

## A URBANIDADE NA VIA PÚBLICA PELO MÉTODO *FÒLLIA URBANA*

*Bruno Zaitter y Vítor Oliveira.*

### RESUMO

Esse artigo centra-se no fenômeno da urbanidade e revela características físicas da via pública urbana que priorizam a escala humana. A partir dessas características, cria-se um método de análise morfológica -chamada *fòllia urbana*- que identifica e analisa componentes da forma urbana que, sobrepostos, promovem a urbanidade. Esse método de análise foi desenvolvido para ser uma ferramenta de apoio à decisão no desenho de novas vias e na reestruturação de vias existentes, e visa ajudar no controle da violência, segregação e degradação urbana, bem como na promoção de espaços sociáveis, seguros e interativos para o pedestre. O método é aplicado na Avenida Pres. Getúlio Vargas em Curitiba, Brasil, reestruturada para a Copa do Mundo de Futebol da FIFA 2014. Pela observação da sua forma física, o método de análise oferece indícios das prioridades dadas ao projeto de reestruturação de uma importante via curitibana.

### PALAVRAS-CHAVE

Morfologia Urbana | Urbanidade | Forma Urbana |

---

### DATOS DEL AUTOR

**Bruno Zaitter.** Arquitecto, urbanista, mestre e doutor em Gestão Urbana pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUCPR). Professor adjunto no curso de Arquitetura e Urbanismo da PUCPR. [bruno.zaitter@pucpr.br](mailto:bruno.zaitter@pucpr.br) CV: <http://lattes.cnpq.br/8126513947504935>. ORCID ID 0000-0001-5689-6713.

**Vítor Oliveira.** Licenciado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto (FAUP). Mestre em Planeamento e Projeto do Ambiente Urbano pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto (FEUP) e pela FAUP. Doutor em Engenharia Civil pela FEUP. Professor auxiliar na Universidade Lusófona do Porto (ULP). [viform@fe.up.pt](mailto:viform@fe.up.pt) <http://vitoroliveira.fe.up.pt/>.

---

### Sobre este artículo

Recepción de original: septiembre 2018. Aceptación: noviembre, 2018.

Zaitter B., Oliveira V. (2018). "A urbanidade na via pública pelo método *Fòllia Urbana*".  
*Revista I+A, Investigación más Acción*, N° 21, p. 96-110.

## La urbanidad en la vía pública por el método *fòllia urbana*

### RESUMEN

Este artículo se centra en el fenómeno de la urbanidad y revela características físicas de la vía pública urbana que priorizan la escala humana. A partir de esas características, se crea un método de análisis morfológico -llamada *fòllia urbana*- que identifica y analiza componentes de la forma urbana que, superpuestos, promueven la urbanidad. Este método de análisis fue desarrollado para ser una herramienta de apoyo a la decisión en el diseño de nuevas vías y en la reestructuración de vías existentes, y pretende ayudar en el control de la violencia, segregación y degradación urbana, así como en la promoción de espacios sociables, seguros e interactivos para el peatón. El método se aplica en la Avenida Pres. Getúlio Vargas en Curitiba, Brasil, reestructurada para el Mundial de Fútbol de la FIFA 2014. Por la observación de su forma física, el método de análisis ofrece indicios de las prioridades dadas al proyecto de reestructuración de una importante vía curitibana.

### PALABRAS CLAVE

Morfología Urbana | Urbanidad | Forma Urbana |

## Urbanity in the street by the *fòllia urbana* method

### ABSTRACT

This article focuses on the phenomenon of urbanity and reveals physical characteristics of the urban public street that prioritize the human scale. From these characteristics, a method of morphological analysis -called *fòllia urbana*- is created that identifies and analyzes components of the urban form that, overlapping, promote urbanity. This method of analysis has been developed to be a decision support tool in the design of new streets and the restructuring of existing streets, and aims to help in the control of violence, segregation and urban degradation, as well as in the promotion of social, safe and interactive spaces for the pedestrian. The method is applied in Avenida Pres. Getúlio Vargas, Curitiba - Brazil, restructured to the 2014 FIFA World Cup. By observing his physical form, the method of analysis gives indications of the priorities given to the project to restructure a major street of Curitiba.

### KEY WORDS

Urban Morphology | Urbanity | Urban Form | Streets |

## A URBANIDADE NA VIA PÚBLICA PELO MÉTODO *FÒLLIA URBANA*

### RESUMO

Esse artigo centra-se no fenômeno da urbanidade e revela características físicas da via pública urbana que priorizam a escala humana. A partir dessas características, cria-se um método de análise morfológica -chamada *fòllia urbana*- que identifica e analisa componentes da forma urbana que, sobrepostos, promovem a urbanidade. Esse método de análise foi desenvolvido para ser uma ferramenta de apoio à decisão no desenho de novas vias e na reestruturação de vias existentes, e visa ajudar no controle da violência, segregação e degradação urbana, bem como na promoção de espaços sociáveis, seguros e interativos para o pedestre. O método é aplicado na Avenida Pres. Getúlio Vargas em Curitiba, Brasil, reestruturada para a Copa do Mundo de Futebol da FIFA 2014. Pela observação da sua forma física, o método de análise oferece indícios das prioridades dadas ao projeto de reestruturação de uma importante via curitibana.

### PALAVRAS-CHAVE

Morfologia Urbana | Urbanidade | Forma Urbana |

### INTRODUÇÃO

Desde pequenos vilarejos até grandes metrópoles, em todo aglomerado urbano existe espaços públicos, e um dos principais locais públicos na cidade é a via. Multidimensional, uma via possui um intrincamento de infraestruturas e superfícies que facilitam a comunicação das pessoas. De pequenas vielas estreitas à largas avenidas, as vias públicas urbanas são elementos dinâmicos usados diariamente pelas pessoas. Uma via pública urbana possibilita a conexão de inúmeros sistemas de interação social, formando redes e potencializando trocas urbanas. A via não é apenas um elemento físico exclusivo para mobilidade urbana, mas sim um espaço para socializar e construir uma comunidade (Jacobs, 2000[1961]).

Utilizando como objeto de estudo a via pública urbana, esse livreto busca contribuir para a formação de cidades mais seguras, sociáveis e atrativas para o pedestre. Assim, primeiramente, discorre sobre a urbanidade, ao navegar dentro daquilo que a academia entende sobre esse fenômeno urbano. A construção teórica passa por conceitos de urbanidade e salienta sobre as possibilidades das urbanidades e dos problemas oriundos da desurbanidade. Seguindo conceitos e explicações de pesquisadores, apresenta-se um conjunto de orientações das principais características físicas da urbanidade na via pública urbana.

Dessas características físicas, foi possível encontrar componentes morfológicos passíveis da quantificação de suas propriedades perante critérios de avaliação num método de análise. Denominado *fòllia urbana*, esse método possui a intenção de diagnosticar falhas projetuais visando a reestruturação mais humana das vias. Esse método foi testado em uma via de acesso principal à estádios de futebol reestruturada recentemente para sediar um megaevento esportivo. O artigo finaliza com um breve relato da aplicação prática desse método, dando indícios do que as cidades estão priorizando nos projetos de reestruturação de vias públicas pelo filtro da urbanidade.

## A urbanidade na forma física da via pública

Muitos projetos urbanos, direta ou indiretamente, promovem espaços que negligenciam a escala humana. Acabam por trocar as características peculiares da vitalidade urbana, por uma concepção formal que desestimula o pedestrianismo e favorece o uso desmedido dos veículos automotores. O termo urbanidade foi inserido nas discussões sobre cidades quando se observou a aridez, a monotonia e a segregação espacial de projetos urbanos modernistas na segunda metade do século XX. Pode-se, no entanto, ampliar essa discussão em espaços onde eventos de violência, criminalidade e degradação comprometem a utilização do pedestre nos espaços públicos, tornando-os abandonados, degradados, vazios e perigosos.

A literatura revela a existência de inúmeras formas de abordagem e conceituação do fenômeno da urbanidade. Inclusive alguns pesquisadores relatam a impossibilidade de existir uma única verdade sobre urbanidade. Entretanto, é unânime o entendimento que esse fenômeno é a relação entre as pessoas e o espaço que elas convivem, ou seja, a “*construção com dimensões social e espacial*” (Oliveira, 2016:14).

Composto por um conjunto de formas características de relações sociais do passado e do presente (Santos, 1978) que influenciam o modo de viver das pessoas, juntamente com o dinamismo dos pedestres, o espaço funciona como um dos protagonistas na vida urbana (Hillier E Hanson, 1984; Hillier, 1996). Independente da escala ou função, cada elemento físico da cidade possui sua importância na produção da condição da urbanidade. O bom diálogo entre o meio físico e o indivíduo é significativo para a condição da urbanidade, pois o espaço age diretamente como suporte para a convivência entre as pessoas. É nesse aspecto que ganha força um conjunto de formalidades como cortesia, respeito e polidez. O fato de estarmos em ambientes que pela forma física se demonstra respeito e consideração, nos faz sentirmos confortáveis perante as outras pessoas. Assim, ambientes repletos de civilidade fomentam a sociabilidade das pessoas e o entendimento da cidade como a nossa grande morada, como um lugar hospitaleiro, acolhedor e seguro.

A capacidade de caminharmos com segurança é premissa básica para espaços funcionais e convidativos (Gehl, 2015). Segundo Jacobs (2000[1961]), a principal qualidade de uma cidade ou bairro, é a segurança das pessoas na via convivendo com desconhecidos. A falta da segurança afasta as pessoas da via pública, e inicia um processo de desertificação, resultando no distanciamento entre pessoas e na violência e degradação urbanas.

O sentimento de insegurança faz com que uma pessoa mude seu caminho para vias mais familiares. Nesse sentido, Holanda (2012) une a relação da condição da urbanidade com a legibilidade da via. Logo, se é possível visualizar claramente a organização da via e seus pontos de ligação, o pedestre cria uma estrutura satisfatória e naturalmente se familiariza e se identifica com aquele espaço (Lynch, 1997[1960]), sentindo-se seguro. Portanto, a facilidade de leitura espacial tende a promover a ocupação das pessoas na via. Espaços convexos permitem o observador, de qualquer ponto, possuir uma visualização completa do conjunto de elementos espaciais constituintes (Benedikt, 1979). É o espaço onde o pedestre possui um amplo campo de visão que lhe permite se orientar e identificar os elementos físicos da via.

A transparência das fachadas das edificações contribui para o aumento do campo de visão do pedestre e naturalmente o domínio espacial da via. Como recomendado por Jacobs (2000[1961]), Bentley *et al.* (1985) e Holanda (2002), a permeabilidade visual entre as edificações e o espaço público, pelo grande número de portas para o espaço público e menor percentual de fachadas cegas, aumenta o nível de atividades na via e conseqüentemente a ideia da vitalidade urbana.

O domínio espacial do pedestre por um campo de visão amplo é unido pelo percurso cheio de surpresas e emoções do interior transparente e ativo das fachadas, motivando a vitalidade e a segurança na via. Vale lembrar dos ensinamentos de Jacobs (2000[1961]) com a expressão “*olhos da rua*”, ou seja, quanto mais movimento de pessoas nas ruas e nas fachadas, mais segurança existe. Figueiredo (2012) relembra a importância das interfaces diretas entre o público e o privado que facilitam as atividades do cotidiano e o controle sobre a via urbana.

Assim como as fachadas, outro elemento importante para a vivacidade e o dinamismo da via pública são os lotes. E nesse caso, quanto mais lotes estreitos ao longo da via, melhores são as oportunidades de interação (Conzen, 1960; Gehl, 2015), pois dificultam a inserção de afastamentos entre edifícios. Lotes estreitos tendem a reduzir a distância entre edifícios, a aumentar a densidade de pessoas e ampliar a densidades de aberturas para a via. Quanto mais janelas e portas abertas para o espaço público, mais ativa e convidativa se torna uma via. Diferente de espaços monótonos e inativos de vias que possuem lotes de grandes dimensões e poucas aberturas típicos de shopping centers, condomínios residenciais e indústrias. Esses lotes diminuem a interação entre o interior e o exterior público, colaborando com o esvaziamento das pessoas nas calçadas.

Outra maneira de promover a urbanidade é formar uma trama fina de malha urbana, produzindo assim o aumento do número de vias transversais e o potencial de fachadas frontais. Nesse sentido, Vialard (2013) afirma que quadras curtas e regulares induzem mais a conexão com outras vias, enquanto quadras grandes e irregulares conectam menos e fragmentam a malha urbana. Assim, as dimensões menores de quadras têm demonstrado melhores resultados no desenvolvimento urbano que aquelas com tamanhos maiores, e -dependendo dos contextos geográficos (importante destacar este fato)-, 100 metros de comprimento poderá ser uma referência de dimensionamento (Siksna, 1997, Oliveira, 2013).

A configuração menor de quadras significa, então, maior possibilidade de circulação de pessoas, afastando o aparecimento do processo de guetização<sup>2</sup>. Diferente das quadras com grandes medidas que fazem da via um elemento desestimulador da comunicação e do movimento de pessoas nas vias.

A condição da urbanidade é mais do que a simples presença de pessoas numa via pública. Nesse cenário aparentemente satisfatório, pode ser recorrente “*formas de intolerância e rejeição das alteridades sob a forma de segregação, sujeição e agressão ao outro*” (Netto, 2012:53). Revela-se, então, a importância do convívio entre diferentes tipos sociais de pessoas num único espaço urbano. Em um de seus estudos, Figueiredo (2012) correlaciona um espaço elitizado com outro mais carente, e revela que nenhum dos dois casos extremos apresenta a condição da urbanidade, justamente pela falta da diversidade. O autor revela que as vias de uma favela ou de um bairro nobre podem ser vivas, porém não são democráticos e inclusivos (Figueiredo, 2012).

Além da promoção do encontro entre pessoas, uma via deve possuir a capacidade de gerar copresenças de grupos sociais distintos. Reconhecer e facilitar a interação, o convívio e a integração das diferenças sociais e raciais (dimensão humana) e arquitetônicas e funcionais (dimensão espacial) são características próprias do espaço com urbanidade. Portanto, a promoção da diversidade no meio urbano aumenta a capacidade suportar mais pessoas, atividades e interação (Krafta, 2012).

Inclui-se também a diversidade física pelos diferentes tipos arquitetônicos baseada na linha do tempo. A história de uma via contada pelas suas edificações favorece a condição da urbanidade, pois a interação entre seus diferentes autores e distintos estilos arquitetônicos é válida também como forma de diversificar o espaço. Entendimento baseado em Aguiar (2012) quando critica a

falta de urbanidade nas cidades artificiais modernistas, e de Jacobs (2002[1961]) quando cita que grandes áreas construídas ao mesmo tempo são incapazes de gerar diversidade.

A diversidade também deve ser instaurada nas funções dos edifícios em uma via para se promover a vitalidade urbana e, portanto, a condição da urbanidade. As funções diversificadas dos edifícios criam ambientes com atividades mistas e promovem distintos horários de movimento, diferentes tipologias arquitetônicas e variados grupos sociais. A mescla de atividades urbanas favorece o uso contínuo da via, tornando-a sempre movimentada durante os diversos períodos do dia e da noite.

Se existe a urbanidade, também existe a desurbanidade. Partindo da ideia de que as cidades são locais de encontros entre pessoas, o desurbanismo se declara como a segregação e desintegração do social. A desurbanidade conduz ao pensamento de “*socialidades hostis e espaços de repressão, violência e degradação do humano*” (Netto, 2012:37). Observa-se em espaços urbanos incoerentes com a dimensão humana: desarmonia espacial dos muros cegos e altos; leitos carroçáveis largos onde as travessias à pé se tornam perigosas; aridez pela falta de vegetação na via; calçadas estreitas sem iluminação, lixeiras e bancos que inibem o caminhar e/ou descansar do pedestre; vias com desorientação espacial e com pobre senso de navegabilidade e; vias sem ou com reduzidas conexões capazes de dificultar a interatividade e mobilidade dentro da cidade.

Os automóveis são considerados fatores diretos para a condição adversa da urbanidade. Se a presença de muitas pessoas está associada à vitalidade da via, a presença de muitos automóveis está associada à destruição da sociabilidade. Nesta pesquisa não se defende a extinção dos automóveis particulares, mas sim uma alteração de prioridades, do automóvel para o pedestre. Defende-se a facilidade do “*ir e vir*”, uma vez que essa ação, essencial para a liberdade humana, não deve ser realizada tão somente por meios caros, poluidores e barulhentos. O “*automóvel, devidamente civilizado, é um elemento chave na qualificação do espaço público contemporâneo*” (Aguiar, 2012:63). Com menores dimensões, combustíveis menos poluentes, elétricos e mais silenciosos, os automóveis podem interagir pacificamente com os pedestres.

Do ponto de vista morfológico, a presença dos automóveis estabelece modificações na estrutura das cidades. Para adequar ao volume de carros é necessário o estreitamento de calçadas para o alargamento de leitos carroçáveis, demolição de edifícios para a construção de estacionamentos, de pontes e viadutos, aumento da velocidade das vias para um fluxo mais fluído e criação de passarelas para pedestres. Todas essas modificações, e outras mais, acabam por criar ambientes socialmente segregados e, muitas vezes, acarretam na exclusão do pedestre na via. O uso demasiado do automóvel, no cotidiano das pessoas, está na contramão da condição da urbanidade.

### **As características físicas da urbanidade**

Segundo a informação teórica, pode-se estabelecer algumas das principais características físicas da urbanidade na via pública, onde o alto nível de urbanidade está naquela via que promove a maior interação entre seus elementos físicos e os pedestres. Resultando em uma via sociável, segura, atrativa e acessível. As figuras das próximas páginas resumem a urbanidade em uma via pública urbana por cinco características físicas.

#### **Quadra curta**

Malha urbana fina promove maior quantidade de conexão com vias transversais, aumenta a integração com a malha urbana, minimiza espaços segregados e aumenta a densidade populacional na via.

**Fachada ativa**

Maior número de portas e janelas nos edifícios, principalmente nos pavimentos térreos, possibilita maior interação entre espaços privado e público.

**Multifuncionalidade**

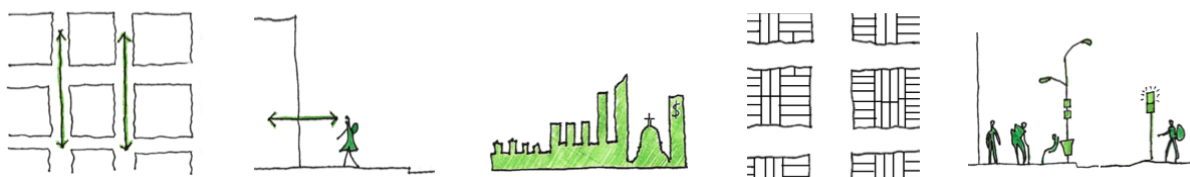
Grande mistura de funções nas edificações (ou quadras) aumenta a possibilidade de diferentes tipologias arquitetônicas e distintos grupos sociais.

**Lote estreito**

Maior número de lotes por quadra aumenta tanto a densidade populacional quanto a diversidade de estratégicas e atores urbanos, bem como o percentual de espaços abertos dos edifícios para a calçada.

**Caminho seguro**

Calçada larga (quando possível), sem obstáculos, com pouca ou nenhuma declividade e com travessias com curtas distâncias, sinalizadas e com rampas garante uma acessibilidade universal. A inserção de iluminação, lixeiras e bancos garantem o conforto para o pedestre.



**Figura 1.** Ilustrações das 5 características da urbanidade na via pública urbana.  
Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

**MÉTODO DE ANÁLISE**

Com base nas características físicas, cria-se um método de análise morfológica chamado *fòllia urbana* com objetivo de transformar a desarmonia física de uma via pública urbana em um ambiente adequado ao pedestrianismo, e assim, contribuir para o controle da violência, segregação e degradação urbana, bem como na promoção de espaços sociáveis seguros e interativos. Serve, portanto, como um instrumento de apoio à decisão em processos de criação de novas vias públicas ou na reestruturação de vias públicas existentes.

A técnica utilizada é a observação sistemática de vias públicas urbanas, estruturada em uma planilha que possibilita a mensuração quantitativa e qualitativa de componentes morfológicos. Nessa planilha constam critérios de avaliação de cada componente, os quais são identificados pelas observações in loco, Google Street View e imagens por satélite do Google Earth, e posteriormente avaliados. Pela sobreposição dos resultados do nível de urbanidade de cada componente morfológico, separados em quatro dimensões da urbanidade, a finalidade do método é de formular uma maneira de encontrar o nível de urbanidade e diagnosticar deficiências físicas da via estudada.

Cada uma das quatro dimensões possui aspectos próprios que determinam sua importância para a condição da urbanidade. Adotou-se como base a metodologia *Morpho* (Oliveira, 2013, Oliveira e Medeiros, 2016), onde se reúnem quatro dimensões inerentes à condição da urbanidade: acessibilidade (onde para este artigo, significa a qualidade do caminho a ser percorrido pelos

pedestres), diversidade, densidade e continuidade. Portanto, uma via pública com alto nível de urbanidade é dotada de “[...] *elevada acessibilidade, elevada densidade, grande diversidade e forte sentido de continuidade.*” (Oliveira, 2016:12). Separadas, essas dimensões possuem pouco efeito, ao ponto de produzirem pouca influência para a condição da urbanidade na via. No entanto, cada dimensão revela componentes morfológicos que, sobrepostos e baseados em critérios de avaliação, formam um conjunto capaz de definir o nível de urbanidade numa via pública urbana.

Os nove componentes morfológicos aqui revelados, sobrepostos, auxiliam na avaliação da qualidade das vias pela capacidade de diagnosticar suas potencialidades e fragilidades. Com o intuito de quantificar a qualidade desses componentes, fez-se necessária a inserção de critérios de avaliação e a explanação dos respectivos níveis de urbanidade. A fim de atingir tal intento, criou-se uma escala numérica na qual cinco (5) é o nível máximo de urbanidade e zero (0) é o nível mínimo de urbanidade. No entanto, importa destacar que apesar desta quantificação não se pretende eliminar a subjetividade que existe na análise do fenômeno urbano. Cada componente espacial analisado é avaliado segundo seus critérios, onde a média do nível de urbanidade produz o valor parcial de cada dimensão. O resultado final do nível de urbanidade da via é, então, produzido pela média desses valores parciais.

### Passeio

No primeiro critério desenvolve-se uma análise da qualidade da calçada para um caminhar seguro, confortável e acessível. Operacionalmente a via é avaliada por quadra, onde o nível de urbanidade da via é a média do conjunto de quadras. Para essa análise, três aspectos são analisados:

- **Largura livre disponível** para a circulação exclusiva de pedestres – largura efetiva;
- **Existência de obstáculos** que obstruem a passagem das pessoas, como: buracos, degraus, mobiliários urbanos ou elementos físicos permanentes, árvores, galhos ou grande volume de folhas;
- **Inclinação do passeio pelo perfil longitudinal da via**, onde considera-se como medida base a inclinação de 8,33% definida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) – na NBR 90506 como a máxima possível para a confortável acessibilidade universal.

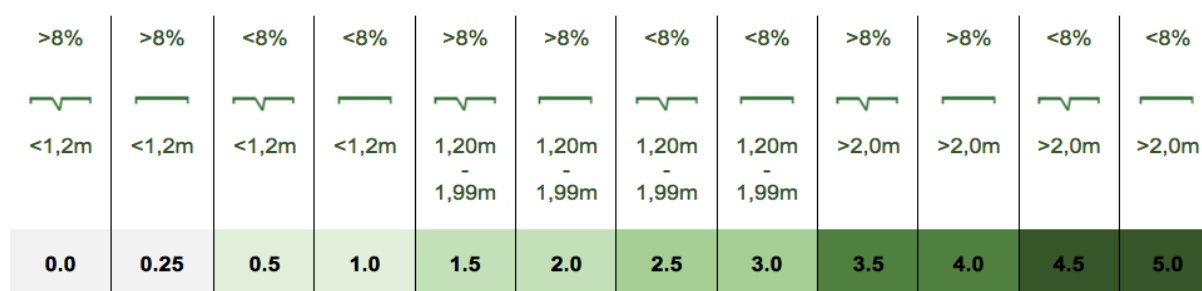


Figura 2: Componente morfológico Passeio. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

### Travessia

O segundo critério analisa as travessias entre as vias que cruzam a via de estudo e as travessias entre quadras da própria via (de um lado para o outro). Para operacionalizar, cada travessia é avaliada separadamente. O nível de urbanidade da via é a média do conjunto de travessias. Para essa análise, utiliza-se os seguintes elementos de sinalização e facilitador de acesso:



- **Horizontal**- sinalização no piso da via, como faixas de pedestres, pinturas coloridas e/ou palavras;
- **Vertical**- placas que indiquem a travessia, sinaleiros para pedestres e/ou para veículos;
- **Rampas**- com inclinação igual ou menor que 8,33%, pois são desenhadas para uma passagem de nível adequada para cadeirantes e demais portadores de necessidades especiais de locomoção;
- **Sonora**- emissão de som quando o sinal está aberto para pedestres atravessarem a via.

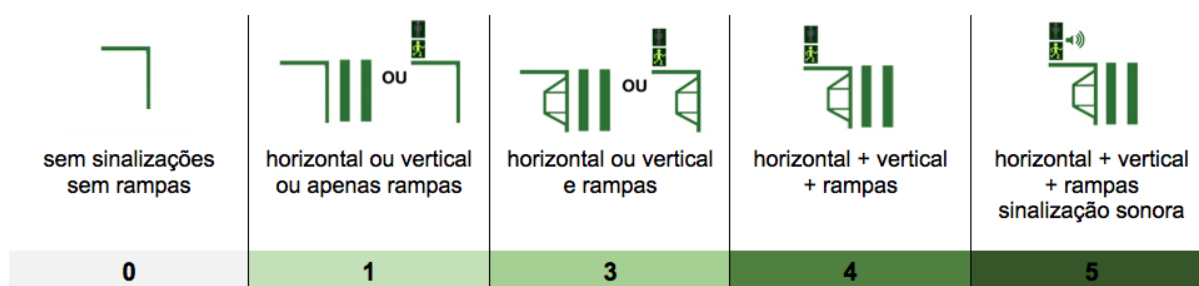


Figura 3: Componente morfológico Travessia. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

### Mobiliário

A análise da quantidade de mobiliário urbano que proporciona o conforto e facilita a socialização entre pessoas -bem como a promoção de ações de 'gentileza' na via- constitui o terceiro critério. Operacionalmente avalia-se a via por quadra, onde o nível de urbanidade da via é a média do conjunto de quadras. Nessa análise, três elementos físicos são analisados:

- **Iluminação**- a necessidade de iluminar a via é fundamentada na otimização de seu uso à noite e contribui também com a segurança;
- **Lixeira**- uma via limpa é uma via agradável. Morfologicamente, promover a instalação de lixeiras nas vias é contribuir com a civilidade;
- **Banco**- elemento físico relacionado ao "parar" e "descansar" na via.

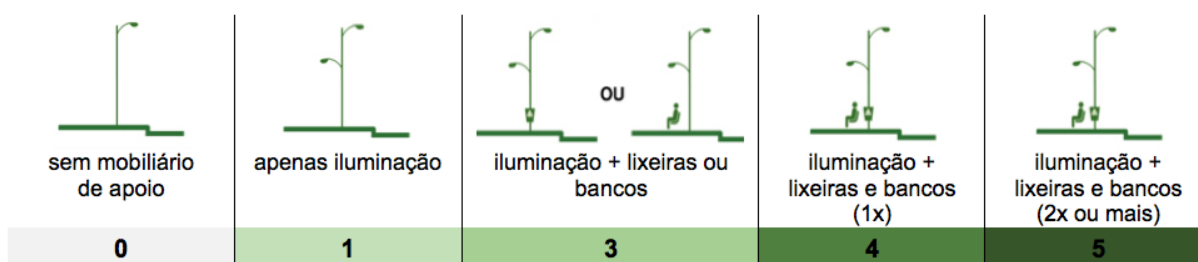


Figura 4. Componente morfológico Mobiliário. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

### Lote

A grande quantidade de lotes em uma via promove a maior presença de pessoas, o maior fluxo de pessoas e, conseqüentemente, a interação dessas pessoas. Quanto mais lote, mais vitalidade existe na via. Operacionalmente, analisa-se conjuntos de lotes a cada 100 metros lineares -eliminando as vias transversais. O nível de urbanidade da via é a média dos conjuntos de lote de cada 100 metros.



Figura 5. Componente morfológico Lote. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

### Quadra

Com base no princípio de que quadras curtas promovem maior interação por proporcionar maior número de vias transversais (conforme os autores referidos anteriormente), esse componente analisa o tamanho das quadras existentes na via. A medida base utilizada para essa análise é de 100 metros, onde o nível de urbanidade diminui gradativamente quando o tamanho do quarteirão aumenta. Para operacionalizar, avalia-se a via por quadra. O nível de urbanidade da via é a média do conjunto de quadras.

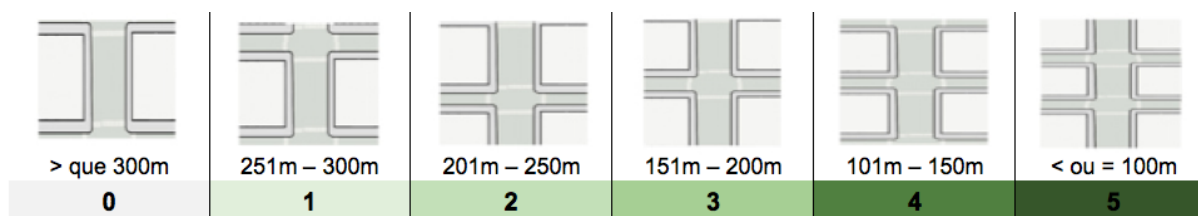


Figura 6. Componente morfológico Quadra. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

### Função

A mistura de usos nas edificações (e nas quadras) influencia a formação de diferentes formas arquitetônicas, promove o dinamismo de movimentos e a distinção de pedestres. Este é o enfoque do sexto critério. Operacionalmente avalia-se a via por quadra, onde o nível de urbanidade da via é a média do conjunto de quadras. Para a análise, são entendidos como tipos de usos urbanos:

- **Residencial**- morado habitual das pessoas.
- **Comercial**- local para compra e venda de produtos.
- **Serviço**- atividades que visam servir o cidadão.
- **Institucional**- organizações públicas de atendimento a sociedade.
- **Industrial**- local para transformação de matéria-prima em produto.

Por promover a movimentação de pessoas sem uniformidade, o uso residencial é entendido como atividade vital para a urbanidade. Sendo utilizado como uma vantagem e garantindo maior pontuação.

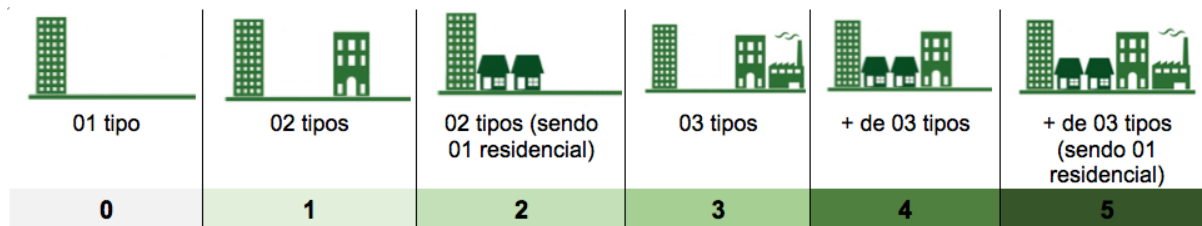


Figura 7. Componente morfológico Função. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

### Tempo

O sétimo critério centra-se na diferença temporal na construção das edificações, encarando-a como uma variável que promove a união de diferentes autores, materiais, técnicas construtivas e estilos arquitetônicos. A preservação ou conservação de edificações, mesmo que modificados seus usos, significa o respeito da memória do local e de seus moradores, promovendo o sentimento de pertencimento do cidadão com a cidade. Para esse critério, utiliza-se a diferença temporal como régua balizadora, ou seja, quanto maior é a diferença da idade das construções, maior é o nível de urbanidade (reconhece-se, no entanto, que o entendimento deste critério necessita de um maior desenvolvimento). Para operacionalizar, avalia-se a via por quadra, onde o nível de urbanidade da via é a média do conjunto de quadras.

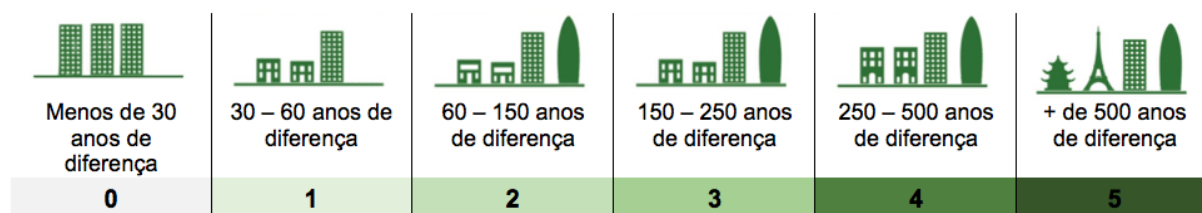


Figura 8. Componente morfológico Tempo. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

### Fachada

A análise da interação entre público e privado é o tema do oitavo critério. Para operacionalizar, primeiramente, analisa-se cada lote e adota-se 1 ponto para lote com fachada ativa, 0.5 para fachada semitransparente e 0 para fachada cega. Depois, aplica-se “regra de três” à cada quadra para encontrar a predominância da transparência em porcentagem. O nível de urbanidade da via é a média do conjunto de quadras. Para realizar a análise, a diferença das fachadas térreas se dá da seguinte forma:

- **Ativa**- nenhum elemento físico no alinhamento predial. No caso de lotes sem recuo frontal, quando as aberturas do térreo forem mais da metade da fachada;
- **Semitransparente**- elemento baixo no alinhamento predial (menor que 1,70m), grade ou muro de vidro. No caso de lotes sem recuo frontal, quando as aberturas do térreo forem menos da metade da fachada;
- **Cega**- elemento alto no alinhamento predial (acima de 1,70m) ou vegetação maciça que obstrua a visual. No caso de lotes sem recuo frontal, quando não houver aberturas no térreo.

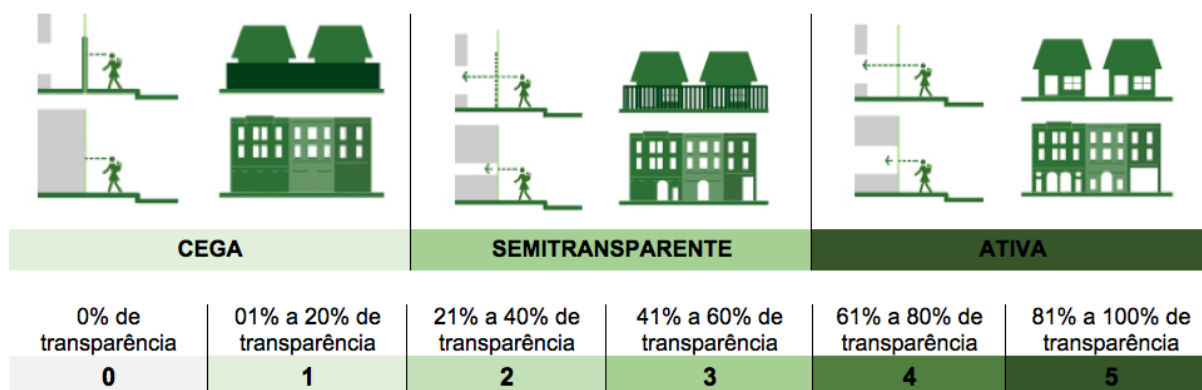


Figura 9. Componente morfológico Fachada. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

### Conexão

O nono critério analisa a integração entre a via de estudo com as transversais, onde o maior número de conexão significa maior interação, afastando o aparecimento de um processo de guetização. Operacionalmente avalia-se a via por completo. Cada via transversal situada em um dos lados da via de estudo é analisada em consideração a via mais próxima do outro lado. O valor final é formado por uma 'regra de três', onde 100% está para o número de vias transversais do lado com maior quantidade dessas vias e X está para o número de conexões.

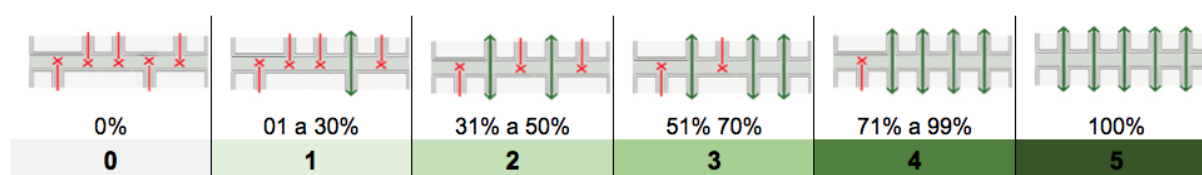


Figura 10. Componente morfológico Conexão. Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

## EXPOSIÇÃO DOS RESULTADOS

Apesar de obter como resultado final o nível de urbanidade 3.3, ou seja, acima da média, o método *fóllia urbana*, realizado na Avenida Presidente Getúlio Vargas na cidade de Curitiba -acesso principal para um dos estádios utilizados para Copa do Mundo de Futebol da FIFA de 2014-, revelou tanto situações com urbanidade como situações com desurbanidade.

Relacionando primeiramente os aspectos positivos, a avenida possui a dimensão da acessibilidade como a mais pontuada. A via curitibana se destaca por possuir a componente morfológica "passeio" com o nível máximo da urbanidade. Esse fato ocorre, pois, apresenta passeios largos com poucos obstáculos, bem como baixa declividade em toda a sua extensão. Acrescentando ao alto nível da urbanidade na dimensão da acessibilidade, a via possui travessias com sinalização horizontal e vertical e rampas de acesso na norma brasileira, assim permitindo uma acessibilidade universal nas calçadas. Ainda na mesma dimensão, embora careça de áreas com lixeiras, há que se destacar a grande quantidade de bancos e iluminação, promovendo a sensação de conforto e bem-estar para os pedestres.

Ainda sobre os aspectos positivos, a dimensão da densidade apresenta um elevado nível de urbanidade por possuir grande quantidade de lotes e um grande número de quadras cm dimensão perto dos 100 metros de comprimento. A via também possui uma pontuação acima da média na componente “conexão” com a malha urbana da cidade, pois a via possui conectividade com 76% de suas vias transversais. Embora apareça com o nível da urbanidade acima da média na componente “fachada”, revela-se uma baixa interação dos lotes com a via pela grande quantidade de fachadas distantes do alinhamento predial, bem como de quadras com resquícios industriais com muros altos. Essa fraca interação dos pavimentos térreos com o espaço público apresenta uma baixa atratividade para o pedestre ao caminha pela via.

Por outro lado, os aspectos negativos estão, sobretudo, na dimensão da diversidade. A pouca variação temporal arquitetônica das construções na via é somada à existência de muitas quadras com apenas uma única função urbana. Esse cenário físico homogêneo mostrou o aparecimento de tímida mistura de distintos de usuários, indo contra ao sentido da urbanidade na via. Negativamente, destaca-se ainda a forte presença de edifícios industriais no extremo norte da via. Esse contexto urbano provoca fachadas cegas, onde ocorre pouca interação entre a atividade industrial dentro dos lotes e vida pública nas calçadas, desenvolvendo uma monotonia e naturalmente a falta de pedestres nessa parte da via.

**Tabela 1:** Resumo do método *fòllia urbana* na Avenida Pres. Getúlio Vargas, Curitiba.

ACESSIBILIDADE							
PASSEIO	0.0	1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	
TRAVESSIA	0.0	1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	4.3
MOBILIÁRIO	0.0	1.0	2.0	3.0	4.1	5.0	
DENSIDADE							
LOTE	0.0	1.0	2.0	3.8	4.0	5.0	
QUADRA	0.0	1.0	2.0	3.0	4.2	5.0	4.0
DIVERSIDADE							
FUNÇÃO	0.0	1.0	2.3	3.0	4.0	5.0	
TEMPO	0.0	1.1	2.0	3.0	4.0	5.0	1.7
CONTINUIDADE							
FACHADA	0.0	1.0	2.0	3.5	4.0	5.0	
CONEXÃO	0.0	1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	3.2

Fonte: elaborado por Bruno Zaitter.

## REFLEXÕES FINAIS

Uma via ideal é uma via viva, onde as pessoas usam seus espaços públicos todos os dias e em todos os momentos. A falta de pessoas numa via pública urbana comumente está ligada à falta da interatividade, do conforto e da segurança. Quanto menos pessoas numa via, maior a probabilidade de áreas com elevado índice de criminalidade, vandalismo e segregação. Diante das abordagens aqui desenvolvidas, pode-se concluir que uma via viva é aquela que favorece a urbanidade. Ou seja, a via que facilita a interatividade de um coletivo humano diversificado, que promove um ambiente confortável, atrativo e com vitalidade para o pedestre, e que fortalece a integração com a malha urbana.

O referencial teórico desta pesquisa reforça as discussões presentes na literatura de que a forma física de uma via provoca impacto no sentido de urbanidade. Certas características físicas de uma via pública urbana, destacadas pela ótica da urbanidade, são fundamentais para que ela seja mais ou menos utilizada pelo pedestre.

Pode-se afirmar que uma trama mais fina do sistema de quadras auxilia na integração da via com a cidade e otimiza a conexão com a malha urbana, possibilitando o aumento do número de pedestres. O sistema de edifícios também foi compreendido como elemento importante na urbanidade da via. Nesse caso, constatou-se que a permeabilidade visual dos pavimentos térreos se relaciona também com a ocupação de pedestres na via. Ainda sobre as edificações, a pesquisa reconheceu que a grande mistura de funções urbanas proporciona a ampla mescla de tipos arquitetônicos e, portanto, a ocupação de grupos sociais heterogêneos. A variedade de atores também é influenciada por uma grande quantidade de lotes numa quadra. Além disso, lotes mais estreitos com testada reduzida possibilitam uma maior proporção de aberturas nas fachadas frente às calçadas, aumentando o contato visual entre os ambientes público e privado.

A respeito da urbanidade na mobilidade dos pedestres na via, a pesquisa mostrou que calçadas seguras e confortáveis são aquelas com baixa declividade e que não possuem obstáculos pelo caminho. Além de possuírem passeios mais largos possíveis, e travessias com rampas e bem sinalizadas. O sentido de urbanidade também está agregado aos mobiliários urbanos existentes nas calçadas, como as lixeiras e os bancos, e a iluminação destinada ao pedestre.

A partir desses conceitos de urbanidade na via, agrupou-se em cinco principais características físicas da urbanidade na via pública urbana: quadra curta, lote estreito, multifuncionalidade, fachada ativa e caminho seguro. Dessas cinco características físicas, elaborou-se o método de análise sistematizado por componentes morfológicos que, a partir de seus respectivos critérios, qualificam vias urbanas públicas. Denominado de *fòllia urbana*, o método buscou a urbanidade numa via pública urbana reestruturada e utilizada como acesso principal para estádio de Copa do Mundo de Futebol da FIFA no Brasil. O estudo empírico mostrou que o processo de reestruturação da via ocorreu por meio de intervenções físicas tímidas, reduzidas e de menor custo, onde, algumas tendências desurbanas foram observadas. Mais ainda, a falta de manutenção dessas áreas públicas e de seus mobiliários, criou certos espaços rejeitados pelo pedestre, suscetíveis à insegurança e ao desconforto.

Mais que explanar estratégias para atingir a urbanidade pela forma física em vias públicas urbanas, esse artigo surge como uma contribuição científica que se eiva da função de ajudar planejadores urbanos e cidadãos comuns a nortear estratégias para eliminar impactos causados pela desurbanidade, e otimizar o sentido de urbanidade na cidade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguiar, D. (2012). 'Urbanidade e a qualidade da cidade', em: Holanda, F., Andrade, L., Krafta, R., Rheingantz, P., Figueiredo, L., Trigueiro, M., Aguiar, D. e Netto, V. (eds.) (2012). *Urbanidades* (Editora Folio Digital, Rio de Janeiro) 61-80.

Benedikt, M. L. (1979). To take hold of space: isovists and isovists fields. *Environment and Planning B: Planning and Design*, v. 6, 47-65.

Bentley, I., Alcock, A., Murrain, P., McGlynn, S., Smith, G. (1985). *Responsive environments: a manual for designers*. London: Architectural Press.

Conzen, M. R. G. (1960). *Alnwick Northumberland: a study in town-plan analysis*, Institute of British Geographers Publication 27 (George Philip, Londres).

Figueiredo, L. (2012). “Desurbanismo: um manual rápido de destruição de cidades”, em: Holanda, F., Andrade, L., Krafta, R., Rheingantz, P., Figueiredo, L., Trigueiro, M., Aguiar, D. e Netto, V. (eds) (2012). *Urbanidades* (Editora Folio Digital, Rio de Janeiro), 209-34.

Gehl, J. (2015). *Cidade para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva.

Hillier, B. y Hanson, J. (1984). *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press.

Hillier, B. (1996). *Space is the machine* (Cambridge University Press, Cambridge).

Holanda, F. (2012). “Urbanidade: arquitetônica e social”, em: Holanda, F., Andrade, L., Krafta, R., Rheingantz, P., Figueiredo, L., Trigueiro, M., Aguiar, D. e Netto, V. (eds) (2012), *Urbanidades* (Editora Folio Digital, Rio de Janeiro), 163-88.

Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes.

Krafta, R. (2012). “Impressões digitais da urbanidade”, em: Holanda, F., Andrade, L., Krafta, R., Rheingantz, P., Figueiredo, L., Trigueiro, M., Aguiar, D. e Netto, V. (eds) (2012), *Urbanidades* (Editora Folio Digital, Rio de Janeiro), 115-34.

Lynch, K. (1997). *A imagem da cidade*. Tradução de Maria Cristina Tavares Afonso. São Paulo: Martins Fontes.

Netto, V.M. (2012). “A urbanidade como devir do urbano”, em: Holanda, F., Andrade, L., Krafta, R., Rheingantz, P., Figueiredo, L., Trigueiro, M., Aguiar, D. e Netto, V. (eds.) (2012) *Urbanidades* (Editora Folio Digital, Rio de Janeiro), 33-60.

Oliveira, V. (2013). ‘Morpho, a methodology for assessing urban form’, *Urban Morphology*, 17(1), 149-61.

Oliveira, V. y Medeiros, V. (2016). *Morpho: combining morphological measures*, Environment and Planning B: Planning and Design 43, 805-25.

Oliveira, V. (2016). “Forma e paisagem urbana de Lisboa”, *Paisagem e Ambiente* 38, 13-32.

Santos, M. (1978). *Por uma Geografia Nova*. São Paulo: Hucitec, Edusp.

Siksna, A. (1997). “The effects of block size form in North American and Australian city centres”, *Urban Morphology* 1, 19-33. Acesso em 12.04.17: [http://www.urbanmorphology.org/online\\_unlimited/um199701\\_19-33.pdf](http://www.urbanmorphology.org/online_unlimited/um199701_19-33.pdf)

Vialard, A. (2013). *A Typology of Block-Faces*. Dissertation Presented to The Academic Faculty In Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree Doctor of Philosophy in Architecture. Georgia Institute of Technology. Geogia.