REVISTA REFAF MULTIDISCIPLINAR

Set. 2023 – nov. 2023
v. 12, n.1, pág. 32-51
ISSN: 2238-5479
http://faflor.com.br/revistas/refaf/index.php/refaf/index

URBANIDADE: COMO OS ESPAÇOS URBANOS PROMOVEM QUALIDADE DE VIDA PARA A FELICIDADE

URBANITY: HOW URBAN SPACES PROMOTE QUALITY OF LIFE FOR HAPPIENESS

CAPELETI, Ana Flávia Vaz[1], ADAMCZUK, Clodoaldo[2], GONÇALVES, Naiane Silva[3]

Recebido em 01 de out de 2023; Aceito em 09 de out de 2023; Disponível *on line* em 05 de dezembro de 2023.

RESUMO: As visualidades urbanas, para a arquitetura, estão longe de se privar somente a prédios e sua estética, ela trata as pessoas como prioridade para o desenvolvimento projetual. Dessa forma, o planejamento urbano deve visualizar quem habita a cidade como parte principal para a composição do cenário citadino, entretanto, as cidades se tornaram espaços hostis, levando os seus habitantes a acreditarem que qualidade de vida e segurança está em volta de altos paredões de concreto, esquecendo que a vida acontece entre as ruas, no meio urbano e social cercado pela natureza e o que ela tem a proporcionar, a beleza do verde e o aconchego de uma sombra. Assim, se perdeu o sentimento de pertencimento e a construção de uma identidade urbana, tornando a cidade apática cercada pelo cinza profundo. Deste modo, o presente trabalho mostrará como a organização da cidade e de seus espaços urbanos influenciam no cotidiano dos seus cidadãos e na qualidade de vida deles, em sua saúde física e mental, sendo capazes de produzir sentimentos de felicidade ou melancolia. Sendo assim, este trabalho tem como objetivo apresentar, por meio de uma revisão bibliográfica, o espaço urbano público, como local de identidade social e de expressão do ser. Então, tendo como cidade saudável aquela que transmite segurança, como, também, o sentimento de pertencimento, onde o cidadão consegue visualizar a cidade como sua casa.

Palavras-chave: Qualidade de Vida. Felicidade. Urbanidade.

ABSTRACT: Urban visualities, for architecture, are far from being limited only to buildings and their aesthetics, it treats people as a priority for project development. In this way, urban planning must visualize who inhabits the city as the main part for the composition of the city scenario, however, cities have become hostile spaces, leading their inhabitants to believe that quality of life and safety is around high concrete walls, forgetting that life happens between the streets, in the urban and social environment surrounded by nature and what it has to provide. the beauty of green and the coziness of a shadow. Thus, the sense of belonging and the construction of an urban identity were lost, making the city apathetic surrounded by deep gray. Thus, the present work will show how the organization of the city and its urban spaces influence the daily life of its citizens and their quality of life, their physical and mental health, being able to produce feelings of happiness or melancholy. Thus, this work aims to present, through a literature review, the public urban space as a place of social identity and expression of being. So, having as a healthy city the one that transmits security, as well as the feeling of belonging, where the citizen can visualize the city as his home.

Keywords: Quality of Life. Happiness. Urbanity.

[1] Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Direito de Alta Floresta – FADAF. Contato: anafv32@gmail.com.

[2] Professor orientador; Doutorando em Educação; Mestre em Educação; Especialista em Didática do Ensino Superior, Psicopedagogia Institucional e Clínica, Neuropsicopedagogia, Linguística Aplicada ao Ensino da Língua Portuguesa e Literatura Brasileira, Psicologia da Educação e Políticas Sociais de Enfrentamento à Violência Sexual Contra Crianças e Adolescentes; Graduado em Letras e Pedagogia. Contato: professorclodoaldo20@gmail.com.

[3] Graduada em Arquitetura e Urbanismo e Teatro com ênfase em Cenografia e Figurino, ambos pela Universidade do Estado de Mato Grosso -UNEMAT. É mestra pelo Programa de Pós- Graduação em Estudos de Cultura Contemporânea - UFMT. Desenvolve pesquisas sobre o processo de ocupação das cidades, cultura e periferia.

1 INTRODUÇÃO

Pensa-se na cidade como uma realidade existente como um organismo vivo, plural, multifacetado, pulsante, vibrante, dinâmico e envolvente. Trata-se de um ambiente povoado pela variedade de imagens, cores, sons, linguagens e informações, de onde surge a diversidade, composta a partir da história e dos tipos culturais, produzindo discussões acerca de problemáticas sociais, políticas e ideológicas.

Entretanto, por muito tempo a questão humana, parte essencial para a existência da cidade, vem sendo esquecida e tratada de maneira qualquer, ao mesmo tempo que outros assuntos ganham, cada dia mais, importância, como a polêmica ao redor do aumento de tráfego automobilístico. Problema esse, proveniente de uma herança que buscava o desenvolvimento econômico sem estar atrelado ao desenvolvimento urbano.

Dessa maneira, o presente trabalho procura entender a cidade como um local de expressão do ser, e ambiente de conexões, que influência a vida cotidiana de seus moradores, com isso, é possível ver tal ambiente como um grande provedor de qualidade de vida e, consequentemente, de felicidade, porém, não é possível encontrar nas cidades atualmente.

O texto introduz o contexto que envolveu o desenvolvimento do urbanismo e o que levou as cidades a chegar ao ponto de expelir seus moradores, propagando a segregação, contrário à sua função natural de cativar quem habita. Em seguida, explica o conceito de felicidade, paragonando com a interpretação sobre qualidade de vida e como as cidades agem sendo agentes determinantes para a saúde física e mental. Ao final, intercala e analisa quais são as características responsáveis por determinar a essencialidade da qualidade vida e como os espaços urbanos conseguem chegar a tal patamar com exemplos de cidades que atingiram esse objetivo.

Da mesma forma, correndo por meio de uma trajetória bibliográfica, discursando através de autores que escreveram sobre o tema, que discorre sobre como a cidade foi feita para pessoas e por pessoas, buscando a veracidade do que foi proposto.

A partir de então, espera estabelecer o ponto inicial para relacionar a arquitetura como um meio de servir a sociedade, com o fim de dissertar sobre o espaço urbano, suas formas e modo de apropriação, indagando sobre como construir

ambientes públicos mais dignos e democráticos. Entende-se como um tema atual, tendo em vista as heranças das décadas modernistas para as cidades, vendo como o urbanismo continua sendo pauta para discutir como resolver os problemas deixados por anos de cuidado aos veículos e não as pessoas, além disso, procura-se, nos dias de hoje, desenvolver cidades saudáveis e sustentáveis.

2 METODOLOGIA

O presente trabalho utiliza-se da pesquisa bibliográfica exploratória seguindo o método hipotético-dedutivo, com a finalidade de analisar os espaços urbanos como provedores de qualidade de vida para a felicidade por meio do estudo realizado na forma qualitativa. Utilizar esse tipo de metodologia de trabalho científico será possível notar as divergências entre as ideias de um criador e outro. Mostra-se, além disso, os motivos que os levaram a discordar de determinado assunto (LIMA, 2011). A delimitação do tema segue de acordo com os fatores de interesse para o desenvolvimento desta pesquisa, logo em seguida busca-se a bibliografia que está sendo usada como auxílio para o trabalho.

Logo, o estudo é centrado em conceitos e conjecturas de teóricos que apresentam significativa importância na definição e construção dos conteúdos apresentados nesta análise. Para tal, os objetos de estudo são formados a partir de fontes secundárias, ou seja, baseando-se em trabalhos acadêmicos, artigos, livros e afins, que compreendem a discussão acerca do planejamento urbano, em função de como seus habitantes utilizam os espaços públicos e, como esses influenciam em seus sentimentos, assim como na sua saúde física e mental. Por essas razões, essa pesquisa tem um foco amplo e raramente consegue fornecer respostas definitivas para questões específicas de pesquisa, sendo seus objetivos identificar questões-chave e variáveis-chave (SITTA et al, 2010; GARCES, 2010).

Desta maneira, por meio da leitura de artigos, teses, dissertações e livros, como Cidades Para Pessoas de Jan Gehl e A Imagem da Cidade de Kevin Lynch, sendo esses de fundamental importância no entendimento da funcionalidade das cidades e suas influências nas vidas das pessoas, e, também, outras fontes para formar os argumentos dessa pesquisa baseia-se em dados de sites como Scielo, Lilacs e Google Achademics.

Por fim, excluíram-se materiais acadêmicos que não condizem com o tema escolhido, sendo assim, aqueles os quais não dissertam sobre a influência das cidades nas vidas dos seus habitantes. Dessa forma, os materiais de interesse têm como objetivo a discussão sobre as cidades e seus espaços urbanos públicos, e consequentemente, como influenciam na qualidade de vida dos cidadãos.

3 O URBANISMO ANTES DA URBANIDADE

3.1 O preço da revolução

Para chegar ao momento em que se vive atualmente, o mundo passou por diversas transformações, uma das mais impactantes sendo a Revolução Industrial que, com ela, trouxe novas formas de produção, como a abertura ao uso de máquinas no lugar da mão de obra humana. Com a continuação do processo reformativo, constitui a divisão do trabalho e traz outras maneiras da sociedade se relacionar com o meio em que vive, dessa maneira, a revolução moldou a forma em que se produz e trabalha nos dias de hoje.

Deste modo, as cidades enfrentaram essa revolução, mesmo que, estando pouco estruturadas para tal aumento desproporcional de habitantes. Este acontecimento deu início a novos estudos sobre o planejamento urbano, que buscam entender o que é e como chegar à uma boa qualidade de vida. Pode-se dizer que a revolução formou as localidades que, hoje, conhecemos como espaços urbanos e motivou as suas transformações, e, ainda influencia em tais locais.

Como vemos, as ruas, possuem como primícia a locomoção, antes, pequenas aldeias e vilas formavam ruelas para acomodar as necessidades de seus moradores, que, naquele momento era o caminhar, ou seja, o ser humano exercendo o seu ato mais natural, o andar, porém, com o avanço nos meios de transporte, a partir da domesticação dos animais e da invenção do motor a vapor, este acontecendo muitos anos à frente, houveram modificações dessas ruelas nas ruas que conhecemos hoje em dia, entretanto, ainda permanecem como o mesmo objetivo, de ser usado como meio de transporte, todavia, substituindo o ser humano como sujeito principal, para a sua utilização, pelo que conhecemos como automóveis.

Pode-se notar que, essas mudanças começam a ganhar força no final do século XIX, com a difusão do pensamento taylorista e a forma de produção industrial fordista, e, acontecendo, nos dias atuais, o toyotismo. A ideia de Taylor (1911), em

otimizar o tempo para a realização de uma determinada tarefa combinada com o sistema de fabricação em massa, Ford (1954), mudam o caminho da industrialização e acelera o processo de urbanização, porém, modifica o fluxo de estruturação de cidades e das regiões metropolitanas, esses efeitos foram potencializados pelo modelo flexível toyotista.

Então, embora, esses modelos industriais de produção, valha avanços na cadeia científica e tecnológica, pouco contribui para o desenvolvimento local, criando barreiras entre o principal detentor dos direitos urbanos, o ser humano, e abrindo preferência aos carros, que, não por acaso, são pertencentes a indústria onde esses modelos produtivos possuem suas bases. Desta maneira, provocaram uma perceptível mutação no tecido urbano, transformando-se em extensas áreas viárias que excluem o fator humano para dar lugar a egoístas interesses geopolíticos e econômicos. Enquanto isso, as cidades passam a ser, cada dia mais, um forte agente político, econômico, social, cultural e dos meios de comunicação (Borja e Castells, 1998).

Dessa maneira, encabeçado pelas obras de Choay (1965), em “O Urbanismo Utopias e Realidades”, os estudos sobre o urbanismo ganham destaque, retratando as transformações dos espaços urbanos, fomentando a população, antes sitiadas em áreas rurais, procuram ocupar as cidades a fim de encontrar mais qualidade de vida, entretanto, isto leva a um colapso na infraestrutura urbana, desde saneamento básico até ocupações habitacionais, as cidades não tinham capacidade de acolher a todos que chegavam a ela. Assim, diversos arquitetos e estudiosos, colocaram as suas ideais de cidade ideal para se viver, algumas sendo colocadas em prática e outras que nunca saíram do papel, dessa maneira, estas ideias influenciaram como construímos as cidades nos dias atuais, seja seguindo os passos de tais estudiosos, ou, seja tendo inspirações a partir de tais ideias.

Com isso, em seguida, tem-se o Movimento Moderno, que surge com uma proposta para resolver problemas passados e se preparar para o futuro, porém, Choay (1965), vê este urbanismo como um fracasso, onde se recusa a aceitar a maneira fundamental da metrópole e ordem natural da sociedade industrial, ou seja, a caracterização da excentricidade de sua ordem. Choay (1965), vê que o sucesso para um bom planejamento urbano só é possível quando há o envolvimento da forma natural da cidade com as pessoas, ou seja, quando há afetividade no meio urbano,

abraçando a diversidade no tecido urbano e nas pessoas que o habitam. Dessa maneira, como se encontram as pequenas e grandes cidades no âmbito atual?

Observa-se que, a forma vigente urbana se apresenta cada vez mais segmentada e refém do transporte individual, seguindo a ideia de “desenvolvimento”, em que quanto mais carros habitam um espaço, maior o poder econômico local. Nota-se que este pensamento desestimula o poder da rua como meio de prover qualidade de vida para os habitantes, se transformando em reféns das filas quilométricas e horas perdidas dentro de um cubículo, restando pouco tempo para o lazer e para o exercício e expressão da cidadania, além de ficar na mão do mercado imobiliário, fugindo da constituição de cidades compactas e sustentáveis. Calha a interrogação de Silva (2006, pg. 10): “somos nós que moldamos a cidade ou á a cidade que nos molda?”

Portanto, a ideia que se tinha do Movimento Urbano em estruturar as cidades para receber os carros foi necessária, porém, com detrimento da vida humana, logo, volta-se ao princípio em que os espaços urbanos foram feitos para o pleno desempenho humano em se fazer presente e utilizar na maior potencialidade o corpo citadino, seja para relações sociais e comerciais e, ainda de entretenimento ou para o simples ato de locomoção.

3.2 Afetividade no meio urbano

Segundo Aristóteles (350 a.C.), em sua obra, Ética a Nicómaco (Aristóteles, 350 a.C), a felicidade é identificada como um bem supremo para a vida humana, estando ela, acima de outros bens, como a honra, o prestígio social, a riqueza e, até mesmo, a saúde, visto que, mesmo tendo os outros, talvez nunca chegue à felicidade, já o contrário pode ocorrer, onde constata-se que a felicidade é o fim de si mesmo. Sendo assim, ela surge como um bem que consegue cumprir seus próprios propósitos, já que não precisa de outros bens para ser alcançada, porém, possuí-los, e sendo utilizados com sabedoria e discernimento, ajuda a atingi-la. Então, qual seria o papel da arquitetura e do ser humano na busca para a felicidade?

Ainda seguindo o pensamento de Aristóteles (350 a.C.), o homem entra com suas ações racionais, sendo essa a principal diferença entre ele e os animais, ou seja, a nossa capacidade de assimilar as nossas vontades do que seria bom e ruim. Dessa maneira, a arquitetura sendo exercida por pessoas e para pessoas, entra com a premissa de entender e planejar um espaço mais digno possível para aqueles que

irão habitar tais espaços, facilitando a busca de sua própria felicidade. Logo, a qualidade de vida entra como o motor que influencia na procura desse bem supremo, e as cidades fazem parte do nosso dia a dia, sendo o elo de ligação para formar relacionamentos, seja com o próprio meio, de trabalho ou sociais.

Em 1964, marca a primeira vez que o termo “Qualidade de Vida” foi escutado pelo grande público, sendo utilizado pelo, então, presidente dos Estados Unidos, Lyndon Johnson ao declarar que “os objetivos não podem ser medidos através do balanço dos bancos. Eles só podem ser medidos através da qualidade de vida que proporcionam às pessoas” (OMS, 1999). No entanto, naquela época foi proferido, sendo a qualidade de vida, como a aquisição de bens materiais, tendo em vista a revolução industrial que se passava na época, era necessário fomentar o consumo de bens como: carro, casa, televisão, rádio, máquina de lavar, forno, vídeo e outros bens, ou seja, tinha uma “vida melhor” aquele que possuísse condições financeiras para custear tais produtos em detrimento aos quais não tinham esse poder. Porém, a partir da década de 90, esse termo passou a englobar um significado além desta multidimensionalidade.

Sabemos hoje, que “Qualidade de Vida” não está relacionado a posse de bens materiais, assim como, não se pode resumir a vida humana apenas a sobreviver, questão que Aristóteles (350 a.C.) já indagava e definia essa função para os vegetais. Então, o que resta para o homem desempenhar o seu cargo de vivência e conquistar uma “boa vida” está alusivo a garantia de conforto e satisfação psicológica, física, individual e familiar dos sujeitos.

Logo, o papel do arquiteto é interpretar tais ligações e, então, servir ao mundo locais que permitam aprofundar essas conexões desfrutando de lugares acolhedores e confortáveis. Assim, identificamos a influência que o espaço em que vivemos tem na nossa saúde física e mental. Dessa maneira, vemos que as cidades atuais não conseguiram chegar a tal patamar de criar ambientes que incentivam a atividade humana. Então, o que realmente falta para alcançar uma atmosfera digna de vivência em espaços urbanos?

Entende-se que, tendo o Brasil como exemplo: “não é por falta de lei e de planos que vivemos, no Brasil, uma situação precária de habitação” (Maricato, 2016), afirmou a arquiteta, urbanista e professora da USP, Maricato que, as cidades passaram a expulsar as pessoas dos centros urbanos em detrimento do interesse imobiliário, que para alçar seus lucros, impede que todos possam usufruir das áreas

de lazer que o espaço público urbano tem a oferecer. “Lutar pelo coletivo é sempre antidepressivo” (Maricato, 2016), ainda afirmou a arquiteta. “A forma mais fácil de recuperar a cidadania é perto de casa. Precisamos mudar o destino do município.” (Maricato, 2016).

Analisando-se o processo evolutivo que conduziu a urbe, é possível identificar que as ideias que ditaram o seu crescimento extinguiram a locomoção de pessoas para dar espaço principal aos veículos automobilísticos, isso porque tais motores permitiram viagens distantes em menos tempo, sendo assim, eles são necessários para um mundo globalizado. Entretanto, dentro da citadina, os conhecidos espaços urbanos públicos planejaram o acolhimento de tais veículos esquecendo-se de quem os conduzem.

Isso se deve, não pela falta de lei, regulamentos e diretrizes, como já disse Maricato, mas pela elevação dos interesses econômicos em detrimento do público, visto que as calçadas se tornam cada vez menores e com mais empecilhos durante o seu caminho e grandes terrenos dão lugar a estacionamentos ou conjuntos habitacionais horizontais privados que não envolvem a comunidade ao seu redor. Como é possível notar, a cidade brasileira de São Paulo, estando em um país que é exemplo para legislações e, ainda, é considerada umas das cidades mais insalubres para se viver no mundo, ficando em nono lugar entre 44 cidades analisadas pela Lenstore, empresa britânica no ramo da saúde, em que Bloom (2021), traz a Forbes como a empresa determinou a qualidade de tais cidades ao redor do globo, como: “a Lenstore analisou 10 indicadores que variam de horas de sol ao custo médio de uma academia e expectativa de vida para determinar quais cidades são as melhores para uma vida saudável”.

Figura 1 - São Paulo, Brasil.

Fonte: Agência Transporta Brasil.

As cidades devem ser o local em que o coletivo pode exercer sua simples função de se locomover e se comunicar. Usufruir de um espaço com conforto é promover qualidade de vida e aproximar o homem do seu bem supremo, para ser feliz. Santo Agostinho (354-430) em sua carta “Sobre a Vida Feliz” diz:

> Quão poucos saberiam com que empenhar-se e através de que recursos retornar, a não ser que vez por outra, contra sua vontade e na medida em que lutam em direção oposta, alguma procela, vista pelos tolos como adversa, não impelisse violentamente os ignorantes e errantes para a terra imensamente desejada. (Agostinho, 354-430, pg. 07).

A partir disso, podemos enxergar que, aquele que não possui tal conhecimento continuará a viver de maneira a não fazer uso do seu próprio direito de ir e vir, pois as cidades se apresentam com espaços inseguros e hostis, havendo mudanças pontuais apenas quando surge um sentimento de revolta exigida pela população, porém se torna um ciclo vicioso e sem fim, com obras sendo feitas e refeitas, fazendo mal uso do dinheiro público, além disso, causa desgaste ao sentimento de comunidade e pertencimento. De tal maneira, continua Santo Agostinho (354-430): “(...) se os espíritos dos inexperientes estão também alimentados, como corpos, então podemos distinguir dois gêneros de alimentos para os espíritos: um saudável e também útil, e ou outro doentio e também pestilento” (Agostinho, 354-430, pg. 16).

Então, se pode observar como a segregação no plano urbano atual determina com o que cada ser pode se alimentar, ou seja, enquanto uns possuem o poder de

usufruir de tudo que a cidade tem a oferecer, estando no centro da cidade e tendo os meios de mobilidade para se deslocar a locais de entretenimento, outros não constituem tais áreas ao redor de suas moradias ou conseguem se locomover com segurança para chegar a tal. Dessa maneira, instaura-se o estado de melancolia, já citado por Maricato, se distanciando do necessário para a qualidade de vida. Portanto, seguindo a ideia de Lefebvre (2009) sobre o direito a cidade, sobre a sociabilidade e aos encontros em ambientes urbanos, opta-se por um modelo de urbanismo de integração.

> O uso (o valor do uso) dos lugares, dos monumentos, das diferenças escapa às exigências do valor de troca [...]. Ao mesmo tempo que lugar de encontros, convergência das comunicações e das informações, o urbano se torna o que sempre foi: lugar do desejo, desequilíbrio permanente, sede de dissolução da normalidade e coações, momento de lúdico e do imprevisível. (Lefebvre., 2009, pg. 84-85).

Retomamos, assim, que as cidades devem ser feitas para o coletivo, logo, parques, praças, ruas, calçadas e outros espaços públicos, devem ser o ponto de encontro de toda uma comunidade, onde podem exercer seu pleno direito a cidade, não se delimitando a barreiras geopolíticas e espaciais das cidades.

3.3 A urbanidade

Sabendo-se que as cidades perderam sua principal característica, a coletividade, a fim de seguir um modelo urbanístico do movimento moderno, que foi influenciado pelos pensamentos revolucionários da indústria automobilística, a arquitetura notou que era necessário criar uma nova vertente, logo, no século XXI as discussões tomam um novo rumo. Sendo engrenado por movimentos sociais e debates acadêmicos, profissionais e políticos, começaram a entender a importância e função do espaço público na vida da cidade. Neste contexto, surge o termo urbanidade.

Segundo o dicionário Aurélio (Ferreira, 2004), o seu significado envolve a característica do que é urbano, e, já por urbano, é definido como: *pertencente à cidade*. Portanto, ao falar sobre urbanidade, referimos à cidade e, sendo mais específico, ao caráter da cidade. Ao entender caráter como sendo um determinante de personalidade, que pode ser definido a partir de um conjunto de qualidades, sendo elas boas ou más, a urbanidade retrata a personalidade da cidade. Logo, podemos

falar de um lugar que acolhe as pessoas com civilidade, ou, ainda, de maneira antagônica, a cidade como uma evidência hostilidade ao cidadão.

O conceito para urbanidade na arquitetura, seguindo esta linha de pensamento, se refere à cortesia como característica à cidade e seus espaços urbanos, seja individual ou em conjunto, determinando como acolhem as pessoas e possibilita as diferentes conexões no corpo urbano. Dessa forma, o olhar se volta aos edifícios, ruas e bairros e se esses possuem capacidade de transmitir civilidade. De mesmo modo, a exploração da ideia de urbanidade vem como um meio conceitual (Aguiar, 2012), afim de procurar uma solução para a situação catastrófica que se encontram os centros urbanos após a chegada do automóvel. Entretanto, a discussão desse tema não se refere ao veículo automobilístico em si, visto que ele, utilizado de maneira aprazível, é um grande auxiliador para qualificar o ambiente público atual, mas quanto a arquitetura urbanística focada somente no seu uso, torna-se uma urbanização que propaga segregação social e espacial, no sítio comunitário que se fechou ao coletivo geral, criando hostilidade ao corpo citadino. Choay e Merlin (1988), em “Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement”, trazem o conceito de urbanidade como toda maneira equivalente a polidez na forma de agir com os outros, assim, urbanidade então seria “uma espécie de anomia amigável que permite às pessoas se relacionarem entre si sem terem que trocar experiências ou confidências.”, já para Solà Morales (2015), seria antiquado colocar urbanidade como um código de boas maneiras, para ele este conceito, no âmbito contemporâneo, se encaixa no equilíbrio entre construção e atividade, de maneira que permite aos moradores da pólis participar e serem parte do espaço urbano, em que seja possível o encontro uns com os outros. Sendo assim, a urbanidade contemporânea está pautada em três elementos que os cidadãos podem compreender na cidade, são eles a simultaneidade, a temporalidade e a diversidade.

Entende-se, então, que a urbanidade se faz inerente a arquitetura, tratando dos diferentes perfis, atividades, idades e interesses presentes na cidade, indo então para as escalas que compõe o espaço público, como escadarias das praças que contam com corrimão para aquele que o necessita, e então para as larguras das calçadas, chegando ao desenho das ruas, dos quarteirões, e dos bairros. Cada um desses elementos influencia na condição de urbanidade e estão intrínsecos na qualidade de vida que a arquitetura pode proporcionar. Portanto, ao falar de urbanidade,

descrevemos as formas que uma cidade possui e qual é a qualidade delas, refletindo diretamente na conduta e no bem-estar dos habitantes desse espaço público.

Desta maneira, tendo o reflexo de uma sociedade urbanizada e que somente cresce com o tempo, as cidades parecem, ainda, não conseguir acompanhar esse crescimento, influenciando na qualidade de vida dos residentes da urbe, mesmo tendo o início de sua discussão na metade do século passado, com diferentes linhas de pensamento, as cidades continuam a se desenvolverem afugentando as pessoas em seus espaços privativos, tirando a sua segurança de percorrer e pertencer a cidade.

Logo, alguns dos autores que produziram estudos em relação a esse tema, temos Jacobs (1961), como uma das autoras mais influentes, tanto no âmbito atual quanto no século passado, quando iniciou os estudos sobre urbanismo na década de 60, e, com isso, inspirou diversos outros autores a desenvolver seus próprios trabalhos sobre o assunto, um deles sendo Gehl (2010), que elevou a discussão sobre a funcionalidade das cidades atuais, sendo esse um dos livros que mais impacta no urbanismo contemporâneo, com seu livro “Cidade para Pessoas”:

> Jane Jacobs foi a primeira voz forte a clamar por uma mudança decisiva na maneira como construímos cidades. Pela primeira vez na história do homem como colonizador, as cidades não eram mais construídas como conglomerações do espaço públicos e edifícios, mas como construções individuais. Ao mesmo tempo, o florescente tráfego de automóveis estava efetivamente espremendo o restante da vida urbana para fora do espaço urbano. (Gehl, 2010, pg. 03).

O foco da crítica de Jacobs (1961), está na perda de diversidade nas novas urbanizações, sendo elas produzidas em grande escala, diferentemente da ordenação diversa das cidades, que tiveram seu crescimento natural. Esta diversidade, para Jacobs (1961), compõe os diferentes tipos de espaços produzidos na superfície arquitetônica, como nos edifícios, nos locais públicos e nas atividades exercidas pelo corpo, já no plano social, ela implica sobre os tipos humanos, seja eles econômicos, étnicos ou de forma etária. Sendo assim, para ela:

> (...) as cidades, criadas e usadas pelas criaturas que amam as cidades, são menosprezadas por essas mentes tacanhas por não terem a imagem amena das cidades suburbanizadas. Outros aspectos da natureza são também menosprezados porque não têm a imagem amena da natureza suburbanizada. O sentimentalismo para com a natureza desnatura tudo aquilo que toca. (Jacobs, 1961, pg. 498).

Jacobs (1961) ainda critica o pensamento moderno sobre as cidades:

> A teoria do planejamento da Cidade-Jardim teve origem no final do século XIX, e Ebenezer Howard abordou o problema do planejamento de cidades como um cientista de ciências físicas analisando um problema simples de duas variáveis. As duas variáveis principais na concepção de

> planejamento da Cidade-Jardim eram a quantidade de moradias (ou população) e o número de empregos. Elas foram consideradas como estando interrelacionadas de maneira direta e simples, na forma de sistemas relativamente fechados. Por sua vez, as moradias tinham as suas variáveis, a elas relacionadas de maneira direta e simples, na forma de simples e interdependente:
>
> playgrounds, áreas livres, escolas, centro comunitário, equipamentos e
>
> serviços padronizados. A cidade como um todo era mais uma vez
>
> considerada uma entre duas variáveis numa relação simples e direta entre
>
> cidade e cinturão verde. Como sistema ordenado, praticamente se resumia
>
> a isso (Jabobs, 1961, pg. 484).

Gehl (2010), também deixa sua crítica ao planejamento modernista pela sua descaracterização às cidades:

> Os modernistas rejeitaram a cidade e o espaço da cidade, mudando seu foco para construções individuais. Essa ideologia tornou-se dominante por volta de 1960 e seus princípios continuam a afetar o planejamento de muitas áreas urbanas novas. Se alguém pedisse a uma equipe de planejamento para reduzir drasticamente a via entre edifícios, eles não encontrariam um método mais efetivo do que a utilização dos princípios modernistas de planejamento (Gehl, 2010, pg. 04).

É possível observar, pelo olhar dos autores, como as cidades perderam sua ordem natural para dar lugar a uma ideia de organização do espaço público, entretanto, a urbe reflete as pessoas e, antes de tudo, o seu planejamento deve levar em conta como estas podem utilizá-las para seu maior potencial, incentivando a vida dentro do seu centro em todos os aspectos, não focando só na moradia e na circulação de automóveis. Trazendo, novamente, o que Choay (1965), diz sobre entender que o planejamento urbano precisa abraçar a forma natural da cidade e a diversidade que nela existe, a urbe percorre seu próprio caminho com quem as habita, assim, não possuem uma única maneira de se estruturarem, e para chegar a um urbanismo de sucesso é necessário entendê-la.

Seguindo a ideia de compreender a cidade como espaço plural, Lynch (1960), faz sua análise a partir do exercício de olhar a cidade. O urbanismo é visto por ele como um conjunto de sequências espaciais, onde ele diz que (Lynch, 1960, pg.01): “os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias”, dessa forma, é possível identificar na sua fala tudo o que identificamos como urbanidade, onde o olhar passa para como as pessoas vão fazer parte desse corpo citadino, sendo tratadas de maneira civilizada pelas formas urbanas.

As heranças do planejamento modernista para as cidades foram infinitas filas no tráfego viário, enormes intercalações viárias e grandes estacionamentos, ou seja, tempo de lazer convertido em horas paradas dentro de um automóvel e localidades para entretenimento, utilizadas para acomodar tais veículos. Sendo assim, pouca qualidade de vida é possível de verificar em tais ambientes, logo, a felicidade dá lugar ao estresse físico e mental, além dos altos níveis de poluição do ar e sonora. Fogem do conceito de urbanidade, onde apresenta insegurança e hostilidade.

Figura 2 - Los Angeles, Estados Unidos.

Fonte: Britannica.

Dessa maneira, vendo a sociedade atual, associamos a boa qualidade de vida, também, como tendo uma boa saúde mental e física, sendo assim, entende-se que a forma da cidade influência na vida dos residentes da urbe de diversas maneiras, e, estando em um contexto atual em que a maioria das pessoas no globo vivem em cidades, como foi publicado pela Organização das Nações Unidas para Assentamentos Humanos (ONU-Habitat), em seu Relatório Mundial das Cidades 2022, apontando que até 2050 a população mundial será 68% urbana, ainda que no início da pandemia da COVID-19, em 2020, tenha desacelerado o ritmo da urbanização, com pessoas indo para o campo ou cidades menores em busca de melhor qualidade sanitária, isto ainda não muda o curso da urbanização global. No Brasil, encontramos 57% da população brasileira residente em cidades com mais 100 mil habitantes, como indica o Censo 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), ou seja, mais da metade dos habitantes brasileiros estão concentrados em centros urbanos.

Temos a compreensão que as concentrações urbanas tendem a seguir crescendo, porém, acompanhado a isso, temos o aumento de pessoas diagnosticadas com transtornos mentais, como indica o Relatório Mundial de Saúde Mental de 2022 divulgado pela Organização Mundial da Saúde (OMS), mostra que, em 2019, ainda antes da pandemia, quase um bilhão de pessoas viviam com um transtorno mental, em que cerca de 193 milhões de pessoas tinham transtorno depressivo maior, e 298 milhões de pessoas tiveram transtornos de ansiedade em 2020, após feitos os ajustes no pós-pandemia, as estimativas mostram um salto para 246 milhões para transtorno depressivo maior e 374 milhões para transtornos de ansiedade. Enquanto isso, no Brasil, os dados mostram que 86% dos brasileiros sofrem com algum transtorno mental, sendo deles 9,3% para transtorno de ansiedade, inclusive, sendo o país mais numeroso de pessoas ansiosas.

Logo, não somente as cidades estão doentes, mas como, também, quem as habitam, sendo assim, a urbanidade vem como uma opção a fugir dos velhos hábitos deixados pelos ideais das décadas passadas, em que a preocupação de acomodar o tráfego de automóveis e a implicação com a moradia, sem agrupar o verdadeiro olhar a cidade, percebendo que ela é feita pela diversidade, ou seja, acomoda diferentes formas urbanas e pessoas com suas distintas idades, relações, religiões e culturas. Assim, o caminho a seguir é passar a construir cidades mais saudáveis.

Gehl (2010), coloca que cidades saudáveis são sustentadas pelo caminhar ou pedalar como etapas naturais do padrão de atividades diárias, ou seja, a preocupação passa a ser o planejamento das ruas, agrupando o local de calçadas e ciclovias, sendo essa a prioridade. Voltando a pesquisa da empresa britânica Lenstore, Amsterdã é vista como uma das melhores cidades para prover qualidade de vida urbana, a capital da Holanda é exemplo por ser amigável para bicicletas, além de possuir abundantes e pitorescos passeios pelos canais, mesmo tendo cerca de 2 mil horas de sol por ano, os habitantes conseguem aproveitar cada minuto dessa vitamina D trabalhando menos horas por semana que outras cidades, Bloom (2021) ainda apresenta na matéria: “além disso, a Holanda como um todo tem níveis relativamente baixos de obesidade (20%), expectativa de vida alta (81,2 anos) e altos níveis de felicidade.”, sendo este um exemplo de cidade saudável que promove a qualidade de vida e felicidade para seus moradores. Dessa forma, ao observar a cidade de São Paulo, que como já foi citado, é a nona cidade mais insalubre do mundo para se viver, é, também, a cidade mais ensolarada no mundo, sendo uma grande ironia a cidade

receber, segundo Yamaguti (2023) cerca de 12h23min de sol por dia, chegando a uma média de 4 mil horas por ano, estar em um nível tão alto de insalubridade se comparando a Amsterdã, com apenas metade das horas de sol, e ser considerada umas das melhores para se viver.

Entendemos que muitas cidades atuais procuraram mudar o curso de seu desenvolvimento a favor da vida humana, transformando seus ambientes em locais saudáveis, porém, o caminho ainda é longo para se percorrer, visto que grandes e pequenas cidades ainda seguem o modelo modernista de linhas retas e de pouca integração dos espaços. O caminho, então, é a procura de tornar as nossas cidades em locais mais sustentáveis. Assim, Gehl (2010), cita o que uma cidade sustentável possui:

> A cidade sustentável é geralmente fortalecida se grande parte de seu sistema de transporte puder se dar por meio da “mobilidade verde”, ou seja, deslocar-se a pé, de bicicleta ou por transporte público. Esses meios proporcionam acentuados benefícios à economia e ao meio ambiente, reduzem o consumo de recursos, limitam as emissões e diminuem o nível de ruídos.
>
> Outro aspecto sustentável importante é o aumento de atividade exercida pelos sistemas de transporte público, quando os usuários se sentirem seguros e confortáveis caminhando ou indo de bicicleta para e a partir dos ônibus, trens e veículos sobre trilhos. Um bom espaço público e um bom sistema público de transporte são, simplesmente, dois lados de uma mesma moeda. (Gehl, 2010, pg. 07).

Por ser um tema atual, a sustentabilidade tem como objetivo utilizar o que já existe de maneira responsável para que se tenha no futuro, com cidades não seria tão diferente, entretanto, vemos que o conceito estaria em produzir cidades saudáveis e com qualidade de vida para que se possa usufruir nos dias de hoje e mantenham-se para as próximas gerações.

Sendo assim, uma cidade que fornece qualidade de vida e, consequentemente, provedora de felicidade, é planejada levando em conta a dimensão humana, integrando seus espaços para incentivar a atividade social urbana, com pessoas usando as ruas para se locomover. As melhores cidades para se viver são aquelas que permitem as pessoas a se desenvolverem livremente, propiciando segurança e espaços de lazer confortáveis e saudáveis, Gehl (2010) coloca a cidade como o lugar de encontro e onde acontece todas as ações sociais.

> É, em si mesmo, uma conexão importante o fato de tanto o caráter quanto a gama da vida urbana serem dramaticamente influenciados pela qualidade do espaço público. A conexão torna-se ainda mais interessante se olharmos as relações entre as atividades necessárias, opcionais e o significativo grupo de atividades sociais. Se a vida na cidade é reforçada, criam-se as pré-condições para fortalecer todas as formas de atividade social no espaço urbano.

> Atividades sociais exigem a presença de outras pessoas e incluem todas as formas de comunicação entre as pessoas no espaço público. Se há vida e atividade no espaço urbano, então também existem muitas trocas sociais. Se o espaço da cidade for deslocado e vazio, nada acontece. (Gehl, 2010, pg. 22).

Portanto, a urbanidade corre reformulando a cidade a partir do ponto em que ela serve aos seus habitantes, onde o direito de ir e vir prevalece e é acolhido. Assim, forma-se a construção do sentimento de uma segunda casa, ou seja, ao sair da primeira casa, seu espaço particular e confortável, este anseio permaneça fora dela. A cidade não deve ser local de conturbação e estresse, mas uma extensão, no entanto, coletiva, da segurança passada nos lares individuais das pessoas, dessa forma, o espaço público é de todos, um local em que há atividades de interação social e comercial, além de ambiente seguro para a expressão humana.

Figura 3 - Viena, Áustria.

Fonte: Renato Saboya.

Figura 4 - Praia o Jacaré, Cabedelo, Paraíba, Brasil.

Fonte: Cacio Murilo/MTur.

Gehl (2010), ainda aponta sobre o conceito de cidade viva ou convidativa, em que sendo ela o objetivo de si mesma, também pode ser vista como o ponto de partida para a execução de um planejamento urbano holístico, capaz de envolver todas as características essenciais para se ter uma cidade segura, sustentável e saudável. É possível dizer que a cidade viva simboliza o pináculo da urbanidade. Com a pólis sendo capaz de acomodar e convidar seus habitantes a povoar as ruas e os centros.

> A cidade viva emite sinais amistosos e acolhedores com a promessa de integração social. Por si só. A simples presença de outras pessoas sinaliza quais lugares valem a pena. Um teatro lotado e um teatro quase vazio enviam duas mensagens completamente diferentes. Um assinala a expectativa de uma agradável experiência comum. O outro, que algo está errado.
>
> A cidade viva e a sem vida também emitem sinais completamente diferentes. Desenhos de arquitetura em perspectiva, que sempre mostram grupos de pessoas felizes entre os edifícios, independentemente das qualidades reais dos projetos representados, também nos falam que a vida nos espaços públicos é atração-chave urbana. (Gehl, 2010, pg. 63)

Entretanto, não se deve sugestionar que cidade viva é sinônimo de cidade grande, ou seja, cidades com alto índice demográfico. A experiência de uma cidade

não se limita a sua quantidade de habitantes, mas sim nas atividades que ela pode proporcionar e se consegue atrair o coletivo a usufruir desses espaços. Como continua Gehl (2010):

> Tendo em mente a multidão feliz nos desenhos de arquitetura, cabe esclarecer que a experiencia da vitalidade na cidade não se limita à quantidade. A cidade viva é um conceito relativo. Poucas pessoas em uma rua estreita de uma cidadezinha podem, com facilidade, apresentar uma imagem viva, animada. O que importa não são números, multidões ou o tamanho da cidade, e sim a sensação de que o espaço da cidade é convidativo e popular; isso cria um espaço com significado. (Gehl, 2010, pg. 63).

Sendo assim, cidade viva é aquela que expressa felicidade pelos seus moradores e em suas ruas, a questão não é quantidade e movimentos frenéticos, na verdade, é como os seus cidadãos usufruem do cotidiano de viver no espaço urbano.

Figura 5 - Burano, Itália.

Fonte: Guia Viajar Melhor.

Portanto, podemos entender que a cidade possui como essência o espírito de comunidade. Quando executada a partir da observação das pessoas ao redor é possível planejar um espaço que cumpre com todos os requisitos para a excelência de uma qualidade de vida, dessa maneira, este local está apto a promover a felicidade, sobrando apenas ao próprio ser humano ter o discernimento de aproveitá-la. Além disso, uma cidade bem planejada está preparada para gerir espaços dignos e democráticos a todos que pertencem ao corpo da urbe.

> Em uma dimensão muito maior do que a de arenas comerciais particulares, o espaço público da cidade democraticamente gerido garante acesso e oportunidade de expressão de todos os grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas. (Gehl, 2010, pg. 28).

A concepção de um espaço democrático prevê a utilização da cidade para todas as classes, sendo elas econômicas, socias, de gêneros e etárias. O corpo citadino preparado para receber as pessoas reflete a sua urbanidade, com ela exprimindo o urbano como ao que Vitruvio (1586) entendia, na arquitetura, como comodidade. O espaço urbano existindo como local de acolhimento e expressão da liberdade do ser humano, promovendo a qualidade de vida, que tem como resultado a felicidade

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A literatura especializada aponta para a grande relevância social e científica do estudo sobre as cidades como local de influência para uma boa qualidade de vida e felicidade de seus habitantes. Portanto, após discorrer sobre o tema acima, em que se discute sobre os espaços urbanos como provedores de qualidade de vida e, consequentemente, felicidade, entende-se que estando em uma sociedade globalizada, as cidades são o ambiente natural da sociedade atual e, sendo assim, são parte fundamental do dia a dia das pessoas, de mesmo modo, a sua forma interfere no modo de viver daquelas que as habitam.

Dessa forma, com todo estudo desenvolvido acerca do urbanismo, vemos os espaços urbanos atuais, ainda, tendo dificuldade de organizar um ambiente acolhedor para seus cidadãos, gerando sentimentos de melancolia e não pertencimento em detrimento da qualidade de vida e felicidade, as cidades seguiram o modelo vertical de crescimento, esquecendo que o fluxo natural ocorre em sentindo horizontal, especificamente, no térreo, onde há ruas, calçadas e estabelecimentos, públicos e privados, voltando a Choay (1988), quando se refere ao fracasso do modernismo em não entender a forma natural das cidades, ou seja, em não voltar o olhar as pessoas que compõe os ambientes urbanos e como não existe um único padrão, sendo feito de diversidade e pluralidade.

Por fim, entendemos que as cidades provedoras de qualidade de vida e felicidade, são aquelas que transmitem segurança para que o cidadão possa fazer uso de seu total potencial, seja caminhando, ou, ao comando de um veículo motorizado, há um sentimento de pertencimento, a cidade se torna a extensão da casa, onde podem ser desempenhado diferentes papéis para uma diversidade humana no plano social, atingindo uma divergência econômica, étnica e etária. As

cidades estão vivas quando os seus cidadãos usufruem de tudo que ela tem a oferecer, e, com isso, podem correr atrás da “boa vida” que Aristóteles (350 a.C.), impõe como um dos caminhos para a busca da felicidade.

5 REFERÊNCIAS

AGOSTINHO, S., bispo de Hipona, **Sobre a Vida Feliz**; tradução de Enio Paulo Giachini – Petrópolis, RJ: Vozes, 2014 – (Vozes de Bolso)

AGUIAR, D. **Urbanidade e a qualidade da cidade.** Arquitextos, São Paulo, ano 12, n. 141.08, Vitruvius, mar. 2012 <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.141/4221>.

ARISTÓTELES. **Ética a Nicômaco.** [recurso eletrônico] / Aristóteles; traduzido por Maria Stephania da Costa Flores. – Jandira: Principis, 2021.

BLOOM, L. B. São Paulo é a nona cidade mais insalubre do mundo, segundo empresa britânica. **Forbes**, São Paulo, 3 de março de 2021. Disponível em: <https://forbes.com.br/forbessaude/2021/03/sao-paulo-e-a-nona-cidade-mais-insalubre-do-mundo-segundo-empresa-britanica/#foto17/>, Acesso em: 27 de agosto de 2023

BORJA, J. e CASTELLS, M. (1998). **Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información.** Madrid, Taurus.

CHOAY, F. **O Urbanismo. Utopias e Realidades.** 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 1965.

CHOAY, F.; MERLIN, P. **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.** 4. ed. Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

FERREIRA, A. B. de H. **Novo Aurélio século XXI: o dicionário da língua portuguesa.** 3 Curitiba: Editora Positivo, 2004, 2120 p.

FORD, H**. Minha filosofia da indústria.** In: Os Princípios da prosperidade. Rio de Janeiro: Brand, 1954. p. 398-427

GARCES, S. B. B. **Classificação e Tipos de Pesquisas**. Universidade de Cruz Alta – Unicruz; Abril de 2010.

GEHL, J. **Cidade Para Pessoas**; tradução Anita Di Carmo; 2ª. ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 2010.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**; tradução Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução Maria Estela Heider Cavalheiro; revisão técnica Cheila Aparecida Gomes Bailão. – 3 ed. – São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011. – (Coleção cidades)

LIMA, A. O. **Redação essencial para concursos: descobrindo os segredos teoria e prática.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

LEFEBVRE, H. (2009). **O direito à cidade.** São Paulo, Centauro.
LYNCH, Kevin **A Imagem da Cidade**; tradução Jefferson Luiz Camargo. - 3ª ed. – São Paulo: Editora WFM Martins Fontes, 2011 – (Coleção cidades)

MARICATO M. E., **A melancolia da desigualdade: a cidade dividida.** Café Filosófico CPFL, 12 de agosto de 2016.

OMS (Organização Mundial de Saúde). Versão em português dos instrumentos de avaliação de qualidade de vida (WHOQOL). Geneva: WHO;1998. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/psiq/whoqol.html Acesso em/>: 12 de maio de 2023.

ONU-Habitat: população mundial será 68% urbana até 2050. **Nações Unidas Brasil**, 01 de julho de 2022. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/188520-onu-habitat-população-mundial-será-68-urbana-até-2050#:~:text=Relatório%20Mundial%20das%20Cidades%202022,de%20pessoas%20anualmente%20até%202050/>. Acesso em: 27 de agosto de 2023.

SILVA, M. F., **A felicidade como bem supremo em Aristóteles.** Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento de Filosofia; orientador, Prof. Pedro Mesquita, 2017, 10 p.

SILVA, R. C. M. (org.). (2006). **A cidade pelo avesso. Desafios do urbanismo contemporâneo.** Rio de Janeiro, Viana & Mosley.

SITTA. E. I et al. **A contribuição de estudos transversais na área da linguagem com enfoque em afasia.** Rev. CEFAC, São Paulo. vol.12, no.6. Nov./Dec. 2010 Epub Aug 13.

SOLÀ-MORALES, M. (2005) **“Para una urbanidad material”. In: De cosas urbanas.** Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2008

TAYLOR, F. W., **Shop Managment.** Transcribed by Charles E. Nichols, A Public Domain Book, 1911.

VITRÚVIO, **Tratado de Arquitectura**. Lisboa: IST Press, 2006. Tradução do latim, introdução e notas por M. Justino Maciel (De Architectura, Ed. 1586); ilustrações de Thomas Noble Howe.

YAMAGUTI, B. Brasília é a 3ª cidade mais ensolarada do mundo, diz pesquisa; veja ranking. **G1**, Brasília, 07 de julho de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2023/07/07/brasilia-e-a-3a-cidade-mais-ensolarada-do-mundo-diz-pesquisa-veja-ranking.ghtml/>. Acesso em: 27 de agosto de 2023.