

OS EFEITOS DA PANDEMIA DO COVID-19 NAS DESIGUALDADES SOCIAIS E NO PLANEJAMENTO URBANO

THE EFFECTS OF THE COVID-19 PANDEMIC ON SOCIAL INEQUALITIES AND URBAN PLANNING

Submetido em 30 de julho de 2020

Aceito em 23 de setembro de 2020

SALES, Luiz Ricardo

salespesquisa@gmail.com

Universidade Federal de Campina Grande

Campina Grande – Paraíba – Brasil

Resumo

A pandemia tornou-se o maior desafio sanitário em escala global do mundo moderno. Diante de tal cenário, as cidades estão discutindo, reformulando e adaptando medidas urbanas, no intuito de reagir às expressivas mudanças econômicas e sociais. No entanto, este processo requer direção e gerenciamento, embora as desigualdades sociais façam com que a crise tenha impactos assimétricos sobre a população pobre. Neste sentido, o presente artigo buscar contribuir para a reflexão sobre a produção e adaptação do espaço urbano, caracteriza-se pelo caráter essencialmente bibliográfico, ou seja, interpretativo, fundamentado no levantamento contemporâneo. Em síntese, pode-se constatar que algumas cidades estão redesenhando de modo tangível e/ou permanente seus espaços urbanos, desse modo, surgem novos padrões de projeto e soluções com benefícios equitativos. Compreende-se que para enfrentar a crise deve-se observar além da visão utópica as cidades, considerando atuações práticas de políticas públicas e investimentos, a fim de garantir a vida com dignidade e segurança.

Palavras-chave: Espaços Urbanos; Cidades; Assentamentos informais; Periferia.

Abstract

The pandemic has become the greatest health challenge on a global scale in the modern world. Faced with such a scenario, cities are discussing, reformulating and adapting urban measures in order to react to significant economic and social changes. However, this process requires direction and management, although social inequalities cause the crisis to have asymmetric impacts on the poor. In this sense, this article seeks to contribute to the reflection on the production and adaptation of urban space, characterized by its essentially bibliographic

character, i.e., interpretative, based on the contemporary survey. In summary, it can be seen that some cities are tangibly and/or permanently redesigning their urban spaces, thus giving rise to new design patterns and solutions with equitable benefits. It is understandable that to face the crisis it is necessary to observe beyond the utopian vision the cities, considering practical actions of public policies and investments, in order to guarantee life with dignity and security.

Keywords: Urban Spaces; Cities; Informal Settlements; Periphery

Introdução

O Covid-19, doença infecciosa provocada pelo contágio do vírus SARS-CoV-2, vem provocando mudanças na maneira como vivemos e nos movemos nas cidades, de tal modo que irão deixar marcas expressivas e inúmeras reflexões sobre os modo como planejamos e utilizamos os espaços urbanos, além das desigualdades sociais.

Nas cidades, os espaços urbanos representam os valores compartilhados entre as pessoas, fortalecem as conexões de influência social e sua vitalidade atraindo o público, fazendo com que escolham ou não ocupá-los, tal dinamicidade reflete a possibilidade de usufruí-lo de modo livre. No entanto, a pandemia colocou em questão o papel dos espaços urbanos na busca por soluções imediatas (ROSMARIM, 2020).

Contudo, as políticas urbanas neoliberais da América Latina estabeleceram segregações, desigualdades e fragmentações no tecido urbano (MENA e GUARDIA, 2019), com expressivas diferenças na quantidade e qualidade dos espaços urbanos entre bairros de alta e baixa renda (VICUÑA et al., 2019). As desigualdades sociais expandiram-se entre as minorias raciais, moradores de rua e comunidades pobres, tais grupos são os mais vulneráveis e afetados pelos efeitos da pandemia, principalmente devido aos limitados acessos aos serviços básicos e dificuldades de autoisolamento (DU et al., 2020).

Quanto ao design e planejamento urbano, a pandemia interfere diretamente das seguintes maneiras: questionando as premissas essenciais do sistema urbano, debatendo os princípios do design e a organização da estrutura das cidades e na reformulação dos modelos de cidades inteligentes, direcionados para uma incisiva estrutura digital (ACUTO, 2020).

Desse modo, o estudo caracteriza-se pelo caráter essencialmente bibliográfico, ou seja,

interpretativo, fundamentado no levantamento contemporâneo, composto por papers científicos, revistas eletrônicas e sites. Em síntese, destaca-se a pesquisa qualitativa, utilizada como base metodológica, no intuito de compreender, analisar e descrever determinado fenômeno (ULLRICH et al., 2012).

A pesquisa qualitativa, descreve a complexidade do problema, analisa a interação de variáveis, compreender e classifica processos dinâmicos vividos por grupos sociais, além de contribuir para o processo de mudança dos indivíduos e compreensão das particularidades do comportamento da sociedade (RICHARDSON, 2017).

Neste sentido, reconhecendo que refletir sobre os processos os efeitos da pandemia do COVID-19 nas desigualdades sociais e no planejamento urbano, exige a incorporação de diferentes escalas de análise, este estudo buscar contribuir para a reflexão sobre a produção e adaptação do espaço urbano, tanto em termos teóricos, no campo acadêmico, como práticos, no campo do planejamento e gestão da geografia urbana.

Diante desse novo cenário, as novas discussões sobre os processos de urbanização, intervenção e adaptação das cidades, colocam-se como caminhos fundamentais no processo de desenvolvimento socioeconômico, tornando-se fator decisivo para compreensão do sistema capitalista e, conseqüentemente na infraestrutura urbana e na significação do desenvolvimento.

As desigualdades sociais reforçadas pela pandemia

A pandemia expôs e agravou as desigualdades sociais pelo mundo, de tal modo que inúmeras cidades ainda não oferecem serviços básicos (água, moradia, assistência médica, saneamento e infraestrutura urbana), como apresentado no sétimo artigo do *World Resources Report, "Towards a More Equal City"* (2019), Relatório de Recursos Mundiais, "Rumo a uma Cidade Mais Igual". A falta de acesso a estes serviços, elevaram os desafios no enfrentamento ao Covid-19, principalmente nos países subdesenvolvidos.

Corrêa (2007, p.61-72), afirma que a desigualdade social está diretamente ligada ao processo de produção capitalista e pode se apresentar de diferentes maneiras, a partir da escala de análise: na rede urbana, pode surgir como diferenciação funcional; e na escala intraurbana,

constitui-se pela divisão econômica e social do espaço. Para Carlos (2007, p.48) a desigualdade é o meio explicativo da diferenciação intrínseca à produção espacial “fundada na contradição entre a produção social do espaço e a sua apropriação privada”.

Nas metrópoles, a desigualdade social é mais evidente, na medida em que ao mesmo tempo, pessoas com estabilidade financeira puderam permanecer em suas residências cumprindo o isolamento social, multidões saíram as ruas em busca de cestas básicas, oportunidades de trabalho e principalmente o auxílio emergencial. Valentino-Devries et al. (2020), verificaram que nos Estados Unidos, dados geoespaciais mostraram que os trabalhadores com a renda mais baixa continuaram a movimentar-se em meio a pandemia, entretanto os trabalhadores com a renda mais alta estavam em *home office*.

No Brasil, a informalidade no mercado de trabalho atingiu 41,1%, representando 38,735 milhões de pessoas sem estabilidade financeira de acordo com os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2019). Ressalta-se que para este grupo, os serviços temporários são a única possibilidade de renda, e mesmo permanecendo vulneráveis ao risco epidêmico, a circunstância de não se expor ao vírus não é uma questão de escolha.

A pandemia, restringiu o acesso de 28,5 milhões de pessoas ao mercado de trabalho, segundo os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD), divulgada pelo IBGE, 17,7 milhões de pessoas afirmaram que não conseguiram procurar emprego em decorrência das limitações impostas pelas medidas de isolamento social ou por falta de oportunidade na região em que vivem. No mesmo período, 10,9 milhões estavam desempregados e saíram em busca de uma ocupação, mas não obtiveram êxito (IBGE, 2020).

Diante desse quadro, destaca-se a nota técnica da Rede de Políticas Públicas e Sociedade, através dos pesquisadores Rogério Barbosa, do Centro de Estudos da Metrópole, e Ian Prates, do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, o qual estimaram o número de trabalhadores afetados no país em decorrência dos efeitos da pandemia, e constaram que 75,5 milhões de pessoas (81% da força de trabalho), sofreram com algum tipo de vulnerabilidade. Segundo os pesquisadores, os trabalhadores menos estáveis em setores não essenciais (serviços domésticos, cabeleireiros, lojas de vestuário e oficinas mecânicas), somaram 23,8 milhões de

peçoas, representando 25,5% da população (BARBOSA e PRATES, 2020).

Nesse contexto, observa-se que as desigualdades sociais tornam-se mais significativas nas “franjas urbanas”, ou seja, nas periferias densamente construídas e populosas. Segundo a pesquisa realizada pelo Data Favela e Instituto Locomotiva (2020), 13,6 milhões de pessoas (97% da população que mora nas periferias), sofreram com transformações diretas em suas condições de vida, de tal forma que 7 em cada 10 famílias tiveram redução da renda familiar, devido a interrupção da atividade econômica.

Constatar-se que nas periferias metropolitanas as moradias dispõem de apenas um cômodo sem ventilação compartilhado por vários membros da mesma família. Corroborando com os dizeres antecedentes, Filho et al. (2017), afirmam que a carência de infraestrutura domiciliar, eleva o risco de propagação de infecções respiratórias. Em 2017, o país registrou 100 milhões de pessoas (47,64%) sem acesso a coleta de esgoto e 35 milhões (16,5%) sem abastecimento de água (SNIS, 2018). No entanto, foram registradas mais de 300 mil internações por ano, relacionadas à falta de saneamento que conseqüentemente favoreceram a disseminação de doenças, tais como hepatite A, cólera e leptospirose (BARRUCHO, 2020).

Os pesquisadores Eric Fèvre e Cecilia Tacoli, do International Institute for Environment and Development (IIED), ressaltam a necessidade de revisão do planejamento urbano das periferias e assentamentos informais, o qual em países de baixa renda essas áreas, tornaram-se consideravelmente vulneráveis com a propagação da COVID-19.

No entanto, torna-se um desafio mitigar os impactos das doenças infecciosas nestas áreas, visto que alguns, por exemplo, o Kibera em Nairóbi que abriga 700 mil pessoas, desprovidas de unidades de atenção básica, coleta regular de resíduos sólidos e infraestrutura de saneamento (VILLA-NOVA, 2020).

Figura 1: Assentamento informal de Kibera em Nairóbi.



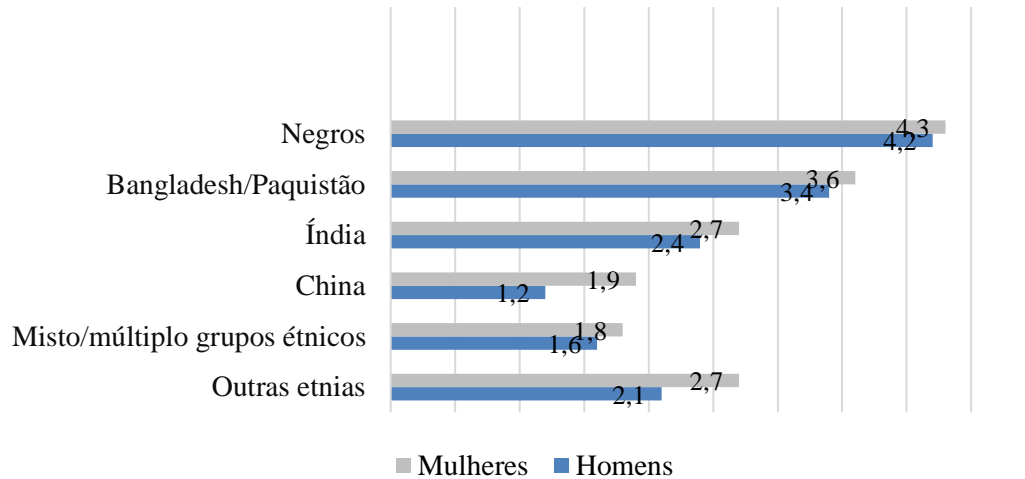
Fonte: Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, UNEP, 2018.

Quanto as formas de habitação acessíveis, torna-se necessário que sejam reconhecidas, a fim de que subsidiem as despesas trabalhistas aos demais habitantes do espaço urbano, desse modo, permitindo-se responder as difíceis condições de vida dos assentamentos de baixa renda, uma vez que este processo deverá reduzir a propagação de doenças infecciosas (FÈVRE e TACOLI, 2020).

Ainda sobre este contexto, o estudo desenvolvido pelo Office for National Statistics (ONS), do Reino Unido, constatou que as mulheres negras (caribenhas negras e africanas negras), possuem 4,3% maior de probabilidade ao óbito se contrair o coronavírus. Em relação aos homens, os britânicos negros possuem 4,2%, apesar das mesmas condições demográficas, idade, acesso aos serviços básicos e doenças pré-existentes dos homens brancos (ONS, 2020).

Desta forma, observa-se que os homens negros dos países de Bangladesh, Paquistão e Índia, apresentavam riscos mais elevados de óbito relacionados ao coronavírus, considerando a densidade populacional e as características sociodemográficas, por outro lado, as mulheres de Bangladesh, etnias paquistanesas, indianas e chinesas, apresentam risco equivalente de óbito ao das mulheres brancas (Gráfico 1).

Gráfico 1: Análise sobre o risco de óbito devido a pandemia.



Fonte: Adaptado do The Guardian, a partir do dados da ONS, 2020.

De acordo com o relatório da ONS, os homens negros de Bangladesh e Paquistão, estão mais expostos em ocupações voltadas ao público, representando 12,8% que trabalham no transporte urbano (ônibus e táxi), enquanto 3,5% são formados por brancos (ONS, 2020).

No Brasil, o estudo desenvolvido pelas economistas Luiza Nassif Pires (Levy Economics Institute), Laura Carvalho (Universidade de São Paulo) e a médica e pesquisadora Laura de Lima Xavier (Universidade Harvard), a partir dos dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) do IBGE realizada em 2013, constataram que as populações de baixa renda possuem, proporcionalmente mais comorbidades (doenças crônicas), ou seja, estão mais vulneráveis a crise de saúde pública (PIRES et al., 2020).

Cataia (2020, p.234), afirma que “as situações geográficas têm nas desigualdades socioespaciais seu relevo de maior destaque”. Conforme analisa a autora, a configuração do espaço geográfico e território, em especial nas cidades, é uma condicionante essencial para o desenvolvimento da vida cotidiana.

Para Carlos (2017, p.169) “a desigualdade socioespacial é resultado do processo de reprodução capitalista que cria, articula e mantém espaços com desenvolvimento desigual”.

Portanto, a periferia do sistema capitalista, amarga um estado crítico refletido nas diferenças de infraestrutura urbana, níveis de segregação e desenvolvimento socioespacial (RAMOS, 2020).

Nesse contexto, as discussões sobre a realidade das periferias e as medidas propostas pelos governos para enfrentar a crise sanitária e econômica foram temas do webinar “Pandemia nas Favelas”, promovido pelo Instituto FHC, no qual o fundador do Observatório de Favelas (RJ), Jailson de Souza e Silva, destacou que o grande desafio da sociedade é “pressionar o estado a trabalhar com dimensões fundamentais, com a solidariedade e a empatia como elemento fundamental”. Portanto, torna-se indispensável o compromisso público em minimizar os danos econômicos, sociais e psicológicos das populações mais vulneráveis, através de medidas fiscais e sociais (APUZZO e PRONCZUK, 2020).

Por fim, e não menos importante, o diretor geral da Organização Mundial de Saúde, Tedros Adhanom, afirmou que os governantes dos países latino-americanos deverão estabelecer parâmetros eficientes e transversais de enfrentamento a pandemia, para não ver as pessoas mais pobres sendo as mais afetadas em decorrência da falta de acesso a recursos públicos.

Redesenhando cidades: os novos espaços urbanos no mundo pós-pandêmico

Existe mundialmente crescente necessidade para as cidades se recuperarem dos impactos provocados pela pandemia de COVID-19, além de estabelecer o equilíbrio dos espaços públicos, da mobilidade e habitabilidade urbana, bem como o desenvolvimento local, sendo que tais questões tornam-se desafios que os designers e planejadores urbanos enfrentarão ao redesenhar de modo tangível e/ou permanente as cidades em escala humana.

Diante desse novo cenário pós-pandêmico, verifica-se a imprescindível importância de que as cidades sejam resilientes e autossuficientes, com foco em inovações direcionadas para melhorar a qualidade de vida da população. Em síntese, faz-se necessário repensar a esfera pública, a infraestrutura e as estratégias tradicionais, no intuito de promover espaços inclusivos, acessíveis e seguros para o convívio em sociedade.

Nesse contexto, a crise suscitada por esta pandemia, não seria a primeira em que uma doença infecciosa influenciaria na estrutura urbana. Ao longo da história algumas doenças

como cólera, tuberculose e febre amarela, ocasionaram significativas transformações em diferentes cidades pelo mundo.

Em 1832, a disseminada pandemia de cólera exarcebou as desigualdades econômicas e sociais da cidade de Paris, no qual concentrava áreas densamente povoadas por trabalhadores pobres e agravadas pela falta de saneamento. Contudo, o período pós-pandêmico foi marcado por o processo de redesenho do espaço urbano gerenciado pelo Barão Georges-Eugène Haussmann, caracterizada pela demolição de edifícios para dar lugar a amplas e salubres avenidas, a criação de parques arborizados, fontes públicas e um refinado sistema de distribuição de água e rede de esgotos.

Na cidade de Londres em 1858, após o surto de cólera, destacaram-se as intervenções realizadas na infraestrutura de saneamento, a partir do esquema de engenharia de Joseph Bazalgette e as mudanças fundamentais no pensamento moderno, como afirma Shapin (2006), os moradores da cidade passaram a compreender e dar importância ao bem-estar do ambiente urbano, sendo este administrado por instituições humanas e o conhecimento especializado.

Na década de 1850, foram criadas as agências de saúde pública e saneamento urbano nos Estados Unidos, com a finalidade de estabelecer o cumprimento das medidas sanitárias. Nesse período, notabilizaram-se a construção de parques públicos, desenvolvidos pelo arquiteto paisagista Frederick Law Olmsted, tais como, o Emerald Necklace e o Central Park.

Vale enfatizar que os parques públicos, tornaram-se expressivamente populares, particularmente no período de transição para o século XX, quando o país foi afetado pela epidemia de tuberculose, o qual tais locais proporcionavam uma melhor qualidade do ar e exposição solar, conseqüentemente influenciavam na recuperação dos doentes.

Annie Wilkinson, pesquisadora do Institute of Development Studies, destaca a importância histórica das pandemias como catalisadores de transformações no espaço urbano. Jony Matthews, professor sênior de planejamento urbano e ambiental na Griffith University, “tempos extraordinários exigem respostas extraordinárias”.

Nesse sentido, observa-se que os espaços urbanos representa continuidade, e ainda que surjam crises, estes locais permanecem, se adaptam e crescem. Assim, inseridos na urbanidade

referem-se ao presente do que acontece na vida pública e as possibilidades que oferecem a sociedade (TAVARES e STEVENS, 2020).

Contudo, os efeitos da pandemia nos espaços urbanos está proporcionando diversas discussões entre os designers e planejadores urbanos sobre a necessidade de ampliar as calçadas, ciclovias e redesenhar as ruas para atender as recomendações de distanciamento social (ALTER, 2020; ROBERTS, 2020).

O futuro pós-pandêmico, revela-se em mudanças nas áreas urbanas de algumas cidades ao redor do mundo. Em Toronto, o Trinity Bellwoods Park e, em Nova York, o Domino Park, introduziram marcações em formato de círculo no chão pintadas com tinta de spray, com o objetivo de garantir o distanciamento social e evitar aglomerações (Figura 2).

Figura 2: Círculos elaborados no Domino Park, Brooklyn, Nova York.



Fonte: Amanda Dombrowski, 2020.

Nas cidades de São Francisco e Rotterdam, os empresários foram autorizados a utilizar parte das calçadas, parques, praças e vagas de estacionamento para atividades comerciais, assim, tal iniciativa têm o propósito de apoiar o crescimento da economia ao mesmo tempo em

que atende os requisitos de segurança e acessibilidade.

Em Viena, o Studio Precht apresentou o mais novo parque público com design em espirais que remete ao formato de labirinto, intitulado “Park de la Distance”, o qual permite aos usuários o contato com o espaço verde ao ar livre, ideal para caminhadas e meditação, além de resguardar com segurança o distanciamento social. Segundo o arquiteto Chris Precht, o parque foí construído em um terreno baldio, mas, pode ser replicado em outras áreas urbanas, favorecendo o refúgio devido ao barulho e a agitação das cidades (Figura 3).

Figura 3: Park de la Distance, Viena.



Fonte: Studio Precht, 2020.

Além dos parques públicos, verifica-se que a infraestrutura de ciclismo está sendo uma importante alternativa para reduzir a pressão sobre as redes de transporte público, o tráfego de automóveis e a emissão de poluentes, a fim de garantir o distanciamento social e contribuir para a qualidade de vida urbana.

Em Berlim, o distrito densamente povoado de Kreuzberg, destaca-se pela implantação das ciclovias pop-up, caracterizada por uma rede que liga os principais pontos e cobre os eixos urbanos de deslocamento em menor intervalo de tempo, desse modo, reduz o uso de automóveis

e, conseqüentemente, melhora a qualidade do ar. Em Bogotá, capital colombiana, a prefeita Claudia López, implantou 84 km de ciclovias temporárias para promover a conectividade urbana, reduzir o congestionamento no trânsito e nas lotações do sistema de transporte público, bem como manter o distanciamento social (Figura 4).

De acordo com o Inrix Global Traffic Scorecard 2019, a capital colombiana está no topo do ranking das cidades com o pior congestionamento, no qual os motoristas passam 191 horas por ano dentro de seus veículos (WEEKES, 2020).

Figura 4: Ciclovía temporária, Bogotá.



Fonte: Secretaria de Mobilidade de Bogotá, 2020.

Boston, Londres, Portland e Vancouver deram início aos estudos para reconfigurar suas ruas e acomodar mais pedestres e ciclistas (HAMKINS, 2020; TOPHAM, 2020). A Cidade do México, está considerando um aumento quatro vezes maior a sua rede de ciclismo (ARMARIO, 2020; NULL e SMITH, 2020; WRAY, 2020). Em Bruxelas, os planos de mobilidade incluem medidas para reduzir o tráfego de carros, expandir as ciclovias e o sistema de transporte público, além de redistribuir o espaço urbano (KUEBLER, 2020).

Em Milão, o prefeito Giuseppe Sala, através do Plano Strade Aperte, está implantando

35 km de ciclovias permanentes, além do alargamento das calçadas (EFE, 2020), de acordo com Sala, a Itália é conhecida por seus automóveis de velocidade e design moderno, entretanto, o centro de Milão por ser densamente povoado é um ambiente para pessoas, não para veículos.

Nesse processo, observa-se que a política pública de planejamento urbano de Milão está direcionada ao desenvolvimento centrado nas pessoas, no intuito de garantir o bem-estar em direção a uma cidade ecologicamente sustentável e equitativa (Figura 5).

Figura 5: Implantação de novas ciclovias e vias de pedestres.



Fonte: Demetrio Scopelliti, 2020.

Em Lisboa, os gestores e planejadores urbanos pretendem incentivar a mobilidade ativa através de dois projetos: “Lisboa Ciclável” e “A Rua é Sua”. Para tanto, propõe-se a implantação de 105 km de ciclovias até o início de 2021, ampliação das calçadas, criação de áreas paisagísticas com foco no sombreamento para mitigar as ilhas de calor, além da proibição em definitivo do tráfego de veículos em várias ruas.

O governo municipal de Barcelona, irá investir 4,4 milhões de euros na implantação de 21 km de ciclovias e 12 km de vias que serão realocadas para o uso público, com o objetivo de reativar com segurança a rotina da cidade, além de reduzir a emissão de poluentes (Figura 6). Vale referir, segundo Raposo (2020), a necessidade de redistribuir o espaço urbano com a redução de veículos, favorecendo à circulação pedonal e incentivando o desenvolvimento

descentralizado.

Figura 6: Proposta de relocação de via para uso pedonal.



Fonte: Governo Municipal de Barcelona, 2020.

As medidas de isolamento e distanciamento social aplicadas no primeiro semestre em inúmeros países pelo mundo, mostraram-nos o quão significativos são os espaços urbanos para a vida nas cidades. Desse modo, o “urbano” é relativo e pertencente à cidade, ou seja, a expressão coletiva das pessoas relacionadas socialmente o mantém “vivo” (ROSTEY, 2020).

Quanto a isso, Lima (2019, p.15), afirma, que esses locais não são inertes, mas ativos, e sua mutabilidade é peculiar às ações da sociedade, dado que é a mesma quem fomenta seu ambiente de acordo com a sua vivência. Segundo a autora, através dos espaços urbanos estabelecemos as formas de (re)produção das relações sociais e, sem as transformações quanto aos modos de formação da sociedade, o espaço torna-se inexistente. Carlos (2017, p.68), contribui afirmando que “o espaço enquanto produto social é produto histórico e, ao mesmo tempo, realidade presente e imediata”.

Entretanto, constatar-se que o acesso aos espaços urbanos era injustamente restrito antes mesmo da pandemia. Assim, cabe referir que, as medidas de isolamento e distanciamento social

podem intensificar as desigualdades e consolidar as direções para que as populações sem-teto e dependentes químicos não tenham mais acesso a esses locais.

Nesta perspectiva, elenca-se conforme Richmond (2020), que antes das restrições de isolamento e distanciamento, as redes sociais e econômicas do centro urbano com o seu fluxo de trabalhadores, residentes e visitantes, permitiam a sobrevivência diária dos moradores de rua, através das doações e os serviços improvisados de limpeza de para-brisas e guardador de carros ou “flanelinhas”. Contudo, sem os fluxos urbanos os moradores de rua tornaram-se mais dependentes dos serviços significativamente limitados oferecidos por ONGs, projetos sociais e instituições religiosas (RICHMOND, 2020).

Contudo, observa-se que uma das principais funções dos espaços urbanos é de prover às necessidades crescentes da sociedade, mas se esta não for capaz de satisfazer tal exigência, torna-se o cenário de problemáticas do sistema capitalista, dentre elas as ocupações irregulares em áreas ambientais, a carência de mobilidade urbana e de infraestrutura (SALES, 2020).

Torres (2020), afirma que a política pública de planejamento urbano das cidades deve adaptar-se as necessidades emergenciais da sociedade, com o objetivo de promover ambientes resilientes, fortalecer a mobilidade, descentralizar os serviços de saúde e democratizar o acesso aos equipamentos urbanos. Nesse sentido, destaca-se a importância dos profissionais repensarem os espaços compartilhados, a fim de torná-los gerenciáveis e capazes de serem imediatamente reposicionados em situações de emergência (VIEL, 2020).

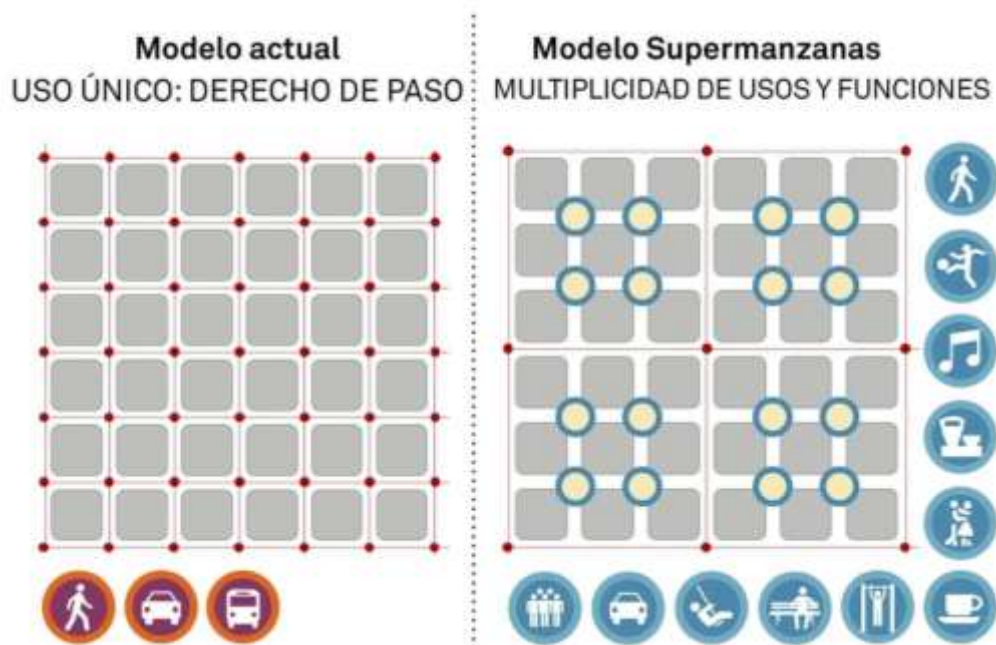
No processo de redesenho do espaço urbano, destacam-se principalmente os projetos que proporcionam a mobilidade ativa, com o objetivo atender o bem-estar ambiental e social da população (BIRD et al., 2018; NIEUWENHUIJSEN et al., 2019). Desse modo, os modelos de Superblocos utilizados na cidade de Barcelona, tornam-se referência no planejamento do espaço urbano, no qual a mobilidade da cidade é redirecionada tanto para o interior quanto para o exterior dos bairros, ou seja, impede que os veículos dos moradores não residentes tenham que atravessar o interior desses locais (RUEDA, 2019).

Gomes (2019), afirma, que os Superblocos foram desenvolvidos com os objetivos de recuperar o espaço público para os moradores, reduzir os altos níveis de poluição do ar e a falta

de espaços verdes. Os modelos construídos que reestruturam o tradicional sistema de circulação urbana, foi desenvolvido pela BCNecologia, consórcio público dedicado a repensar as cidades em termos de sustentabilidade, dirigida por Salvador Rueda.

Desse modo, a organização funcional está estabelecida da seguinte forma: as vias internas permanecem fechadas para os veículos motorizados, com exceção dos serviços urbanos e de emergência, assim, favorece a circulação pedonal e ciclista dos moradores. Apenas no entorno, é permitida a circulação de veículos motorizados (Figura 7).

Figura 7: Plano de Mobilidade Urbana de Barcelona (2013 - 2018).



Fonte: Governo Municipal de Barcelona, 2018.

Desta forma, utilizando-se a cidade de Barcelona com exemplo de crescimento urbano em equilíbrio com o meio ambiente, atende-se os seguintes princípios: mobilidade sustentável, coesão social com o tecido urbano, integração com espaços verdes e autossuficiência na utilização de recursos.

Contudo, observa-se incertezas sobre como o mundo pós-pândemico, afetará os espaços

urbanos, por outro lado, as experiências das restrições de isolamento e distanciamento social utilizadas de modo estratégico, tornam-se fundamentais ao traduzir um propósito amplamente compartilhado, no intuito de garantir que estes espaços sejam utilizadas como ambientes ativos, inclusivos, acessíveis e seguros.

Considerações Finais

A estrutura morfológica das cidades, é caracterizada por complexos sistemas de política, meio ambiente, habitação e infraestrutura, contudo, torna-se um ambiente para experimentação, adaptação e transformação. Dessa forma, pode-se verificar que as cidades estão buscando soluções para enfrentar os impactos provocados pela pandemia, embora as desigualdades sociais façam com que a crise tenha impactos assimétricos sobre a população pobre.

Verifica-se que uma das questões mais relevantes a ser considerada no design e planejamento urbano, é a integração dos assentamentos informais na estrutura morfológica das cidades, com o intuito de promover a resiliência e atender a maioria crescente das comunidades mais vulneráveis e afetadas pela pandemia.

Nesse entendimento, torna-se necessário que o planejamento público urbano esteja centrado nos anseios e prioridades da população, reconsiderando a importância da adaptabilidade do design inclusivo para que os centros urbanos, espaços públicos e periferias se tornem socialmente conectadas e seguras, contribuindo para a melhoria da qualidade de vida e o desenvolvimento econômico e social.

No entanto, as decisões a médio e longo prazo, irão requerer uma maior colaboração entre profissionais das mais diversas áreas de atuação e governantes, bem como a elaboração estratégica de políticas reativas e planos de resposta para o controle e gerenciamento da crise.

Portanto, compreende-se que para enfrentar esses problemas deve-se observar além da visão utópica as cidades, considerando atuações práticas de políticas públicas, regulamentos, investimentos e economia circular, a fim de garantir a vida com dignidade e segurança.

Assim, cabe destacar, a importância de construir centros urbanos sustentáveis, bairros de uso misto, espaços arborizados, vias públicas que acomodem os usuários multimodais, redes

de ciclovias que integrem os bairros às áreas comerciais, utilização das vagas de estacionamento para ampliar as calçadas e propor usos temporários com serviços de entrega e coleta.

Referências

ACUTO, Michele. Will COVID-19 Make Us Think of Cities Differently? **Newcities**, 20 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y7hx9qbq>. Acesso em: 21 de jun. 2020.

ALTER, Lloyd. Urban Design After the Coronavirus. **Treehugger**, 8 de apr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y99lh55u>. Acesso em: 15 de jun. 2020.

APUZZO, Matt; PRONCZUK, Monika. COVID-19's economic pain is universal. But relief? Depends on where you live. **The New York Times**, 23 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/tn3kyd5>. Acesso em: 25 de mai. 2020.

ARMARIO, Christine. Bikes vs Virus: Bogota expands paths in novel strategy. **The San Diego Union-Tribune**, 17 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/yajdz5al>. Acesso em: 12 de mai. 2020.

BARBOSA, Rogério Jerônimo; PRATES, Ian. Covid-19: Políticas Públicas e as Respostas da Sociedade. **Rede de Pesquisa Solidária**, 17 abr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3zzrumq>. Acesso em: 2 de jun. 2020.

BARRUCHO, Luis. 'Pula no esgoto e nada acontece': Brasil tem mais de 300 mil internações por ano por doenças causadas por falta de saneamento. **BBC New Brasil**, 27 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y9t2nbf7>. Acesso em: 19 de mai. 2020.

BIRD, Emma; IGE, Janet; PILKINGTON, Paul. Built and natural environment planning principles for promoting health: an umbrella review. **BMC Public Health**, Londres, v. 18, n. 930, p. 1-13, 2018.

CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). **Justiça Espacial e o Direito à Cidade**. São Paulo: Contexto, 2017.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Diferenciação socioespacial. **Cidades**, São Paulo, v. 4, n. 6, p. 45-60, 2007.

CATAIA, Márcio. Civilização na encruzilhada: globalização perversa, desigualdades socioespaciais e pandemia. **Tamoios**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 232-245, 2020.



[HTTPS://PERIODICOS.UFPE.BR/REVISTAS/RURALURBANO/INDEX](https://periodicos.ufpe.br/revistas/ruralurbano/index)

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Cidades**, São Paulo, v. 4, n. 6, p. 61-72, 2007.

DU, Jillian; KING, Robin; CHANCHANI, Radha. Tackling Inequality in Cities is Essential for Fighting COVID-19. **World Resources Institute**, 14 de apr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/ybwoe456>. Acesso em: 16 de mai. 2020.

EFE. Milán le quitará al coche 35 km de carriles para dárselos a la bici y el peatón. **Elperiodico**, 14 mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/ybe5dhkg>. Acesso em: 23 de mai. 2020.

FÈVRE, Eric; TACOLI, Cecilia. Coronavirus threat looms large for low-income cities. **International Institute for Environment and Development**, 26 fev. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y3ovu5jo>. Acesso: 22 de jul. 2020.

GOMES, André. Barcelona testa modelo de superbairros para ajudar ao trânsito. **Circula Seguro**, 21 oct. 2019. Disponível em: <https://tinyurl.com/y43jvwey>. Acesso em: 5 de jul. 2020.

HAWKINS, Andrew. There's no better time for cities to take space away from cars. **The Verge**, 23 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y53jjmw4>. Acesso em: 19 de mai. 2020.

INSTITUTO LOCOMOTIVA. A pandemia do coronavírus já alterou a vida de 97% das 13,6 milhões de pessoas que moram em favelas em todo o Brasil. **Locomotiva**, 30 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/ycfx5xo8>. Acesso em: 9 de jun. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pandemia dificulta acesso de 28,6 milhões de pessoas ao mercado de trabalho em maio. **Agência IBGE notícias**, 16 de jun. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/yc7jz53x>. Acesso em: 10 jul. 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Desemprego cai em 16 estados em 2019, mas 20 têm informalidade recorde. **Agência IBGE notícias**, 2 de fev. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/yb3pbd9o>. Acesso em: 20 de mai. 2020.

KUEBLER, Martin. Como a pandemia está transformando a mobilidade urbana. **Made for minds**, 18 de mai. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y7xuv3k5>. Acesso em: 16 de jun. 2020.

LIMA, Andria Carla Araújo da Silva. A produção do espaço urbano e o espaço público: algumas considerações. **GEOTemas**, Pau dos Ferros, v. 9, n. 3, p. 7-22, 2019.

MENA, Fernando Carrión; GUARDIA, Manuel Dammert. **Derecho a la Ciudad: Una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina**. Lima: Editora IFEA, 2019.

NULL, Schuyler; SMITH, Hillary. COVID-19 Could Affect Cities for Years. **World Resources Institute**, 20 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/yazz5292>. Acesso em: 16 de mai. 2020.

OFFICE FOR NATIONAL STATISTICS. Coronavirus (COVID-19) related deaths by ethnic group, England and Wales. **Office for National Statistics**, 2 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y7k2fstr>. Acesso em: 2 de jun. 2020.

PAZ, Huri. As desigualdades sociais que a pandemia da covid-19 nos mostra. **Brasil de Fato**, 4 de abr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y7y9emgr>. Acesso em: 23 de jun. 2020.

PIRES, Luiza Nassif; CARVALHO, Laura; XAVIER, Laura de Lima. COVID-19 e desigualdade: a distribuição dos fatores de risco no Brasil. **Experiment Findings**, p. 1-3, 2020.

RAMOS, Tatiana Tramontani. Pandemia é pandemia em qualquer lugar – vivendo a crise da Covid-19 de fora dos grandes centros. **Espaço e Economia**, Rio de Janeiro, v. 18, p. 1-10, 2020.

RAPOSO, Frederico. Barcelona prepara o desconfinamento com menos espaço para os carros e mais para peões e bicicletas. **SmartCities**, 30 abr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/yy4pfhhp>. Acesso em: 27 jul. 2020.

RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: Métodos e Técnicas**. São Paulo: Atlas, 2017.

RICHMOND, Matthew Aaron. Brazil's urban inequalities will exacerbate the impacts of Covid-19. **Latin America and Caribbean Centre**, 14 de apr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/ybgd9o8f>. Acesso em: 20 de mai. 2020.

ROBERTS, David. How to make a city livable during lockdown. **Vox**, 22 de abr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/ybtfohxx>. Acesso em: 10 de jun. 2020.

ROSMARIN, Tahj. Public spaces bind cities together. What happens when coronavirus forces us apart? **The Conversation**, 25 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/ybe3kbjz>. Acesso em: 11 de mai. 2020.

ROSTEY, Gabriel. “Sobre a Liberdade” e urbanidade em tempos de pandemia. **Estadão**, 9 de mai. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y989klhc>. Acesso em: 29 de mai. 2020.

RUEDA, Salvador. Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case. In: Nieuwenhuijsen, M., Khreis, H. (Eds.) Integrating Human Health into Urban and Transport Planning. **Springer**, p. 135-153, 2019.



[HTTPS://PERIODICOS.UFPE.BR/REVISTAS/RURALURBANO/INDEX](https://periodicos.ufpe.br/revistas/ruralurbano/index)

SALES, Luiz Ricardo. Análise dos Espaços Livres Públicos em Campina Grande, PB, Brasil: Problemas e Potencialidades. **Terr@Plural**, Ponta Grossa, v. 4, n. 2, p. 1-21, 2020.

SHAPIN, Steven. **The Man of Science**. Early Modern Science, eds Lorraine Daston e Katharine Park. Cambridge, Reino Unido, v. 3, p. 179-191, 2006.

SILVA FILHO, Edivá Basilio da; SILVA, Aline Laiane; SANTOS, Alcione de Oliveira dos; DALL'ACQUA, Deusilene Souza Vieira; SOUZA, Luan Felipe Botelho. Infecções Respiratórias de Importância Clínica: uma Revisão Sistemática. **Revista FIMCA**, Rondônia, v. 4, n. 1, p. 1-10, 2017.

SISTEMA NACIONAL DE INFORMAÇÕES SOBRE SANEAMENTO. Série Histórica. **SNIS**, 5 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/ychuk5tf>. Acesso em: 12 de mai. 2020.

TAVARES, Sílvia; STEVENS, Nicholas. Cities will endure, but urban design must adapt to coronavirus risks and fears. **The Conversation**, 6 de mai. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y7ktpvd3>. Acesso em: 14 de jun. 2020.

TOPHAM, Gwyn. London pedestrians and cyclists may get more space on roads. **The Guardian**, 14 de apr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/yczwmod4>. Acesso em: 19 de jun. 2020.

TORRES, Pedro Henrique Campello. Covid-19 e a política urbana: a densidade não é a vilã. **Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento**, 11 de mai. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y7ov3m63>. Disponível em: 4 de jun. 2020.

VALENTINO-DEVRIES, Jennifer; LU, Denise; DANCE, Gabriel. Location Data Says It All: Staying at Home During Coronavirus Is a Luxury. **The New York Times**, 3 de mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/waop8ha>. Acesso em: 18 de mai. 2020.

VICUÑA, Magdalena; ORELLANA, Arturo; TRUFFELLO, Ricardo; MORENO, Daniel. Integración urbana y calidad de vida: disyuntivas en contextos metropolitanos. **Revistainvi**, Santiago, v. 34, n. 97, p. 17-47, 2019.

VIEL, Patricia. City planning in the post-Covid-19 era will be very diferente. **Bangkok Post**, 2 de mai. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/yctoau5z>. Acesso em: 4 de jun. 2020.

VILA-NOVA, Carolina. Para conter pandemia, favelas globais criam estratégias sem apoio do Estado. **UOL**, 7 de abr. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/vnz5l8k>. Acesso em: 25 de jul. 2020.



[HTTPS://PERIODICOS.UFPE.BR/REVISTAS/RURALURBANO/INDEX](https://periodicos.ufpe.br/revistas/ruralurbano/index)

ULLRICH, Danielle Regina; OLIVEIRA, Josiane Silva de; BASSO, Kenny; VISENTINI, Monize Sâmara. Reflexões teóricas sobre confiabilidade e validade em pesquisas qualitativas: em direção à reflexividade analítica. **Revista de Administração da PUCRS**, Porto Alegre, v. 23, n. 1, p. 19-30, 2012.

WEEKES, Sue. Bogota ranked as 2019's most congested city. **SmartCitiesWorld**, 9 mar. 2020. Disponível em: <https://tinyurl.com/y2dqagbq>. Acesso em: 29 de jul. 2020.

WORLD RESOURCES REPORT. Untreated and Unsafe: Solving the Urban Sanitation Crisis in the Global South. **Working Paper**, 2019.