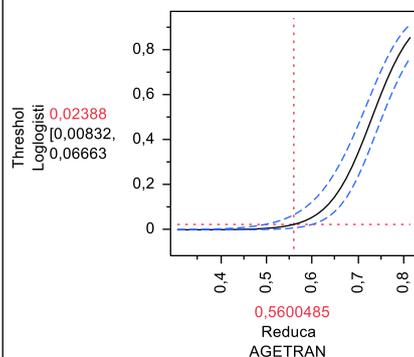
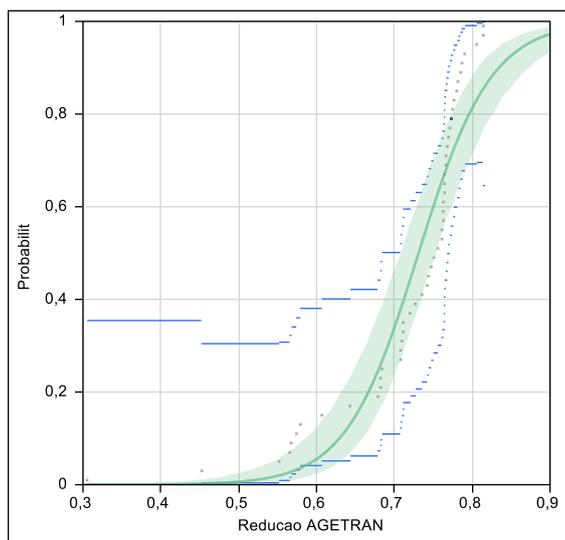


Núcleo de Informação e Pesquisa
Gabinete Ampliado de Crise
Governo do Estado do Rio de Janeiro
NOTA TÉCNICA
Mobilidade

Rio de Janeiro, 08 de maio, 2020.

Em geral, a redução em 70% da mobilidade de uma população é fator evidente de sucesso para conter a propagação de uma epidemia como a de COVID-19. Essa redução de mobilidade pode ser obtida através de diferentes meios, sendo aqueles adotados de forma voluntária e espontânea a partir de ações de informação e medidas adequadas de proteção e apoio os mais esperados.

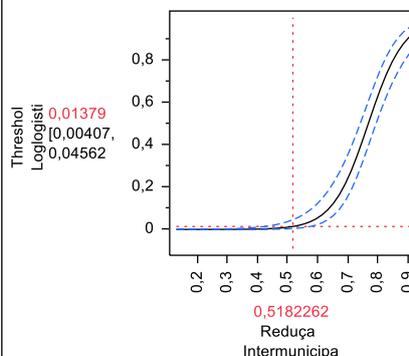
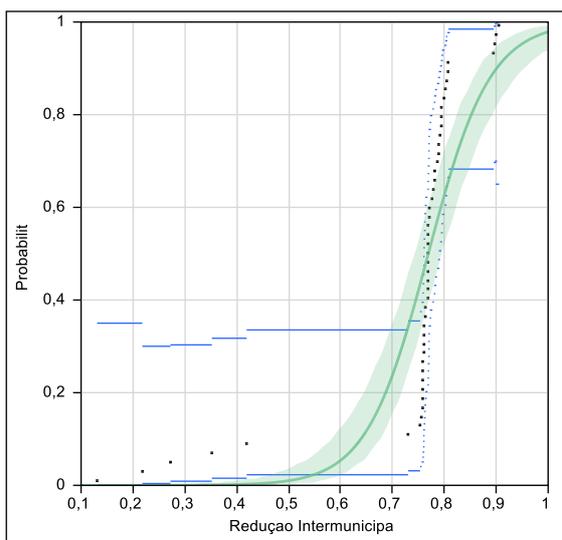
De acordo com os dados recebidos da AGETRANSP em 06/05/2020, contendo informações sobre o número de passageiros que utilizaram os serviços de transportes oferecidos pela SUPERVIA, Metrô, e Barcas, é possível observar com 95% de confiança que, em média, ocorreu no sistema uma redução de passageiros de 56% no período de 16/03 a 04/05, sendo que na SUPERVIA a redução média observada foi de 48,54%, no metrô de 61,27% e nas barcas de 56,28%. Nesse mesmo período foi relatada adequação dos serviços do metrô e barcas para atender as restrições frente a COVID-19. Foi informada uma redução de 43,35% no número total de viagens de trens, com ajustes realizados devido a COVID-19. Diversas medidas de proteção aos passageiros devido a situação atual foram informadas.

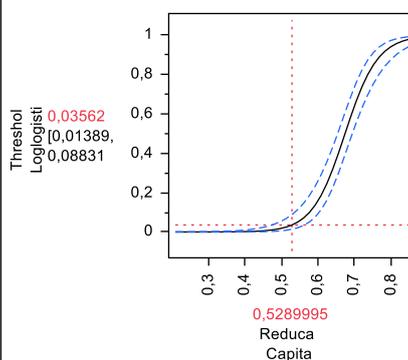
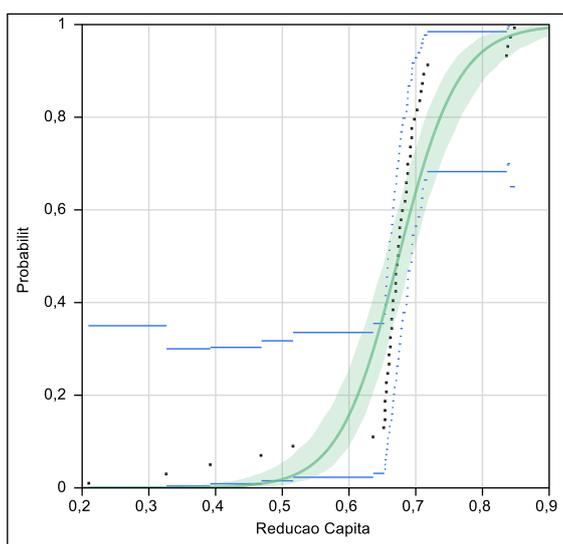
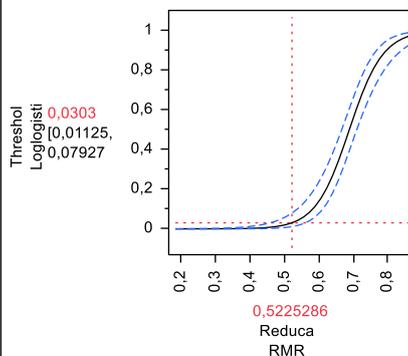
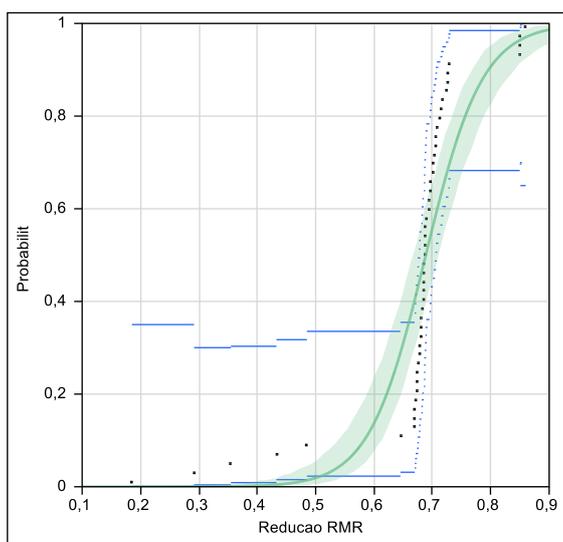


ção

de

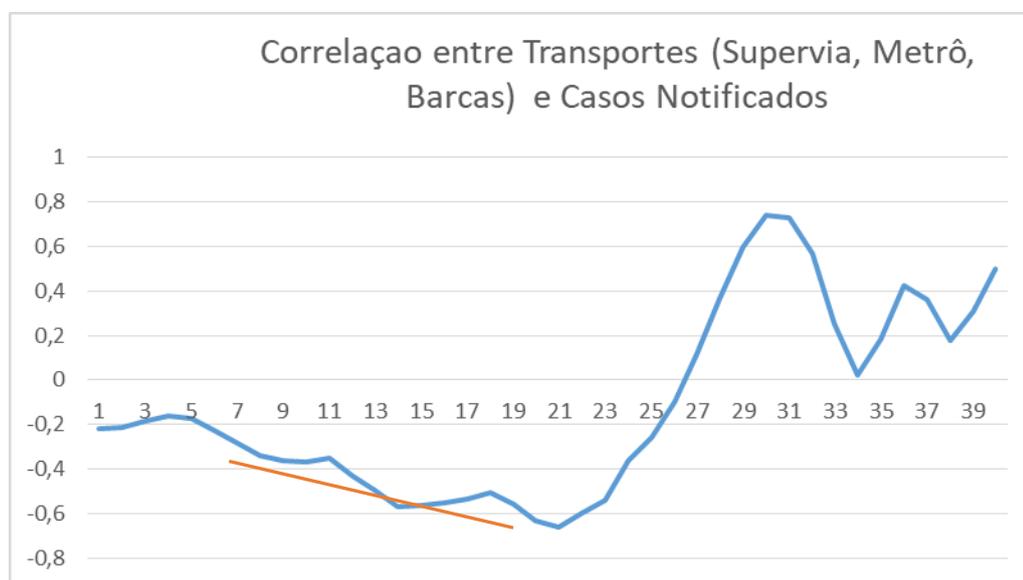
Adicionalmente, com os dados do sistema FETRANSPOR, também recebidos via AGETRANSP em 06/05/2020, contendo informações sobre o transporte rodoviário, é possível observar com 95% de confiança que, em média, ocorreu uma redução de 51,82% no número de passageiros intermunicipais, 52,26% em passageiros metropolitanos, e de 52,9% no número de passageiros transportados nas linhas municipais no período de 16/03 a 04/05, como uma redução de 65,97% no número de ônibus em circulação na região metropolitana.



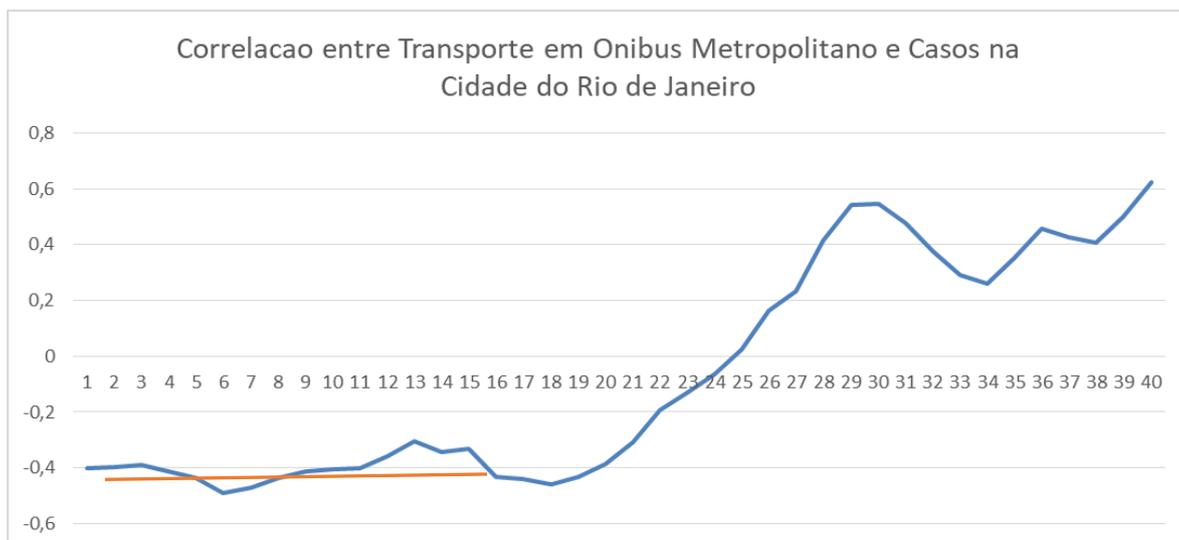


É consenso que a utilização de serviços de transportes coletivos contribui com a propagação da COVID-19 devido ao contato do passageiro com os equipamentos (bancos, barras de segurança, vidros de janelas, dentre outros) do veículo e pela proximidade e interação com os demais passageiros. Embora a contaminação possa ocorrer por pela utilização do transporte, sua observação se dará em momento posterior. No caso da região metropolitana do Rio de Janeiro, os dados disponibilizados pela AGETRANSP, FETRANSPOR e e-SUS quando relacionados, indicam que alguma

eventual percepção de aumento ou redução de contaminação dos passageiros que utilizaram os serviços de trens, metrô ou barcas começa ser observada após o 9º dia da utilização, sendo mais perceptível de 13 até 21 dias após, não apresentando indícios de que os efeitos dessa utilização possam ser observados após 21 dias, conforme apresentado gráfico de correlações a seguir. Desta forma, são necessários ao menos nove dias para observar a influência que uma redução de mobilidade nesses modais contribui para reduzir o número de novos casos de COVID-19. É possível que as ações adotadas em relação a esses modais, aliado a colaboração da população, tenham contribuído para esse comportamento.



No caso dos serviços de transporte rodoviários, percebe-se que os efeitos provocados por um menor número de passageiros transportados (redução de mobilidade) podem ser observados a partir do 5º dia, sendo perceptível até 20 dias após a utilização. É possível que a redução de 65,97% do número de ônibus (municipais e metropolitanos) circulantes, aumentando a concentração de passageiros por veículo, tenha contribuído para contrabalançar a redução no número de passageiros e provocar esse comportamento. O gráfico a seguir indica esse comportamento.



Portanto, conforme evidenciado pelos dados dos sistemas de transporte, pode ser observada a redução de mobilidade (pela redução do número de passageiros transportados nos diferentes modais de transporte), como provável consequência das campanhas educacionais, das medidas e ações que vem sendo tomadas até o momento. Entretanto, essa redução não atinge o percentual esperado e, quando associada a redução de viagens e ônibus circulantes, não consegue oferecer os benefícios esperados indicando, portanto, que embora tenham surtido algum efeito na população, os mecanismos e ações anteriores precisam adotar critérios mais enfáticos para reduzir a mobilidade e para o convencimento da importância e necessidade de garantir a oferta de viagens ou veículos suficientes para esses serviços ocorrerem de forma segura, sem prejuízo a intensificação de ações de comunicação, informação e convencimento populacional e empresarial sobre a gravidade da situação e a efetiva necessidade de aumentar o distanciamento social para permitir a redução da velocidade de propagação da epidemia em curto espaço de tempo.

Guilherme Horta Travassos - COPPE / UFRJ