

CIDADES DE 15 MINUTOS: REVISÃO CRÍTICA DE UM CONCEITO EM DISPUTA

José Ricardo de Freitas Dias*

* Curso de Arquitetura e Urbanismo, Afya Uninovafapi, Teresina, PI, Brasil. E-mail: jose.fdias@afya.com.br

RESUMO

O conceito de "cidade de 15 minutos", popularizado por Carlos Moreno a partir de 2016 e amplamente adotado após a pandemia de Covid-19, propõe que os moradores acessem serviços essenciais a pé ou de bicicleta em até quinze minutos de suas residências. Apesar da rápida difusão política e midiática da ideia, a literatura acadêmica recente aponta fragilidades teóricas, metodológicas e de implementação ainda pouco sistematizadas em língua portuguesa. Este trabalho apresenta uma revisão bibliográfica narrativa sobre as críticas ao conceito, organizada em cinco eixos: a origem do conceito e sua relação com movimentos urbanísticos anteriores; críticas teóricas, metodológicas e de governança; riscos de gentrificação e valorização imobiliária desigual; evidências empíricas sobre mobilidade ativa e emissões; e limites de replicabilidade em contextos periféricos, latino-americanos e do sul global. A busca foi realizada em bases acadêmicas indexadas, priorizando estudos publicados entre 2022 e 2026. Os resultados indicam que o conceito repete críticas já feitas a movimentos anteriores, como o determinismo físico; que a proximidade a amenidades tende a ser capitalizada pelo mercado imobiliário como prêmio de valorização, com risco de gentrificação; que há evidência robusta de que cidades mais caminháveis emitem menos carbono, embora a escolha por modos ativos dependa de renda e hábitos culturais; e que sua aplicação em cidades latino-americanas, asiáticas e africanas enfrenta desafios adicionais de segregação, informalidade urbana e dependência do automóvel. Conclui-se que a cidade de 15 minutos deve ser tratada como inspiração adaptável, e não como modelo universal, com implicações diretas para arquitetos e urbanistas envolvidos na elaboração de planos diretores e de mobilidade no Brasil.

Palavras-chave: Cidade de 15 minutos; Urbanismo de proximidade; Justiça socioespacial; Mobilidade ativa; Sul global.

1 INTRODUÇÃO

O conceito de cidade de 15 minutos foi popularizado pelo urbanista franco-colombiano Carlos Moreno a partir de 2016 e ganhou adesão política acelerada após a pandemia de Covid-19, sendo hoje referenciado em planos de mobilidade e planos diretores de cidades em praticamente todos os continentes¹. A proposta central é relativamente simples: reorganizar o tecido urbano para que serviços essenciais, como saúde, educação, comércio, trabalho e lazer, estejam ao alcance dos moradores em até quinze minutos de caminhada ou de bicicleta, reduzindo a dependência do automóvel e as emissões associadas aos deslocamentos urbanos⁶.

Apesar da popularidade do conceito na mídia e na formulação de políticas públicas, revisões acadêmicas recentes têm apontado que ele carrega ambiguidade teórica considerável,

inconsistência metodológica na forma como é medido e desafios de implementação que raramente são discutidos com o mesmo entusiasmo dedicado à sua promoção². Parte da literatura mais crítica também chama atenção para o fato de que o conceito repete, sob nova roupagem, disputas antigas do urbanismo moderno em torno do determinismo físico, ou seja, da crença de que a reorganização espacial da cidade seria suficiente, por si só, para resolver problemas sociais e econômicos mais profundos¹.

Esse debate interessa diretamente à formação e à prática de arquitetos e urbanistas, na medida em que o conceito vem sendo incorporado a planos diretores e planos de mobilidade de cidades brasileiras, muitas vezes sem discussão criteriosa sobre suas limitações. Diante desse cenário, o objetivo deste trabalho é revisar criticamente a literatura internacional recente sobre a cidade de 15 minutos, sistematizando críticas teóricas, metodológicas, de mercado imobiliário e de justiça social, além de evidências empíricas sobre seus efeitos e os limites de sua replicabilidade fora do contexto europeu em que foi formulada.

2 METODOLOGIA

Trata-se de revisão bibliográfica narrativa, que buscou identificar e sintetizar publicações acadêmicas recentes sobre críticas ao conceito de cidade de 15 minutos. A busca foi realizada em bases indexadas, incluindo periódicos da Elsevier, Springer Nature, MDPI, Taylor & Francis e SAGE, além de repositórios de acesso aberto como SSRN e arXiv. Os descritores combinaram os termos "15-minute city", "critical review", "urban proximity", "social equity", "gentrification", "urban emissions" e "Global South", priorizando-se revisões sistemáticas, estudos empíricos e artigos críticos publicados entre 2022 e 2026. Foram incluídos estudos com dimensão crítica, comparativa ou empírica explícita sobre o conceito; foram excluídos textos de divulgação jornalística sem revisão por pares. A síntese foi organizada em cinco eixos temáticos, apresentados a seguir.

3 DESENVOLVIMENTO

3.1 Origem do conceito e sua relação com movimentos urbanísticos anteriores

Revisão histórica e crítica sobre a origem do conceito demonstra que a cidade de 15 minutos não é uma ruptura radical em relação ao pensamento urbanístico anterior, mas sim uma síntese contemporânea de movimentos como a cidade-jardim, a unidade de vizinhança, o urbanismo modernista, o urbanismo pós-moderno e o eco-urbanismo, surgidos desde o final do século XIX, consolidando dez características básicas: proximidade, densidade, diversidade, uso misto,

modularidade, adaptabilidade, flexibilidade, desenho em escala humana, conectividade e digitalização¹. A mesma revisão adverte que críticas já dirigidas a esses movimentos voltam a se aplicar ao novo conceito, sobretudo a acusação de determinismo físico, ou seja, a tendência de fixar objetivos de qualidade de vida sem especificar por quais meios institucionais e financeiros seriam alcançados¹. Levantamento global sobre práticas de implementação, conduzido pelos próprios pesquisadores que ajudaram a consolidar o conceito, reconhece que sua expansão no mundo real tem avançado mais rápido do que a produção acadêmica capaz de avaliá-lo com rigor⁶.

3.2 Críticas teóricas, metodológicas e de governança

A revisão mais abrangente já publicada sobre o tema, baseada em análise de conteúdo de cento e duas publicações entre 2020 e 2024, organiza as críticas em cinco áreas: conceituação, medição, implementação, governança e impactos sociais, destacando que o conceito surgiu enraizado no contexto europeu, o que levanta dúvidas sobre sua replicação em contextos políticos e institucionais distintos². No plano da governança, nota-se divergência entre cidades: Paris promove bairros autossuficientes com empregos locais, enquanto Melbourne e Edimburgo priorizam transporte público eficiente para conectar moradores a empregos regionais, relativizando a promessa de autossuficiência do bairro de quinze minutos². Revisão de tom mais político descreve o conceito como frequentemente confundido, na opinião pública, com outras restrições ao tráfego, alimentando teorias conspiratórias em torno do que os autores chamam de "urbanismo paranoico"³. Estudo sobre cidades latino-americanas conclui que a interação entre modelos de proximidade e segregação socioespacial pré-existente permanece pouco explorada na literatura internacional⁸.

3.3 Justiça social, gentrificação e mercado imobiliário

Estudo de caso sobre Bogotá argumenta que o conceito pode não ser suficiente para mitigar desigualdades urbanas em cidades densamente povoadas e segregadas, propondo índice que combine proximidade, preferências individuais e qualidade da infraestrutura para pedestres, de modo a captar necessidades diferenciadas conforme identidade social dos moradores⁴. No plano imobiliário, estudo sobre quatro cidades espanholas que já atendem formalmente aos requisitos de cidade de 15 minutos, Barcelona, Valência, Palma e Granada, encontrou relação globalmente positiva entre proximidade a amenidades e preços de aluguel, concluindo que a proximidade tende a ser capitalizada pelo mercado como prêmio, o que pode restringir o acesso a moradia acessível justamente nas áreas mais bem servidas¹⁰. Esse achado empírico reforça um risco já

apontado teoricamente: sem instrumentos de regulação fundiária, o urbanismo de proximidade pode acelerar gentrificação em vez de reduzir desigualdades².

3.4 Evidências empíricas sobre mobilidade ativa e emissões

Estudo comparativo entre 664 cidades ao redor do mundo encontrou associação robusta entre melhor caminhabilidade e menores emissões de carbono per capita no transporte, com efeito adicional de compacidade urbana, fornecendo uma das primeiras validações empíricas de larga escala para a promessa ambiental do conceito¹³. Em Vancouver, porém, a caminhabilidade e a ciclabilidade até supermercados variam de forma expressiva entre bairros de uma mesma cidade bem planejada, indicando que a proximidade formal, medida em minutos, nem sempre corresponde à acessibilidade real percebida pelos moradores¹². No Japão, levantamento original sobre escolha de modo de transporte revela que, mesmo entre moradores já dentro do raio de quinze minutos para serviços essenciais, mais de setenta por cento continuam optando pelo automóvel, sugerindo que a proximidade espacial isolada não é suficiente para induzir mudança de comportamento sem políticas complementares de desincentivo ao carro¹¹.

3.5 Aplicações e limites em contextos periféricos e do sul global

Revisão sistemática sobre a aplicação do conceito em áreas periféricas, baseada em oitenta e sete artigos, constata que a pesquisa ainda se concentra em elementos espaciais já bem estabelecidos, como densidade e desenho urbano, enquanto elementos igualmente críticos, como necessidades individuais, digitalização e modelos de governança adaptados, permanecem pouco explorados, sobretudo em áreas de baixa densidade e alta dependência do automóvel⁷. O caso de Santiago do Chile, uma das cidades mais segregadas da América Latina, mostra que moradores de áreas de classe média desfrutam, paradoxalmente, de maior diversidade de proximidade a amenidades do que moradores de áreas ricas e pobres, resultado atribuído à desregulação imobiliária e a padrões duradouros de autosegregação da população mais abastada⁸. Estudo sobre assentamentos informais na conurbação de Barranquilla-Soledad, na Colômbia, propõe reformular a aplicação do conceito para esses territórios, constatando que proximidade e densidade já estão parcialmente presentes de forma informal, mas a dimensão da digitalização é praticamente ausente⁹. Situação semelhante ocorre em Metro Manila, nas Filipinas, onde levantamento com moradores de assentamentos informais, distritos centrais e subúrbios encontrou forte apoio popular ao conceito, mas exigiu estratégias de implementação diferenciadas por tipologia urbana, da regularização fundiária participativa em áreas informais à requalificação de infraestrutura em subúrbios de baixa densidade¹⁴.

Essas ressalvas interessam diretamente ao contexto brasileiro, marcado por urbanização acelerada, segregação socioespacial e dependência estrutural do automóvel em grande parte das cidades médias e grandes. A transposição acrítica do conceito para planos diretores brasileiros, sem considerar a desigualdade de acesso à mobilidade ativa entre bairros centrais e periféricos, nem os riscos de valorização imobiliária seletiva já documentados empiricamente em outras cidades, corre o risco de transformar a cidade de 15 minutos em promessa retórica para áreas já bem servidas, em vez de instrumento efetivo de redução de desigualdades^{2, 8, 10}.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A revisão evidencia que a cidade de 15 minutos, apesar de sua popularidade política e midiática, permanece marcada por ambiguidade teórica, inconsistência metodológica e desafios reais de implementação, repetindo, sob nova terminologia, questionamentos já dirigidos ao determinismo físico de movimentos urbanísticos anteriores.

A evidência empírica reunida traz elementos novos: confirma que cidades mais caminháveis emitem menos carbono no transporte, mas mostra que a proximidade tende a ser precificada pelo mercado imobiliário como vantagem locacional, com risco real de gentrificação, e que a segregação socioespacial preexistente em cidades latino-americanas e asiáticas pode neutralizar os benefícios pretendidos caso não sejam acompanhados de regulação fundiária e governança participativa. Como agenda futura, aponta-se a necessidade de estudos empíricos brasileiros que avaliem a aplicabilidade do conceito considerando explicitamente essas desigualdades, lacuna ainda não coberta pela literatura consultada.

REFERÊNCIAS

1. Khavarian-Garmsir AR, Sharifi A, Hajian Hossein Abadi M, Moradi Z. From garden city to 15-minute city: a historical perspective and critical assessment. *Land*. 2023;12(2):512.
2. Mahmoudpour A, Shirazi MR. Critical debates on the 15-minute city: a systematic content analysis of the literature. *Cities*. 2026;169:106576.
3. Caprotti F, Duarte C, Joss S. The 15-minute city as paranoid urbanism: ten critical reflections. *Cities*. 2024;155:105497.
4. Guzman LA, Oviedo D, Cantillo-Garcia VA. Is proximity enough? A critical analysis of a 15-minute city considering individual perceptions. *Cities*. 2024;148:104882.
5. Alberti F, Radicchi A. The proximity city: a comparative analysis between Paris, Barcelona and Milan. *Techne*. 2022;(23).

6. Allam Z, Khavarian-Garmsir AR, Lassaube U, Chabaud D, Moreno C. Mapping the implementation practices of the 15-minute city. *Smart Cities*. 2024;7(4):2094-109.
7. Arias-Molinares D, Geurs K, Grigolon A, Ulak MB, Duran-Rodas D, McCormick B, et al. Exploring the 15-minute city concept for the urban outskirts: a systematic literature review. *Eur Transp Res Rev*. 2025;17:57.
8. Israel F, Otero G, Soza-Parra J, Broitman D. 15-minute city, proximity, and urban segregation in Latin-American cities: the case of Santiago de Chile. *Transp Res Part A Policy Pract*. 2026;204:104789.
9. Nieto-Combariza M, Arellana J, López-Fabra MF, Oviedo D. The 15-minute informal settlement: problematising the idea of hyper proximity in marginalised contexts [Internet]. Rochester (NY): SSRN; 2024 [citado 2026 Ago 28]. Disponible em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4892457
10. Villar-Abeijón P, Miralles-Guasch C, Marquet O. The impact of proximity to amenities on housing affordability: insights from Mediterranean 15-minute cities. *Cities*. 2026.
11. Murooka T, Kumeyama K, Taniguchi M. Differences in choice of transportation mode by residents of 15-minute cities according to destination amenities: break away from car dominant city. *Transp Res Part A Policy Pract*. 2025;196.
12. Hosford K, Beirsto J, Winters M. Is the 15-minute city within reach? Evaluating walking and cycling accessibility to grocery stores in Vancouver. *Transp Res Interdiscip Perspect*. 2022;14:100602.
13. Marzolla F, Bruno M, Melo HPM, Loreto V. Compact 15-minute cities are greener [preprint]. arXiv:2409.01817. 2024.
14. Lamentillo AMY. Assessing the viability of the 15-minute city model in Metro Manila. *LSE Int Dev Rev*. 2025.