[[1]](#footnote-1)

Simulação de possível melhora de mobilidade e redução de custo ao construir uma ponte entre Itajaí e Navegantes próxima ao ferry boat

Adson Marques da Silva Esteves, Alisson Steffens Henrique e Augusto Pluschkat

*Abstract*—These instructions give you guidelines for preparing papers for IEEE Transactions and Journals*.* Use this document as a template if you are using Microsoft *Word* 6.0 or later. Otherwise, use this document as an instruction set. The electronic file of your paper will be formatted further at IEEE. Paper titles should be written in uppercase and lowercase letters, not all uppercase. Avoid writing long formulas with subscripts in the title; short formulas that identify the elements are fine (e.g., "Nd–Fe–B"). Do not write “(Invited)” in the title. Full names of authors are preferred in the author field, but are not required. Put a space between authors’ initials. Define all symbols used in the abstract. Do not cite references in the abstract. Do not delete the blank line immediately above the abstract; it sets the footnote at the bottom of this column.

*Index Terms*—Enter key words or phrases in alphabetical order, separated by commas. For a list of suggested keywords, send a blank e-mail to [keywords@ieee.org](mailto:keywords@ieee.org) or visit <http://www.ieee.org/organizations/pubs/ani_prod/keywrd98.txt>

# Introdução

C

OM o aumento do número de automóveis na cidade de Itajaí dada pela situação de habitantes estarem comprando automóveis próprios, turistas utilizarem o aeroporto em Navegantes e habitantes de Navegantes virem trabalhar em Itajaí, certos pontos da cidade tendem a apresentar lentidão durante horários de pico, principalmente entre as rotas que conectam as cidades de Itajaí e Navegantes.

Duas rotas principais são utilizadas nessa travessia: a via pela BR-101 e BR-470; e a via pela Avenida Santos Dumont. O primeiro trajeto percorre uma distância de 24 Km, enquanto no segundo trajeto a distância é de apenas 2,7 Km, contando com uma balsa intermediária, que atravessa o Rio Itajaí-Açu, cuja travessia é cobrada a quantia de R$ 8,75 para clientes com automóveis.

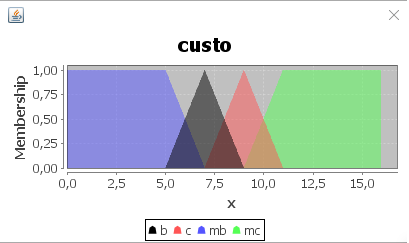


Fig. 1. Exemplo de gráfico gerado pela lógica Fuzzy. Eixo X graus de verdade, eixo Y variáveis, cores são as variáveis linguísticas. (REVER)

(PARÁGRAFO PARA JUSTIFICAR A MELHORIA DA CONEXÃO ENTRE AS CIDADES).

Este documento visa demonstrar os problemas relacionados à conexão entre as cidades, utilizando custo e eficiência das rotas existentes e comparando com outras cidades gêmeas.

# Método Escolhido

Foi definida a utilização do método da lógica Fuzzy (ou lógica difusa), pois os parâmetros de avaliação de custo e eficiência utilizados no projeto produzem resultados qualitativos, sendo então possível realizar a transformação através desse método dos dados em resultados numéricos para analisá-los quantitativamente. Com o uso da lógica Fuzzy será possível avaliar as rotas mais viáveis e compará-las com a situação existente no trajeto entre Itajaí e Navegantes..

## Definição de Lógica Fuzzy

A lógica Fuzzy aplica o conceito de que há exceções às regras definidas pela lógica booleana, ao qual visa diferenciar valores apenas entre 0 ou 1, verdadeiro ou falso. Para a lógica Fuzzy, dentro das duas possibilidades da lógica booleana podem ocorrer “graus de verdade”, ou seja, o quanto a variável é verdadeira a partir de valores reais entre 0 e 1.

Em 1965, a lógica Fuzzy foi proposta pelo Dr. Lofti A. Zadeh na Universidade da Califórnia [1], que trabalhava no projeto de possibilitar a um computador entender a linguagem natural, tendo o uso da lógica booleana acarretado em problemas pela dificuldade em aplicar a dicotomia de verdadeiro e falso para casos reais do cotidiano [2].

Uma das principais características da lógica Fuzzy é a capacidade de quantificar dados qualitativos e expressões linguísticas, como por exemplo, não simplesmente definir uma pessoa como jovem ou idosa, mas através de transições entre os estados extremos, tais como criança, adolescente e meia-idade. O uso dessa lógica é possível de ser representado por um gráfico com as variáveis e seus níveis de verdade entre os dois extremos.

## Implementação da Lógica Fuzzy

Foi definido a utilização da biblioteca jFuzzyLogic, que é uma biblioteca *open source* em Java que implementa e simplifica a lógica Fuzzy para desenvolvimento de sistemas através da implementação da Fuzzy Control Language(FCL) especificação IEC 61131 parte 7. O motivo pelo uso dessa biblioteca se deu pelo fato do projeto ter sido desenvolvido em Java e tal biblioteca ter documentação ampla e de fácil acesso.

Foram definidas duas entradas como input: o “custo” e a “eficiência”, e de output a variável “valeapena”

(REFAZER EXPLICAÇÃO DAS VARIÁVEIS)

# Dados Utilizados

Nesta seção serão apresentados os dados utilizados e os métodos de escolha e captura dos dados utilizados na pesquisa.

## Locais Escolhidos

O primeiro local selecionado, e objeto de estudo do projeto, são os bairros Centro das cidades de Navegantes e Itajaí.

Para servirem de parâmetro de comparação com o caso de Itajaí e Navegantes, foram escolhidas cidades que tenham uma situação similar, ou seja, que se enquadram no termo “Cidades Gêmeas” e que possuem uma divisa fluvial entre as cidades.

Cidades Gêmeas é um termo utilizado para definir cidades geograficamente vizinhas que possuem um crescimento parecido e tendem a possuir uma grande movimentação entre ambas. Não existe um critério específico que defina quais cidades seriam gêmeas, mas dentro da lista das mais conhecidas muitas contêm uma divisão fluvial e pontes de ligação entre as cidades.

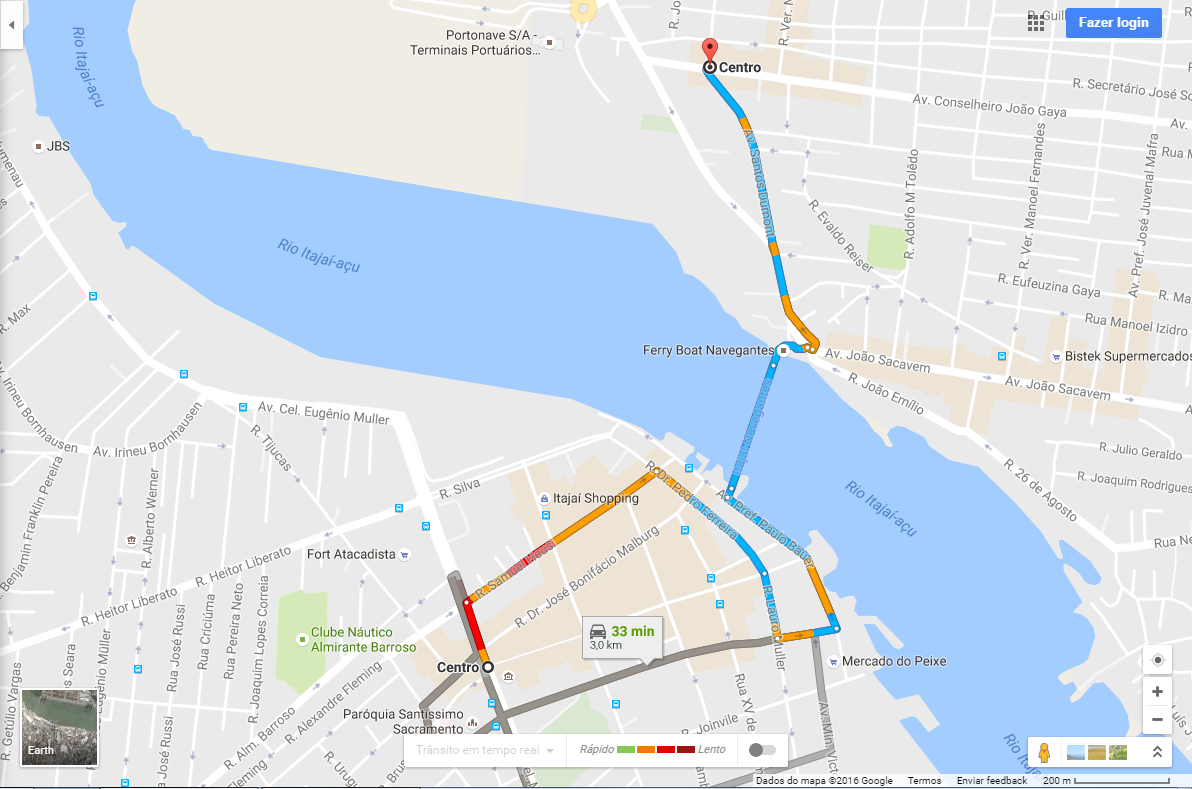


Fig. 2. Rota mais rápida gerada pelo googlemaps entre Navegantes e Itajaí

Levando em consideração essas características, foram definidos como pontos de comparação as cidades gêmeas de São José e Florianópolis, pela proximidade com a região de Itajaí; e as cidades de Boston e Cambridge, pela familiaridade de membros do projeto com o local e para ter um ponto de referência internacional.

## Método de Captura dos Dados de Trânsito

Os dados foram recolhidos a partir da ferramenta do Google chamada GoogleMaps.

A ferramenta permite verificar o trânsito de qualquer rota desejada em tempo real, como também verificar o trânsito típico durante a semana em um horário específico.

Decidiu-se não verificar o trânsito típico, mas sim escolher um horário específico, pois ao selecionar uma rota no googlemaps, os gráficos de transito atual se sobrepunham ao do transito típico, o que dificulta a determinação do dados do trajeto.

Uma vez escolhido o método, foi escolhido um dia e um horário em meio a semana para obter os dados que seriam utilizados no projeto. Buscou-se um horário em que as cidades estivessem em um horário de pico, ou seja, quando o trânsito estivesse mais lento do que normalmente, sendo portanto utilizado o horário das 18h, que é o horário que normalmente a maioria das pessoas vão de seus trabalhos para suas casas.

Inicialmente os dados das amostras foram coletados por volta das 18h do dia 30/11/2016, porém houve a necessidade de refazer a coleta nas 21h (18h no horário EST) do dia 02/12/2016 para Boston e Cambridge para corrigir os dados por causa do fuso horário diferente.

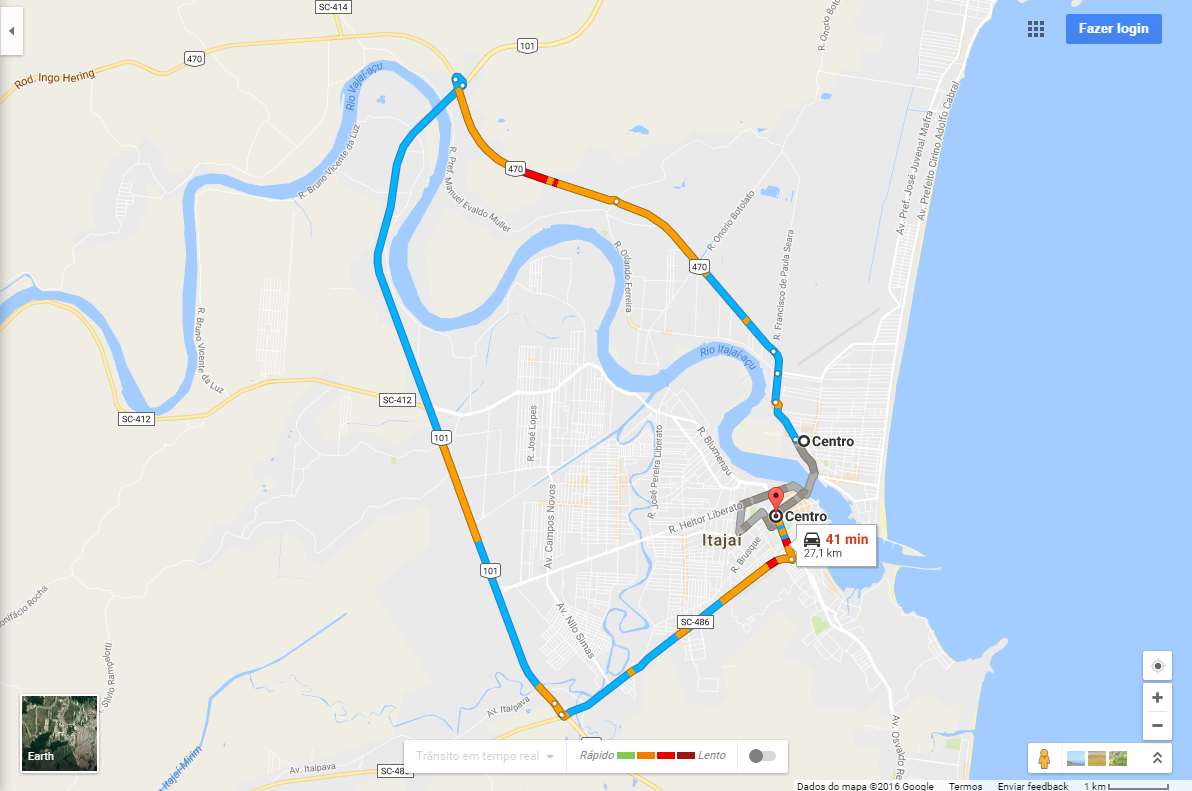


Fig. 3. Rota mais lenta gerada pelo googlemaps entre Navegantes e Itajaí

## Método de Seleção de Dados de Custo

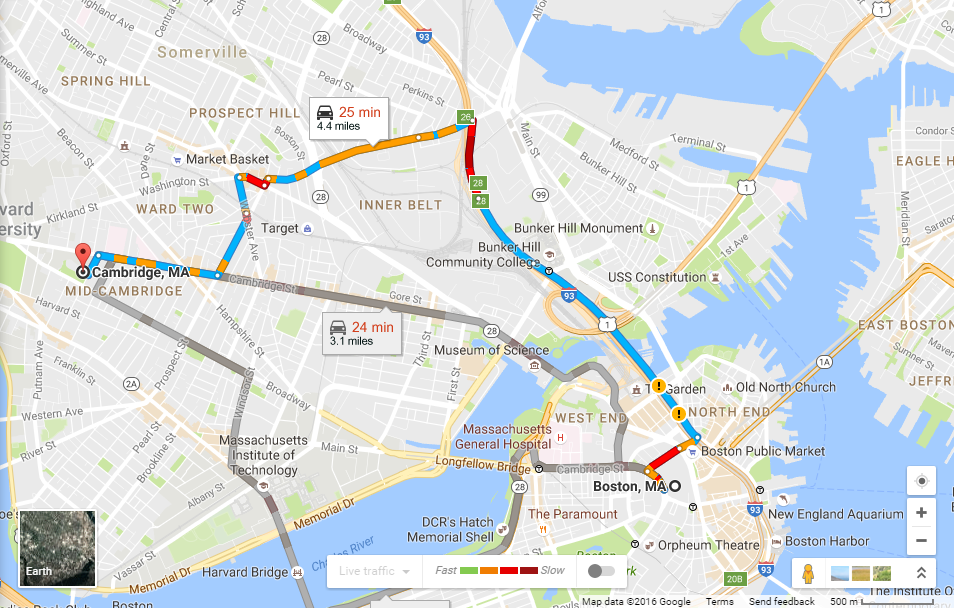


Fig. 7. Rota mais lenta gerada pelo googlemaps entre Cambridge e Boston

Para o cálculo de gasto médio das vias, foi utilizado como base o carro mais vendido de 2016 segundo o site da revista quatro rodas, o Chevrolet Onix. (LEMBRAR DAS REFERÊNCIAS)

Foi utilizada na simulação como parâmetro as especificações de consumo do modelo Chevrolet Onix 1.4 LT e LTZ, com câmbio automático de 6 velocidades. O custo de gasolina deste carro é de 11,7 km/l na cidade e 13,9 km/l na estrada.(REFERÊNCIA)

O preço da gasolina foi considerado como R$ 3,30 o litro, que é o preço atual da gasolina em Itajaí(REFERÊNCIA) Houve a necessidade de considerar no trajeto entre Itajaí e Navegantos o custo de transporte da balsa, que é de R$ 8,75.(REFERÊNCIA)

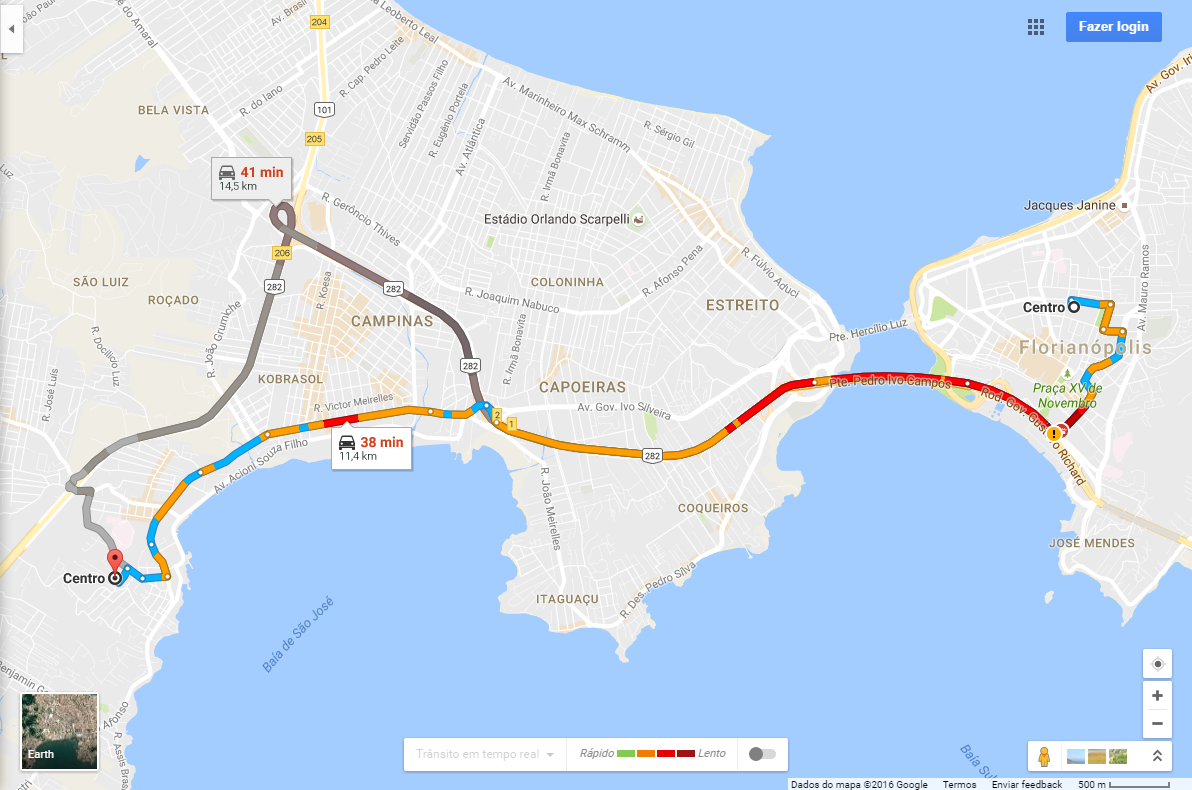


Fig. 4. Rota mais rápida gerada pelo googlemaps entre São José e Florianópolis

Os cálculos para descobrir os parâmetros de gasto, foram através de duas contas: a primeira calcula quantos litros de gasolina foram gastados no trajeto e a segunda quanto custaria a compra dos litros utilizada no trajeto com base no preço atual da cidade de Itajaí.

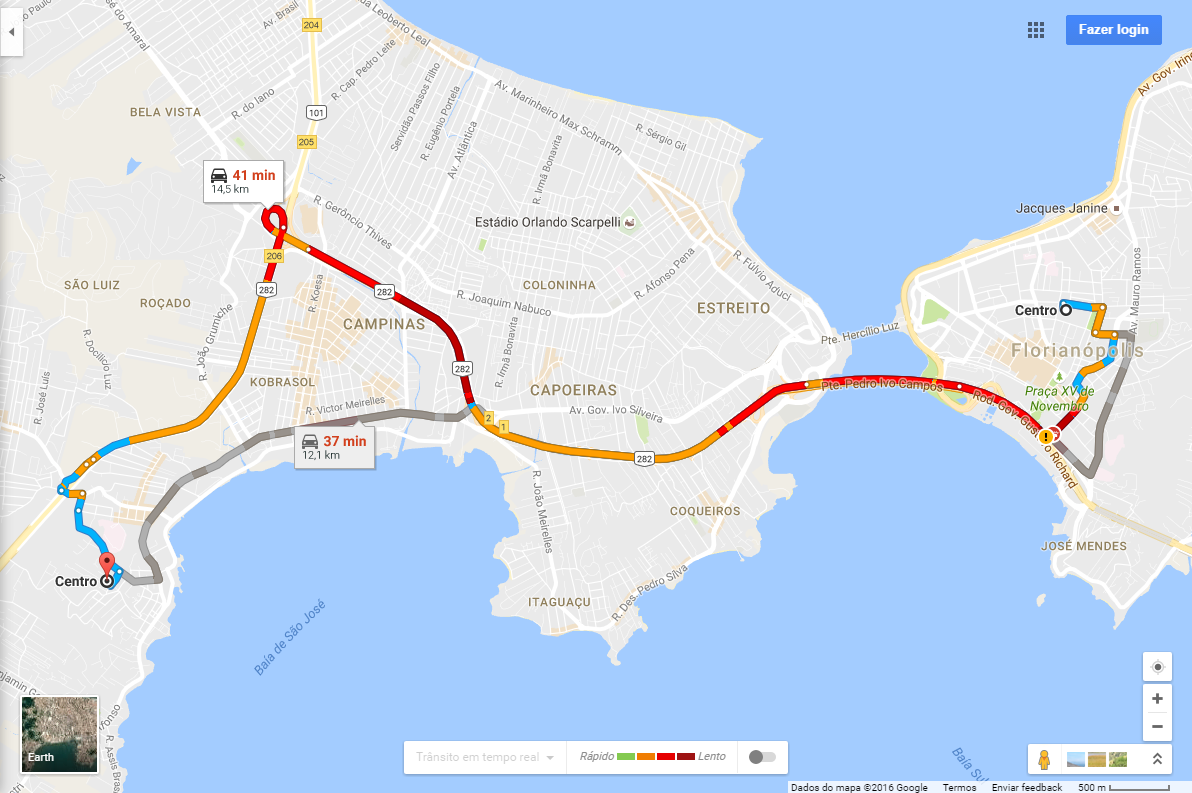


Fig. 5. Rota mais lenta gerada pelo googlemaps entre São José e Florianópolis

**Consumo Itajaí – Navegantes por Ferry boat**

**Consumo Itajaí – Navegantes pela BR**

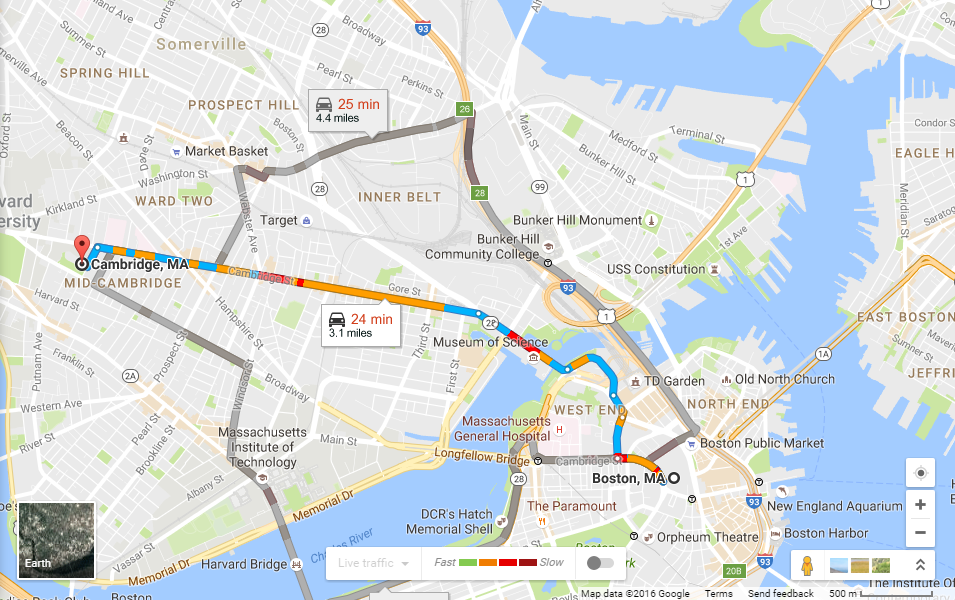


Fig. 6. Rota mais rápida gerada pelo googlemaps entre Cambridge e Boston

**Consumo São José – Florianópolis caminho lento**

**Consumo São José – Florianópolis caminho rápido**

**Consumo Boston – Cambridge caminho lento**

**Consumo Boston – Cambridge caminho rápido**

Portando, os dados finais de custo mais as tarifas de pedágio e/ou balsa das rotas entre as cidades escolhidas foram:

**Itajaí – Navegantes por Ferry boat:** 8,75+0,7 = R$ 9,45

**Itajaí – Navegantes pela BR:** R$ 7,66

**São José – Florianópolis caminho lento:** R$ 4,10

**São José – Florianópolis caminho rápido:** R$ 3,20

**Boston – Cambridge caminho lento:** R$ 2,01

**Boston – Cambridge caminho rápido:** R$ 1,42

# Resultados

Use either SI (MKS) or CGS as primary units. (SI units are strongly encouraged.) English units may be used as secondary units (in parentheses). This applies to papers in data storage**.** For example, write “15 Gb/cm2 (100 Gb/in2).” An exception is when English units are used as identifiers in trade, such as “3½-in disk drive.” Avoid combining SI and CGS units, such as current in amperes and magnetic field in oersteds. This often leads to confusion because equations do not balance dimensionally. If you must use mixed units, clearly state the units for each quantity in an equation.

The SI unit for magnetic field strength *H* is A/m. However, if you wish to use units of T, either refer to magnetic flux density *B* or magnetic field strength symbolized as µ0*H*. Use the center dot to separate compound units, e.g., “A·m2.”

# Problemas Encontrados

The word “data” is plural, not singular. The subscript for the permeability of vacuum µ0 is zero, not a lowercase letter “o.” The term for residual magnetization is “remanence”; the adjective is “remanent”; do not write “remnance” or “remnant.” Use the word “micrometer” instead of “micron.” A graph within a graph is an “inset,” not an “insert.” The word “alternatively” is preferred to the word “alternately” (unless you really mean something that alternates). Use the word “whereas” instead of “while” (unless you are referring to simultaneous events). Do not use the word “essentially” to mean “approximately” or “effectively.” Do not use the word “issue” as a euphemism for “problem.” When compositions are not specified, separate chemical symbols by en-dashes; for example, “NiMn” indicates the intermetallic compound Ni0.5Mn0.5 whereas “Ni–Mn” indicates an alloy of some composition NixMn1-x.

Be aware of the different meanings of the homophones “affect” (usually a verb) and “effect” (usually a noun), “complement” and “compliment,” “discreet” and “discrete,” “principal” (e.g., “principal investigator”) and “principle” (e.g., “principle of measurement”). Do not confuse “imply” and “infer.”

Prefixes such as “non,” “sub,” “micro,” “multi,” and “ultra” are not independent words; they should be joined to the words they modify, usually without a hyphen. There is no period after the “et” in the Latin abbreviation “*et al.*” (it is also italicized). The abbreviation “i.e.,” means “that is,” and the abbreviation “e.g.,” means “for example” (these abbreviations are not italicized).

A general IEEE styleguide is available at <http://www.ieee.org/web/publications/authors/transjnl/index.html>

TABLE I

Units for Magnetic Properties

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Symbol | Quantity | Conversion from Gaussian and  CGS EMU to SI a |
| Φ | magnetic flux | 1 Mx → 10−8 Wb = 10−8 V·s |
| *B* | magnetic flux density,  magnetic induction | 1 G → 10−4 T = 10−4 Wb/m2 |
| *H* | magnetic field strength | 1 Oe → 103/(4π) A/m |
| *m* | magnetic moment | 1 erg/G = 1 emu  → 10−3 A·m2 = 10−3 J/T |
| *M* | magnetization | 1 erg/(G·cm3) = 1 emu/cm3  → 103 A/m |
| 4π*M* | magnetization | 1 G → 103/(4π) A/m |
| σ | specific magnetization | 1 erg/(G·g) = 1 emu/g → 1 A·m2/kg |
| *j* | magnetic dipole  moment | 1 erg/G = 1 emu  → 4π × 10−10 Wb·m |
| *J* | magnetic polarization | 1 erg/(G·cm3) = 1 emu/cm3  → 4π × 10−4 T |
| χ*,* κ | susceptibility | 1 → 4π |
| χρ | mass susceptibility | 1 cm3/g → 4π × 10−3 m3/kg |
| μ | permeability | 1 → 4π × 10−7 H/m  = 4π × 10−7 Wb/(A·m) |
| μr | relative permeability | μ → μr |
| *w, W* | energy density | 1 erg/cm3 → 10−1 J/m3 |
| *N, D* | demagnetizing factor | 1 → 1/(4π) |

Vertical lines are optional in tables. Statements that serve as captions for the entire table do not need footnote letters.

aGaussian units are the same as cg emu for magnetostatics; Mx = maxwell, G = gauss, Oe = oersted; Wb = weber, V = volt, s = second, T = tesla, m = meter, A = ampere, J = joule, kg = kilogram, H = henry.

# Conclusão

## A conclusion section is not required. Although a conclusion may review the main points of the paper, do not replicate the abstract as the conclusion. A conclusion might elaborate on the importance of the work or suggest applications and extensions.

## 

Referencias

1. Lofti A. Zedah. (1964, Nov.). Fuzzy Sets. *Information and Control.* [Online]. *8(3),* 338-353. Available: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S001999586590241X
2. Lofti A. Zedah. (1964, Nov.). A computational approach to fuzzy quantifiers in natural languages. *Computers & Mathematics with Applications.* [Online]. *9(1), 149*-184. Available: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0898122183900135

1. [↑](#footnote-ref-1)