

Saúde Pesquisadores apontam aumento da frota de ônibus como a melhor solução para diminuir o contágio

Transporte público é risco para reabertura

IMPACTOS DO CORONAVÍRUS

Marli Olmos
De São Paulo

A busca de meios de evitar a disseminação da covid-19 no transporte público transformou-se em grande desafio nas grandes cidades. Pesquisa elaborada por especialistas em engenharia de transportes aponta a ampliação da oferta de ônibus como uma das melhores formas de garantir o distanciamento necessário para evitar a propagação do vírus. Para eles, circular, de preferência, com todos os passageiros sentados é vital durante uma pandemia e cabe ao poder público rigor na fiscalização.

A conclusão faz parte da 10ª edição da série de boletins semanais da Rede de pesquisa solidária, grupo de quase 70 pesquisadores voluntários que se juntaram para ajudar na elaboração de políticas públicas para o enfrentamento da covid-19. Três deles passaram os últimos dias debruçados no estudo das dificuldades de lidar com a propagação de um vírus mortal no transporte coletivo, seja por quem saiu para trabalhar desde o início da pandemia ou quem terá de encarar o desafio nos próximos dias.

O trabalho voltado à mobilidade foi encerrado na mesma semana da polêmica declaração do prefeito de São Paulo, Bruno Covas (PSDB). Na segunda-feira, o prefeito ameaçou demitir o secretário de transportes, Edson Caram, caso ele não consiga garantir que os ônibus urbanos circulem com todos os passageiros sentados. O prazo fixado por Covas se encerra hoje.

“Numa pandemia não pode haver cinco ou sete pessoas por me-

tro quadrado dentro de um ônibus, como costumava acontecer”, afirma o pesquisador Pedro Logiodice. A pesquisadora Tainá Bittencourt lembra que o transporte público é “um ponto sensível na contaminação”, e circular com os passageiros sentados garante distanciamento. Para ela, não adianta, porém, dar a recomendação ou até criar uma lei se não houver ampliação da frota e fiscalização. “Em São Paulo, as empresas têm sido remuneradas por custo de operação”, diz. No Paraná, o governo determinou que os ônibus circulassem com metade da capacidade. “Mas essa política é difícil de ser praticada sem colocar mais ônibus em circulação, o que não foi o caso”, destaca a pesquisa.

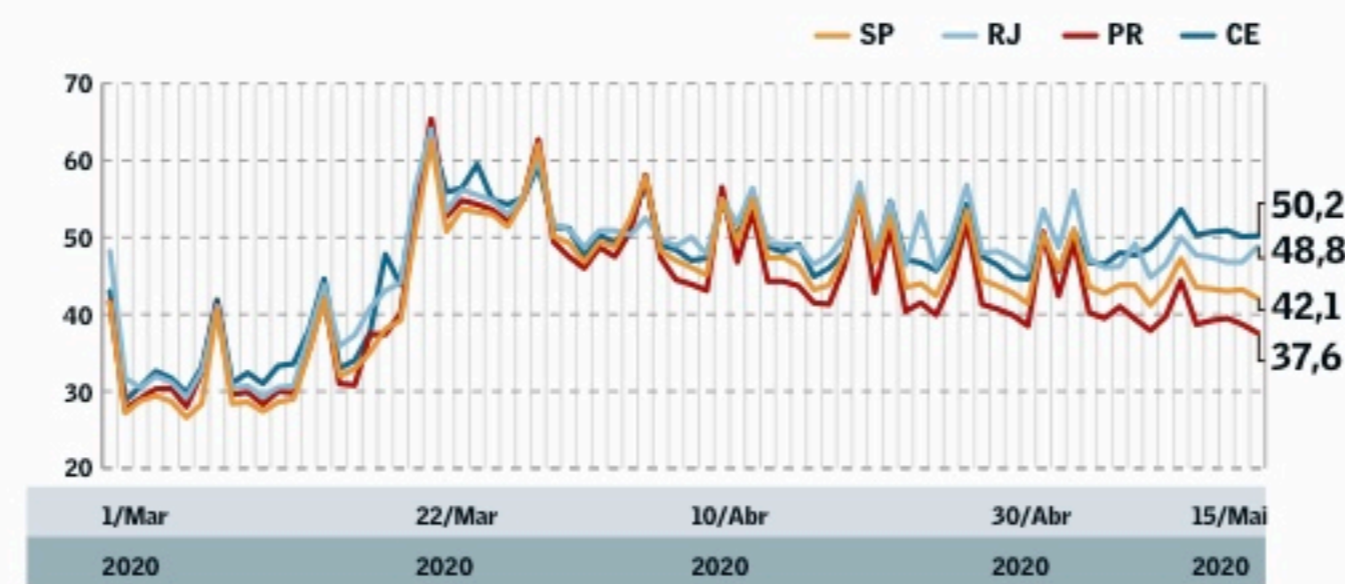
Para os especialistas, diminuir a frota circulante, como ocorreu em várias cidades, acabou por provocar aglomerações. Mais de 300 linhas foram suspensas em São Paulo e quase 600 na Grande Rio. Segundo a pesquisa, nas cidades mais afetadas pela covid-19, a frota de ônibus chegou a operar com número de veículos equivalente a 40% do habitual.

A covid-19 também expôs quão heterogêneas são as metrópoles, o que exige ações distintas. A pesquisa mostra que, a partir da pandemia, a frequência a estações de metrô e trem em São Paulo e Rio chegou a ser equivalente a 30% do usual em regiões centrais, que oferecem melhores condições para o isolamento social. Já na periferia, a demanda seguiu padrões anteriores à pandemia e, em alguns casos, chegou a ser 80% maior. “Não adianta pensar na cidade como um todo”, destaca Mariana Gianotti, coordenadora da pesquisa.

A pandemia não só somou mais preocupações em relação à mobilidade urbana como trouxe à tona

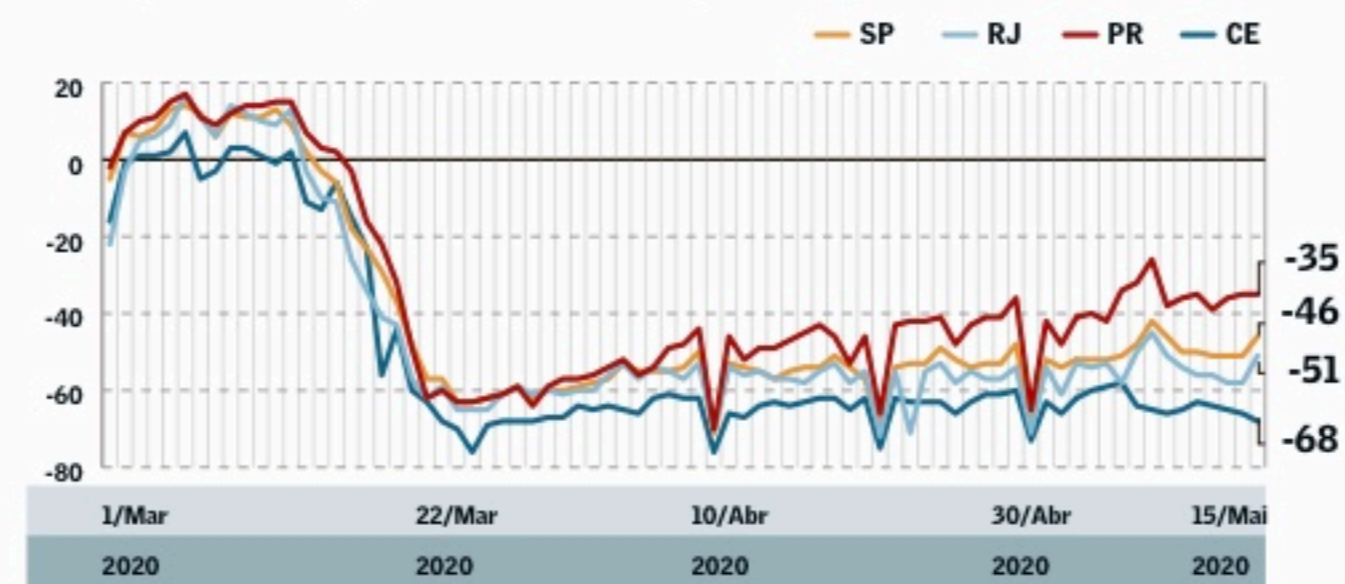
Isolamento parcial

População que se manteve em casa, em % do total, por Estado



Mobilidade alterada*

Varição % em relação ao usual antes da pandemia, por Estado



Fonte: Rede de pesquisa solidária. * Freqüências em estações de ônibus, metrô e trem

antigos problemas. São os mais pobres que mais tempo ficam dentro de ônibus, trens e metrô, porque são os que mais longe vivem do trabalho e que mais dependem de transporte coletivo.

Cerca de 40% da população economicamente ativa usam transporte público para ir ao trabalho. Em São Paulo, moradores da periferia gastam de três a quatro horas para ir e voltar. Para os pesquisadores, desigualdades sociais no deslocamento elevam o risco de contágio nessas camadas.

O momento seria, ainda, oportuno, dizem, para reorganizar o transporte nas cidades. Mariana aponta a necessidade de incentivar o uso de outros meios, como a

bicicleta, desde que garantidas oferta e infraestrutura na periferia. “Mas isso não ocorre hoje”.

Não é de hoje que Pedro, Tainá e Mariana estudam as desigualdades nos deslocamentos urbanos. Os três são engenheiros especializados em transporte da Escola Politécnica da USP e do Centro de Estudos da Metrópole (CEM), da Fapesp. A pandemia os estimulou a ampliar o trabalho investigativo.

Mariana lamenta que mesmo com boa base de dados em órgãos de trânsito, como o de São Paulo, a burocracia dificulte a pesquisa. Para ela, a pandemia poderia ser um bom motivo de união entre poder público e área acadêmica para, assim, agilizar a tomada de ações.

Butantan se une a chinesa para vacina contra covid-19

Ana Paula Machado
De São Paulo

O governo de São Paulo, por meio do Instituto Butantan, assinou acordo de cooperação com a farmacêutica chinesa Sinovac Biotec para o início dos testes na fase 3 da vacina contra o novo coronavírus. O governador de São Paulo, João Doria, disse que os estudos clínicos começarão em julho e participarão 9 mil voluntários em todo o país.

“Mais de 100 vacinas estão em desenvolvimento no mundo, mas apenas dez estão em fase final. Essa vacina da Sinovac é das mais avançadas e se os estudos indicarem a eficácia, a produção começa no primeiro semestre de 2021.”

Segundo ele, pelo acordo, haverá transferência de tecnologia para o Butantan, e o instituto será o responsável pela produção da vacina. “Essa vacina será distribuída ao SUS (Sistema Único de Saúde) e terá a possibilidade de imunizar milhares de brasileiros. Ela já foi testada em mais de mil pessoas na China nas fases 1 e 2 e agora o Brasil entra na fase 3.”

Para esses ensaios clínicos, o instituto irá investir R\$ 85 milhões e, segundo o diretor do Butantan, Dimas Covas, esses recursos fazem parte do orçamento da entidade. Serão ao todo 16 centros de pesquisas que devem participar dos estudos. “Não é certeza de que a vacina vai funcionar. Até então se mostrou efetiva, agora é o teste pra valer, vamos saber a real proteção e se é efetiva.”

Segundo ele, o Butantan, desde

o início da pandemia vem conversando com farmacêuticas para uma parceria. A escolha pela Sinovac foi em razão da tecnologia usada no desenvolvimento da vacina. “A tecnologia utilizada é a de célula zero, a mesma que usamos para a vacina da dengue que desenvolvemos. Dominamos essa tecnologia, e isso facilitou o acordo.”

O executivo ressaltou que o Butantan está conversando com outras empresas para o desenvolvimento de outras vacinas para a covid-19, inclusive com a Astra-Zeneca. Segundo ele, o instituto está ainda com um projeto para o desenvolvimento de uma vacina a partir do ovo, como é feita a vacina da gripe.

Covas afirmou, ainda que a partir da assinatura do acordo as empresas devem discutir os detalhes da operação. “Comprovando-se a eficácia da vacina vamos partir para as definições da produção. Temos duas fábricas que podem ser adaptadas para fabricar esse produto. O volume a ser produzido ainda não foi estabelecido porque depende do grau de imunizados que o Brasil tiver quando a vacina for aprovada.”

Segundo Covas, o contrato, no entanto, estabelece um volume adequado para campanhas de vacinação no país. “Dando tudo certo, no primeiro momento a vacina será importada da China e depois será produzida pelo Butantan. Essa onda epidêmica não terá vacina. Essa será necessária para a próxima onda e participação da campanha aquelas pessoas que não se infectaram.”