

# Revista Espinhaço Entrevista Prof. Guilherme Leiva (CEFET-MG)

---

O Prof. Guilherme Leiva é Arquiteto e Urbanista (PUCMinas), Mestre em Arquitetura e Urbanismo (UFMG) e Doutor em Demografia (UFMG). Atualmente, trabalha como professor do CEFET, MG. Nessa entrevista, a Prof. Guilherme Leiva fala sobre os desafios da pandemia de COVID-19 e suas associações com fenômenos urbanos. A geografia urbana e o urbanismo podem trazer elementos importantes na superação da crise sanitária. A entrevista foi realizada à distância, seguindo os protocolos de distanciamento social estabelecidos pela Organização Mundial da Saúde.

---

## **Revista Espinhaço: Como surgiu a discussão sobre a COVID-19, estrutura e mobilidade urbana?**

Os temas “estrutura e mobilidade urbana” sempre foram temas que nortearam meus trabalhos. Essa afinidade fez com que o Professor Douglas Sathler da UFVJM me procurasse para relatar uma inquietação dele a respeito da Covid-19. Essa inquietação foi levada a um grupo maior de pesquisadores (CEFET-MG, UFRJ e UFMG) e, em conjunto, a organizamos e transformamos nesse objeto de pesquisa. Todos queriam contribuir na discussão sobre esse, que com certeza, é um dos maiores eventos do século.

A discussão parte do entendimento de que a estrutura urbana e, também, a mobilidade urbana, são aspectos muito importantes a serem considerados nas avaliações da velocidade de espalhamento do vírus, nos seus diferentes contextos. Como o vírus se espalha a partir das nossas relações sociais, transmitido de pessoa para pessoa, então deveríamos incluir na análise o ambiente onde a pessoa está inserida. Isto fica evidente ao observar como se deu a evolução da disseminação do vírus em diferentes cidades pelo mundo. Cidades, em um mesmo país, com políticas e respostas da população de distanciamento físico e social semelhantes estão apresentando ritmos diferentes no espalhamento do vírus. Por exemplo, nos Estados Unidos, ao observarmos os dados de Nova York e Los Angeles, percebemos que as cidades apresentaram resultados muito distintos.

## **Revista Espinhaço: Qual seria o fator que estaria impondo essas diferenças?**

A partir desse raciocínio, começamos a refletir e buscar evidências, mesmo que superficiais, em função da baixa qualidade da informação, realidade bem diferente de hoje, em outros contextos. Nesse método empírico reflexivo, identificamos um certo padrão nas grandes cidades, principalmente as grandes cidades mundiais. Cidades como Barcelona, Milão, Madri e Paris estariam seguindo comportamento semelhante ao de Nova York. A velocidade de contaminação estava muito maior que outras cidades de grande porte.

Assim, de forma indutiva, percebemos que essas cidades têm características de organização das atividades e de movimentação de pessoas parecidas. São cidades de alta densidade populacional e com grande concentração de serviços e atividades, com uso intensivo do transporte coletivo. Possuem muitos espaços de convivência e circulação de pessoas, sendo cidades mais democráticas, com menos segregação socioespacial. Isto é, seguem o modelo das Cidades Compactas. Em contrapartida, outras cidades que seguem o modelo das “Cidades Espalhadas” estavam tendo respostas iniciais mais positivas no combate ao vírus. Essas cidades possuem baixa densidade populacional, alta segregação socioespacial, baixo uso do transporte coletivo e uso intensivo do automóvel particular.

O aparente retardamento seria reforçado pelo caráter excludente do vírus, o qual se difundiu por pessoas que estavam em algum local do contágio, inicialmente, na China, em seguida na Europa, por viajantes internacionais. Estes, em geral, usuários o transporte aéreo, o que cria certo grau de exclusão entre a classe social mais elevada. Em cidades espalhadas que, por natureza, são mais segregadas, a velocidade de contágio parece menor e isso pode estar fazendo a diferença. Além disso, nessas cidades, a ausência de um transporte de qualidade e a limitação de locais de permanência, de convívio e de trocas sociais nos ajudam a entender parte do processo de disseminação do vírus.

## **Revista Espinhaço: E o Brasil, como entra nessa discussão? Qual o nosso modelo e as implicações disso?**

No contexto brasileiro, percebemos que a exclusão socioespacial na estrutura e na organização das cidades apresenta algumas particularidades que dificultam a análise das ações governamentais e dos números associados à pandemia, o que penaliza a sociedade brasileira.

No Brasil, como nos países da América Latina, diferentemente de outras regiões do Globo, temos um processo de exclusão socioespacial muito grande. A classe alta se isola parcialmente da população de mais baixa renda e, isso, no contexto brasileiro, pode ser visto na expansão urbana de forma geral, em especial no desenvolvimento de cidades espalhadas. Nesse modelo Latino Americano de expansão, a população de baixa renda estabelece residência em periferias, distante dos locais de serviços, de

infraestrutura e de atividades urbanas. Essa população, contudo, se mantém dependente desses locais centrais, principalmente para o desenvolvimento das atividades relacionadas ao trabalho.

A dependência também se manteve na divisão modal, sendo o transporte coletivo o principal modo de transporte associado a esses deslocamentos casa-trabalho. E, infelizmente, o transporte coletivo no Brasil é utilizado principalmente pela população de média-baixa e baixa renda. Nesse sentido, o transporte coletivo no Brasil limita o contato entre pessoas de níveis sociais socioeconômicos diferentes. Para se ter uma ideia, cerca de 80% dos usuários de transporte público da cidade de São Paulo ganham até dois salários mínimos.

Consequentemente, esses dois aspectos, estrutura e mobilidade urbana, associados ao fato de que o vírus chegou às grandes cidades do país por intermédio dos viajantes internacionais, esses, em geral, de mais alta renda, com certeza ajudaram a causar um certo retardamento no espalhamento do vírus. Isso é observado em dados que mostraram os primeiros casos em áreas mais ricas da cidade cujo modo principal de deslocamento é o individual motorizado e para os quais o uso do transporte coletivo é bastante reduzido nos deslocamentos diários.

A segregação social e o transporte excludente, que são aspectos a serem eliminados no desenvolvimento das cidades, restringem espaços de permanência e provocam, naturalmente, maior distanciamento social entre diferentes classes sociais no país. Isso contribuiu para que o Brasil tivesse maior tempo para adaptar o sistema de saúde. Então o importante, nesse sentido, é entender que essa estrutura perversa favoreceu, num primeiro momento, que números mais expressivos de casos e óbitos não acontecessem repentinamente, embora não seja uma estrutura sustentável. As periferias brasileiras que apresentam alta situação vulnerabilidade social foram poupadas dos impactos imediatos da pandemia nas fases iniciais de espalhamento da doença. No entanto, percebemos que o crescimento da pandemia nas áreas mais carentes das grandes cidades do país tem trazido desafios enormes nas últimas semanas.

### **Revista Espinhaço: Então, cidades excludentes seriam mais resistentes à contaminação do vírus?**

Isso não é verdadeiro. Como estamos observando nos dados recentes, a contaminação já se generalizou no Brasil, independentemente do modelo de cidade. O que aconteceu foi um retardamento inicial. Por exemplo, no caso de Belo Horizonte, ao observar o mapa do espalhamento da contaminação vemos claramente que regiões de alta renda registraram os primeiros casos de coronavírus e, também, os primeiros casos de morte, a exemplo da região centro-sul, regional Pampulha. No entanto, após esse momento inicial, essas pessoas contaminadas entram em contato com outras pessoas, seja em atividades de trabalho, compras ou lazer, percebemos uma difusão da mancha de contágio em direção a outras regiões da cidade. A região oeste de BH, a qual é atendida por um dos principais corredores de transporte coletivo da cidade, Av. Amazonas passa a ser um dos locais de destaque da contaminação do vírus.

Portanto, o que as pesquisas atuais mostram é que, na verdade, cidades menos excludentes têm obtido melhores

resultados nessa pandemia. A exclusão, que parecia ser um limitador da expansão do vírus, na verdade se mostra um aspecto de ausência de gestão e controle, e, em seguida, de propagação da Covid-19. Se a gente for pensar a organização dessas nossas cidades juntamente com transporte coletivo excludente, percebemos que estamos em uma encruzilhada. Temos que buscar soluções mais efetivas, buscar um transporte de melhor qualidade e resguardar a população, principalmente a população de baixa renda. Por isso e por muitos outros motivos temos que reduzir a segregação socioespacial e produzir uma cidade mais democrática. As pessoas devem conquistar o direito à cidade.

### **Revista Espinhaço: Muito obrigado pela entrevista.**