



DE OLHO NO TRANSPORTE

QUINTA EDIÇÃO

MONITORAMENTO
CIDADÃO POR
CIDADES RESPIRÁVEIS

CASA
FLUMINENSE

SUMÁRIO



01

Apresentação



02

O clima da viagem



03

Mapas triplo zero



04

Atenção passageiro:
cuidado ao embarcar e
desembarcar



05

Vai descer,
motorista!

O transporte público rodoviário é o mais utilizado no Brasil e em grandes metrópoles como a do Rio de Janeiro — apesar das baías, rios e trilhos que percorrem e recortam as 22 cidades da Região Metropolitana, o setor se destaca nas ruas e rankings de poluição. Com o metrô mais caro do país, trens sucateados e um serviço de barcas extremamente limitado — os moradores do Rio se vêem obrigados a optar por modais rodoviários — coletivos ou particulares — como os ônibus, BRTs, vans, motos e carros.

Esse cenário é um círculo vicioso antigo, tema de conversas em pontos de ônibus da Baixada até o Leste Fluminense. Mas, com a intensificação da crise climática, as discussões sobre mobilidade urbana estão cada vez mais presentes em outras rodas. Isso porque hoje o setor é um dos que mais contribui para a emissão de gases poluentes de efeito estufa.

Os modais rodoviários estão na base desse problema do início ao fim desse processo de poluição — que começa com a dependência da categoria em combustíveis fósseis — como gasolina e diesel — e termina no impacto desse processo de combustão durante as viagens, que liberam poluentes nocivos à saúde das pessoas, das cidades e do planeta. Com a maior circulação nas ruas, os ônibus e carros particulares não só aumentam a poluição do ar, como também contribuem para a elevação das temperaturas médias nos centros urbanos.

**No ponto final
dessa viagem
estão os
passageiros
e motoristas.**

APRESEN _TAÇÃO

O relatório **De Olho no Transporte** — produzido anualmente pela **Casa Fluminense** — chega a sua quinta edição focado nessas pessoas. Desde 2020 estamos monitorando e incidindo mudanças estruturais e emergenciais no transporte público pela saúde das pessoas e das cidades. Lutamos por um novo olhar para a mobilidade urbana que foque na transição energética urgente, mas que também elabore um novo sistema focado no acesso universal — um direito garantido na nossa Constituição. O objetivo final é alcançar um sistema de transporte público baseado no triplo zero: zero mortes, zero emissões e zero tarifa.

De uma possibilidade distante a uma necessidade urgente, refazer a agenda da mobilidade urbana é um dos caminhos para criar cidades resilientes, cidades 2030. A tarifa zero e a transição energética são aliadas na busca por justiça social e climática.

Embarque nessa viagem!

O CLIMA DA VIAGEM

O deslocamento até o ponto de ônibus, a espera pelo modal, a passagem cara, as condições precárias do carro, o engarrafamento, o calor e o medo da violência estão no cotidiano dos passageiros — são sensações e aflições que se repetem ao menos duas vezes por dia, cinco vezes na semana, quatro semanas ao mês, por 12 meses, há muitos anos. **É possível explicar uma cidade pelas ausências e presenças vistas em uma viagem de ônibus.**



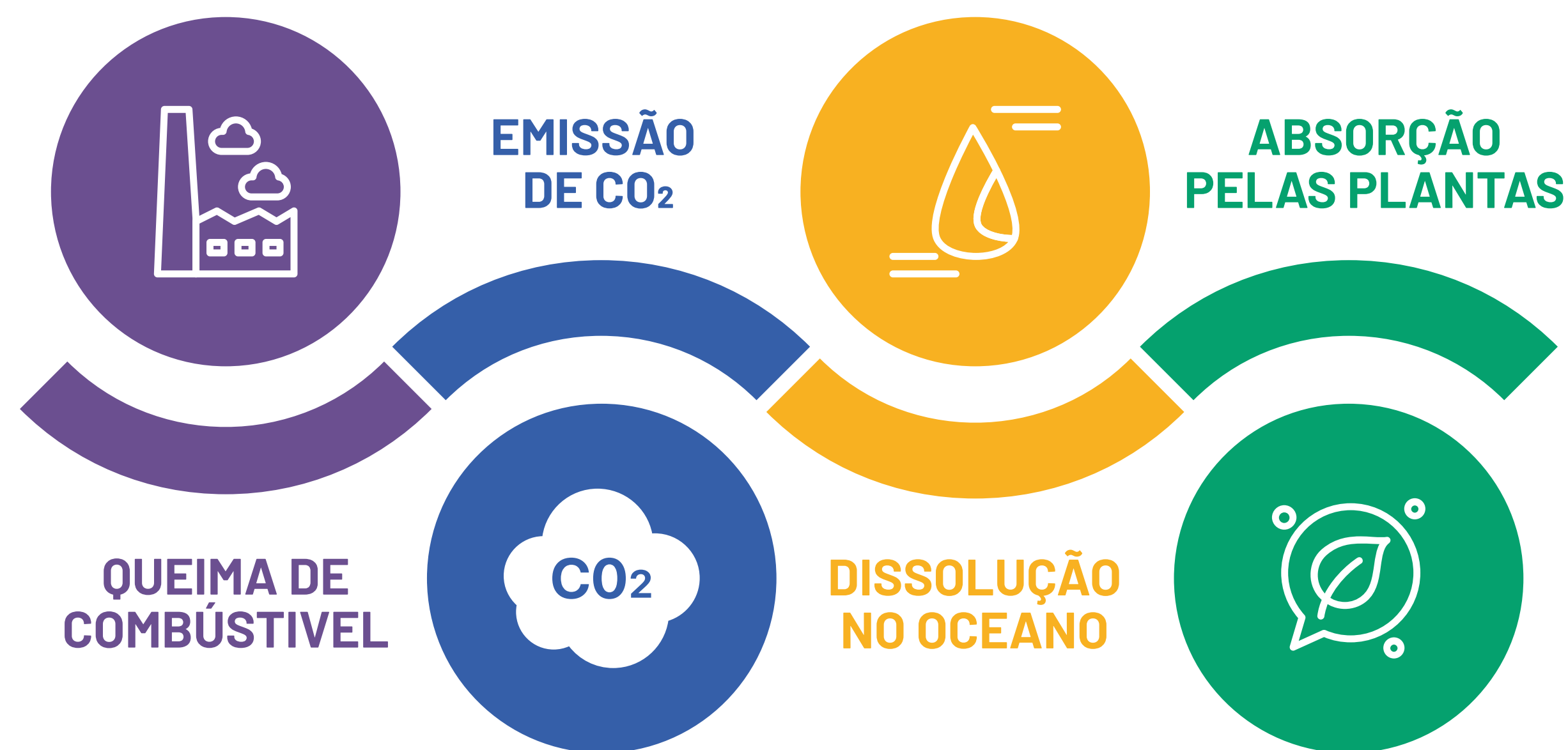
DA JANELA

Ao sentar à janela de um ônibus do Rio de Janeiro, uma ausência e uma presença são gritantes: falta árvore e sobra poluição. Com a ausência de arborização, boa parte dos processos que contribuem para que o ar fique mais poluído são quase invisíveis a olho nu. A fumaça preta que é vista saindo do escapamento dos ônibus, carros, motos e vans é apenas um indício de um dos principais causadores de emissão em grandes centros urbanos.

O setor de transportes está entre os maiores emissores de gases de efeito estufa do planeta, com destaque para o dióxido de carbono (CO₂). A principal fonte desse problema é a queima de combustíveis fósseis — gasolina, diesel e querosene de aviação — utilizados diariamente em carros, ônibus, caminhões, navios e aviões.

No processo de combustão, o carbono se une ao oxigênio do ar e libera CO₂, intensificando o aquecimento global. Em grandes cidades, o transporte rodoviário concentra a maior parte dessas emissões e, além do CO₂, libera poluentes nocivos à saúde, como monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrogênio (NO_x), material particulado (MP), compostos orgânicos voláteis (COVs) e dióxido de enxofre (SO₂).

CICLO POLUENTE



No transporte, o ciclo do carbono acontece principalmente quando carros, ônibus, caminhões, navios e aviões queimam combustíveis fósseis, como gasolina, diesel e querosene. Esses combustíveis são ricos em carbono, e durante a combustão esse carbono é liberado na forma de dióxido de carbono (CO₂) – e, se a queima não for completa, também como monóxido de carbono (CO). O CO₂ liberado se acumula na atmosfera, onde contribui para o aquecimento global, mas também pode ser absorvido pelas plantas no processo de fotossíntese ou dissolvido nos oceanos. Assim, o transporte funciona como um grande “elo emissor” dentro do ciclo do carbono, devolvendo rapidamente ao ar o carbono que ficou armazenado por milhões de anos nos combustíveis fósseis.

Segundo os dados do Sistema de Estimativa de Emissões e Remoções de Gases de Efeito Estufa (SEEG), do Observatório do Clima, o estado do Rio de Janeiro foi responsável por cerca de 10% das emissões brasileiras do setor de energia em 2023, ficando atrás apenas de São Paulo. Dentro do setor, o Rio sozinho emitiu 40% dos gases referentes à produção de combustíveis e cerca de 6% das emissões com transporte de todo o país.

Segundo o relatório Estatísticas Sanitárias Mundiais da OMS de 2024, mais de 7 milhões de pessoas morrem por ano devido à poluição atmosférica, que vai muito além das doenças respiratórias e está ligada também a distúrbios endócrinos como diabetes, aumento em até 70% do risco de infarto, AVCs e problemas gestacionais.

Se de um lado temos uma poluição em massa nas cidades, nas mesmas ruas, não há árvores que possam limpar essa atmosfera absorvendo esse CO₂ e liberar oxigênio para o ar.

A arborização — o simples ato de plantar e cuidar de árvores — é muito mais do que um detalhe na paisagem durante uma viagem. Ela refresca o ambiente, melhora a qualidade do ar, além de ajudar na absorção da água da chuva. Ter árvores por perto significa mais sombra, menos calor e mais vida ao redor dos domicílios.

Mas essa não é a realidade nos lares de nove dos 22 municípios da Região Metropolitana do Rio. O monitoramento da Casa identificou nos dados do Censo 2022 que em cidades como Petrópolis, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Mesquita, Nilópolis, Duque de Caxias, Itaguaí e São Gonçalo, a maioria dos domicílios não possui árvores no entorno. Só a capital tem mais de 950 mil domicílios sem nenhuma árvore no entorno e, mesmo onde há alguma vegetação, muitas vezes ela é insuficiente: na cidade do Rio de Janeiro, 1,47 milhão de domicílios contam com apenas uma ou duas árvores próximas. Em regiões como Paracambi, Tanguá e Nilópolis, menos de 5 mil domicílios possuem cinco ou mais árvores por perto.

Essa falta de verde tem impacto direto no calor das

das cidades. Hoje, cerca de 3,17 milhões de domicílios da região estão em áreas de ilha de calor — locais mais quentes e desconfortáveis justamente pela escassez de árvores e vegetação.

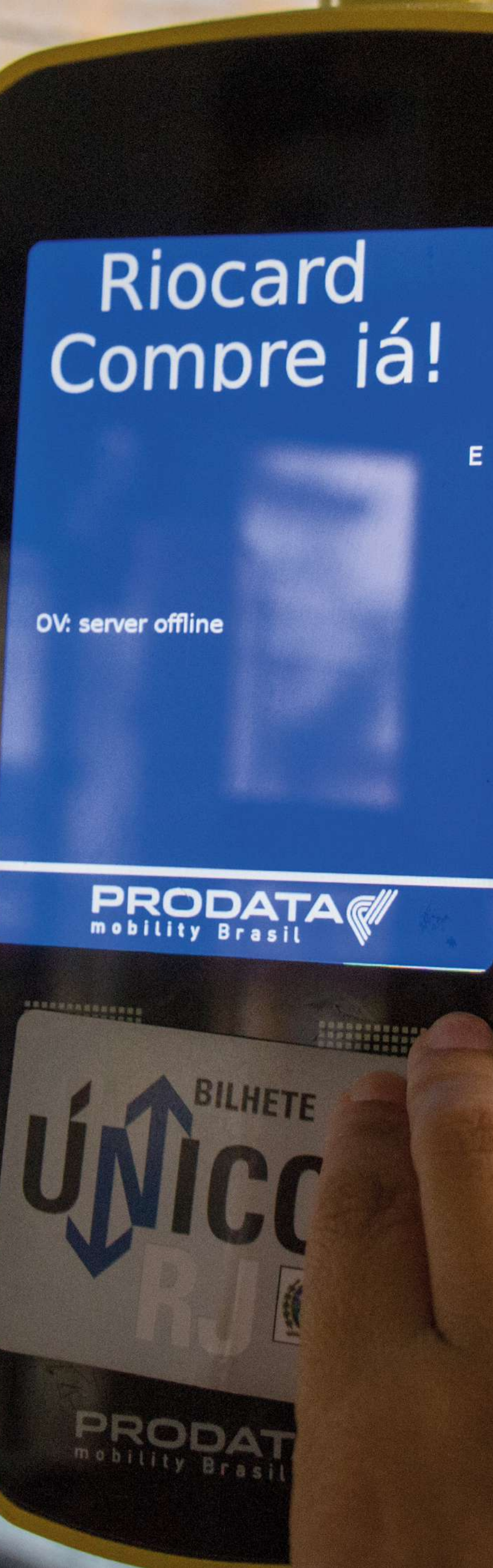
A paisagem da RMRJ:



Rio de Janeiro lidera as emissões, com cerca de 6,36% do total regional, seguido por São Gonçalo (6,0%) e Cachoeiras de Macacu (5,8%). Os três municípios somam quase 18% de todo o monóxido de carbono emitido na RMRJ.

Tabelas: Arborização: Arborização RMRJ | Censo 2022

O ciclo do carbono é agravado pela falta de outras políticas públicas estruturais e urgentes que adaptem e reduzam os impactos das mudanças climáticas na rotina das cidades e, mais importante ainda, dos seus habitantes. Essa crise só será amenizada com gestões alinhadas — do municipal ao global — que olhem para esse problema de forma transversal, mas também com prioridade orçamentária e vontade política. Por isso, defendemos que todas as cidades possuam uma Secretaria do Clima, que lidere o processo de adaptação e mitigação às mudanças climáticas nas cidades e no enfrentamento ao racismo ambiental com integração às pastas da infraestrutura urbana como o transporte. Uma instância que trabalhe de forma preventiva na transição para cidades mais justas.



NA ROLETA

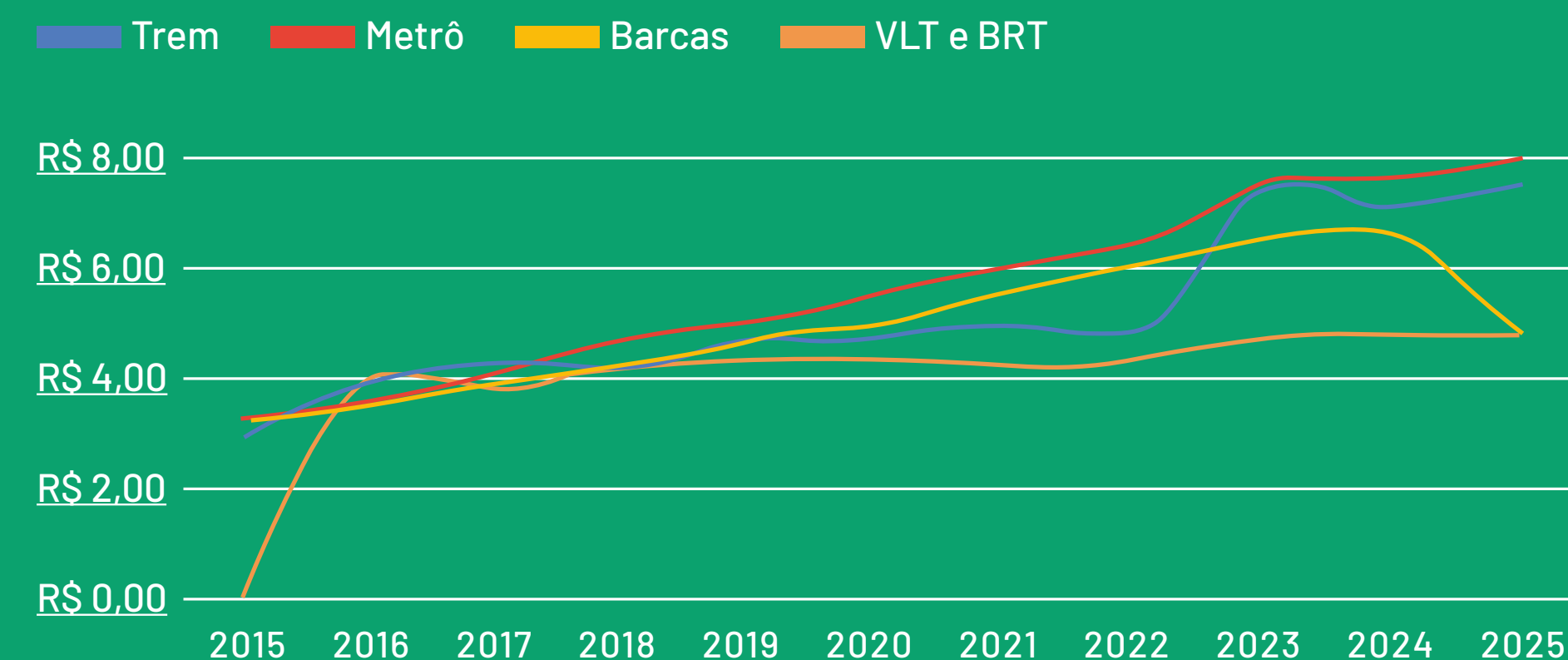
O Rio de Janeiro tem a tarifa mais cara de trem e metrô do país — os modais que menos emitem são hoje os menos acessíveis para a população e esse distanciamento pode se agravar ainda mais. Segundo as projeções do Cobradô — painel de monitoramento da Região Metropolitana do Rio criado em 2025 pela Casa Fluminense —, se nada mudar na lógica de remuneração e nos contratos de concessões, é possível que em 2030 a passagem de trens esteja custando R\$ 10,10. O impacto é sentido no bolso dos trabalhadores diariamente, mas também de outras formas indiretas, sem o direito de acessar o transporte público como é possível ter outros direitos como educação, saúde e cultura? E quando a única alternativa que cabe no bolso são os modais que mais emitem?

A saúde das pessoas e das cidades também depende da **tarifa zero**.

A Casa Fluminense acredita que o transporte é o direito que dá acesso a outros direitos, e estamos em um ano significativo para rememorar e reforçar essa frase. Em 2025 completou 10 anos que o transporte foi decretado um direito social previsto no artigo 6º da nossa Constituição a partir da Emenda 90/2011 da deputada Luiza Erundina (PSOL). Essa mudança garante que, assim como a saúde e alimentação, é dever do Estado promover um transporte acessível e abrangente a toda a população. Mas, como 10% da renda dos moradores é comprometida apenas com a passagem de ônibus, é possível que o Estado não esteja cumprindo com esse dever constitucional. Desde que virou um direito social, o transporte público não para de aumentar.

Cada vez mais caro: o peso do transporte na RMRJ

Trem, Metrô, Barcas, VLT e BRT



Fonte: Casa Fluminense -- GCD.

Tarifas de ônibus mais caras da metrópole

Segundo a prática de Geração Cidadã de Dados, em que os próprios moradores informam o valor das tarifas em seus municípios

Mesquita	R\$ 5,95
Nilópolis	R\$ 5,95
Nova Iguaçu	R\$ 5,95
Queimados	R\$ 5,95
São João de Meriti	R\$ 5,95
São Gonçalo	R\$ 5,95

Fonte: Cobradô , Casa Fluminense -- GCD.

NO BANCO

Toques indesejados, nudez, masturbação ou ejaculação em público são alguns exemplos de práticas que se enquadram na Lei no 13.718, que tipifica como crime casos de importunação sexual. No estado do Rio de Janeiro, 10% dos casos de importunação ocorrem no transporte e a maioria das vítimas são mulheres negras. No nosso país, até 2018, os casos de importunação sexual não eram considerados crimes e sim contravenção. Antes, o importunador tinha como punição uma multa, mas, agora, o crime prevê pena de um a cinco anos de prisão.

As mulheres, grupo majoritário no Brasil e no Rio de Janeiro, são as principais vítimas desse tipo de crime – 94% dos casos, a maioria delas mulheres negras. Além desse cenário já histórico, o DOT identificou também que nos últimos anos, de 2023 até maio de 2025, em 23% dos casos de importunação sexual no transporte na Região Metropolitana do Rio as vítimas eram menores de idade. Outro perfil muito impactado foram as estudantes, 29,3% das ocorrências registradas. Os recortes de idade, raça e profissão são importantes para discutir o enfrentamento a esse tipo de crime e seus impactos, principalmente em menores de idade negros e estudantes do Rio. Quem se sente segura durante a viagem?

QUANDO É MAIS PERIGOSO?

1 a cada 11 casos de importunação ocorreram no transporte público

71% **51%**

dos casos em
ocorreram horários
na capital de pico

69,5%

dos casos
no interior
de ônibus

PARA QUEM É MAIS PERIGOSO?

93,7%

das vítimas
eram mulheres

55,9%

mulheres negras

19,3%

menores de idade

29,3%

delas eram
estudantes

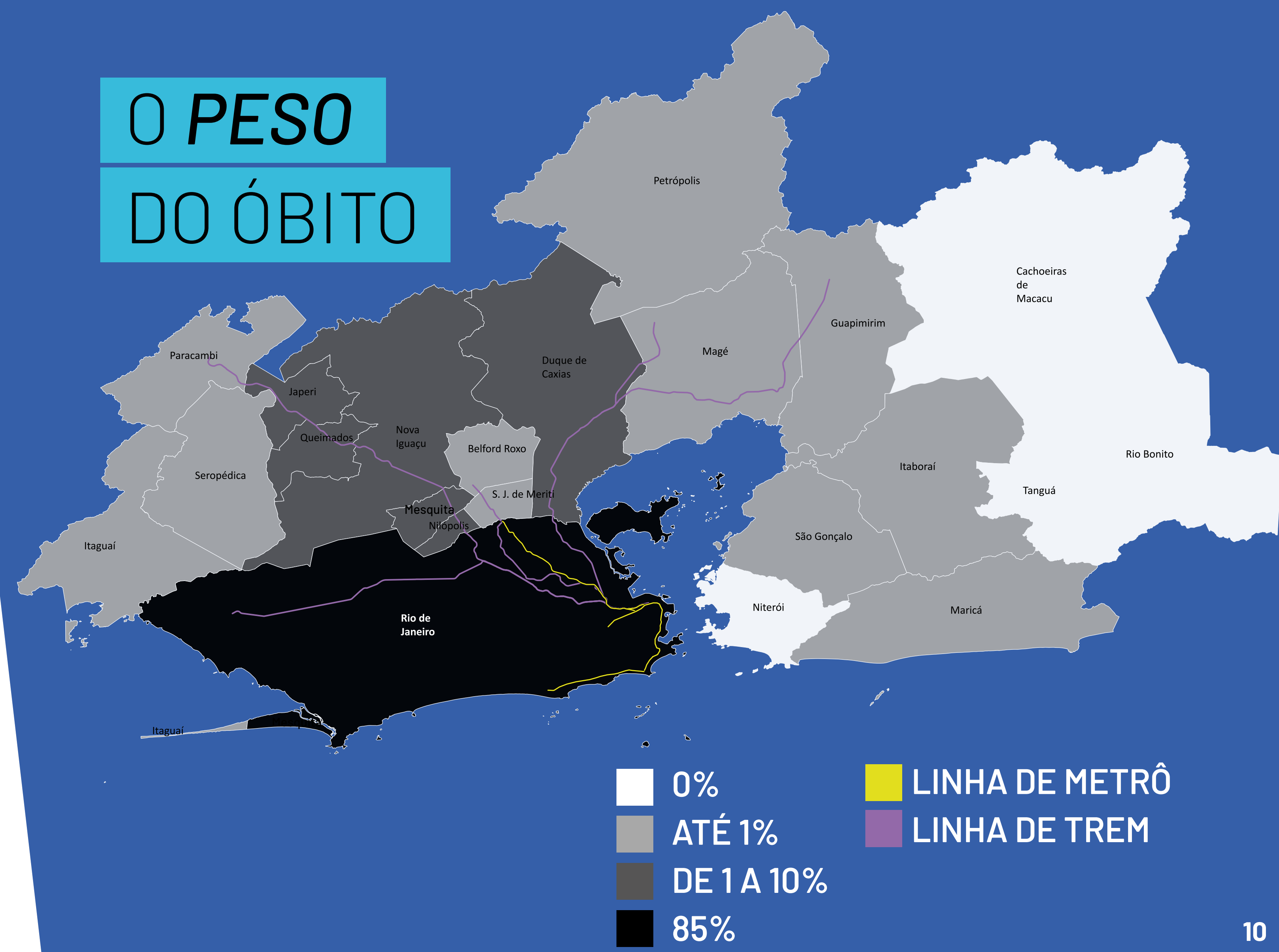
Nota: Foram considerados horários de pico entre 6h e 9h e das 17h às 20h.

Registros de importunação sexual de 2023 até maio de 2025 (ISP RJ Importunação sexual no transporte | 7/2025).

A importunação sexual no transporte público é uma das formas mais recorrentes de violência de gênero nas cidades, marcada pela combinação de superlotação, anonimato e ausência de fiscalização efetiva. Para muitas mulheres, sobretudo nas periferias urbanas, o deslocamento diário em ônibus, trens e metrô representa não apenas um trajeto até o trabalho ou estudo, mas também um espaço de constante vulnerabilidade. Essa experiência cotidiana reforça desigualdades de gênero e limita o direito à mobilidade segura, evidenciando a necessidade de políticas públicas que ampliem a proteção, a denúncia e a responsabilização dos agressores, garantindo que o transporte público seja de fato um direito acessível e seguro para qualquer cidadão.

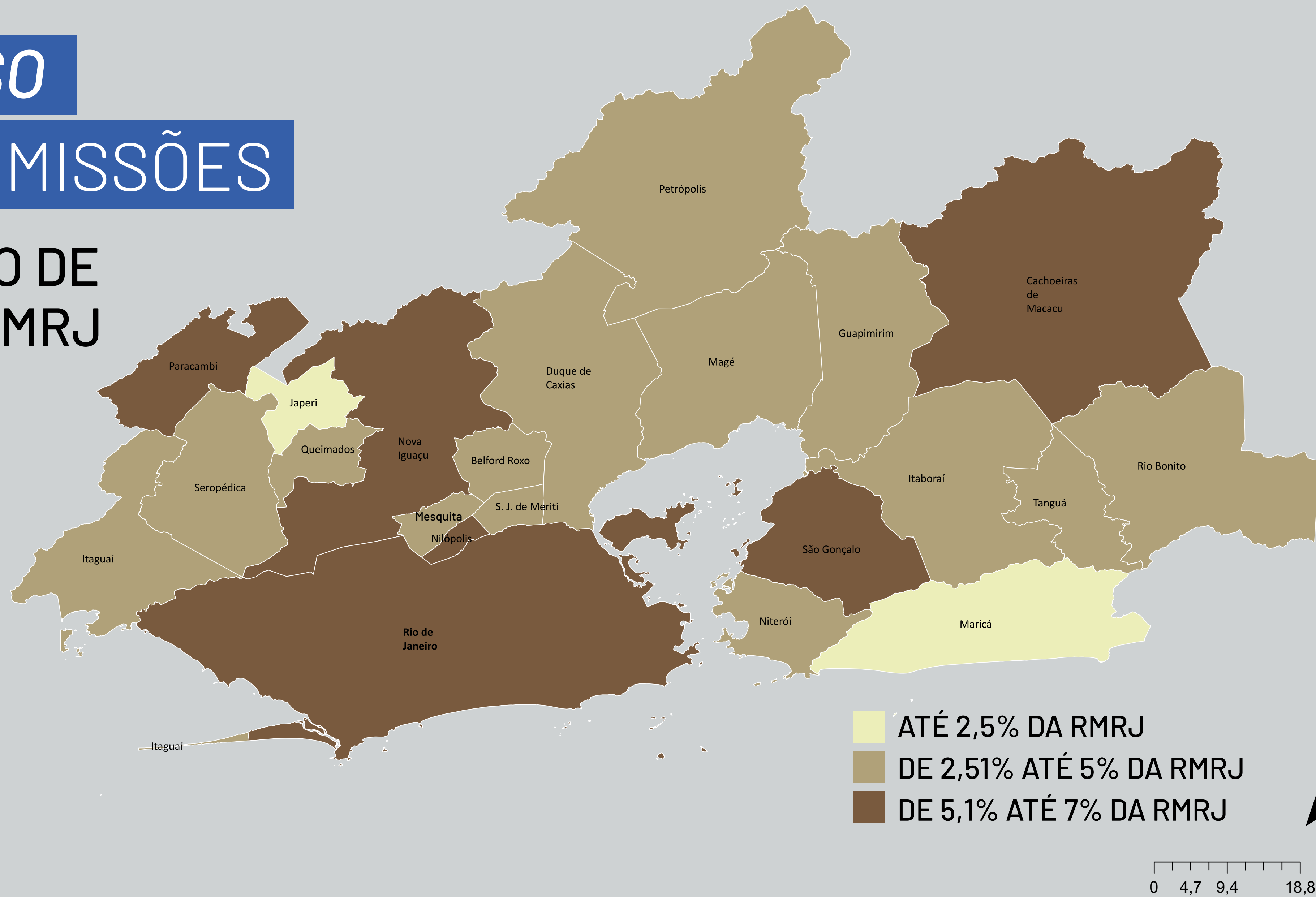
MAPAS TRIPLA ZERO: O PESO DA VIAGEM

O PESO DO ÓBITO

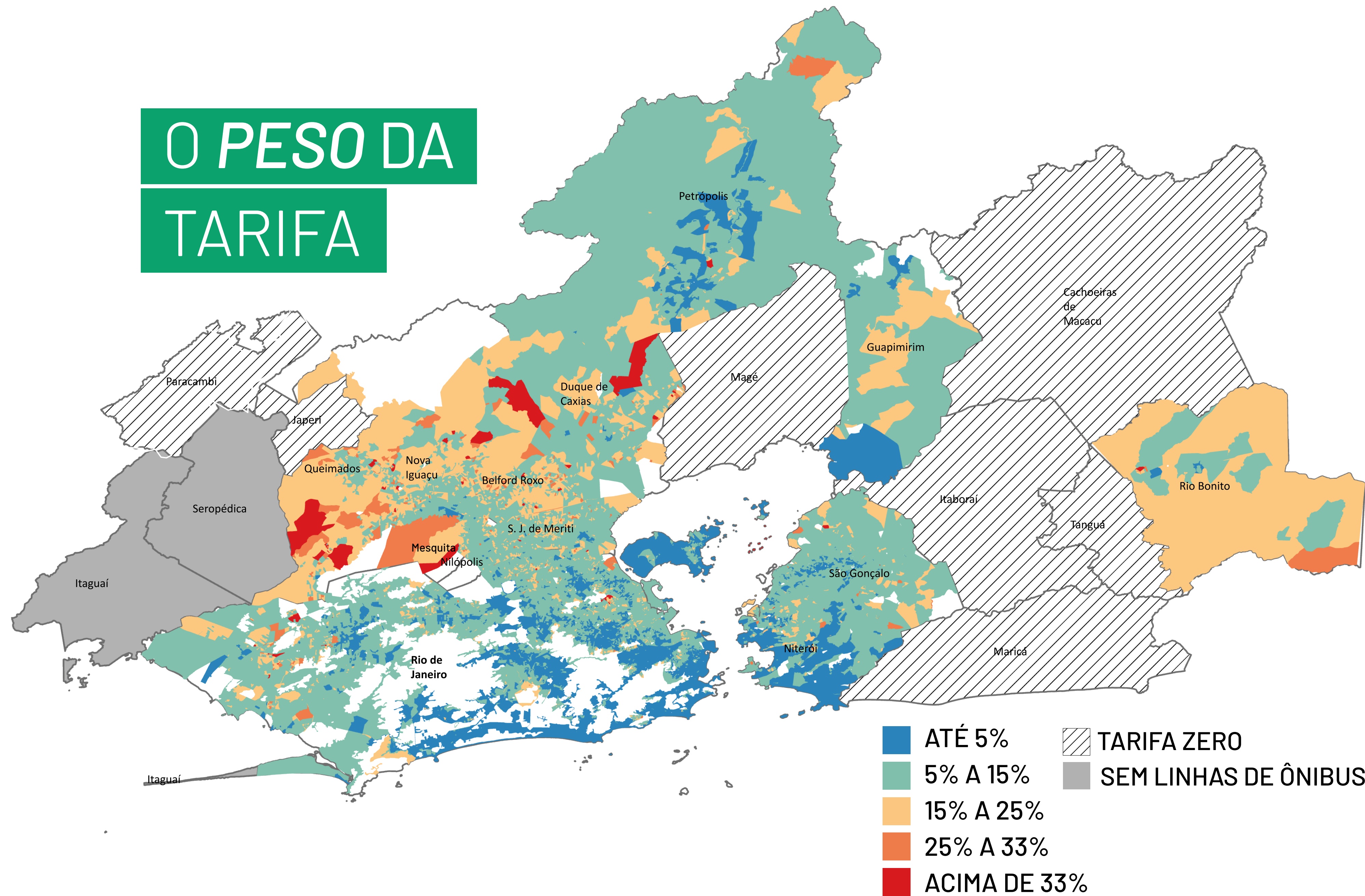


O PESO DAS EMISSÕES

EMISSÃO DE CO NA RMRJ



O PESO DA TARIFA



ATENÇÃO PASSAGEIRO: CUIDADO AO EMBARCAR E DESEMBARCAR

Você sabia que todos os dias acontece um réveillon no Rio de Janeiro? Quem precisa cortar a metrópole diariamente já sabe disso.

Diariamente, dois milhões de pessoas na metrópole sentem isso quando precisam se deslocar até a capital em busca de trabalho, estudo, lazer ou serviços. O volume do congestionamento humano é visível nos congestionamentos das principais avenidas do Rio, mas também nas estações e em grandes terminais como a Central do Brasil. A diferença é que, ao contrário de Copacabana na virada do ano, não há nenhuma operação especial pensando no transporte para esse réveillon de trabalhadores. Essa concentração de pessoas é resultado de outra grande concentração: a de oportunidades, há uma ausência de acesso a direitos da Baixada ao Leste Fluminense.

Como apresentado nos mapas do peso da viagem, esse ciclo de desigualdades está no caminho de todo passageiro. Seja por conta da tarifa, da insegurança, da saúde frente à falta de qualidade do ar e também do tempo. Inclusive foi esse ciclo que colocou a Região Metropolitana do Rio em primeiro lugar no ranking com maior tempo médio de deslocamento do país: 58 minutos por viagem. Dados da amostra “Deslocamentos para trabalho e estudo” do Censo 2022 mostram que a região é onde há mais pessoas no Brasil gastando duas horas ou mais com deslocamento.

São 116 minutos para ir e voltar, um tempo médio diário que pesa para cada uma das pessoas que estão sentadas ou até mesmo em pé dentro da condução. São 116 minutos para mais de dois milhões de passageiros que são trabalhadores, estudantes, mães, entre outras pessoas. Dois milhões de histórias, famílias, sonhos e vida. Monitoramos no DOT dados, taxas e mapas olhando para essas pessoas. O desafio da realização de uma transição energética justa é que ela precisa trazer justiça para a continuidade das cidades, mas, principalmente, das pessoas —, de quem já vem enfrentando os efeitos das mudanças climáticas, por isso, que precisa ser prioridade na transformação que estamos propondo.

Para não se esquecer do propósito e nem do foco, o DOT 5 voltou suas pesquisas para os passageiros, não podemos pensar em uma transição energética ou em zerar as tarifas sem entender quais são os principais desafios ao embarque. Por isso, monitoramos durante uma semana quatro perfis de passageiros que se multiplicam diariamente nos pontos. Acompanhamos o dia a dia da viagem de uma estudante da Baixada Fluminense que precisa se deslocar até a Universidade do Estado do Rio de Janeiro, na Zona Norte do Rio, para estudar. Um motorista de ônibus morador da Zona Oeste do Rio que conhece bem os trajetos e desafios do tempo de deslocamento. Uma diarista autônoma que precisa circular por diferentes pontos da cidade para garantir sua renda. E uma mãe solo que precisa conciliar seus trajetos e os do seu filho de 7 anos.



TRANSPORTE, CLIMA E EDUCAÇÃO

MARIA CLARA SALVADOR

24 ANOS

ESTUDANTE DE FILOSOFIA

QUEIMADOS, RJ

CUSTO MÉDIO COM DESLOCAMENTO: R\$ 298,35

TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO: 19H48

MODAIS: TREM, METRÔ, VAN E CARRO DE

APLICATIVO

Moradora da cidade brasileira com o pior tempo de deslocamento do país, Maria Clara é uma das milhares de estudantes da Baixada Fluminense que diariamente precisam se locomover até a capital do Rio para ter acesso à educação superior, um ensino que é atravessado por insegurança, gastos e desgaste emocional. O transporte público afeta principalmente o dia a dia e o futuro das mulheres negras.

Queimados é um dos 13 municípios que compõem a Baixada Fluminense. A região se destacou no levantamento inédito do Censo 2022 sobre uso de meios de transporte e tempo de deslocamento de casa ao trabalho. Entre os municípios com mais de cem mil habitantes, a Baixada Fluminense domina o ranking de cidades onde mais pessoas enfrentam os deslocamentos mais demorados, gastando mais de duas horas nesse trajeto diariamente.

Percentual da população que gasta mais de duas horas de casa até o trabalho

SEROPÉDICA	19,4%	MARICÁ	7,9%
GUAPIMIRIM	18,5%	MESQUITA	7,2%
BELFORD ROXO	14,8%	RIO DE JANEIRO	6,8%
JAPERI	14%	SÃO GONÇALO	6,4%
QUEIMADOS	13,7%	NILÓPOLIS	6%
DUQUE DE CAXIAS	12%	SÃO JOÃO DE MERITI	6%
NOVA IGUAÇU	11,8%	ITAGUAÍ	5,7%
PARACAMBI	10,6%	NITERÓI	3,9%
TANGUÁ	10,54%	PETRÓPOLIS	0,93%
MAGÉ	10,20%	RIO BONITO	0,92%
CACHOEIRAS DE MACACU	9,23%	BRASIL	1,80%
ITABORAÍ	8,10%		

Fonte: Censo, 2022.

Prestes a se formar, Maria sabe muito bem dos desafios que a pesquisa aponta. Nos últimos quatro anos ela vem realizando diariamente o trajeto Queimados, onde mora, até a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), onde estuda. Segundo o monitoramento feito pelo DOT, a estudante gasta em média R\$ 300 com passagem e 20 horas semanais só com deslocamento. Entre os modais mais utilizados por ela está o trem, inclusive este é um dos meios de transporte que a acompanha desde o seu nascimento literalmente:

“MINHA RELAÇÃO COM O TRANSPORTE PÚBLICO COMEÇOU NA MATERNIDADE. NASCI EM PARACAMBI E LOGO DEPOIS MINHA MÃE PEGOU UM TREM ATÉ QUEIMADOS, ENTÃO DÁ PARA DIZER QUE DESDE SEMPRE PRECISEI DO TRANSPORTE PARA ME DESLOCAR”, CONCLUIU MARIA.

Anos depois, ainda é o trem que vem acompanhando a estudante, todos os dias embarca na estação de Queimados sentido Maracanã, são pelo menos três horas para ir e voltar da universidade. Maria relatou o cansaço físico e mental que o tempo de deslocamento causa, impactando sua rotina de estudos e tempo para outras atividades de cuidado. Essa situação é ainda mais complexa combinada a outras questões como a insegurança de ser uma jovem estudante negra embarcando sozinha. Como apresentado no capítulo anterior, os casos de importunação sexual têm como principais vítimas estudantes e mulheres negras. Frente a esse cenário, Maria precisa sempre estar mais atenta a cada passo que dá — essa atenção redobrada tem um impacto direto na sua caminhada acadêmica.

“NOS PERÍODOS EM QUE PRECISEI FAZER AULAS À NOITE, NUNCA ME SENTI SEGURA. ISSO IMPACTAVA MUITO A MINHA ROTINA. FICAVA NA ADRENALINA DE ESTAR NO TREM NAQUELA HORA OU AINDA NA SALA TENTANDO DECIDIR QUAL MODAL ERA MAIS SEGURO. DEPOIS DISSO, CLARO QUE CHEGAVA EM CASA MUITO ESTRESSADA, DEMORAVA PARA DORMIR”, **CONTOU A JOVEM.**

Apesar da concentração das universidades públicas na capital do Rio, o estado ainda não possui cartão de gratuidade que contemple estudantes da Baixada, Leste e outras regiões fora da cidade do Rio. Logo, o custo diário de deslocamento desses jovens que estão iniciando sua jornada é feito por eles mesmos. Depois que começou a trabalhar, Maria conta que passou a utilizar principalmente carros de aplicativo para se locomover à noite, por serem mais rápidos e confortáveis. Os carros são atualmente o principal meio de transporte do país. O transporte particular tem esse destaque por diferentes fatores que pessoas como a Maria enfrentam diariamente como tempo de deslocamento, insegurança, valor da tarifa e baixa oferta. Para fugir desse contexto, em muitos momentos, ela gasta mais de 30% do salário com transporte de aplicativo. O investimento pessoal, que é resultado da falta de investimento público, é a maneira emergencial encontrada para fugir da rotina que por vezes atrasa sua vida.

“O TRANSPORTE MUDA ATÉ MINHA GRADE NA FACULDADE, TODO SEMESTRE ANTES DE ESCOLHER AS DISCIPLINAS CONVERSO COM MEUS COLEGAS DA BAIXADA PARA COMBINAR AS MATÉRIAS. POR EXEMPLO, TINHA UMA AULA QUE ERA SEGUNDA-FEIRA À NOITE, MAS EU NÃO PEGUEI MESMO SENDO OBRIGATÓRIA PORQUE NÃO TERIA NINGUÉM PARA VOLTAR JUNTO COMIGO. ALÉM DISSO, NAS MATÉRIAS DA NOITE EU SEMPRE PERCO OS 30 OU 40 MINUTOS FINAIS PORQUE PRECISO SAIR E PEGAR O ÚLTIMO TREM DIRETO. ISSO IMPACTOU MUITO MEUS ESTUDOS E ATÉ A FORMA COMO ME INTEGRI NA FACULDADE E NAS COMEMORAÇÕES. ISSO PRINCIPALMENTE NO COMEÇO DA FACULDADE EM QUE NÃO TINHA NENHUMA RENDA”, **EXPLICOU A ESTUDANTE DE FILOSOFIA.**

E FORA DA SALA DE AULA?

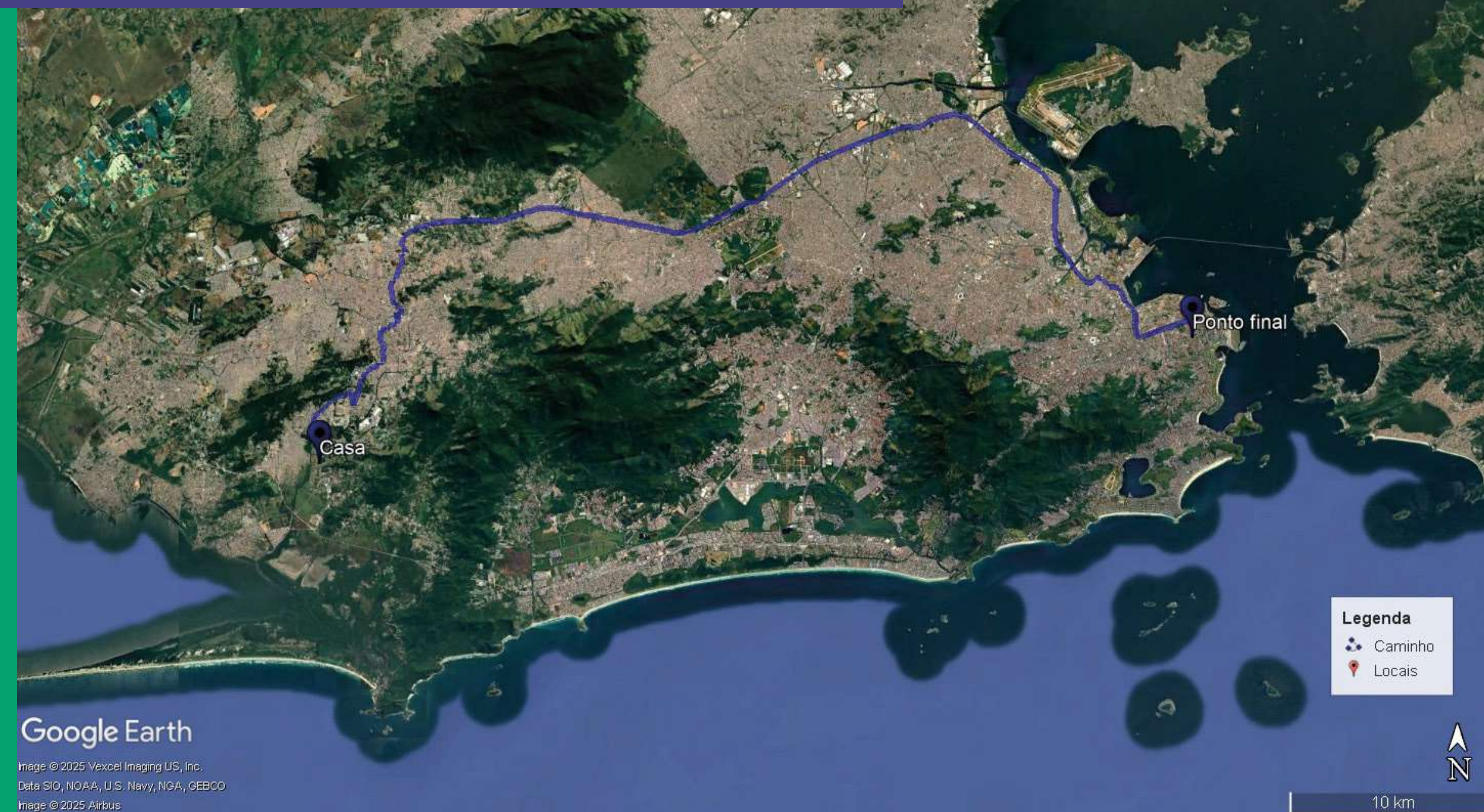
Como toda jovem, Maria também utiliza o transporte público em seus momentos de lazer, que muitas vezes não são apenas momentos de tranquilidade. O deslocamento pela RMRJ, em busca de cultura, lazer ou outros serviços para além do trabalho e estudo —, também é exaustivo.

“TODA VEZ QUE EU VOU SAIR SEMPRE CÁLCULO NÃO SÓ O TEMPO GASTO PARA IR E ACESSAR AQUELE LUGAR, MAS TAMBÉM O DESLOCAMENTO, A HORA QUE PRECISO SAIR ANTES DAS OUTRAS PESSOAS. ISSO DEMANDA PREOCUPAÇÃO, ENTÃO UMA SAÍDA NUNCA É SÓ UM LAZER SEMPRE TEM QUE PENSAR MUITO. FICO PLANEJANDO COMO VOU FAZER ISSO DA MELHOR MANEIRA POSSÍVEL, ACABO ME ESTRESSANDO”, DESABAFOU MARIA.



Percurso **Cristiane Souza de Oliveira**

Caminho de maior contato com CO da personagem Cristiane



TRANSPORTE, CLIMA E CULTURA

CRISTIANE SOUZA DE OLIVEIRA

47 ANOS

EMPREGADA DOMÉSTICA

GUARATIBA

CUSTO MÉDIO COM DESLOCAMENTO: R\$ 83,07

TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO: 53H47

MODAIS: ÔNIBUS, TREM, VLT, BRT, MOTO
POR APLICATIVO

Quanto tempo leva da sua casa para o museu?



O De Olho no Transporte acompanhou o trajeto da Cristiane em um domingo até o Museu do Amanhã. Moradora de Guaratiba, ela saiu de casa às 11h20 e só chegou até o destino às 15h28, foram quatro horas de deslocamento, três modais diferentes e R\$ 17 gastos. Essa é uma rotina comum de moradores da Zona Oeste do Rio, apesar de ser a região mais populosa da cidade é também a com ofertas de postos de trabalho mais reduzidas então, além de precisar sair para ter acesso a museus, todos os dias seus moradores também precisam ir ao Centro ou Zona Sul da cidade por postos de trabalho.

“PASSEIO MUITO, MAS NÃO COMO QUERO. ÀS VEZES POR CONTA DA CONDUÇÃO NÃO FICO ATÉ MAIS TARDE NOS LUGARES”, RELATOU A MORADORA DE GUARATIBA.

O acesso ao transporte público é um direito constitucional garantido a todos. É a partir do transporte que as pessoas têm acesso a outros direitos como cultura, mas também acesso a emprego e renda. Empregada doméstica desde os 17 anos, Cristiane vive uma rotina intensa de deslocamento para atender seus clientes. Se deslocando de Guaratiba até bairros da Zona Sul, levando cerca de duas horas para chegar ao trabalho.

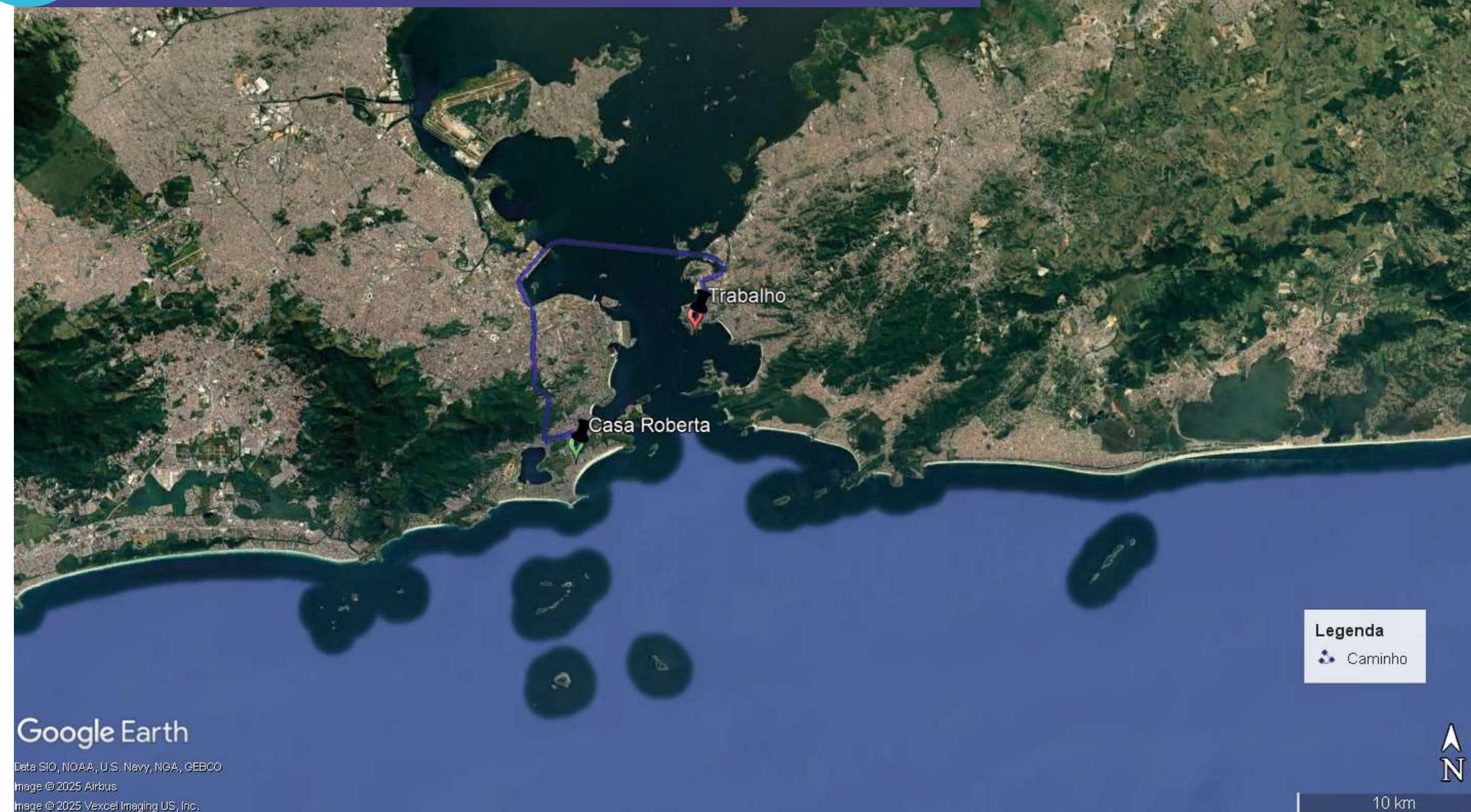
Entre as quatro pessoas monitoradas pelo De Olho no Transporte, a Cristiane foi a que passou mais tempo em deslocamento durante a semana. Foram mais de 50 horas, é como se em uma semana, dois dias fossem usados apenas com deslocamento.

“O QUE MAIS INCOMODA É O INTERVALO DE UMA CONDUÇÃO E OUTRA, JÁ PENSEI EM ME MUDAR POR CAUSA DISSO. JÁ DEIXEI DE PEGAR TRABALHO POR CONTA DA DISTÂNCIA TAMBÉM, INCLUSIVE NESTE FIM DE ANO PRETENDO DEIXAR DE TRABALHAR EM UMA CASA PORQUE PARA CHEGAR ATÉ LÁ SÃO MAIS DE TRÊS HORAS DE VIAGEM”, DESABAFOU CRISTIANE.



Percurso Roberta Ferreira de Souza

Caminho de maior contato com CO da personagem Roberta



TRANSPORTE, CLIMA E CUIDADO

ROBERTA FERREIRA DE SOUZA

37ANOS

ESTUDANTE, GUIA DE TURISMO E CAMELÔ

NÓS POR NÓS/CUIDADOTECA

SÃO GONÇALO E TABAJARAS

CUSTO MÉDIO COM DESLOCAMENTO: R\$ 83,07

TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO: 21H41

MODAIS: ÔNIBUS, BARCA, METRÔ, MOTO DE
APLICATIVO E VAN

Cria de São Gonçalo, no Leste Fluminense, a relação da Roberta com o transporte mudou drasticamente depois que se tornou mãe, essa mudança foi tão grande que precisou sair do território onde morava. Quem é responsável pelo deslocamento de crianças no transporte público sabe dos desafios de ter esse direito resguardado, apesar de ser lei – [artigo 39 do Decreto no 9.579/2018](#) – a gratuidade do transporte de crianças até 6 anos incompletos, por muitas vezes Roberta precisou lutar por esse direito.

“EM 2023, QUANDO MIGUEL FEZ 5 ANOS, COMEÇARAM AQUELAS PERGUNTAS AO TENTAR EMBARCAR ‘CADÊ O CARTÃO DELE?’, ‘QUANTOS ANOS ELE TEM?’ E QUANDO ELE FEZ 6 ANOS ESSAS FALAS PIORARAM ‘NO MEU ÔNIBUS ELE NÃO ENTRA MAIS’. TODOS OS DIAS EU ANDAVA COM A CERTIDÃO DE NASCIMENTO DELE PARA APRESENTAR, MAS TINHA MOTORISTA QUE MESMO ASSIM NÃO ACEITAVA PORQUE AS EMPRESAS EXIGIAM ISSO DELE”, CONTOU A MÃE.

Pela legislação brasileira, Miguel perde esse direito à gratuidade aos 6 anos e pela falta de integração das políticas metropolitanas, passou a correr o risco de não ir para a escola. Apesar de morar em São Gonçalo, ele passou a estudar em Niterói por falta de oferta de escolas perto de casa – e mesmo sendo um município vizinho na mesma região, não teve direito à gratuidade escolar. Nesse momento, Roberta se viu frente a um impasse. Para o filho continuar estudando, ela precisou se mudar.

“O QUE MAIS INFLUENCIOU A MINHA MUDANÇA FOI O TRANSPORTE, PAGAR PASSAGEM PARA IR PARA ESCOLA? O IMPACTO FINANCEIRO SERIA DE PELO MENOS R\$ 400 A MAIS, E EU NÃO TENHO ESSE DINHEIRO. SE HOUVESSE UMA INTEGRAÇÃO NO TRANSPORTE NUNCA TERIA ME MUDADO – SAIR DO NOSSO TERRITÓRIO MEXEU MUITO COMIGO E COM MEU FILHO. FORAM INÚMERAS VIOLÊNCIAS, INCLUSIVE PASSAGEIROS RECLAMAREM DELE SENTAR NO BANCO POIS NÃO TINHA PAGADO PASSAGEM – ISSO DE MADRUGADA, 5H30 DA MANHÃ. SAÍA NO ESCURO COM ELE, PASSANDO POR PERIGO NA RUA E CHEGAVA NO ÔNIBUS E PASSAVA POR MAIS ISSO. CHEGUEI NO MEU LIMITE, FIQUEI MUITO CANSADA. TENTEI ESCOLAS EM HORÁRIO INTEGRAL EM SÃO GONÇALO, MAS NÃO TINHA. FUI ADOECENDO NESSA ROTINA”, DESABAFOU ROBERTA.

OS TRINTA DEGRAUS

Como mãe solo, a rotina no transporte e cuidados impactam diretamente suas possibilidades de trabalho e estudo. Hoje, a Roberta não tem uma renda fixa por ter uma rede de apoio limitada, ela precisa priorizar trabalhos que sejam possíveis ser realizados aos fins de semana ou grandes eventos — quando consegue trabalhar como camelô — ou como as bolsas

de iniciação científica da universidade, trabalhos que não alterem sua rotina de cuidado com seu filho.

De Santa Luzia, em São Gonçalo, onde morava, até a Ladeira dos Tabajaras, favela em Copacabana para

onde se mudou, são mais de 50 quilômetros e pelo menos uma hora e meia de viagem além de outros 30 degraus. Esse sobe e desce acontece todos os dias, logo cedo para levar o filho até a escola e depois cortar a cidade até a Universidade Federal Fluminense (UFF) onde cursa pedagogia. Depois da sua aula é hora de tentar atravessar de novo para o Rio de Janeiro em menos de uma hora e a tempo da saída do filho da escola.

Apesar de hoje Miguel ter gratuidade, essa ainda não é a realidade da Roberta, como estuda em Niterói e mora no Rio, não teve acesso à gratuidade como estudante universitária. Novamente a falta de integração impacta a sua vida. Frente a isso, para conseguir estudar e também garantir que Miguel vá todos os dias para a escola, ela gasta em média R\$ 340 só com passagem.

“SÓ QUEM TEM GRATUIDADE É
ELE, MAS ISSO NÃO FAZ SENTI-
DO UMA CRIANÇA DE 6 ANOS
NÃO ANDA SOZINHA, SOU EU
QUE LEVO E BUSCO, NÃO
TENHO PLANO B. SE NÃO
TIVER PASSAGEM NO DIA,
MIGUEL NÃO VAI PARA A
ESCOLA?”, PERGUNTOU RO-
BERTA.

Em alguns dias de aula, ela volta ao Rio para buscar o Miguel e ambos retornam para a UFF juntos – hoje a faculdade possui uma Cuidadoteca, um espaço de cuidado de contraturno que garante a possibilidade de continuidade de estudo para muitas mães.

**Mas esse ir e vir entre
três cidades têm um
custo que não termina
na roleta.**

Antes da mudança de São Gonçalo para a favela do Rio, que mudou o tempo de deslocamento do filho até a escola de quase uma hora para menos de 20 minutos, Roberta conta que o filho passava mal com frequência. Em um mesmo ano Miguel teve diversos problemas respiratórios como broncopneumonia, pneumonia e bronquiolite – além de apresentar sintomas como dor de cabeça e vômito com frequência.

“MEU FILHO VIVIA COM CRISES, QUASE TODO DIA TINHA QUE FAZER NEBULIZAÇÃO OU USAR BOMBINHA. ERA MUITO TEMPO NO TRANSPORTE COM MUDANÇAS DE TEMPERATURAS BRUSCAS E EXPOSTO A MUITA POLUIÇÃO, DESDE QUE NOS MUDAMOS PERCEBI UMA MELHORA GRANDE NA SAÚDE DELE E NA MINHA”, CONFIRMOU ROBERTA.

SAÚDE DAS NOSSAS CRIANÇAS

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), as crianças estão entre os grupos mais vulneráveis frente a doenças ligadas à poluição do ar, as mais comuns até os 5 anos são asma e infecções respiratórias agudas.

Segundo ela, o tempo no deslocamento e as condições do ar também a afetaram. Se hoje ela gasta 80 horas mensais em deslocamento, esse número era quase o dobro de antes. Como consequência, Roberta ficou pré-diabética nessa época, se sentia sempre muito exausta e pensou inclusive em abandonar a faculdade. Mesmo com a melhora no deslocamento depois da mudança, além dos efeitos na saúde de ambos, a família ainda sonha em voltar para o seu território.

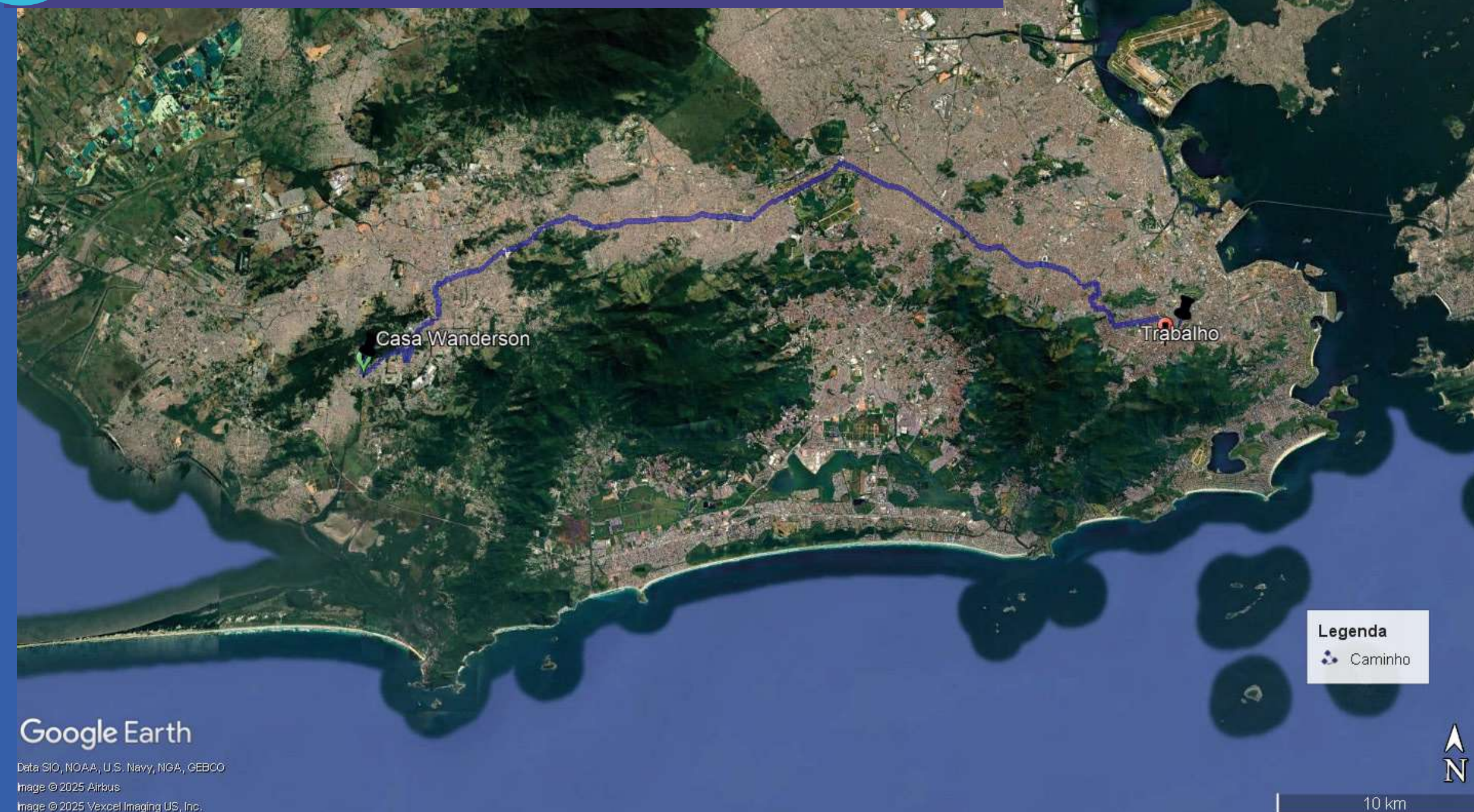
“TODOS OS FINS DE SEMANA
VOLTAMOS PARA SÃO GONÇALO,
O SONHO DO MIGUEL É
VOLTAR A MORAR LÁ”,
CONTOU ROBERTA.

Roberta é uma das milhares de mães solo que encontram pouco cuidado e suporte de políticas públicas no embarque e desembarque do transporte público. Sua história não é única, o último Censo Demográfico apontou que São Gonçalo foi a cidade que mais perdeu habitantes do país, proporcionalmente. Uma das lacunas que explica essa saída inclusive de moradores que, assim como ela, amam seu território é a falta de integração de políticas públicas na Região Metropolitana do Rio. Recentemente, os gonçalenses também foram surpreendidos com um dos maiores aumentos de passagem dos últimos tempos, a cidade passará a ter uma das tarifas mais caras da metrópole.



Percurso **Wanderson da Silva**

Caminho de maior contato com CO do personagem Wanderson



TRANSPORTE, CLIMA E EMPREGO

WANDERSON DA SILVA

38 ANOS

MOTORISTA DE COLETIVO

CAMPO GRANDE, ZONA OESTE DO RIO

CUSTO MÉDIO COM DESLOCAMENTO: R\$ 80

TEMPO MÉDIO DE DESLOCAMENTO: 51H58

MODAIS: CARRO PARTICULAR E BRT

Motorista de ônibus há aproximadamente oito anos, a rotina de Wanderson começa antes do sol. Sua primeira corrida do dia se inicia às quatro horas da manhã, e para estar nesse horário na garagem, precisa sair de casa todos os dias antes das três. Durante a madrugada não há oferta de ônibus que atenda ao motorista, por isso ele recorre ao uso de veículo próprio. Essa é uma realidade comum não só no Rio, mas em todo o país, dados do último Censo apontam que, atualmente, o carro é o principal meio de transporte até o trabalho do brasileiro. Segundo a nova pesquisa, 21,4 milhões de pessoas se deslocam de automóvel até seus empregos enquanto 14 milhões vão de ônibus.

Na Região Metropolitana do Rio, por exemplo, a média é de duas pessoas para cada veículo.

Fonte: Mapa da Desigualdade 2023.

“NO HORÁRIO QUE EU TENHO QUE SAIR
NÃO TEM ÔNIBUS DISPONÍVEL, NÃO TEM
HORÁRIO CERTO PARA PASSAR, AÍ COR-
RERIA O RISCO DE PERDER A HORA
PARA PEGAR O OUTRO ÔNIBUS QUE ME
LEVA ATÉ O LOCAL DA EMPRESA, POR
ISSO EU PRECISO IR COM MEU VEÍCULO
PRÓPRIO”, EXPLICOU WANDERSON.

Se Wanderson não utilizasse um veículo próprio para ir até o trabalho além de se atrasar para o trabalho, milhares de pessoas que ele transporta diariamente também seriam afetadas. Em uma semana, são cerca de 38 horas em deslocamento como motorista, fazendo em média três viagens de ida e volta por dia. O trajeto de Campo Grande até Deodoro tem uma variação grande, responsável pelas viagens de horário de pico, durante o monitoramento ele chegou a realizar o mesmo trajeto em 40 minutos, mas também em mais de duas horas. Essa rotina tem um impacto direto na saúde do motorista.

“POSSUO PROBLEMAS CARDÍACOS QUE SÃO MUITO IMPACTADOS PELO ESTRESSE DIÁRIO DE PEGAR TRÂNSITO. ESSE É UM FATOR BASTANTE COMPLICADO NA MINHA SITUAÇÃO. POR ISSO, NOS MOMENTOS DE FOLGA, BUSCO ME RECUPERAR FÍSICA E PSICOLÓGICAMENTE PARA QUE NO DIA SEGUINTE VOLTE À ROTINA DE TRABALHO O MAIS DESCANSADO POSSÍVEL. COMO É APENAS UMA FOLGA POR SEMANA, ENTRE O DESCANSO E O LAZER, EU OPTO PELO DESCANSO MESMO CONTRA A VONTADE”, RELATOU WANDERSON.

AS CAUSAS INVISÍVEIS QUE MUDAM NOSSA SAÚDE

Respirar a caminho até o ponto de ônibus, na espera pelo modal, quando embarca e desembarca. É um movimento feito de forma automática e pouco discutido frente aos tantos desafios do transporte. Mas é nesse ato que se esconde um dos grandes problemas do atual sistema, o impacto que a falta da transição energética do setor produz na nossa saúde. A cada queima de combustíveis, poeira urbana, processos industriais e queimada, um conjunto de micropartículas sólidas e líquidas, chamadas de material particulado (MP), são suspensas no ar.

Essas partículas variam em tamanho — as mais preocupantes são o MP_{10} (diâmetro $\leq 10 \mu m$) e o $MP_{2,5}$ ($\leq 2,5 \mu m$) — pois podem penetrar profundamente nos pulmões e atingir a corrente sanguínea, causando problemas respiratórios, cardiovasculares e inflamatórios.

1 micrômetro (μm) = 0,000001 metro

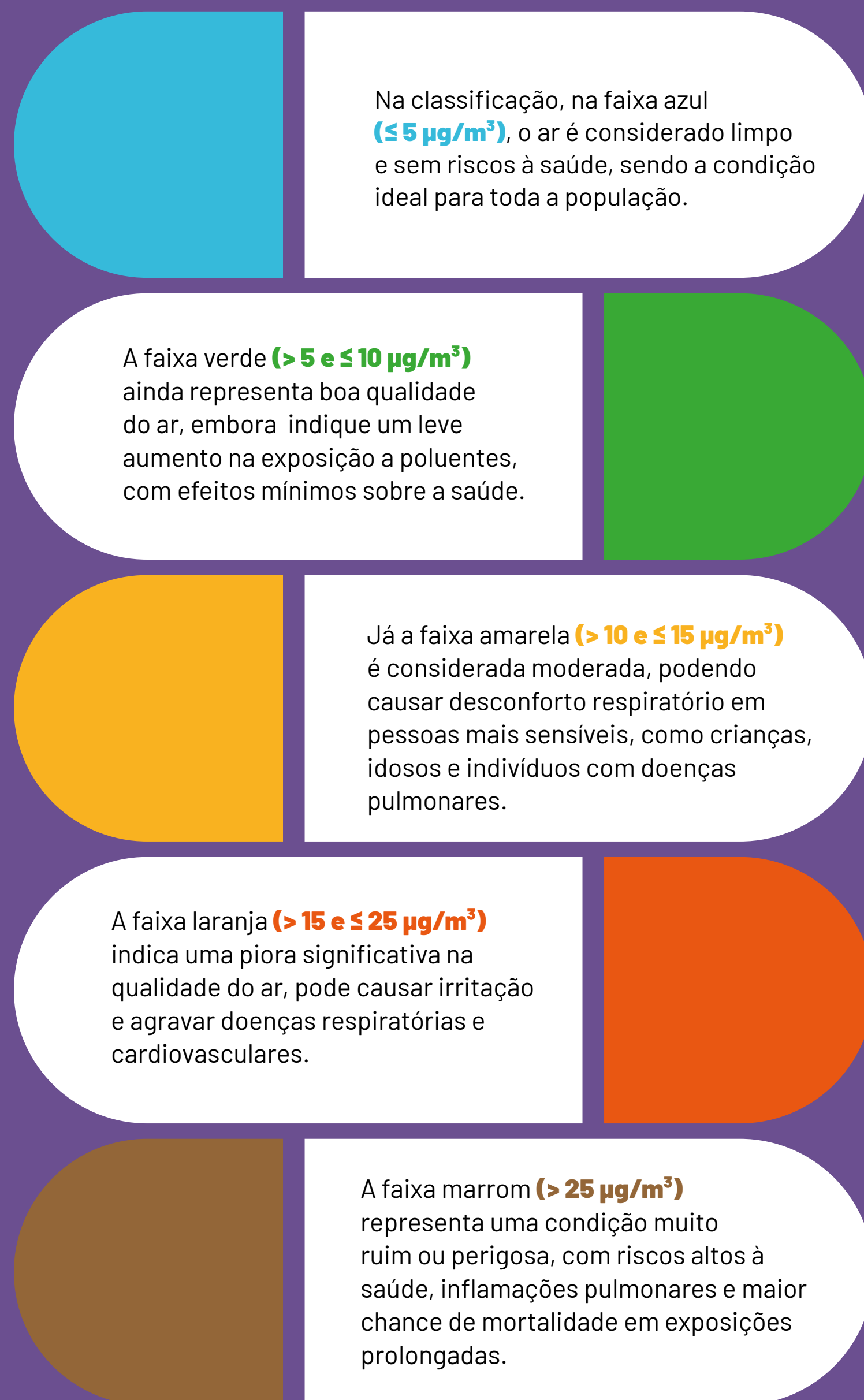
Espessura de um fio de cabelo humano (varia de cerca de 20 μm a 200 μm)

$\mu g/m^3$ (microgramas por metro cúbico) = indica a quantidade de uma substância presente no ar. Por exemplo, se o ar tiver 10 $\mu g/m^3$ de poeira fina (MP 2,5), significa que em um espaço do tamanho de uma caixa de 1 metro de lado, existem 10 microgramas dessas partículas.

MP = MP (material particulado) é o conjunto de pequenas partículas sólidas e líquidas suspensas no ar, como poeira, fumaça e fuligem. Elas vêm principalmente da queima de combustíveis, indústrias e veículos, e podem ser inaladas, afetando o pulmão e o coração, especialmente quando são muito finas, como o MP 2,5.

mol/m^2 = (mol por metro quadrado) o mol/m^2 mostra quanto de um gás está “espalhado” sobre uma área. Por exemplo, imagine um lençol estendido no chão com 1 metro de lado. Agora, pense que há um “cheiro de fumaça” passando por cima dele. O valor em mol/m^2 indica quantas moléculas desse cheiro (ou gás) estão “em cima” desse lençol – ou seja, quanto daquele gás existe na coluna de ar acima dessa área. Quanto maior o valor, mais concentrado está o gás naquela região.

Existe uma classificação utilizada no Painel de Monitoramento da Qualidade do Ar do Ministério da Saúde (VIGIAR), que se baseia em faixas de valores que seguem as recomendações da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2021), definindo $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ como o limite seguro para exposição prolongada. A apresentação dos valores demonstra as faixas de concentração de material particulado fino (MP 2,5) em microgramas por metro cúbico ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), classificadas por cores que indicam a qualidade do ar e os possíveis riscos à saúde.



De acordo com o VIGIAR, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 19 dos 22 municípios são classificados na zona laranja, isso significa que possuem concentrações de material particulado ($\text{MP}_{2,5}$) variando entre 15 e $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, sendo a maioria próxima do limite superior ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Nessa condição de estado, há risco aumentado à saúde, especialmente para pessoas com doenças respiratórias, idosos e crianças – o ar contém partículas finas em níveis que podem causar irritações e agravar problemas respiratórios.

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 19 dos 22 municípios estão na zona laranja – com concentrações de $\text{MP}_{2,5}$ entre 15 e $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ – indicando ar poluído e risco aumentado à saúde, especialmente para crianças, idosos e pessoas com doenças respiratórias.

DE OLHO NO PASSAGEIRO



O monitoramento da Cristiane, Roberta, Maria Clara e Wanderson que foi feito para o De Olho no Transporte 5, além de monitorar o tempo e valores gastos com deslocamento semanal desses passageiros, também ficou de olho nos níveis de exposição dessas viagens. Durante os dias de 10 a 16 de agosto de 2025, os passageiros no DOT enviaram todas as suas localizações durante seu dia: desde a saída de casa, retorno do trabalho, informações sobre tarifas e gastos, lugares que frequentaram. O monitoramento foi organizado e essas localizações viraram pontos georreferenciados dentro da RMRJ. A partir dessas localizações, utilizando dados do satélite Sentinel-5P Monóxido de Carbono, foi possível quantificar a concentração média de CO em mol/m^2 do caminho percorrido durante a semana de todos os personagens.

ROBERTA: OS MENORES VALORES, MAS COM PICOS ALTOS

O monitoramento da Cristiane, Roberta, Maria Clara e Wanderson que foi feito para o De Olho no Transporte 5, além de monitorar o tempo e valores gastos com deslocamento semanal desses passageiros, também ficou de olho nos níveis de exposição dessas viagens. Durante os dias de 10 a 16 de agosto de 2025, os passageiros no DOT enviaram todas as suas localizações durante seu dia: desde a saída de casa, retorno do trabalho, informações sobre tarifas e gastos, lugares que frequentaram. O monitoramento foi organizado e essas localizações viraram pontos georreferenciados dentro da RMRJ. A partir dessas localizações, utilizando dados do satélite Sentinel-5P Monóxido de Carbono, foi possível quantificar a concentração média de CO em mol/m^2 do caminho percorrido durante a semana de todos os personagens.

MARIA CLARA: TRAJETOS LONGOS COM PICOS CONCENTRADOS DE POLUIÇÃO

Maria passou por uma rota com um nível médio de poluição, porém com certos trechos de poluição concentrada. As medições pontuais mostram que, ao longo do caminho, houve alguns picos fortes de monóxido de carbono (CO). A média total da poluição no trajeto da Maria de aproximadamente $0,0238 \text{ mol/m}^2$ mostra que, considerando todos os trajetos e o período analisado, a qualidade do ar manteve-se entre baixa e moderada. No entanto, em Mesquita, Maria passou por um ponto com um valor máximo de aproximadamente $0,0250 \text{ mol/m}^2$.

CRISTIANE: O RETRATO DO USO DE MUITOS MODAIS

De forma geral, a qualidade do ar esteve moderada durante o monitoramento, a média total foi de 0,024 mol/m². Esse valor indica um nível de monóxido de carbono (CO) classificado como baixo a moderado nas medições por satélite. O ponto com maior concentração registrou 0,0248 mol/m², cerca de 14% acima do ponto mais limpo. Essa diferença indica que Cristiane passou por áreas com “bolsões” de poluição – acúmulos localizados de poluentes no ar, formados em áreas com pouca dispersão atmosférica e alta emissão, como regiões de tráfego intenso ou mal ventiladas. Os trechos mais limpos provavelmente correspondem a vias expressas ou regiões mais abertas, enquanto os mais poluídos podem estar próximos a grandes estações de transporte ou áreas com muito trânsito — locais típicos do uso de ônibus, BRT e trens.

WANDERSON: O TRAJETO MAIS LIMPO FOI DO MOTORISTA DE BRT

Os resultados mostram que, no geral, essa foi a rota com o ar mais limpo entre os trajetos avaliados, embora ainda tenham ocorrido alguns picos de poluição. A média total foi de cerca de 0,023 mol/m². Isso indica que, entre os dias 10 e 16 de agosto de 2025, a massa de ar sobre a rota do Wanderson manteve uma qualidade de ar relativamente moderada. Mesmo assim, houve variações importantes: o ponto mais poluído atingiu cerca de 0,025 mol/m², na Tijuca, bairro da Zona Norte do Rio. Esse pico mostra que, apesar da boa qualidade média, houve um trecho do percurso com concentração mais alta de CO — possivelmente em uma área com tráfego intenso ou congestionamento. Esse é o ponto com maior risco potencial de exposição humana à poluição ao nível da rua.

MÁXIMOS DE CADA PASSAGEIRO

ROBERTA	0,0271 MOL/M ²	PONTE RIO-NITERÓI
MARIA	0,0250 MOL/M ²	MESQUITA (RJ)
CRISTIANE	0,0248 MOL/M ²	CENTRO DO RIO (RJ)
WANDERSON	0,025 MOL/M ²	TIJUCA ZONA NORTE DO RIO

- BAIXO:** < 0,020 MOL/M² — ATMOSFERA LIMPA, TÍPICA DE ÁREAS RURAIS, VEGETADAS OU COM POUCA ATIVIDADE ANTRÓPICA.
- MODERADO:** 0,020-0,030 MOL/M² — NÍVEIS COMUNS EM REGIÕES URBANAS E ÁREAS METROPOLITANAS, INDICANDO EMISSÃO VEICULAR E INDUSTRIAL, MAS SEM ACÚMULO CRÍTICO.
- ALTO:** > 0,030 MOL/M² — EPISÓDIOS DE MAIOR POLUIÇÃO, GERALMENTE ASSOCIADOS À INTENSA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS, QUEIMADAS OU CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS QUE DIFICULTAM A DISPERSÃO.


VAI DESCER MOTORISTA!

O ano de 2030 por muito tempo foi o marco do fim de uma viagem, uma trajetória que assim como a dos nossos personagens foi bem longa, foi mais de uma década defendendo transporte público acessível, seguro e limpo, monitorando o peso da viagem na vida de quem depende do sistema para se deslocar em direção a todos os demais serviços e direitos. O sinal para descer de um sistema de transporte dependente dos combustíveis fósseis e excludente já foi dado pelas edições anteriores do relatório De Olho no Transporte (DOT) e, em Dubai, **a COP28 aprovou um acordo histórico pelo fim do uso de combustíveis fósseis e a neutralidade de carbono até 2050.**



Para os líderes locais em estados e municípios, a próxima parada do sistema de transporte deve ser a transição energética justa pelo risco à saúde das pessoas e dos territórios. Como revelou a nova edição do DOT, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, os moradores de 19 dos 22 municípios estão em risco aumentado à saúde pela poluição atmosférica, especialmente para pessoas com doenças respiratórias, idosos e crianças. Na capital fluminense, que representa 7% da emissão por transporte da região, a Prefeitura do Rio adiou os prazos do decreto nº 46.081/2019 e anunciou em seu novo plano estratégico 2025-2028 a meta atualizada de renovação de 100% da frota de ônibus por veículos de baixa emissão até 2028, incluindo veículos de zero emissão. Além da iniciativa do **Distrito de Baixa Emissão do Centro do Rio de Janeiro**, que precisa trazer avanços para o monitoramento da qualidade do ar e requalificação da área pública com aumento das áreas verdes, **uma mudança que esperamos que avance do centro em direção às periferias.**

Se a garantia de um futuro mais saudável para os passageiros com ar mais respirável em seus deslocamentos deveria ser política com assento preferencial nas discussões, a universalização do acesso ao transporte está lado a lado na prioridade. Recentemente o Ministério da Fazenda encomendou estudo de implementação da política de tarifa zero nacional para o Ministério das Cidades, já são mais de **130 cidades com implementação da política de tarifa zero no país**, e só a **Região metropolitana do Rio de Janeiro já soma 9 municípios** com sistema integral e/ou parcial. Na corrida pela descarbonização, reduzir a dependência do transporte individual e valorizar o transporte público é premissa. Os anúncios no início de todo ano com as projeções de aumento dos preços da tarifa vão na contramão do estímulo ao seu uso, seja dos ônibus, metrô ou trens, o obstáculo mais impeditivo para a garantia deste direito constitucional que completou 10 anos em 2025.



Se a garantia de um futuro mais saudável para os passageiros com ar mais respirável em seus deslocamentos deveria ser política com assento preferencial nas discussões, a universalização do acesso ao transporte está lado a lado na prioridade. Recentemente o Ministério da Fazenda encomendou estudo de implementação da política de tarifa zero nacional para o Ministério das Cidades, já são mais de **130 cidades com implementação da política de tarifa zero no país**, e só a **Região metropolitana do Rio de Janeiro já soma 9 municípios** com sistema integral e/ou parcial. Na corrida pela descarbonização, reduzir a dependência do transporte individual e valorizar o transporte público é premissa. Os anúncios no início de todo ano com as projeções de aumento dos preços da tarifa vão na contramão do estímulo ao seu uso, seja dos ônibus, metrô ou trens, o obstáculo mais impeditivo para a garantia deste direito constitucional que completou 10 anos em 2025.

Cuidar da segurança das passageiras e passageiros também atrai mais usuários e, junto a política de tarifa zero, compõe a resposta para enfrentar a queda na curva de usuários do transporte público no Brasil. Como o presente relatório aponta, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 1 a cada 11 casos de importunação ocorreram no transporte público. Destes, 69,5% dos casos ocorrem no interior de ônibus. Garantir rotas mais seguras para mulheres como as nossas personagens Cristiane, Roberta, Maria Clara — especialmente mulheres negras e crianças, é **cuidar do clima dessa viagem** e do direito à circulação em direção às cidades que queremos.

O Brasil que sediou, no Rio de Janeiro, a Eco 92 e a Rio +20 escreve agora um novo capítulo da história socioambiental e climática global novamente com a presidência da COP30 em Belém. Há cinco anos do tão esperado 2030, urge a concretização das metas do Acordo de Paris com ênfase nas agendas de financiamento climático, da adaptação e cooperação multilateral. Um chamado para esforços globais por uma agenda de transição implementada a nível local, regional e nacional, o “mutirão”.

Com todos os desafios no campo das negociações e da diplomacia, bem como as contradições e as consequências das violações territoriais cometidas para sediar um evento deste porte, a realidade é que a COP30 vai passar e o que ficará? Qual será o seu legado para as cidades e periferias brasileiras?

Nossa ambição nasce das prioridades da **Agenda Rio 2030** e se concretiza na contribuição da nova edição do relatório **De Olho no Transporte** que é ver a implementação da política triplo zero (zero emissão, zero tarifa e zero mortes) na mobilidade urbana e na melhoria da qualidade do ar por cidades mais resilientes, sustentáveis, cuidadoras e inclusivas para as pessoas.

**ZERO EMISSÃO
ZERO TARIFA
ZERO MORTES**



**FUTURO, NÃO
ABRIMOS MÃO
DE VOCÊ!**

FICHA TÉCNICA

COORDENAÇÃO DA PUBLICAÇÃO

Luize Sampaio
Lorrayne Honorato

SUPERVISÃO

Vitor Mihessen
Larissa Amorim

REVISÃO ORTOGRÁFICA E GRAMATICAL

Mariflor Rocha

DE OLHO NO TRANSPORTE

TRADUÇÃO

Calú Narcizo

PROJETO GRÁFICO

Dayanne Soares

APOIO INSTITUCIONAL



CASA FLUMINENSE

COORDENAÇÃO GERAL

Vitor Mihessen

COORDENAÇÃO DE INFORMAÇÃO

Luize Sampaio
Lorrayne Honorato

COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO

Taynara Cabral
Carin Nuru
Lucas Linhares

COORDENAÇÃO DE OPERAÇÕES

Taty Maria
Larissa Carneiro da Cunha
Letícia Marinho

COORDENAÇÃO DE MOBILIZAÇÃO

Paola Lima
Bruna Neres

COORDENAÇÃO EXECUTIVA

Larissa Amorim