAS?

Mark only one oval per row:

	MUITO BOM	BOM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM
TRENS DA SUPERVIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÔNIBUS DO BRT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DEMAIS CONSÓRCIOS DE ONIBUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. COMO VOCÊ JULGA A SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO?

Mark only one oval per row:

	MUITO BOM	BOM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM
TRENS DA SUPERVIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÔNIBUS DO BRT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DEMAIS CONSÓRCIOS DE ONIBUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. COMO VOCÊ JULGA A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELAS EMPRESAS?

Mark only one oval per row:

	MUITO BOM	BOM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM
TRENS DA SUPERVIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÔNIBUS DO BRT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DEMAIS CONSÓRCIOS DE ONIBUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. COMO VOCÊ JULGA O PREÇO DA PASSAGEM EM RELAÇÃO AO SERVIÇO OFERECIDO?

Mark only one oval per row:

	MUITO BOM	BOM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM
TRENS DA SUPERVIA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÔNIBUS DO BRT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DEMAIS CONSÓRCIOS DE ONIBUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



## 12. COMO VOCÊ JULGA O TEMPO DE INTERVALO ENTRE AS CONDUÇÕES/COMPOSIÇÕES?

Mark only one oval per row.

	MUITO RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	DEMORADO	MUITO DEMORADO
TRENS DA SUPERVIA	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ÔNIBUS DO BRT	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
DEMAIS CONSÓRCIOS DE ONIBUS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 13. COMO VOCÊ JULGA O TEMPO DE PERCURSO DE REALENGO ATÉ O DESTINO FINAL?

Mark only one oval per row.

	MUITO RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	DEMORADO	MUITO DEMORADO
TRENS DA SUPERVIA	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ÔNIBUS DO BRT	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
DEMAIS CONSÓRCIOS DE ONIBUS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 14. COMO VOCÊ JULGA A LOTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO?

Mark only one oval per row.

	MUITO VAZIO	VAZIO	REGULAR	CHEIO	MUITO CHEIO
TRENS DA SUPERVIA	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ÔNIBUS DO BRT	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
DEMAIS CONSÓRCIOS DE ONIBUS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## 15. VOCE MORA EM REALENGO? \*

Mark only one oval

- SIM  
 NÃO

## 16. VOCE CONHECE O PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTAVEL DO MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO, CRIADO PELO DECRETO RIO Nº 45781 DE 03 DE ABRIL DE 2019?

Mark only one oval!

- SIM  
 POUCO  
 NÃO

## 17. GOSTARIA DE RECEBER UMA CÓPIA EM PDF DA VERSÃO FINAL DESTA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO POR E-MAIL? (DEIXE SEU E-MAIL)

---

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

# RESPOSTAS ARMAZENADAS DA PESQUISA DE PERCEPÇÃO E AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO A PARTIR DO BAIRRO DE REALENGO

Timestamp	VOCÊ CONHECE OS MEIOS DE TRANSPORTE QUE "SAEM" DO BAIRRO DE REALENGO?	QUANTOS ANOS VOCE TEM?	VOCE COSTUMA UTILIZAR TRANSPORTE PÚBLICO PARA:	VOCE COSTUMA UTILIZAR O TRANSPORTE PÚBLICO NO PERÍODO:	QUAL(QUAIS) TRANSPORTE(S) VOCE UTILIZA PARA CHEGAR À CENTRAL DO BRASIL/BARRA DA TIJUCA DURANTE A SEMANA E EM HORÁRIO COMERCIAL, "SAINDO" DE REALENGO? [CENTRAL DO BRASIL]	QUAL(QUAIS) TRANSPORTE(S) VOCE UTILIZA PARA CHEGAR À CENTRAL DO BRASIL/BARRA DA TIJUCA DURANTE A SEMANA E EM HORÁRIO COMERCIAL, "SAINDO" DE REALENGO? [BARRA DA TIJUCA]	QUAL(QUAIS) TRANSPORTE(S) VOCE UTILIZA PARA CHEGAR À CENTRAL DO BRASIL/BARRA DA TIJUCA DURANTE O FINAL DE SEMANA, "SAINDO" DE REALENGO? [CENTRAL DO BRASIL]
5/2/2020 13:19:34	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	393 - Candelária, 918 - Irajá		
5/2/2020 13:22:03	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	LAZER	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República, 918 - Irajá, 917 - Bonsucesso, 803 - Taquara, 2332 -		
5/2/2020 13:22:31	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	IR AO MÉDICO	MANHÃ	Ônibus do BRT	Trem da Supervia	
5/2/2020 13:22:38	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	IR AO MÉDICO	MANHÃ	Ônibus do BRT	Trem da Supervia	
5/2/2020 13:22:51	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	IR AO MÉDICO	MANHÃ	Ônibus do BRT	Trem da Supervia	
5/2/2020 13:23:03	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	393 - Candelária	383 - Praça da República	
5/2/2020 13:26:45	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 13:27:22	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 13:27:46	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 13:28:12	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 13:28:54	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária	393 - Candelária	
5/2/2020 13:29:11	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 13:32:28	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, 383 - Pr 803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, 383 - Pr		
5/2/2020 13:33:36	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 13:36:26	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, 383 - Pr 803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, 383 - Pr		
5/2/2020 13:36:31	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, 383 - Pr 803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, 383 - Pr		
5/2/2020 13:36:35	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	769 - Madureira	769 - Madureira	
5/2/2020 13:37:17	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TARDE	383 - Praça da República	746 - Cascadura, Ônibus do BRT	
5/2/2020 13:38:12	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	MANHÃ	383 - Praça da República	383 - Praça da República	383 - Praça da República
5/2/2020 13:40:42	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 13:40:58	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, Trem de 917 - Bonsucesso, 746 - ( Trem da Supervia		
5/2/2020 13:42:25	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária	769 - Madureira	393 - Candelária
5/2/2020 13:44:45	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República, 383 - Praça da República, 383 - Praça da República		
5/2/2020 13:44:45	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	Trem da Supervia	Trem da Supervia, Ônibus 393 - Candelária, Trem de	
5/2/2020 13:46:59	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, Trem de Ônibus do BRT	Trem da Supervia	
5/2/2020 13:50:07	NÃO	ENTRE 30 E 45 ANOS	LAZER	TODAS AS OPÇÕES ACI	739 - Bangu, Trem da Sup	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 13:51:31	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, Trem de	
5/2/2020 13:51:35	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	393 - Candelária, Trem da Supervia	393 - Candelária, Trem da	
5/2/2020 13:51:52	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	803 - Taquara	Trem da Supervia
5/2/2020 13:53:22	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	383 - Praça da República,
5/2/2020 13:55:24	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	ESTUDAR	NOITE	Trem da Supervia	917 - Bonsucesso, 745 - ( 393 - Candelária, 383 - Pr	
5/2/2020 13:56:23	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária	803 - Taquara	383 - Praça da República
5/2/2020 13:57:54	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	Trem da Supervia	Trem da Supervia	Trem da Supervia
5/2/2020 14:02:35	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	393 - Candelária	
5/2/2020 14:03:10	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TARDE		Trem da Supervia	
5/2/2020 14:04:17	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, 383 - Pr	
5/2/2020 14:05:57	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	OUTRO	Trem da Supervia
5/2/2020 14:06:04	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária	393 - Candelária	
5/2/2020 14:09:13	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	OUTRO	MANHÃ	383 - Praça da República	383 - Praça da República	
5/2/2020 14:09:16	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária	383 - Praça da República	393 - Candelária
5/2/2020 14:10:41	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, Trem da Supervia	393 - Candelária, Trem da	
5/2/2020 14:10:48	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 14:13:03	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, 383 - Pr 803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, 383 - Pr		
5/2/2020 14:13:48	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, 383 - Pr 803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, 383 - Pr		
5/2/2020 14:14:15	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	383 - Praça da República	
5/2/2020 14:15:26	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TARDE	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 14:15:39	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 14:19:33	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, 745 - C; 383 - Praça da República, 393 - Candelária, 917 - B;		
5/2/2020 14:19:35	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	777 - Madureira, Trem da 745 - Cascadura, Ônibus do	OUTRO	
5/2/2020 14:19:38	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	393 - Candelária	393 - Candelária	
5/2/2020 14:20:18	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	383 - Praça da República	
5/2/2020 14:20:36	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	803 - Taquara	Trem da Supervia
5/2/2020 14:22:04	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	383 - Praça da República, 803 - Taquara, Ônibus do 383 - Praça da República		
5/2/2020 14:22:46	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	MANHÃ	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 14:25:41	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República, Trem da Supervia	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 14:28:24	SIM	MAIS DE 60	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	383 - Praça da República	
5/2/2020 14:28:50	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, 383 - Pr 803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, 383 - Pr		
5/2/2020 14:29:03	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	383 - Praça da República, Trem da Supervia	
5/2/2020 14:29:13							
5/2/2020 14:30:26	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	MANHÃ	Trem da Supervia	OUTRO	Trem da Supervia
5/2/2020 14:33:06	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	NOITE	383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 14:33:27	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	IR AO MÉDICO	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	383 - Praça da República	
5/2/2020 14:33:30	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 14:33:53	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	LAZER	NOITE	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 14:35:47	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	Ônibus do BRT	393 - Candelária
5/2/2020 14:37:20	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ	Trem da Supervia	Ônibus do BRT	OUTRO
5/2/2020 14:37:26	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República,
5/2/2020 14:39:39	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	383 - Praça da República	Ônibus do BRT, OUTRO	383 - Praça da República,
5/2/2020 14:41:51	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária	393 - Candelária, 769 - M 393 - Candelária	
5/2/2020 14:42:09	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	ESTUDAR	MANHÃ	383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República,
5/2/2020 14:43:10	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária	393 - Candelária	
5/2/2020 14:43:10	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	803 - Taquara	393 - Candelária
5/2/2020 14:44:40	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TARDE	383 - Praça da República	803 - Taquara, Ônibus do 383 - Praça da República	
5/2/2020 14:46:58	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária	803 - Taquara	383 - Praça da República
5/2/2020 14:47:29	NÃO	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia	Trem da Supervia	
5/2/2020 14:48:10	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	393 - Candelária, 383 - Pr 803 - Taquara, OUTRO	393 - Candelária, 383 - Pr	
5/2/2020 14:48:59	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI	Trem da Supervia, OUTRO	803 - Taquara, Ônibus do 393 - Candelária, Trem de	

QUAL (QUAIS) TRANSPORTE(S) VOCE UTILIZA PARA CHEGAR A CENTRAL DO BRASIL / BARRA DA TIJUCA DURANTE O FINAL DE SEMANA, "SAINDO" DE REALENGO? [BARRA DA TIJUCA]	COMO VOCE JULGA A QUALIDADE DO VEICULO EM CIRCULACAO? [TRENS DA SUPERVIA]	COMO VOCE JULGA A QUALIDADE DO VEICULO EM CIRCULACAO? [ONIBUS DO BRT]	COMO VOCE JULGA A QUALIDADE DO VEICULO EM CIRCULACAO? [DEMAIS CONSORCIOS DE ONIBUS]	COMO VOCE JULGA A INFRAESTRUTURA DE APOIO AS EMPRESAS? [TRENS DA SUPERVIA]	COMO VOCE JULGA A INFRAESTRUTURA DE APOIO AS EMPRESAS? [ONIBUS DO BRT]	COMO VOCE JULGA A INFRAESTRUTURA DE APOIO AS EMPRESAS? [DEMAIS CONSORCIOS DE ONIBUS]	COMO VOCE JULGA A SEGURANCA NO TRANSPORTE PUBLICO? [TRENS DA SUPERVIA]
Ônibus do BRT	REGULAR	BOM	REGULAR	RUI	REGULAR	RUI	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	RUI	REGULAR	REGULAR	RUI	REGULAR	RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	RUI	REGULAR	REGULAR	RUI	REGULAR	RUI
Ônibus do BRT	RUI	RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	REGULAR
Ônibus do BRT	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	REGULAR
Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI
Ônibus do BRT	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI
Ônibus do BRT	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
Ônibus do BRT	BOM	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI
Ônibus do BRT	RUI	REGULAR	RUI	MUITO BOM	MUITO BOM	MUITO BOM	MUITO RUI
746 - Cascadura, 803 - T	REGULAR	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
Ônibus do BRT	RUI	REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI	REGULAR
746 - Cascadura, Ônibus	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI
Ônibus do BRT	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	RUI	BOM	REGULAR	RUI	BOM
383 - Praça da República	BOM	RUI	REGULAR	BOM	MUITO RUI	REGULAR	BOM
769 - Madureira	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
383 - Praça da República	REGULAR	REGULAR	REGULAR	BOM	MUITO RUI	RUI	REGULAR
Trem da Supervia, Ônibus	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI	REGULAR
Ônibus do BRT	BOM	MUITO BOM	REGULAR	BOM	MUITO BOM	REGULAR	RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	RUI
803 - Taquara, Ônibus do	BOM	BOM	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Supervia	REGULAR	REGULAR	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI
Ônibus do BRT	MUITO BOM	BOM	RUI	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	RUI
383 - Praça da República	BOM	BOM	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	MUITO BOM
917 - Bonsucesso, 745 - C	BOM	BOM	REGULAR	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
Trem da Supervia	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	REGULAR
803 - Taquara, Ônibus do	RUI	MUITO RUI	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
OUTRO	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	REGULAR
383 - Praça da República	BOM	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Supervia	RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	RUI	REGULAR	BOM	RUI	RUI	REGULAR
803 - Taquara, Ônibus do	RUI	REGULAR	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI
803 - Taquara, Ônibus do	RUI	REGULAR	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	RUI	RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI	REGULAR
Ônibus do BRT	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	BOM	RUI	RUI	RUI
803 - Taquara	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI
OUTRO	REGULAR	BOM	RUI	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	RUI
803 - Taquara	REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
803 - Taquara	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	BOM
803 - Taquara	BOM	MUITO RUI	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	RUI	RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI
745 - Cascadura, 803 - T	RUI	REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI
383 - Praça da República	REGULAR	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR
OUTRO	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	RUI	RUI	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	RUI	REGULAR	REGULAR	RUI	REGULAR
Ônibus do BRT	BOM	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
OUTRO	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI
Ônibus do BRT, OUTRO	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
383 - Candelária, 769 - M	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	BOM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
803 - Taquara	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
803 - Taquara, Ônibus do	BOM	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI
Ônibus do BRT	BOM	MUITO RUI	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
803 - Taquara	RUI	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI
803 - Taquara, OUTRO	RUI	REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI
Ônibus do BRT	BOM	MUITO RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI	REGULAR

COMO VOCÊ JULGA A SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO? (ÔNIBUS DO BRT)	COMO VOCÊ JULGA A SEGURANÇA NO TRANSPORTE PÚBLICO? (DEMAIS CONSORCIOS DE ONIBUS)	COMO VOCÊ JULGA A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELAS EMPRESAS? (TRENS DA SUPERVIA)	COMO VOCÊ JULGA A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELAS EMPRESAS? (ÔNIBUS DO BRT)	COMO VOCÊ JULGA A QUALIDADE DO SERVIÇO PRESTADO PELAS EMPRESAS? (DEMAIS CONSORCIOS DE ONIBUS)	COMO VOCÊ JULGA O PREÇO DA PASSAGEM EM RELAÇÃO AO SERVIÇO OFERECIDO? (TRENS DA SUPERVIA)	COMO VOCÊ JULGA O PREÇO DA PASSAGEM EM RELAÇÃO AO SERVIÇO OFERECIDO? (ÔNIBUS DO BRT)	COMO VOCÊ JULGA O PREÇO DA PASSAGEM EM RELAÇÃO AO SERVIÇO OFERECIDO? (DEMAIS CONSORCIOS DE ONIBUS)
REGULAR	REGULAR	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI	RUI
RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	REGULAR	RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	RUI	REGULAR	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	RUI	RUI	MUITO RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	REGULAR	BOM	RUI	RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	REGULAR	BOM	RUI	REGULAR	RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	BOM	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
RUI	MUITO RUI	BOM	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI
RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	BOM	BOM	BOM	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI
REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI
RUI	MUITO RUI	BOM	BOM	RUI	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI
BOM	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	REGULAR	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
RUI	MUITO RUI	RUI	REGULAR	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	REGULAR	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM
RUI	MUITO RUI	BOM	REGULAR	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
RUI	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI	REGULAR	RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	MUITO RUI	RUI	REGULAR	RUI	MUITO RUI	RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	MUITO RUI	RUI	BOM	MUITO RUI	REGULAR
RUI	RUI	RUI	REGULAR	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	RUI	MUITO RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	MUITO RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
REGULAR	RUI	REGULAR	REGULAR	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	RUI	RUI	REGULAR	RUI	RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	BOM	BOM	REGULAR
MUITO RUI	RUI	REGULAR	MUITO RUI	MUITO RUI	REGULAR	RUI	MUITO RUI
RUI	RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
MUITO RUI	MUITO RUI	RUI	RUI	RUI	MUITO RUI	MUITO RUI	MUITO RUI
REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUI	RUI	RUI	RUI	RUI

COMO VOCÊ JULGA O TEMPO DE INTERVALO ENTRE AS CONDUÇÕES/COMPOSIÇÕES? (TRENS DA SUPERVIA)	COMO VOCÊ JULGA O TEMPO DE INTERVALO ENTRE AS CONDUÇÕES/COMPOSIÇÕES? (ÔNIBUS DO BRT)	COMO VOCÊ JULGA O TEMPO DE INTERVALO ENTRE AS CONDUÇÕES/COMPOSIÇÕES? (DEMAIS CONSORCÍOS DE ONIBUS)	COMO VOCÊ JULGA O TEMPO DE PERCURSO DE REALENGO ATÉ O DESTINO FINAL? (TRENS DA SUPERVIA)	COMO VOCÊ JULGA O TEMPO DE PERCURSO DE REALENGO ATÉ O DESTINO FINAL? (ÔNIBUS DO BRT)	COMO VOCÊ JULGA O TEMPO DE PERCURSO DE REALENGO ATÉ O DESTINO FINAL? (DEMAIS CONSORCÍOS DE ONIBUS)	COMO VOCÊ JULGA A LOTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO? (TRENS DA SUPERVIA)	COMO VOCÊ JULGA A LOTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO? (ÔNIBUS DO BRT)
DEMORADO	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	RÁPIDO	MUITO CHEIO	CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO DEMORADO		DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO DEMORADO		DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	RÁPIDO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	RÁPIDO	RÁPIDO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	RÁPIDO	DEMORADO	DEMORADO	CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
RÁPIDO	RÁPIDO	DEMORADO	DEMORADO	RÁPIDO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	REGULAR	RÁPIDO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	MUITO RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR	REGULAR
DEMORADO	RÁPIDO	DEMORADO	REGULAR	RÁPIDO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	REGULAR	REGULAR	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
RÁPIDO	REGULAR	DEMORADO	REGULAR	REGULAR	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	MUITO RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	MUITO DEMORADO	CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	REGULAR	REGULAR	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	RÁPIDO	MUITO RÁPIDO	DEMORADO	MUITO CHEIO	REGULAR
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	REGULAR	RÁPIDO	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	CHEIO	REGULAR
DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
RÁPIDO	RÁPIDO	DEMORADO	RÁPIDO	MUITO RÁPIDO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	DEMORADO	MUITO DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	REGULAR	REGULAR	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO DEMORADO	CHEIO	CHEIO
MUITO DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO DEMORADO	REGULAR	MUITO DEMORADO	REGULAR	REGULAR	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	RÁPIDO	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR
DEMORADO	REGULAR	MUITO DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	MUITO DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	DEMORADO	CHEIO	CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
DEMORADO	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	RÁPIDO	REGULAR	DEMORADO	CHEIO	CHEIO
RÁPIDO	REGULAR	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	RÁPIDO	REGULAR	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	MUITO DEMORADO	DEMORADO	RÁPIDO	DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	CHEIO
DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	RÁPIDO	RÁPIDO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO

COMO VOCÊ JULGA A LOTAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO? (DEMAIS CONSORCIOS DE ONIBUS)	VOCÊ MORA EM REALENGO?	VOCÊ CONHECE O PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, CRIADO PELO DECRETO RIO Nº 45781 DE 03 DE ABRIL DE 2019?	GOSTARIA DE RECEBER UMA CÓPIA EM PDF DA VERSÃO FINAL DESTA DISSERTAÇÃO DE MESTRADO POR E-MAIL? (DEIXE SEU E-MAIL)
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	POUCO	milanavarropessoa@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	g.mapelli@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	g.mapelli@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	g.mapelli@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	NÃO	NÃO	gabriel.antunes.flu@gmail.com
CHEIO	NÃO	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Rosemarynavarro@gmail.com
MUITO CHEIO	NÃO	POUCO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	brunovianmarj@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Sim. theesimoos@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Nao
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	jocienesantus@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	ricomrocha@hotmail.com
REGULAR	NÃO	NÃO	Sim. Catacsiva2008@gmail.com
REGULAR	NÃO	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	POUCO	
REGULAR	NÃO	NÃO	
CHEIO	NÃO	NÃO	guerra_gfc@gmail.com
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	g12nota@hotmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	souzageorge94@gmail.com
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	Sim
REGULAR	NÃO	NÃO	
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	renataramaro@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	pedrokuiz.rodrigues0@gmail.com
CHEIO	SIM	POUCO	
CHEIO	SIM	NÃO	fael.figue@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
REGULAR	NÃO	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	ninhasimao82@gmail.com
REGULAR	NÃO	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	NÃO	NÃO	Sim
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	suellen.c.marques@gmail.com
REGULAR	SIM	SIM	sim gostaria
MUITO CHEIO	NÃO	POUCO	crstineianne@gmail.com
REGULAR	SIM	POUCO	Não
CHEIO	NÃO	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	
REGULAR	SIM	NÃO	
REGULAR	SIM	NÃO	
CHEIO	NÃO	NÃO	
CHEIO	NÃO	SIM	
CHEIO	NÃO	NÃO	hanna.ufrrj@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	bispo_oliver@yahoo.com.br
CHEIO	SIM	NÃO	bniednapsico@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	NÃO	SIM	profcomazzei@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	Xandeko@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	leticapereira_4@hotmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	Sim
CHEIO	SIM	NÃO	olympiomarques@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Davii_avees@yahoo.com.br
CHEIO	SIM	NÃO	Sim
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	patrickbraga18@icloud.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	andreluizchaves496@gmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	Sim
CHEIO	SIM	NÃO	Não
CHEIO	SIM	POUCO	Xmsmoura@outlook.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Sim. anabia2678@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Não é necessário, mas obrigado
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Simonia_gomes4@hotmail.com
CHEIO	NÃO	NÃO	diego.elli@gmail.com
REGULAR	SIM	POUCO	Não
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	altinizinha.cris@gmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	caroline.oliv@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	
REGULAR	NÃO	NÃO	Não há necessidade, porém desejo tudo de bom e tenho certeza que será um trabalho muito rico!
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Sim
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	debmegomes@gmail.com

5/2/2020 14:49:51	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	383 - Praça da República	383 - Praça da República
5/2/2020 14:53:19	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia, Ônibus
5/2/2020 14:54:16	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 14:55:09	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	IR AO MÉDICO	TARDE 383 - Praça da República		
5/2/2020 14:56:40	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 14:58:53	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Pr	Ônibus do BRT	393 - Candelária, 383 - Pr
5/2/2020 15:04:05	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 15:05:33	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	MANHÃ Trem da Supervia	803 - Taquara, Ônibus do	Trem da Supervia
5/2/2020 15:05:43	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	MANHÃ Trem da Supervia	803 - Taquara, Ônibus do	Trem da Supervia
5/2/2020 15:06:21	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Praça da República		393 - Candelária, 383 - Pr
5/2/2020 15:08:17	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	OUTRO	Trem da Supervia
5/2/2020 15:17:41	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ Trem da Supervia	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 15:18:30	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 15:19:28	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	918 - Irajá, Ônibus do BRT	
5/2/2020 15:20:40	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Pr	Ônibus do BRT, OUTRO	393 - Candelária, 383 - Pr
5/2/2020 15:25:04	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Pr	Ônibus do BRT	393 - Candelária, 383 - Pr
5/2/2020 15:25:51	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	LAZER	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 15:32:55	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 777 - M	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 15:36:25	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República		383 - Praça da República
5/2/2020 15:38:34	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 15:39:58	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	803 - Taquara	Trem da Supervia
5/2/2020 15:46:10	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Pr	777 - Madureira, 745 - Ca	393 - Candelária, 383 - Pr
5/2/2020 15:52:41	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Pr	777 - Madureira, 743 - Cir	393 - Candelária, 383 - Pr
5/2/2020 15:54:22	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 15:55:40	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	Ônibus do BRT	393 - Candelária
5/2/2020 15:57:39	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TARDE 383 - Praça da República	803 - Taquara, Ônibus do	383 - Praça da República
5/2/2020 15:58:29	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	MANHÃ Trem da Supervia	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 15:59:28	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ 383 - Praça da República		383 - Praça da República
5/2/2020 16:01:57	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Pr	383 - Praça da República, 393 - Candelária	393 - Candelária, 383 - Pr
5/2/2020 16:03:12	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	383 - Praça da República	393 - Candelária
5/2/2020 16:04:45	SIM	MAIS DE 60	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	745 - Cascadura, Ônibus	Trem da Supervia
5/2/2020 16:54:28	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 17:04:31	SIM	MAIS DE 60	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 17:20:59	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	393 - Candelária
5/2/2020 17:21:42	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	383 - Praça da República	393 - Candelária
5/2/2020 17:23:41	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária		393 - Candelária
5/2/2020 17:30:27	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 17:36:20	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária		393 - Candelária
5/2/2020 17:45:14	POUCO	ENTRE 46 E 60 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 17:53:31	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 17:58:09	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República,
5/2/2020 18:00:49	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Praça da República		393 - Candelária, 383 - Pr
5/2/2020 18:17:22	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	IR AO MÉDICO	MANHÃ Ônibus do BRT		Ônibus do BRT
5/2/2020 18:36:09	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	IR AO MÉDICO	TODAS AS OPÇÕES ACI 918 - Irajá, 2332 - Casteln	Ônibus do BRT	OUTRO
5/2/2020 18:48:12	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 18:59:41	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TARDE 383 - Praça da República		Trem da Supervia
5/2/2020 19:06:33	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ Trem da Supervia	745 - Cascadura, 746 - C	393 - Candelária, Trem d
5/2/2020 19:41:29	NAO	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ Trem da Supervia		Trem da Supervia
5/2/2020 20:31:05	SIM	MAIS DE 60	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	769 - Madureira	
5/2/2020 21:17:48	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	803 - Taquara	383 - Praça da República
5/2/2020 21:21:47	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/2/2020 22:03:09	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	Ônibus do BRT	393 - Candelária
5/2/2020 22:04:54	SIM	MAIS DE 60	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/2/2020 22:20:15	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária		393 - Candelária
5/2/2020 22:37:53	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	Ônibus do BRT	393 - Candelária
5/2/2020 23:01:33	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	769 - Madureira	393 - Candelária
5/3/2020 10:38:05	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 777 - Madureira, Trem da Supervia		777 - Madureira, Trem da
5/3/2020 9:06:49	NAO	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/3/2020 9:46:57	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	383 - Praça da República	769 - Madureira
5/3/2020 10:38:05	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República, 918 - Irajá, 786 - Marecha	383 - Praça da República,	383 - Praça da República,
5/3/2020 11:15:17	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Praça da República, Trem da Supervia		Trem da Supervia
5/3/2020 14:20:31	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/3/2020 14:31:26	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 383 - Pr	Ônibus do BRT	393 - Candelária, 383 - Pr
5/3/2020 15:20:17	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	769 - Madureira	393 - Candelária
5/3/2020 18:29:36	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	OUTRO	TARDE 393 - Candelária, 383 - Pr	803 - Taquara, Ônibus do	383 - Praça da República,
5/3/2020 19:17:13	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia		393 - Candelária
5/4/2020 12:00:01	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	786 - Marechal Hermes, C	383 - Praça da República,
5/4/2020 12:10:48	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	383 - Praça da República	393 - Candelária
5/4/2020 12:29:41	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	IR AO MÉDICO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária		393 - Candelária
5/4/2020 15:06:04	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/4/2020 15:07:58	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 2332 - C	803 - Taquara, Ônibus do	393 - Candelária, Trem d
5/4/2020 15:13:49	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	LAZER	NOITE 393 - Candelária, Trem d	Ônibus do BRT	Trem da Supervia
5/4/2020 15:47:06	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 777 - Madureira, Trem da	Ônibus do BRT	393 - Candelária, 777 - M
5/5/2020 0:12:09	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ 393 - Candelária, 777 - Madureira, 923 - IAPI	da Per	393 - Candelária
5/6/2020 13:26:49	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	MANHÃ Trem da Supervia	Ônibus do BRT	OUTRO
5/6/2020 16:19:40	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia		Trem da Supervia
5/7/2020 11:13:05	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 2332 - C	917 - Bonsucesso, 745 - C	393 - Candelária, Trem d
5/7/2020 12:54:41	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI OUTRO	Trem da Supervia	Trem da Supervia
5/7/2020 20:46:30	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	803 - Taquara, Ônibus do	383 - Praça da República,
5/7/2020 20:53:59	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	803 - Taquara, Ônibus do	383 - Praça da República,
5/7/2020 20:56:59	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 777 - M	745 - Cascadura, 746 - C	393 - Candelária
5/7/2020 21:11:55	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACIMA		
5/7/2020 21:50:20	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 777 - Madureira, Trem da	803 - Taquara, Ônibus do	393 - Candelária
5/7/2020 21:58:17	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/7/2020 22:53:56	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TARDE 393 - Candelária		393 - Candelária
5/7/2020 22:56:15	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia		Trem da Supervia
5/7/2020 22:59:29	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia	803 - Taquara, OUTRO	
5/7/2020 23:22:56	POUCO	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Supervia		383 - Praça da República



745 - Cascadura, 746 - C- do BRT	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	MUITO RUIM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
393 - Candelária	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	RUIM	BOM	REGULAR	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT, OUTRO	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM	BOM	BOM	MUITO RUIM
803 - Taquara	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
803 - Taquara	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
aça da República	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	RUIM	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	BOM	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR
918 - Irajá, Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	RUIM	MUITO BOM	MUITO BOM	BOM	BOM
Trem da Supervia, Ônibus	BOM	REGULAR	RUIM	BOM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	RUIM	RUIM	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	MUITO RUIM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	BOM	MUITO RUIM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	REGULAR
803 - Taquara	BOM	REGULAR	RUIM	REGULAR	RUIM	RUIM	MUITO RUIM
777 - Madureira, 918 - Irajá	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM
777 - Madureira, 743 - C- Trem da Supervia	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM	RUIM
803 - Taquara, Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	MUITO RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	BOM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
803 - Taquara	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM
777 - Madureira, 918 - Irajá	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM
777 - Madureira, 743 - C- Trem da Supervia	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM	RUIM
803 - Taquara, Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	MUITO RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	BOM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
383 - Praça da República	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM
383 - Praça da República	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	REGULAR
745 - Cascadura, Ônibus	RUIM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM	REGULAR
803 - Taquara	REGULAR	BOM	RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	BOM
383 - Praça da República	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	MUITO BOM
Ônibus do BRT	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	RUIM
Ônibus do BRT, OUTRO	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	BOM
Ônibus do BRT	BOM	BOM	MUITO RUIM	RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	BOM	REGULAR
aça da República	MUITO BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	BOM
Ônibus do BRT	RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
745 - Cascadura, 746 - C- do BRT	REGULAR	RUIM	BOM	RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	BOM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM
803 - Taquara, Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	BOM	RUIM	BOM	RUIM	RUIM	RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	BOM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	MUITO RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
769 - Madureira	MUITO BOM	MUITO BOM	REGULAR	BOM	BOM	BOM	BOM
Supervia	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM	BOM	BOM	BOM
Ônibus do BRT	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
393 - Candelária	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR
918 - Irajá, 786 - Marechal	REGULAR	MUITO RUIM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	REGULAR	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	RUIM	REGULAR	RUIM	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	RUIM	RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	RUIM	RUIM
769 - Madureira	BOM	BOM	REGULAR	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR
803 - Taquara, Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM	REGULAR
786 - Marechal Hermes, C- 383 - Praça da República	BOM	REGULAR	MUITO RUIM	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM
Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	BOM	BOM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
803 - Taquara, Ônibus do BRT	BOM	BOM	REGULAR	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM	RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	RUIM
OUTRO	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	REGULAR	RUIM	RUIM
917 - Bonsucesso, 745 - C- Trem da Supervia	BOM	BOM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM
803 - Taquara, Ônibus do BRT	RUIM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM
803 - Taquara	REGULAR	REGULAR	RUIM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT, OUTRO	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	RUIM	RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	BOM	REGULAR	MUITO RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	RUIM	REGULAR	BOM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR





MUITO CHEIO	SIM	POUCO	luciene.smoreira0388@gmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Não
REGULAR	SIM	NÃO	Shirley spshirley@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	contadora.silviamenezes@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Não
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	bsouza.s.adv@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	bsouza.s.adv@gmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	
REGULAR	SIM	NÃO	golinha2003@yahoo.com.br
CHEIO	SIM	SIM	
CHEIO	NÃO	SIM	alexmatoscabral@gmail.com
MUITO CHEIO	NÃO	POUCO	bruno.mamede@poli.ufrj.br
REGULAR	NÃO	NÃO	
REGULAR	NÃO	NÃO	
CHEIO	NÃO	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Nao
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	anieli-souza@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Sim
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	cleiton.as7.ch@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	madeirapaula37@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
REGULAR	SIM	NÃO	caroline.oliv@hotmail.com
	SIM	NÃO	larycontreras0@gmail.com
REGULAR	NÃO	NÃO	Não
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	marcelosilva1984rj@gmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	tadeun.pedro@yahoo.com.br
CHEIO	NÃO	NÃO	
CHEIO	SIM	POUCO	vasconcelos.smc@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	SIM	mauroferreira@gmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	katya.barros@yahoo.com.br
REGULAR	NÃO	POUCO	maayaravasconcelos@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	amanda_amandass@hotmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	linopimenta@gmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	sonia.roch.aa@hotmail.com
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	Sim. Obrigada!
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	jpgn_86@hotmail.com
REGULAR	NÃO	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	
	NÃO	NÃO	costamarcosvinicius8@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	gustavo.xaviera@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	camillacosta06@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Sim
REGULAR	SIM	NÃO	Sim
REGULAR	SIM	NÃO	Não
REGULAR	NÃO	NÃO	
	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	shrocha2014@gmail.com
REGULAR	SIM	NÃO	
CHEIO	NÃO	POUCO	brenonataldasilveira@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	Sim
CHEIO	SIM	NÃO	
REGULAR	NÃO	POUCO	nanafortes@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	thiago.musician@yahoo.com.br
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	leonirodrigues65@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
REGULAR	NÃO	NÃO	
REGULAR	NÃO	NÃO	não é necessário
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	NÃO	SIM	nathaliamorais02@gmail.com
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	Fellipealexandre09@hotmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	varvanessinha@gmail.com
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	POUCO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	NÃO	POUCO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	cinthiacristinasnovaes@gmail.com
	SIM	NÃO	
REGULAR	SIM	POUCO	yasmimnovaess@gmail.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	luizcarlossivadosantos@yahoo.com.br
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	Lucassantos_2121@outlook.com
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	NÃO	NÃO	

5/7/2020 23:28:46	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACIMA	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/8/2020 0:07:29	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	383 - Praça da República	393 - Candelária
5/8/2020 0:14:24	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	OUTRO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária		383 - Praça da República
5/8/2020 0:56:14	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	IR AO MÉDICO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, Trem de	Ônibus do BRT	393 - Candelária, Trem de
5/8/2020 5:12:51	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	OUTRO	TARDE	739 - Bangu, Trem da Sup	Trem da Sup
5/8/2020 9:09:20	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Sup	Ônibus do BRT	Trem da Sup
5/8/2020 11:23:36	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 777 -	Madureira, Trem da Sup	393 - Candelária, Trem da
5/8/2020 13:59:51	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACIMA		
5/8/2020 14:30:13	SIM	ENTRE 46 E 60 ANOS	TRABALHAR	TARDE	393 - Candelária	393 - Candelária
5/8/2020 14:30:49	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República,	383 - Praça da República,	383 - Praça da República,
5/8/2020 14:33:10	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Sup	Ônibus do BRT	Trem da Sup
5/8/2020 15:11:25	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	IR AO MÉDICO	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, Trem de		393 - Candelária, Trem de
5/9/2020 11:57:18	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária, 769 -	Madureira	393 - Candelária, 769 - M
5/11/2020 9:20:39	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/11/2020 9:31:54	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 383 - Praça da República	Ônibus do BRT	383 - Praça da República
5/11/2020 18:16:46	NÃO	ENTRE 30 E 45 ANOS	ESTUDAR	MANHÃ	393 - Candelária	393 - Candelária
5/11/2020 23:03:27	SIM	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	TODAS AS OPÇÕES ACI 393 - Candelária	803 - Taquara	383 - Praça da República
5/13/2020 15:44:52	POUCO	ENTRE 15 E 29 ANOS	ESTUDAR	MANHÃ	Ônibus do BRT	
5/31/2020 19:18:32	SIM	ENTRE 30 E 45 ANOS	TRABALHAR	TODAS AS OPÇÕES ACI Trem da Sup	Ônibus do BRT	OUTRO

Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM
383 - Praça da República	BOM	BOM	REGULAR	RUIM	BOM		RUIM
Ônibus do BRT	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
Trem da Supervia	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	RUIM
Supervia	REGULAR	REGULAR	RUIM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	BOM	REGULAR
	BOM	REGULAR	REGULAR	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR
383 - Praça da República	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	BOM	RUIM	REGULAR	BOM	MUITO RUIM	REGULAR
Ônibus do BRT	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
Idureira	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	MUITO RUIM
Ônibus do BRT	BOM	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
Ônibus do BRT	BOM	BOM	BOM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR
393 - Candelária	BOM	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
Ônibus do BRT	BOM	MUITO RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	BOM
OUTRO	MUITO RUIM	MUITO RUIM	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	RUIM	MUITO RUIM

MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM
BOM	RUIM	BOM	BOM	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM
MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
RUIM	RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	RUIM	REGULAR	BOM	REGULAR	REGULAR
REGULAR	RUIM	RUIM	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
RUIM	RUIM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM
REGULAR	REGULAR	BOM	REGULAR	BOM	REGULAR	BOM	BOM
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
REGULAR	BOM	REGULAR	BOM	RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
RUIM	RUIM	REGULAR	REGULAR	RUIM	RUIM	RUIM	RUIM
MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	RUIM	REGULAR	BOM	BOM	BOM
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	BOM	BOM	BOM
RUIM	RUIM	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM
MUITO RUIM	RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	RUIM	MUITO RUIM
MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM	REGULAR	MUITO RUIM	MUITO RUIM	MUITO RUIM



DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	RÁPIDO	RÁPIDO	DEMORADO		
REGULAR	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	RÁPIDO	REGULAR	DEMORADO	MUITO CHEIO	CHEIO
REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	DEMORADO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
MUITO DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	REGULAR	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR
REGULAR	DEMORADO	MUITO DEMORADO	REGULAR	DEMORADO	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	MUITO CHEIO	CHEIO
REGULAR	REGULAR	REGULAR	RÁPIDO	REGULAR	DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO
RÁPIDO	REGULAR	DEMORADO	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR	REGULAR	MUITO CHEIO
DEMORADO	RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	RÁPIDO	DEMORADO	MUITO CHEIO	CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	DEMORADO	RÁPIDO	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR	REGULAR
REGULAR	REGULAR	DEMORADO	REGULAR	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR	REGULAR
REGULAR	MUITO DEMORADO	DEMORADO	RÁPIDO	REGULAR	REGULAR	CHEIO	CHEIO
		DEMORADO	RÁPIDO	DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	MUITO CHEIO
DEMORADO	DEMORADO	REGULAR	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO DEMORADO	MUITO CHEIO	MUITO CHEIO

	SIM	NÃO	Sim_vandin_jcl@gmail.com
CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	danietaarfete@cloud.com
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	SIM	NÃO	
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	xuripa65432@gmail.com
REGULAR	SIM	POUCO	Arieteneves92@gmail.co
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	
CHEIO	SIM	NÃO	danietaarfete@cloud.com
MUITO CHEIO	NÃO	NÃO	
REGULAR	SIM	NÃO	Sim
REGULAR	SIM	NÃO	Sim
CHEIO	NÃO	POUCO	
MUITO CHEIO	SIM	POUCO	
	SIM		
CHEIO	SIM	NÃO	vitorisland@yahoo.com.br

# MODELO DE FORMULÁRIO DIGITAL PARA MONITORAMENTO DE PERCURSO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

08/02/2021

MONITORAMENTO 2.0

## MONITORAMENTO 2.0

### 1. FERRAMENTA

Mark only one oval.

- GOOGLE MAPS
- MOOVIT
- TRAFI

### 2. DIA DA SEMANA

Mark only one oval.

- SEGUNDA
- TERÇA
- QUARTA
- QUINTA
- SEXTA
- SABADO
- DOMINGO

### 3. TEMPO: REALENGO X CENTRAL DO BRASIL

\_\_\_\_\_

### 4. TEMPO: CENTRAL DO BRASIL X REALENGO

\_\_\_\_\_

### 5. TEMPO: REALENGO X BARRA DA TIJUCA

\_\_\_\_\_

<https://docs.google.com/forms/d/1tSZET7Qhnr7Zm1UBv7qH4D0mgDEs-kH6Scq3Ejxw/edit>

08/02/2021

MONITORAMENTO 2.0

### 6. TEMPO: BARRA DA TIJUCA X REALENGO

\_\_\_\_\_

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms

1/2

<https://docs.google.com/forms/d/1tSZET7Qhnr7Zm1UBv7qH4D0mgDEs-kH6Scq3Ejxw/edit>

2/2

## RESPOSTAS ARMAZENADAS DO MONITORAMENTO DE PERCURSO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Timestamp	FERRAMENTA	DIA DA SEMANA	TEMPO: REALENGO X CENTRAL DO BRASIL	TEMPO: CENTRAL DO BRASIL X REALENGO	TEMPO: REALENGO X BARRA DA TIJUCA	TEMPO: BARRA DA TIJUCA X REALENGO
4/1/2020 7:10:26	GOOGLE MAPS	QUARTA	59 MIN	55 MIN	2 H 33 MIN	2 H 24 MIN
4/1/2020 7:13:48	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	79 MIN	75 MIN
4/1/2020 7:18:34	TRAFI	QUARTA	87 MIN	89 MIN	86 MIN	78 MIN
4/1/2020 12:47:21	MOOVIT	QUARTA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	74 MIN
4/1/2020 12:48:54	GOOGLE MAPS	QUARTA	56 MIN	56 MIN	2 H 33 MIN	2 H 18 MIN
4/1/2020 12:51:31	TRAFI	QUARTA	105 MIN	107 MIN	90 MIN	117 MIN
4/1/2020 17:57:18	GOOGLE MAPS	QUARTA	55 MIN	59 MIN	2 H 25 MIN	2 H 19 MIN
4/1/2020 18:00:38	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	84 MIN	80 MIN
4/1/2020 18:02:20	TRAFI	QUARTA	87 MIN	89 MIN	109 MIN	112 MIN
4/2/2020 7:35:37	GOOGLE MAPS	QUINTA	59 MIN	55 MIN	2 H 28 MIN	2 H 04 MIN
4/2/2020 7:38:03	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	80 MIN
4/2/2020 7:41:21	TRAFI	QUINTA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	77 MIN
4/2/2020 12:07:36	GOOGLE MAPS	QUINTA	56 MIN	56 MIN	2 H 47 MIN	2 H 24 MIN
4/2/2020 12:08:52	MOOVIT	QUINTA	63 MIN	63 MIN	72 MIN	83 MIN
4/2/2020 12:10:53	TRAFI	QUINTA	105 MIN	107 MIN	103 MIN	107 MIN
4/2/2020 17:57:59	GOOGLE MAPS	QUINTA	55 MIN	59 MIN	2 H 13 MIN	2 H 19 MIN
4/2/2020 17:59:37	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	72 MIN
4/2/2020 18:00:47	TRAFI	QUINTA	87 MIN	89 MIN	89 MIN	112 MIN
4/3/2020 7:27:29	GOOGLE MAPS	SEXTA	59 MIN	55 MIN	2 H 34 MIN	2 H 04 MIN
4/3/2020 7:29:21	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	80 MIN
4/3/2020 7:30:36	TRAFI	SEXTA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	102 MIN
4/3/2020 11:58:24	GOOGLE MAPS	SEXTA	56 MIN	56 MIN	2 H 34 MIN	2 H 24 MIN
4/3/2020 11:58:06	MOOVIT	SEXTA	63 MIN	63 MIN	72 MIN	83 MIN
4/3/2020 11:59:30	TRAFI	SEXTA	105 MIN	107 MIN	104 MIN	107 MIN
4/3/2020 18:19:09	GOOGLE MAPS	SEXTA	55 MIN	59 MIN	2 H 26 MIN	2 H 20 MIN
4/3/2020 18:20:40	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	79 MIN	74 MIN
4/3/2020 18:21:34	TRAFI	SEXTA	87 MIN	89 MIN	90 MIN	94 MIN
4/4/2020 7:35:06	GOOGLE MAPS	SABADO	55 MIN	1 H 05 MIN	2 H 36 MIN	2 H 09 MIN
4/4/2020 7:37:05	MOOVIT	SABADO	62 MIN	68 MIN	77 MIN	80 MIN
4/4/2020 7:39:33	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	89 MIN	92 MIN
4/4/2020 11:34:33	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 21 MIN	2 H 31 MIN
4/4/2020 11:36:06	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	78 MIN	81 MIN
4/4/2020 11:36:59	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	94 MIN	117 MIN
4/4/2020 18:11:20	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 27 MIN	2 H 25 MIN
4/4/2020 18:14:19	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	82 MIN	74 MIN
4/4/2020 18:16:10	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	89 MIN	90 MIN
4/5/2020 7:35:50	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 59 MIN	2 H 38 MIN
4/5/2020 7:40:54	MOOVIT	DOMINGO	63 MIN	62 MIN	87 MIN	86 MIN
4/5/2020 7:42:43	TRAFI	DOMINGO	83 MIN	85 MIN	109 MIN	112 MIN
4/5/2020 12:43:32	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 55 MIN	2 H 21 MIN
4/5/2020 12:45:21	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	83 MIN	89 MIN
4/5/2020 12:46:59	TRAFI	DOMINGO	83 MIN	85 MIN	89 MIN	102 MIN
4/5/2020 18:32:21	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 26 MIN	2 H 21 MIN
4/5/2020 18:33:53	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	77 MIN	85 MIN
4/5/2020 18:35:22	TRAFI	DOMINGO	83 MIN	85 MIN	94 MIN	98 MIN
4/6/2020 7:29:33	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	59 MIN	55 MIN	2 H 28 MIN	2 H 04 MIN
4/6/2020 7:31:34	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	80 MIN
4/6/2020 7:33:28	TRAFI	SEGUNDA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	92 MIN
4/6/2020 13:16:16	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	56 MIN	56 MIN	2 H 22 MIN	2 H 29 MIN
4/6/2020 13:17:45	MOOVIT	SEGUNDA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	74 MIN
4/6/2020 13:19:27	TRAFI	SEGUNDA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/7/2020 7:43:31	GOOGLE MAPS	TERÇA	59 MIN	55 MIN	2 H 29 MIN	2 H 04 MIN
4/7/2020 7:44:39	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	69 MIN
4/7/2020 7:45:53	TRAFI	TERÇA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	92 MIN
4/7/2020 12:26:07	GOOGLE MAPS	TERÇA	56 MIN	56 MIN	2 H 34 MIN	2 H 29 MIN
4/7/2020 12:27:10	MOOVIT	TERÇA	63 MIN	63 MIN	67 MIN	64 MIN
4/7/2020 12:28:13	TRAFI	TERÇA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/7/2020 17:55:46	GOOGLE MAPS	TERÇA	55 MIN	59 MIN	2 H 24 MIN	2 H 05 MIN
4/7/2020 17:57:20	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	73 MIN
4/7/2020 17:59:41	TRAFI	TERÇA	87 MIN	89 MIN	89 MIN	112 MIN
4/8/2020 7:23:34	GOOGLE MAPS	QUARTA	59 MIN	55 MIN	2 H 26 MIN	2 H 24 MIN
4/8/2020 7:24:47	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	65 MIN
4/8/2020 7:25:51	TRAFI	QUARTA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	92 MIN
4/8/2020 12:24:36	GOOGLE MAPS	QUARTA	56 MIN	56 MIN	2 H 33 MIN	2 H 29 MIN
4/8/2020 12:25:42	MOOVIT	QUARTA	63 MIN	63 MIN	67 MIN	64 MIN
4/8/2020 12:26:37	TRAFI	QUARTA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/8/2020 19:13:09	GOOGLE MAPS	QUARTA	55 MIN	59 MIN	2 H 29 MIN	2 H 31 MIN
4/8/2020 19:14:17	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	66 MIN
4/8/2020 19:15:13	TRAFI	QUARTA	87 MIN	107 MIN	94 MIN	93 MIN
4/9/2020 7:55:18	GOOGLE MAPS	QUINTA	59 MIN	55 MIN	2 H 29 MIN	2 H 27 MIN
4/9/2020 7:56:52	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	73 MIN
4/9/2020 7:57:52	TRAFI	QUINTA	87 MIN	97 MIN	95 MIN	92 MIN
4/9/2020 12:22:51	GOOGLE MAPS	QUINTA	56 MIN	56 MIN	2 H 19 MIN	2 H 29 MIN

Timestamp	FERRAMENTA	DIA DA SEMANA	TEMPO: REALENGO X CENTRAL DO BRASIL	TEMPO: CENTRAL DO BRASIL X REALENGO	TEMPO: REALENGO X BARRA DA TIJUCA	TEMPO: BARRA DA TIJUCA X REALENGO
4/9/2020 12:23:44	MOOVIT	QUINTA	63 MIN	63 MIN	67 MIN	68 MIN
4/9/2020 12:24:47	TRAFI	QUINTA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/9/2020 17:54:06	GOOGLE MAPS	QUINTA	55MIN	59 MIN	2 H 24 MIN	2 H 04 MIN
4/9/2020 17:55:05	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	73 MIN
4/9/2020 17:56:44	TRAFI	QUINTA	87 MIN	89 MIN	91 MIN	92 MIN
4/10/2020 7:49:27	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 44 MIN	2 H 30 MIN
4/10/2020 7:50:56	MOOVIT	SEXTA	68 MIN	68 MIN	84 MIN	90 MIN
4/10/2020 7:51:57	TRAFI	SEXTA	60 MIN	85 MIN	89 MIN	91 MIN
4/10/2020 12:30:35	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 54 MIN	2 H 22 MIN
4/10/2020 12:31:32	MOOVIT	SEXTA	68 MIN	68 MIN	83 MIN	85 MIN
4/10/2020 12:32:22	TRAFI	SEXTA	60 MIN	85 MIN	93 MIN	96 MIN
4/10/2020 17:54:56	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 21 MIN	2 H 21 MIN
4/10/2020 17:56:40	MOOVIT	SEXTA	68 MIN	68 MIN	77 MIN	95 MIN
4/10/2020 17:57:51	TRAFI	SEXTA	60 MIN	62 MIN	92 MIN	91 MIN
4/11/2020 11:47:33	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 30 MIN	2 H 31 MIN
4/11/2020 11:48:45	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	88 MIN	74 MIN
4/11/2020 11:49:38	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	94 MIN	117 MIN
4/11/2020 18:12:59	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 31 MIN	2 H 35 MIN
4/11/2020 18:13:54	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	82 MIN	74 MIN
4/11/2020 18:14:53	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	99 MIN	112 MIN
4/12/2020 8:11:57	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 40 MIN	2 H 23 MIN
4/12/2020 8:13:06	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	82 MIN	80 MIN
4/12/2020 8:14:05	TRAFI	DOMINGO	83 MIN	85 MIN	94 MIN	92 MIN
4/12/2020 12:03:07	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 18 MIN	2 H 21 MIN
4/12/2020 12:05:18	TRAFI	DOMINGO	83 MIN	85 MIN	94 MIN	97 MIN
4/12/2020 18:13:09	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	3 H 01 MIN	2 H 21 MIN
4/12/2020 18:14:26	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	82 MIN	100 MIN
4/12/2020 18:15:22	TRAFI	DOMINGO	83 MIN	85 MIN	94 MIN	99 MIN
4/13/2020 7:22:10	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	59 MIN	55 MIN	2 H 33 MIN	2 H 04 MIN
4/13/2020 7:24:04	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	74 MIN
4/13/2020 7:24:57	TRAFI	SEGUNDA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	92 MIN
4/13/2020 11:24:54	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	56 MIN	56 MIN	2 H 33 MIN	2 H 30 MIN
4/13/2020 11:26:22	MOOVIT	SEGUNDA	63 MIN	63 MIN	72 MIN	81MIN
4/13/2020 11:29:57	TRAFI	SEGUNDA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/13/2020 18:55:55	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	55 MIN	59 MIN	2 H 26 MIN	2 H 20 MIN
4/13/2020 18:57:57	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	80 MIN
4/13/2020 18:59:03	TRAFI	SEGUNDA	87 MIN	107 MIN	94 MIN	93 MIN
4/14/2020 7:48:01	GOOGLE MAPS	TERÇA	59 MIN	55 MIN	2 H 28 MIN	2 H 04 MIN
4/14/2020 7:49:12	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	79 MIN	79 MIN
4/14/2020 7:50:08	TRAFI	TERÇA	87 MIN	97 MIN	95 MIN	92 MIN
4/14/2020 11:40:36	GOOGLE MAPS	TERÇA	56 MIN	56 MIN	2 H 13 MIN	2 H 29 MIN
4/14/2020 11:41:50	MOOVIT	TERÇA	63 MIN	63 MIN	72 MIN	74 MIN
4/14/2020 11:42:37	TRAFI	TERÇA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/14/2020 17:48:41	GOOGLE MAPS	TERÇA	55 MIN	59 MIN	2 H 24 MIN	2 H 19 MIN
4/14/2020 17:50:06	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	79 MIN	75 MIN
4/14/2020 17:50:58	TRAFI	TERÇA	87 MIN	89 MIN	99 MIN	95 MIN
4/15/2020 7:30:53	GOOGLE MAPS	QUARTA	59 MIN	55 MIN	2 H 34 MIN	2 H 04 MIN
4/15/2020 7:32:10	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	80 MIN
4/15/2020 7:33:06	TRAFI	QUARTA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	92 MIN
4/15/2020 12:31:29	GOOGLE MAPS	QUARTA	56 MIN	56 MIN	2 H 13 MIN	2 H 24 MIN
4/15/2020 12:32:40	MOOVIT	QUARTA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	81 MIN
4/15/2020 12:33:23	TRAFI	QUARTA	105 MIN	107MIN	94 MIN	97 MIN
4/15/2020 18:02:33	GOOGLE MAPS	QUARTA	55 MIN	59 MIN	2 H 15 MIN	2 H 08 MIN
4/15/2020 18:03:42	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	74 MIN
4/15/2020 18:04:40	TRAFI	QUARTA	87 MIN	89 MIN	99 MIN	95 MIN
4/16/2020 8:10:44	GOOGLE MAPS	QUINTA	59 MIN	55 MIN	2 H 13 MIN	2 H 22 MIN
4/16/2020 8:11:59	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	74 MIN
4/16/2020 8:12:53	TRAFI	QUINTA	87 MIN	97 MIN	100 MIN	92 MIN
4/16/2020 18:13:05	GOOGLE MAPS	QUINTA	55 MIN	59 MIN	2 H 27 MIN	2 H 08 MIN
4/16/2020 18:14:58	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	82 MIN	74 MIN
4/16/2020 18:15:43	TRAFI	QUINTA	87 MIN	89 MIN	99 MIN	95 MIN
4/17/2020 7:38:06	GOOGLE MAPS	SEXTA	59 MIN	55 MIN	2 H 33 MIN	2 H 04 MIN
4/17/2020 7:39:38	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	80 MIN
4/17/2020 7:41:00	TRAFI	SEXTA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	92 MIN
4/17/2020 18:12:07	GOOGLE MAPS	SEXTA	55 MIN	59 MIN	2 H 26 MIN	2 H 20 MIN
4/17/2020 18:12:59	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	82 MIN	74 MIN
4/17/2020 18:13:40	TRAFI	SEXTA	87 MIN	89 MIN	99 MIN	96 MIN
4/18/2020 8:24:32	GOOGLE MAPS	SABADO	55 MIN	1 H 05 MIN	2 H 35 MIN	2 H 26 MIN
4/18/2020 8:25:47	MOOVIT	SABADO	62 MIN	68 MIN	77 MIN	80 MIN
4/18/2020 8:26:35	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	94 MIN	92 MIN
4/20/2020 7:15:49	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	59 MIN	55 MIN	2 H 33 MIN	2 H 04 MIN
4/20/2020 7:17:07	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	64 MIN

Timestamp	FERRAMENTA	DIA DA SEMANA	TEMPO: REALENGO X CENTRAL DO BRASIL	TEMPO: CENTRAL DO BRASIL X REALENGO	TEMPO: REALENGO X BARRA DA TIJUCA	TEMPO: BARRA DA TIJUCA X REALENGO
4/20/2020 7:18:30	TRAFI	SEGUNDA	87 MIN	89 MIN	113 MIN	92 MIN
4/20/2020 12:06:52	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	55 MIN	56 MIN	2 H 24 MIN	2 H 24 MIN
4/20/2020 12:08:15	MOOVIT	SEGUNDA	63 MIN	63 MIN	62 MIN	69 MIN
4/20/2020 12:09:43	TRAFI	SEGUNDA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/20/2020 19:16:24	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	55 MIN	59 MIN	2 H 15 MIN	2 H 22 MIN
4/20/2020 19:17:25	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	65 MIN
4/20/2020 19:18:32	TRAFI	SEGUNDA	87 MIN	107 MIN	94 MIN	92 MIN
4/21/2020 6:48:57	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 48 MIN	2 H 38 MIN
4/21/2020 6:50:04	MOOVIT	TERÇA	68 MIN	68 MIN	77 MIN	80 MIN
4/21/2020 6:50:48	TRAFI	TERÇA	83 MIN	62 MIN	98 MIN	91 MIN
4/21/2020 12:12:22	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 55 MIN	2 H 23 MIN
4/21/2020 12:13:17	MOOVIT	TERÇA	68 MIN	68 MIN	83 MIN	81 MIN
4/21/2020 12:13:59	TRAFI	TERÇA	83 MIN	62 MIN	93 MIN	96 MIN
4/21/2020 18:02:19	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 46 MIN	2 H 24 MIN
4/21/2020 18:03:26	MOOVIT	TERÇA	68 MIN	68 MIN	77 MIN	89 MIN
4/21/2020 18:04:09	TRAFI	TERÇA	70 MIN	62 MIN	92 MIN	95 MIN
4/22/2020 6:53:51	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 33 MIN	2 H 19 MIN
4/22/2020 6:55:14	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	77 MIN
4/22/2020 6:56:07	TRAFI	QUARTA	87 MIN	89 MIN	89 MIN	92 MIN
4/22/2020 13:36:46	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 24 MIN
4/22/2020 13:37:45	MOOVIT	QUARTA	63 MIN	63 MIN	78 MIN	81 MIN
4/22/2020 13:38:32	TRAFI	QUARTA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/22/2020 18:35:28	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 17 MIN	2 H 20 MIN
4/22/2020 18:36:28	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	72 MIN
4/22/2020 18:37:16	TRAFI	QUARTA	87 MIN	89 MIN	94 MIN	92 MIN
4/23/2020 7:14:05	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 56 MIN	2 H 31 MIN
4/23/2020 7:14:59	MOOVIT	QUINTA	68 MIN	68 MIN	82 MIN	80 MIN
4/23/2020 7:15:48	TRAFI	QUINTA	60 MIN	62 MIN	98 MIN	91 MIN
4/23/2020 12:01:22	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 46 MIN	2 H 23 MIN
4/23/2020 12:02:43	MOOVIT	QUINTA	68 MIN	68 MIN	83 MIN	83 MIN
4/23/2020 12:03:26	TRAFI	QUINTA	59 MIN	62 MIN	93 MIN	96 MIN
4/23/2020 18:02:50	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 46 MIN	2 H 25 MIN
4/23/2020 18:03:36	MOOVIT	QUINTA	68 MIN	68 MIN	77 MIN	89 MIN
4/23/2020 18:04:15	TRAFI	QUINTA	70 MIN	62 MIN	92 MIN	95 MIN
4/24/2020 7:10:46	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 12 MIN	2 H 09 MIN
4/24/2020 7:12:14	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	72 MIN	80 MIN
4/24/2020 7:13:02	TRAFI	SEXTA	87 MIN	89 MIN	91 MIN	92 MIN
4/24/2020 11:37:58	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 24 MIN
4/24/2020 11:39:11	MOOVIT	SEXTA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	89 MIN
4/24/2020 11:39:52	TRAFI	SEXTA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/24/2020 18:19:52	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 26 MIN	2 H 20 MIN
4/24/2020 18:21:13	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	79 MIN	80 MIN
4/24/2020 18:21:57	TRAFI	SEXTA	87 MIN	89 MIN	90 MIN	94 MIN
4/25/2020 7:54:48	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 31 MIN	2 H 31 MIN
4/25/2020 7:56:24	MOOVIT	SABADO	62 MIN	68 MIN	89 MIN	89 MIN
4/25/2020 7:57:23	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	93 MIN	92 MIN
4/25/2020 12:04:58	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 21 MIN	2 H 26 MIN
4/25/2020 12:05:56	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	83 MIN	83 MIN
4/25/2020 12:06:37	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	96 MIN	97 MIN
4/25/2020 18:01:34	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 21 MIN	2 H 24 MIN
4/25/2020 18:02:32	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	82 MIN	89 MIN
4/25/2020 18:03:11	TRAFI	SABADO	83 MIN	85 MIN	88 MIN	90 MIN
4/26/2020 8:46:48	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 35 MIN	2 H 25 MIN
4/26/2020 8:47:54	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	82 MIN	79 MIN
4/26/2020 8:48:37	TRAFI	DOMINGO	83 MIN	85 MIN	94 MIN	94 MIN
4/27/2020 7:02:26	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2H 33 MIN	2 H 24 MIN
4/27/2020 7:04:42	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	80 MIN	89 MIN
4/27/2020 7:06:00	TRAFI	SEGUNDA	87 MIN	89 MIN	89 MIN	92 MIN
4/27/2020 13:16:23	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 23 MIN	2 H 24 MIN
4/27/2020 13:17:22	MOOVIT	SEGUNDA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	87 MIN
4/27/2020 13:18:10	TRAFI	SEGUNDA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/27/2020 18:46:07	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 26 MIN	2 H 20 MIN
4/27/2020 18:47:20	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	72 MIN	79 MIN
4/27/2020 18:48:08	TRAFI	SEGUNDA	87 MIN	91 MIN	94 MIN	93 MIN
4/28/2020 12:05:12	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 24 MIN
4/28/2020 12:07:33	MOOVIT	TERÇA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	83 MIN
4/28/2020 12:08:37	TRAFI	TERÇA	105 MIN	107 MIN	94 MIN	97 MIN
4/28/2020 18:08:56	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 15 MIN	2 H 08 MIN
4/28/2020 18:10:48	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	80 MIN
4/28/2020 18:11:51	TRAFI	TERÇA	87 MIN	89 MIN	99 MIN	95 MIN
5/4/2020 7:44:33	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 28 MIN	2 H 04 MIN
5/4/2020 7:45:31	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	65 MIN

Timestamp	FERRAMENTA	DIA DA SEMANA	TEMPO: REALENGO X CENTRAL DO BRASIL	TEMPO: CENTRAL DO BRASIL X REALENGO	TEMPO: REALENGO X BARRA DA TIJUCA	TEMPO: BARRA DA TIJUCA X REALENGO
5/4/2020 7:46:21	TRAFI	SEGUNDA	87 MIN	89 MIN	95 MIN	92 MIN
5/4/2020 12:31:05	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 05 MIN	2 H 24 MIN
5/4/2020 12:32:12	MOOVIT	SEGUNDA	63 MIN	63 MIN	63 MIN	64 MIN
5/4/2020 18:35:47	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 17 MIN	2 H 20 MIN
5/4/2020 18:36:38	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	69 MIN
5/5/2020 8:22:02	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 31 MIN	2 H 27 MIN
5/5/2020 8:23:05	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	64 MIN
5/5/2020 18:04:11	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 h 05 MIN	1 h 05 MIN	2 H 15 MIN	2 H 20 MIN
5/5/2020 18:05:14	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	65 MIN
5/7/2020 7:58:37	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 28 MIN	2 H 22 MIN
5/7/2020 7:59:31	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	64 MIN	69 MIN
5/7/2020 12:08:42	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 23 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 24 MIN
5/7/2020 12:09:44	MOOVIT	QUINTA	63 MIN	63 MIN	62 MIN	69 MIN
5/7/2020 12:22:36	TRAFI	QUINTA	102 MIN	103 MIN	105 MIN	112 MIN
5/7/2020 18:13:41	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 26 MIN	2 H 20 MIN
5/7/2020 18:14:38	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	65 MIN
5/7/2020 18:15:46	TRAFI	QUINTA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	118 MIN
5/8/2020 8:15:51	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 31 MIN	2 H 22 MIN
5/8/2020 8:16:57	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	62 MIN	80 MIN
5/8/2020 8:18:36	TRAFI	SEXTA	85 MIN	93 MIN	92 MIN	118 MIN
5/8/2020 12:10:09	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	1 H 24 MIN	2 H 12 MIN
5/8/2020 12:10:57	MOOVIT	SEXTA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	81 MIN
5/8/2020 12:12:05	TRAFI	SEXTA	102 MIN	103 MIN	95 MIN	92 MIN
5/8/2020 18:36:19	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 16 MIN	2 H 05 MIN
5/8/2020 18:37:06	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	85 MIN
5/8/2020 18:37:55	TRAFI	SEXTA	85 MIN	85 MIN	81 MIN	88 MIN
5/9/2020 9:35:36	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 30 MIN	2 H 31 MIN
5/9/2020 9:36:45	MOOVIT	SABADO	62 MIN	68 MIN	79 MIN	89 MIN
5/9/2020 9:37:30	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	95 MIN	92 MIN
5/9/2020 12:12:13	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 30 MIN	2 H 31 MIN
5/9/2020 12:13:01	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	83 MIN	81 MIN
5/9/2020 12:13:52	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	86 MIN	92 MIN
5/9/2020 17:51:51	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 30 MIN	2 H 24 MIN
5/9/2020 17:52:50	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	79 MIN	79 MIN
5/9/2020 17:53:43	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	80 MIN	85 MIN
5/10/2020 8:07:10	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 40 MIN	2 H 25 MIN
5/10/2020 8:08:05	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	77 MIN	89 MIN
5/10/2020 8:08:49	TRAFI	DOMINGO	81 MIN	81 MIN	84 MIN	99 MIN
5/11/2020 7:38:42	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 12 MIN	2 H 04 MIN
5/11/2020 7:39:39	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	80 MIN
5/11/2020 7:40:30	TRAFI	SEGUNDA	85 MIN	85 MIN	86 MIN	92 MIN
5/11/2020 13:35:22	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 24 MIN
5/11/2020 13:36:38	MOOVIT	SEGUNDA	63 MIN	63 MIN	78 MIN	89 MIN
5/11/2020 13:37:32	TRAFI	SEGUNDA	103 MIN	103 MIN	89 MIN	92 MIN
5/11/2020 17:59:49	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 19 MIN
5/11/2020 18:00:52	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	84 MIN	89 MIN
5/11/2020 18:01:44	TRAFI	SEGUNDA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	91 MIN
5/12/2020 7:31:44	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 33 MIN	2 H 04 MIN
5/12/2020 7:32:40	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	80 MIN
5/12/2020 7:33:22	TRAFI	TERÇA	85 MIN	85 MIN	86 MIN	97 MIN
5/12/2020 12:03:01	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 24 MIN
5/12/2020 12:03:40	MOOVIT	TERÇA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	83 MIN
5/12/2020 12:04:28	TRAFI	TERÇA	103 MIN	103 MIN	90 MIN	92 MIN
5/12/2020 18:19:09	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 26 MIN	2 H 20 MIN
5/12/2020 18:20:13	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	79 MIN	80 MIN
5/12/2020 18:20:59	TRAFI	TERÇA	85 MIN	85 MIN	78 MIN	118 MIN
5/13/2020 7:53:53	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 28 MIN	2 H 27 MIN
5/13/2020 7:54:50	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	72 MIN	79 MIN
5/13/2020 7:56:23	TRAFI	QUARTA	85 MIN	93 MIN	93 MIN	97 MIN
5/13/2020 12:01:40	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 38 MIN	2 H 29 MIN
5/13/2020 12:02:30	MOOVIT	QUARTA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	83 MIN
5/13/2020 12:03:17	TRAFI	QUARTA	103 MIN	103 MIN	89 MIN	92 MIN
5/13/2020 17:31:45	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 15 MIN	2 H 19 MIN
5/13/2020 17:32:49	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	80 MIN
5/13/2020 17:33:37	TRAFI	QUARTA	93 MIN	85 MIN	81 MIN	118 MIN
5/14/2020 7:22:49	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 33 MIN	2 H 04 MIN
5/14/2020 7:23:32	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	72 MIN	80 MIN
5/14/2020 7:24:29	TRAFI	QUINTA	85 MIN	85 MIN	86 MIN	118 MIN
5/14/2020 12:04:53	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 24 MIN
5/14/2020 12:05:40	MOOVIT	QUINTA	63 MIN	63 MIN	87 MIN	83 MIN
5/14/2020 12:06:31	TRAFI	QUINTA	103 MIN	103 MIN	90 MIN	92 MIN
5/14/2020 17:58:24	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 25 MIN	2 H 19 MIN



Timestamp	FERRAMENTA	DIA DA SEMANA	TEMPO: REALENGO X CENTRAL DO BRASIL	TEMPO: CENTRAL DO BRASIL X REALENGO	TEMPO: REALENGO X BARRA DA TIJUCA	TEMPO: BARRA DA TIJUCA X REALENGO
5/14/2020 17:59:22	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	72 MIN	89 MIN
5/14/2020 18:00:10	TRAFI	QUINTA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	91 MIN
5/15/2020 18:20:42	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 26 MIN	2 H 19 MIN
5/15/2020 18:21:35	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	79 MIN	80 MIN
5/15/2020 18:22:28	TRAFI	SEXTA	85 MIN	85 MIN	81 MIN	90 MIN
5/16/2020 7:15:17	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 36 MIN	2 H 09 MIN
5/16/2020 7:16:08	MOOVIT	SABADO	62 MIN	68 MIN	67 MIN	64 MIN
5/16/2020 7:17:07	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	80 MIN	91 MIN
5/16/2020 12:03:32	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 21 MIN	2 H 31 MIN
5/16/2020 12:04:15	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	62 MIN	64 MIN
5/16/2020 12:05:01	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	89 MIN	92 MIN
5/16/2020 17:54:46	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 30 MIN	2 H 24 MIN
5/16/2020 17:55:38	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	67 MIN	73 MIN
5/16/2020 17:56:28	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	80 MIN	85 MIN
5/17/2020 8:03:51	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 40 MIN	2 H 29 MIN
5/17/2020 8:04:36	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	77 MIN	89 MIN
5/17/2020 8:05:29	TRAFI	DOMINGO	81 MIN	81 MIN	94 MIN	97 MIN
5/17/2020 12:06:55	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 46 MIN	2 H 23 MIN
5/17/2020 12:07:11	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	83 MIN	89 MIN
5/17/2020 12:07:58	TRAFI	DOMINGO	81 MIN	81 MIN	95 MIN	92 MIN
5/17/2020 18:38:16	GOOGLE MAPS	DOMINGO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 51 MIN	2 H 32 MIN
5/17/2020 18:38:59	MOOVIT	DOMINGO	68 MIN	68 MIN	77 MIN	85 MIN
5/17/2020 18:39:57	TRAFI	DOMINGO	81 MIN	81 MIN	95 MIN	94 MIN
5/18/2020 7:56:42	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 28 MIN	2 H 10 MIN
5/18/2020 7:57:28	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	67 MIN	69 MIN
5/18/2020 7:58:11	TRAFI	SEGUNDA	85 MIN	93 MIN	93 MIN	97 MIN
5/18/2020 18:03:35	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 07 MIN	2 H 08 MIN
5/18/2020 18:05:09	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	89 MIN
5/18/2020 18:05:48	TRAFI	SEGUNDA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	91 MIN
5/19/2020 7:30:52	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 33 MIN	2 H 04 MIN
5/19/2020 7:31:46	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	71 MIN
5/19/2020 7:32:31	TRAFI	TERÇA	85 MIN	85 MIN	86 MIN	97 MIN
5/19/2020 17:50:20	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 19 MIN
5/19/2020 17:51:00	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	79 MIN	83 MIN
5/19/2020 17:51:44	TRAFI	TERÇA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	91 MIN
5/20/2020 8:24:49	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 31 MIN	2 H 27 MIN
5/20/2020 8:25:36	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	71 MIN
5/20/2020 8:26:34	TRAFI	QUARTA	85 MIN	93 MIN	95 MIN	97 MIN
5/20/2020 12:02:46	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 23 MIN	2 H 32 MIN
5/20/2020 12:03:30	MOOVIT	QUARTA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	83 MIN
5/20/2020 12:04:14	TRAFI	QUARTA	103 MIN	103 MIN	89 MIN	92 MIN
5/20/2020 17:45:58	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 24 MIN	2 H 19 MIN
5/20/2020 17:46:48	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	72 MIN	79 MIN
5/20/2020 17:47:23	TRAFI	QUARTA	85 MIN	85 MIN	81 MIN	90 MIN
5/21/2020 7:05:42	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 33 MIN	2 H 24 MIN
5/21/2020 7:06:29	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	89 MIN
5/21/2020 7:07:15	TRAFI	QUINTA	85 MIN	85 MIN	81 MIN	118 MIN
5/21/2020 11:53:17	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 47 MIN	2 H 29 MIN
5/21/2020 11:54:12	MOOVIT	QUINTA	63 MIN	63 MIN	88 MIN	89 MIN
5/21/2020 11:54:50	TRAFI	QUINTA	103 MIN	103 MIN	90 MIN	92 MIN
5/21/2020 17:36:44	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 14 MIN	2 H 29 MIN
5/21/2020 17:37:24	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	80 MIN
5/21/2020 17:38:15	TRAFI	QUINTA	92 MIN	85 MIN	80 MIN	118 MIN
5/22/2020 12:22:59	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 46 MIN	2 H 28 MIN
5/22/2020 12:23:47	MOOVIT	SEXTA	63 MIN	63 MIN	87 MIN	81 MIN
5/22/2020 12:24:30	TRAFI	SEXTA	103 MIN	103 MIN	90 MIN	92 MIN
5/22/2020 18:08:43	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 13 MIN	2 H 29 MIN
5/22/2020 18:09:21	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	89 MIN
5/22/2020 18:09:53	TRAFI	SEXTA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	91 MIN
5/30/2020 7:21:28	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 36 MIN	2 H 22 MIN
5/30/2020 7:22:19	MOOVIT	SABADO	62 MIN	68 MIN	79 MIN	80 MIN
5/30/2020 7:23:14	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	76 MIN	118 MIN
5/30/2020 12:01:46	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 20 MIN	2 H 31 MIN
5/30/2020 12:02:32	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	83 MIN	83 MIN
5/30/2020 12:03:22	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	89 MIN	91 MIN
5/30/2020 17:48:27	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 05 MIN	2 H 28 MIN	2 H 24 MIN
5/30/2020 17:49:09	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	72 MIN	79 MIN
5/30/2020 17:49:43	TRAFI	SABADO	81 MIN	81 MIN	80 MIN	85 MIN
6/1/2020 7:41:24	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 25 MIN	2 H 06 MIN
6/1/2020 7:42:27	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	81 MIN
6/1/2020 7:43:21	TRAFI	SEGUNDA	85 MIN	85 MIN	86 MIN	96 MIN
6/1/2020 12:02:12	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 21 MIN	2 H 31 MIN

Timestamp	FERRAMENTA	DIA DA SEMANA	TEMPO: REALENGO X CENTRAL DO BRASIL	TEMPO: CENTRAL DO BRASIL X REALENGO	TEMPO: REALENGO X BARRA DA TIJUCA	TEMPO: BARRA DA TIJUCA X REALENGO
6/1/2020 12:03:01	MOOVIT	SEGUNDA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	83 MIN
6/1/2020 12:03:45	TRAFI	SEGUNDA	103 MIN	103 MIN	88 MIN	91 MIN
6/1/2020 18:04:18	GOOGLE MAPS	SEGUNDA	1 h 05 min	1 h 04 min	2 h 12 min	2 H 10 MIN
6/1/2020 18:05:21	MOOVIT	SEGUNDA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	89 MIN
6/1/2020 18:07:14	TRAFI	SEGUNDA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	90 MIN
6/2/2020 7:29:05	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 31 MIN	2 H 31 MIN
6/2/2020 7:30:16	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	72 MIN
6/2/2020 7:31:05	TRAFI	TERÇA	85 MIN	85 MIN	86 MIN	96 MIN
6/2/2020 18:02:17	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 22 MIN	2 H 31 MIN
6/2/2020 18:03:06	MOOVIT	TERÇA	62 MIN	62 MIN	74 MIN	89 MIN
6/2/2020 18:03:39	TRAFI	TERÇA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	91 MIN
6/3/2020 7:55:15	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 25 MIN	2 H 29 MIN
6/3/2020 7:56:20	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	76 MIN
6/3/2020 7:57:10	TRAFI	QUARTA	85 MIN	93 MIN	91 MIN	96 MIN
6/3/2020 18:02:52	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 03 MIN	2 H 31 MIN
6/3/2020 18:04:16	MOOVIT	QUARTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	89 MIN
6/3/2020 18:04:49	TRAFI	QUARTA	85 MIN	85 MIN	80 MIN	91 MIN
6/4/2020 7:07:20	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 31 MIN	2 H 26 MIN
6/4/2020 7:08:08	MOOVIT	QUINTA	62 MIN	62 MIN	77 MIN	89 MIN
6/4/2020 7:08:55	TRAFI	QUINTA	85 MIN	85 MIN	81 MIN	118 MIN
6/4/2020 12:08:27	GOOGLE MAPS	QUINTA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 30 MIN	2 H 31 MIN
6/4/2020 12:09:14	MOOVIT	QUINTA	63 MIN	63 MIN	83 MIN	83 MIN
6/4/2020 12:10:11	TRAFI	QUINTA	103 MIN	103 MIN	89 MIN	91 MIN
6/5/2020 7:24:07	GOOGLE MAPS	SEXTA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 31 MIN	2 H 26 MIN
6/5/2020 7:24:53	MOOVIT	SEXTA	62 MIN	62 MIN	72 MIN	80 MIN
6/5/2020 7:25:35	TRAFI	SEXTA	85 MIN	85 MIN	85 MIN	96 MIN
6/9/2020 7:24:55	GOOGLE MAPS	TERÇA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 31 MIN	2 H 06 MIN
6/9/2020 7:25:45	MOOVIT	TERÇA	68 MIN	68 MIN	72 MIN	71 MIN
6/9/2020 7:26:30	TRAFI	TERÇA	83 MIN	93 MIN	85 MIN	96 MIN
6/10/2020 6:06:44	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 41 MIN	2 H 36 MIN
6/10/2020 6:07:44	MOOVIT	QUARTA	68 MIN	68 MIN	77 MIN	82 MIN
6/10/2020 6:08:45	TRAFI	QUARTA	66 MIN	76 MIN	79 MIN	118 MIN
6/10/2020 11:31:46	GOOGLE MAPS	QUARTA	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 21 MIN	2 H 32 MIN
6/10/2020 11:32:50	MOOVIT	QUARTA	68 MIN	68 MIN	83 MIN	89 MIN
6/10/2020 11:33:50	TRAFI	QUARTA	63	76 MIN	88 MIN	91 MIN
6/13/2020 7:14:44	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 34 MIN	2 H 30 MIN
6/13/2020 7:15:30	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	72 MIN	80 MIN
6/13/2020 7:16:19	TRAFI	SABADO	76 MIN	76 MIN	80 MIN	91 MIN
6/13/2020 12:18:57	GOOGLE MAPS	SABADO	1 H 05 MIN	1 H 04 MIN	2 H 28 MIN	2 H 33 MIN
6/13/2020 12:19:42	MOOVIT	SABADO	68 MIN	68 MIN	87 MIN	81 MIN
6/13/2020 12:20:32	TRAFI	SABADO	76 MIN	76 MIN	91 MIN	91 MIN

## REGISTRO FOTOGRÁFICO

### AVENIDA SANTA CRUZ



Ponto 01



Ponto 01



Ponto 02



Ponto 02





Ponto 03



Ponto 03



**Ponto 04**



**Ponto 04**





Ponto 05



Ponto 06





**Ponto 06**



**Ponto 06**



Ponto 07



Ponto 07



## AVENIDA BERNARDO DE VASCONCELOS



Ponto 01



Ponto 01



**Ponto 02**



**Ponto 02**





Ponto 03



Ponto 03



Ponto 04



Ponto 04





**Ponto 05**



**Ponto 05**





**Ponto 06**



**Ponto 06**



Ponto 07



Ponto 07



**Ponto 08**



**Ponto 08**



## ESTAÇÃO DE REALENGO – SUPERVIA



Rua Dr Lessa: Ponto 01 – Estação de trem da Supervia de Realengo – Ramal Santa Cruz



Rua Dr Lessa: Ponto 01



**Rua Dr Lessa: Ponto 01**



**Estação de trem Realengo – Ramal Santa Cruz**





**Estação de trem Realengo – Ramal Santa Cruz**



**Estação de trem Realengo – Ramal Santa Cruz**



## ESTAÇÃO MARECHAL FONTENELE – BRT



Estação do BRT Marechal Fontenele – Corredor Transolímpica



Estação do BRT Marechal Fontenele – Corredor Transolímpica



**Acesso à Estação do BRT Marechal Fontenele – Corredor Transolímpica**



**Ponto 1 - Marechal Fontenele – “Ponto do BRT”**



**Ponto 1 - Marechal Fontenele – “Ponto do BRT”**