

ERRATA: Explorando o potencial dos modos compartilhados entre usuários de transporte público no Rio de Janeiro

ERRATUM: *Exploring the potential of shared modes among public transport users in Rio de Janeiro*

Recebido:

5 de janeiro de 2026

Aceito para publicação:

16 de janeiro de 2026

Publicado:

22 de janeiro de 2026

Editor responsável:

Claudio Barbieri da Cunha,
Universidade de São Paulo, Brasil

No artigo Azolin et al., **Explorando o potencial dos modos compartilhados entre usuários de transporte público no Rio de Janeiro**, *Transportes* 33:e3126 ([DOI: 10.58922/transportes.v33.e3126](https://doi.org/10.58922/transportes.v33.e3126)),

Nas páginas 8 e 9, onde se lia:

A maioria dos respondentes não possui carro, tanto entre os que avaliaram quanto entre os que não avaliaram o serviço. Para os aspectos de capacidade de uso (itens “a”, “j”, “k” e “l”), não houve diferença significativa entre quem possui ou não carro. Já nos demais aspectos, observou-se maior proporção de proprietários de carro entre os que se declararam incapazes de avaliar o *ridesourcing*, com diferença estatisticamente significativa, possivelmente devido ao menor uso do serviço por esse grupo.

Para o serviço de bicicletas compartilhadas, escolaridade, renda e posse de carro apresentaram associação significativa com a capacidade de avaliação na maioria dos aspectos. Apenas os itens “f”, “g” e “h” não foram influenciados pela escolaridade ou posse de carro. A faixa etária, omitida da Tabela 3, não apresentou significância. Observou-se maior proporção de indivíduos com ensino superior entre os que se consideraram aptos a avaliar o serviço, apesar da predominância de escolaridade intermediária na amostra.

Indivíduos com renda de até 3 salários mínimos foram maioria entre os que se declararam incapazes de avaliar a maioria dos aspectos do serviço de bicicletas compartilhadas. No entanto, para os itens “f”, “g” e “h” (segurança e desvio de congestionamentos), essa faixa de renda foi mais representada entre os que se consideraram aptos, possivelmente por viverem

DOI: [10.58922/transportes.v33.e3219](https://doi.org/10.58922/transportes.v33.e3219)



em áreas com maior exposição à criminalidade, o que aumenta sua percepção sobre segurança. Diferente do observado no *ridesourcing*, entre os usuários aptos a avaliar o serviço de bicicletas compartilhadas houve maior proporção de proprietários de carro, o que é coerente com o perfil típico de usuários de modos compartilhados no Brasil, com melhores condições financeiras e maior escolaridade. Para os itens “f”, “g” e “h”, a posse de carro não apresentou associação significativa.

Leia-se:

A maioria dos respondentes não possui carro, tanto entre os que avaliaram quanto entre os que não avaliaram o serviço. Para os aspectos de capacidade de uso (itens “a”, “j”, “k” e “l”), não houve diferença significativa entre quem possui ou não carro. Já nos demais aspectos, observou-se maior proporção de indivíduos sem carro entre os que se declararam incapazes de avaliar o *ridesourcing*, com diferença estatisticamente significativa, possivelmente devido ao menor uso do serviço por esse grupo.

Para o serviço de bicicletas compartilhadas, escolaridade, renda e posse de carro apresentaram associação significativa com a capacidade de avaliação na maioria dos aspectos. Apenas os itens “f”, “g” e “h” não foram influenciados pela escolaridade ou posse de carro. A faixa etária, omitida da Tabela 3, não apresentou significância. Observou-se menor proporção de indivíduos com ensino superior entre os que se consideraram aptos a avaliar o serviço, apesar da predominância de escolaridade intermediária na amostra.

Indivíduos com renda de até 3 salários-mínimos foram maioria entre os que se declararam incapazes de avaliar a maioria dos aspectos do serviço de bicicletas compartilhadas. No entanto, para os itens “f”, “g” e “h” (segurança e desvio de congestionamentos), essa faixa de renda foi mais representada entre os que se consideraram aptos, possivelmente por viverem em áreas com maior exposição à criminalidade, o que aumenta sua percepção sobre segurança. Diferente do observado no *ridesourcing*, entre os usuários aptos a avaliar o serviço de bicicletas compartilhadas houve maior proporção de indivíduos sem carro.

Claudio Barbieri da Cunha

Editor-chefe