

ANÁLISE DA REGIÃO DA PRAÇA SAENS PENA A PARTIR DO CONCEITO DE CIDADE DE 15 MINUTOS

Gabriel Lima Salgueiro Velloso¹
Wagner Barboza Rufino²
Glaucineide do Nascimento Coelho

Resumo

Este trabalho propõe um exercício de leitura urbana na região da Praça Saens Pena na cidade do Rio de Janeiro apropriando-se do conceito de cidade de 15 minutos buscando compreender se a área se comporta como o conceito determina e de que maneira. A metodologia consistiu na revisão bibliográfica do seu autor Carlos Moreno, depois foi realizado a revisão de casos existentes e em seguida o procedimento analítico do conceito de cidade de 15 minutos que é dividido em 5 fases. Através dessa análise foi possível perceber que a região da Praça Saens Pena se aproxima aos preceitos relativos ao que se propõe como uma cidade de 15 minutos.

Palavras-chave: Cidade de 15 minutos. Praça Saens Pena. Análise.

¹ Arquiteto e Urbanista recém-formado pela Universidade Estadual do Rio de Janeiro(2023), com Trabalho Final de Graduação premiado no XXI Semana de Graduação UERJ com o prêmio Darcy Ribeiro. [Portfolio 1.81 Gabriel Velloso.pdf](#) - gabriellimavelloso@hotmail.com

² Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Juiz de Fora (2001), com Trabalho Final de Graduação premiado no XIII Prêmio Ópera Prima / Paviflex, Mestrado em Urbanismo (2006) e Doutorado em Urbanismo (2016) pelo Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB/FAU/UFRJ), e Especialização em Urban Land Policy and Implementation pelo Institute for Housing and Urban Development Studies da Erasmus University Rotterdam (IHS/EUR) - Holanda (2006), com monografia homenageada com o título "Diploma with Commendation". Professor Adjunto do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola Superior de Desenho Industrial da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (DAU/ESDI/UERJ). Pesquisador permanente do PROURB/FAU/UFRJ. Atual Chefe do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da ESDI/UERJ. Membro do Núcleo Docente Estruturante do Curso de Arquitetura e Urbanismo do DAU/ESDI/UERJ. É autor do livro "Uma cidade só / cidades só", desenvolvido a partir da sua Tese de Doutorado (PROURB/UFRJ), com fomento da FAPERJ, publicado pela Editora Ponteio e laureado com Menção Honrosa no "VI Prêmio Ana Clara Torres Ribeiro" de livros no XX ENANPUR / Prêmios ANPUR 2023. Tem experiência prática na coordenação e desenvolvimento de projetos de arquitetura, e experiência acadêmica como docente e em pesquisas sobre a cidade contemporânea, com ênfase em abordagens acerca de grandes territórios urbanizados. <http://lattes.cnpq.br/2621502744700723>

Introdução

No Brasil, a urbanização pós-guerra foi marcada por políticas rodoviaristas e princípios do urbanismo moderno, que resultaram em uma rápida urbanização e exclusão da maioria da população para áreas sem infraestrutura adequada. Isso agravou as desigualdades socioeconômicas e espaciais, levando os estratos de baixa renda a dependerem de veículos motorizados e a se deslocarem em grandes distâncias para o trabalho e lazer no dia a dia. O uso generalizado de veículos motorizados, movidos principalmente por combustíveis fósseis, resultou em um aumento significativo das emissões de carbono nas áreas urbanas, contribuindo para problemas ambientais atuais, já que cerca de 68% das emissões de carbono e gases do efeito estufa nas áreas urbanas (EDGAR, 2015) tem origem no setor de transportes. A pandemia da COVID-19 em 2020 teve um profundo impacto nas dinâmicas urbanas, interrompendo atividades estudantis e de trabalho, bem como as interações sociais e econômicas levantando questionamentos e discussões sobre a maneira como vivemos na cidade, a exemplo dos transportes públicos lotados se tornarem um ponto crítico de propagação do vírus devido aos espaços fechados com baixa circulação de ar.

O conceito de cidade de 15 minutos é visto como uma possível abordagem para entender e moldar cidades contemporâneas. Ele foi incorporado na revisão do plano diretor de Paris em 2020 e inspirou a criação dos "bairros de 20 minutos" em Melbourne, na Austrália, bem como influenciou um novo plano de ordenamento territorial em Bogotá, na Colômbia. Essa perspectiva pode contribuir para o contexto brasileiro, onde algumas áreas já possuem dinâmicas que viabilizam redução de deslocamentos, aproveitamento de infraestruturas locais e melhor qualidade de vida. Há uma tendência internacional para o planejamento urbano considerar a escala das pessoas, e o conceito da cidade de 15 minutos abrange tanto o macro quanto o microplanejamento, oferecendo uma nova abordagem às cidades. Além disso, pode ser aplicado para descrever o estilo de vida em que as pessoas realizam suas atividades diárias próximas as suas residências, sem a necessidade de deslocamentos longos. A região da Praça Saens Pena foi escolhida para a análise devido ao seu potencial para pesquisa,

conexões com outros territórios e por ser onde o autor cresceu. Essa análise local pode fornecer *insights* para estudos em outras regiões do país e se tornar referência para novos estudos futuros.

A pesquisa busca compreender se a região da Praça Saens Pena se comporta como uma cidade de 15 minutos e de que maneira, mas também incentivar o avanço dos debates referentes ao entendimento e instrumentalização desse conceito em contextos distintos, além de se atentar a discussão para os centros de bairro como espaços promotores de qualidade de vida urbana.

A metodologia deste trabalho começou com a compreensão do conceito de "cidade de 15 minutos" de Carlos Moreno, incluindo o estudo de obras como o Livro Branco (2019) e o Livro Branco nº2 (2021). Além disso, foram revisadas outras obras relacionadas ao tema, como Os Novos Princípios do Urbanismo de François Ascher (2010), "Cidades para Pessoas" de Jan Gehl (2014) e "Cidades de Pedestres" de Victor Andrade e Clarisse Cunha Linke (2017). Em seguida, o estudo investigou cidades pioneiras que adotaram mudanças de planejamento urbano semelhantes, com o objetivo de compreender as diferenças na interpretação do conceito, nas metodologias e nas bases teóricas. Logo depois é aplicado o procedimento analítico de leitura urbana na região da Praça Saens Pena, sendo dividido em 5 fases, são elas:

1. Área de análise;
2. Usos e funções sociais;
3. Entrevista com moradores;
4. Dados quantitativos e qualitativos;
5. Espacialização das necessidades urbanas.

Por fim, o trabalho apresenta considerações finais sobre a análise da região da Praça Saens Pena a partir do conceito da cidade de 15 minutos e propõe perspectivas futuras.

1. Cidade de 15 minutos

O conceito de cidade de 15 minutos foi idealizado pelo franco-colombiano Carlos Moreno, tendo sido apresentado na Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP-21) em 2015. O conceito se baseia na relação entre o espaço e o tempo na cidade e estabelece o período de 15 minutos como uma baliza para o tempo limite necessário ao percurso de pedestres e ciclistas entre a moradia e suas atividades necessárias ao seu bem-estar e a sua vida quotidiana na cidade (MORENO & GARNIER, 2021, p.6). Ele propõe uma reconfiguração urbana fazendo da hiperproximidade a alavanca para a melhoria da qualidade de vida como demonstrado na figura 1 (MORENO & GARNIER, 2021, p.3).



Figura 1. Esquema de hiperproximidade e diversidade de usos entre os moradores e suas necessidades urbanas.

Fonte: MORENO; GARNIER, 2021, p.18, adaptada pelo autor, 2023.

Segundo o autor do conceito, a partir do atual contexto climático e sanitário, considerando a situação de pandemia de COVID-19 em que nos encontramos, a cidade de 15 minutos se apresenta como um novo paradigma que questiona os aspectos estruturantes existentes e seus resultados espaciais expressos nas cidades contemporâneas, nos permitindo traçar outros contornos mais sustentáveis, ou menos impactantes, para se viver nas cidades (MORENO & GANRIER, 2021, p. 4).

A rede digital possui um papel importante no processo de planejamento de uma cidade de 15 minutos e sua manutenção, pois ela é capaz de facilitar a comunicação entre os cidadãos e os planejadores urbanos nas etapas dos projetos na cidade (MORENO, 2019, p.12), mas também, desde que disseminada e orientada a uma melhor provisão de serviços, seria capaz de reduzir desigualdades, assim como otimizar operações e preencher algumas lacunas em um território, como telemedicina, compras *online*, ensino à distância, redes de *streaming*, dentre outros. Além disso, Carlos Moreno confirma a sua necessidade em seu Livro Branco nº2 (2021, p.17), tendo a tecnologia digital sido um fator de adaptação e resiliência durante o confinamento da crise do coronavírus.

A hiperproximidade mencionada está intimamente relacionada à diversificação de usos da cidade já que ela se refere à ideia de reduzir as distâncias entre as moradias e as necessidades urbanas dos moradores, de modo que eles possam acessar a essas necessidades em até um raio de 15 minutos a pé ou de bicicleta. A diversificação de usos da cidade implica em variar os usos e funções sociais dos espaços urbanos, tornando cada área da cidade versátil e multifuncional. Isso significa que os lotes urbanos e certas áreas da cidade não deveriam ser destinados a um único tipo de atividade, como apenas residencial, comercial ou industrial, em vez disso, deveriam abrigar uma variedade de atividades, como moradias, comércio, serviços, lazer, educação, entre outros.

O autor entende que para que um indivíduo viva em uma cidade de 15 minutos, é necessário que ele tenha pelo menos um lote urbano de cada uso e função social estabelecido. Portanto, Carlos Moreno cria uma base genérica referente à diversidade de usos do solo por meio das suas 6 funções sociais como na figura 2. No entanto, ele entende que as especificidades de cada território (geográfico, urbano, político, social

etc.) implicam integrar a possibilidade de adaptação parcial e uma apropriação diferenciada da organização dessa base comum em sua aplicação local.

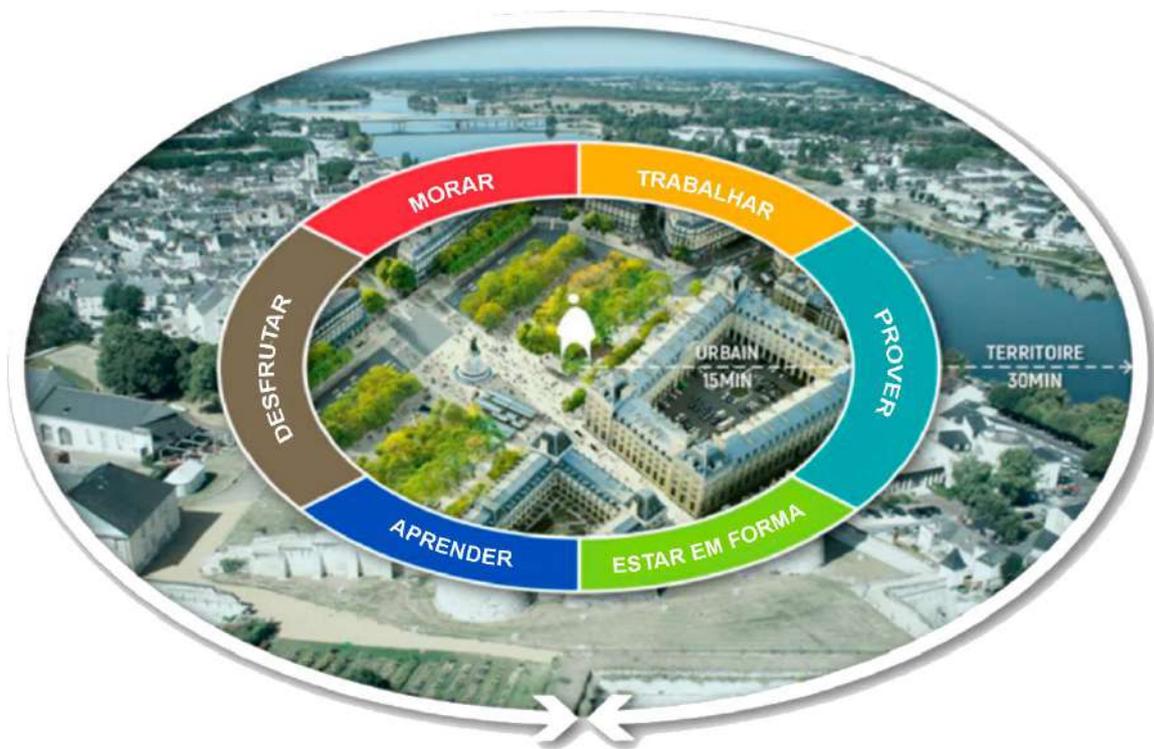


Figura 2. As 6 funções sociais urbanas adotadas por Carlos Moreno em Paris no conceito de cidade de 15 minutos.

Fonte: MORENO; GARNIER, 2021, p.6, adaptada pelo autor, 2023.

O conceito da cidade de 15 minutos enfoca a relação espaço-tempo na escala humana, buscando limitar as distâncias percorridas e o uso de veículos motorizados, priorizando pedestres e ciclistas o que implica na inversão de valores dos protagonistas da cidade, deixando de ser os carros e tornando-se os pedestres e suas necessidades. As calçadas desempenham um papel essencial nesse meio e sua qualidade é fundamental para promover a caminhabilidade, especialmente para pessoas com deficiências e de diferentes idades.

A cidade de 15 minutos tem como objetivo principal melhorar a qualidade de vida urbana por meio de três pilares: protagonismo dos pedestres, caminhabilidade e

hiperproximidade. O protagonismo dos pedestres e ciclistas significa que a cidade é projetada considerando os ritmos, dimensões, necessidades e limites humanos. Isso resulta em uma cidade com ritmos mais calmos, calçadas largas e desobstruídas, áreas de permanência, arborização e acessibilidade, além de distâncias curtas para acessar suas necessidades urbanas. Essa abordagem valoriza o espaço público, tornando-o não apenas um meio de locomoção, mas também um local para atividades, fortalecendo o sentimento de pertencimento e segurança. A promoção do caminhar em detrimento do uso de veículos motorizados aumenta o exercício físico, reduz a dependência de carros e diminui a poluição do ar, contribuindo para uma cidade mais sustentável. Trata-se de uma questão central, pois as emissões excessivas de carbono e gases de efeito estufa pelo setor dos transportes, afetam a qualidade do ar e a saúde respiratória coletiva. Além disso, a cidade de 15 minutos incentiva o uso de espaços públicos próximos às moradias, promovendo trocas sociais, políticas e econômicas locais fortalecendo a coesão social, as associações de moradores e a economia local, já que os moradores investem mais em comércios e serviços dentro de seus bairros.

2. Análise da região da Praça Saens Pena

Como já mencionado, o lugar de análise escolhido foi a região da Praça Saens Pena como na figura 3, situada no bairro da Tijuca na cidade do Rio de Janeiro.



Figura 3. Localização da região da Praça Saens Pena na cidade do Rio de Janeiro.
Fonte: Autor com base em 25/09/2022, no sítio eletrônico www.earth.google.com, 2022.

Inicialmente uma região rural até 1820, a área abrigou a Fábrica de Chitas, uma das primeiras indústrias do Brasil. A praça era originalmente chamada de Largo da Fábrica de Chitas e, em 1911, foi renomeada para Praça Saenz Peña e posteriormente com adaptações ao idioma português mudou para Praça Saens Pena. Ao longo do século XX, a praça se tornou conhecida como a Cinelândia da Tijuca devido à presença de cinemas, sendo um importante ponto de encontro e atividades culturais. Embora os cinemas tenham fechado, a praça permaneceu como um centro vital da região, com uma forte vida urbana, consolidando sua importância como um centro de bairro, especialmente com a inauguração da estação Saens Pena do metrô do Rio de Janeiro em 1982. Seu entorno imediato também se desenvolveu bastante ao longo dos anos contendo localidades importantes em sua região como na figura 4.



Figura 4. Imagem de satélite com a marcação das localidades importantes na região da Praça Saens Pena.

Fonte: Autor com base em 25/09/2022, no sítio eletrônico www.earth.google.com, 2022.

A praça tem importante valor simbólico devido à sua história, mas também por portar-se como o palco principal das atividades urbanas ligadas ao bairro da Tijuca, como festas de São João, blocos de Carnaval e a exposição da árvore de Natal dentro do chafariz da praça. Além disso, ao comportar a estação Saens Pena do metrô que durante muitos anos funcionou como ponto final da linha 1 até 2014, tornou-se um espaço fundamental de conexão intermodal, juntamente com inúmeras linhas de ônibus que passam pela região.

2.1 Área de análise

A área de análise deste trabalho consiste em um raio traçado de 800 metros³ como na figura 5, unidade de vizinhança, com centralidade na Praça Saens Pena para a execução da análise de sua região, que totaliza uma área de 2.010.619,29 m². Importante dizer que a escala de análise empregada neste trabalho é a de centro de bairro, assim como em Melbourne, porém de uma forma reduzida.



Figura 5. Imagem de satélite do raio de 800 metros em relação a centralidade da Praça Saens Pena.

Fonte: Autor com base em 25/09/2022, no sítio eletrônico www.earth.google.com, 2022.

³ Na análise de Paris, Carlos Moreno utiliza parte da área do bairro 18^o e do 19^o, assim como parte da área de 3 municípios vizinhos de Paris, sendo eles: Saint-Denis, Aubervilliers e Patin (MORENO, 2019, p.24)

2.2 Uso e função social

Os usos e funções sociais empregados neste trabalho decorrem deste próprio estudo, baseado: nas funções sociais definidas por Carlos Moreno (2019) em suas análises, nas funções sociais definidas pelo plano de Melbourne 2017-2050, nos direitos sociais da Constituição Federal brasileira e no zoneamento urbano municipal da cidade do Rio de Janeiro. É necessário apontar que este trabalho parte de uma das possíveis interpretações de organização dos usos e funções sociais do espaço construído da cidade, aqui analisado a partir do lote.

Os primeiros usos e funções sociais são: moradia, educação, saúde, lazer e transporte, todos eles se encontram nas funções sociais adotadas por Moreno (2019) para Paris e no plano de Melbourne 2017-2050. O sexto uso e função social é o comércio e serviço, que seria o equivalente à função social do trabalho para Carlos Moreno. Por fim, o último uso e função social é a instituição, que seria todo lote público que presta serviços ofertados à coletividade e que não fornece serviços de moradia, educação, saúde, lazer e/ou transporte.

Logo, a organização dos usos e funções sociais empregadas neste trabalho como na figura 6, são: moradia, educação, saúde, lazer, transporte, comércio e serviço e instituição. Na figura 7 é possível ver um diagrama que detalha os usos e funções sociais empregadas neste trabalho para melhor compreensão.



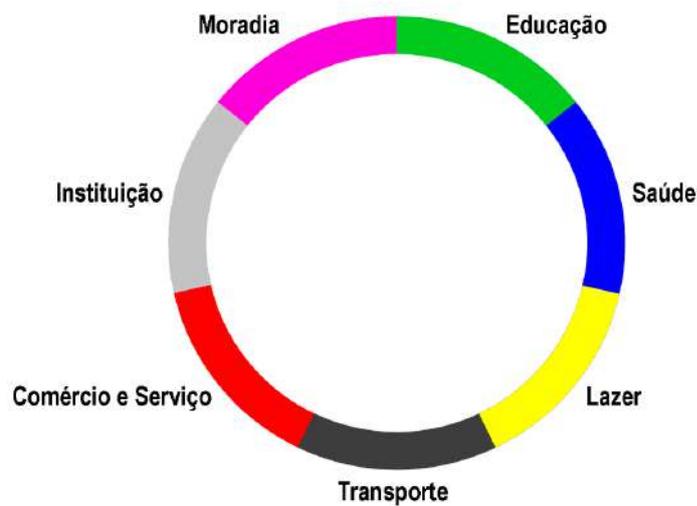


Figura 6. Usos e funções sociais.
Fonte: Autor, 2022.

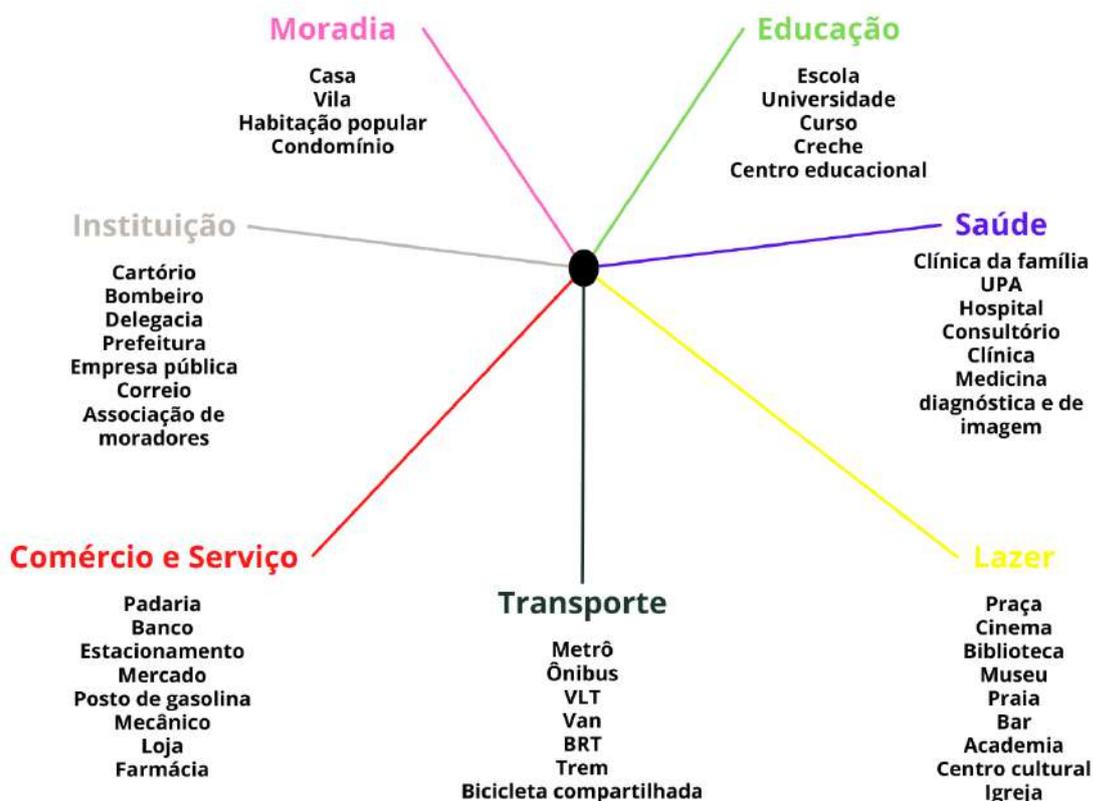


Figura 7. Detalhamento dos usos e funções sociais.
Fonte: Autor, 2022.

A partir dessas informações foi possível levantar os dados necessários para ser produzido o mapa de uso e função social, tendo sido demarcado os terrenos abandonados.



Figura 8. Mapa de uso e função social.

Fonte: Autor com base em informações coletadas entre 05/06/2022 e 28/11/2022 no site eletrônico www.google.com/maps, 2022.

2.3 Entrevistas com moradores

As entrevistas foram realizadas somente com residentes da região⁴. Apenas os critérios etários e de gênero do IBGE foram estabelecidos para serem analisados nesta oportunidade.

Como amostragem qualitativa, foram selecionados 3 indivíduos de cada grupo segundo os critérios já mencionados, logo: 3 jovens meninos de 0 a 14 anos, 3 jovens meninas de 0 a 14 anos, 3 PIA (Pessoa em Idade Ativa) homens de 15 a 64 anos, 3 PIA (Pessoa em Idade Ativa) mulheres de 15 a 64 anos, 3 idosos de 65 anos ou mais e 3 idosas de 65 anos ou mais. Totalizando 18 residentes entrevistados, porém apenas 3 moradores, 1 de cada faixa etária, serão apresentados nesse artigo afim de simplificação da amostra. O autor deste trabalho reside na região da Praça Saens Pena, logo, ele analisa e participa na constituição dessas informações⁵.

As entrevistas foram realizadas através do preenchimento individual de uma tabela, cruzando as informações das necessidades urbanas com a localização delas. As necessidades urbanas foram organizadas segundo os usos e funções sociais previamente indicados neste trabalho (2ª fase) nas linhas e a localização nas colunas, podendo ser de 3 formas: a primeira sendo na própria residência do entrevistado, por meio da internet ou no próprio lote, representada pelo marco zero do raio de 15 minutos, a segunda sendo no raio de 15 minutos representada pela dimensão de 600⁶ metros e a terceira sendo fora do raio de 15 minutos. Como a tabela a seguir:

⁴ Esse critério foi adotado, considerando a viabilidade da pesquisa nesse momento. No entanto, reconhecemos a Saens Pena como o lugar de chegada e partida de pessoas oriundas de outras regiões que acessam este território com frequência através dos transportes públicos locais, ou diariamente, o que também configura uma fonte importante de dados e informações, a serem incorporados à pesquisa em seu desenvolvimento futuro.

⁵ Os nomes dos entrevistados foram mudados por questão de privacidade, exceto do autor.

⁶ A dimensão utilizada por Carlos Moreno em Paris não é explicitada no Livro Branco (2019), porém, na página 46 é apresentado o resultado esperado dessa 5ª fase da metodologia, onde foi possível pegar a referência de onde o entrevistado mora e medir pelo Google Maps até onde o raio de 15 minutos de pedestre alcança, e assim foi possível determinar o raio de 600 metros.

Gabriel, 25 anos	Internet/Casa	Raio de 600	Fora do raio
Educação			
Faculdade			
Curso de Francês			
Saúde			
Posto de saúde			
Sérgio Franco			
Consultórios particulares			
Comércio e serviço			
Shopping Tijuca			
Lojas próximas a minha casa			
Comida			
Freela para um escritório			
Lazer			
Bar Void			
Cinema do Shopping Tijuca			
Restaurantes			
Academia do PUC			
Transporte			
VLT			
Rodoviária			
Metrô			
Instituição			
Administração regional			
Zona eleitoral			
Estágio na prefeitura			
22 necessidades urbanas.			
14 (internet/Casa, Raio de 600) – 66.7%			
7 (Fora do raio) – 33.33%			

Tabela 1. Tabela de necessidades urbanas em relação a sua localização.
Fonte: Autor, 2022.

Com isso, foi possível verificar a proporção entre a localização das necessidades urbanas dos entrevistados e criar gráficos de pizza. A seguir é apresentado as porcentagens dos 3 moradores escolhidos:

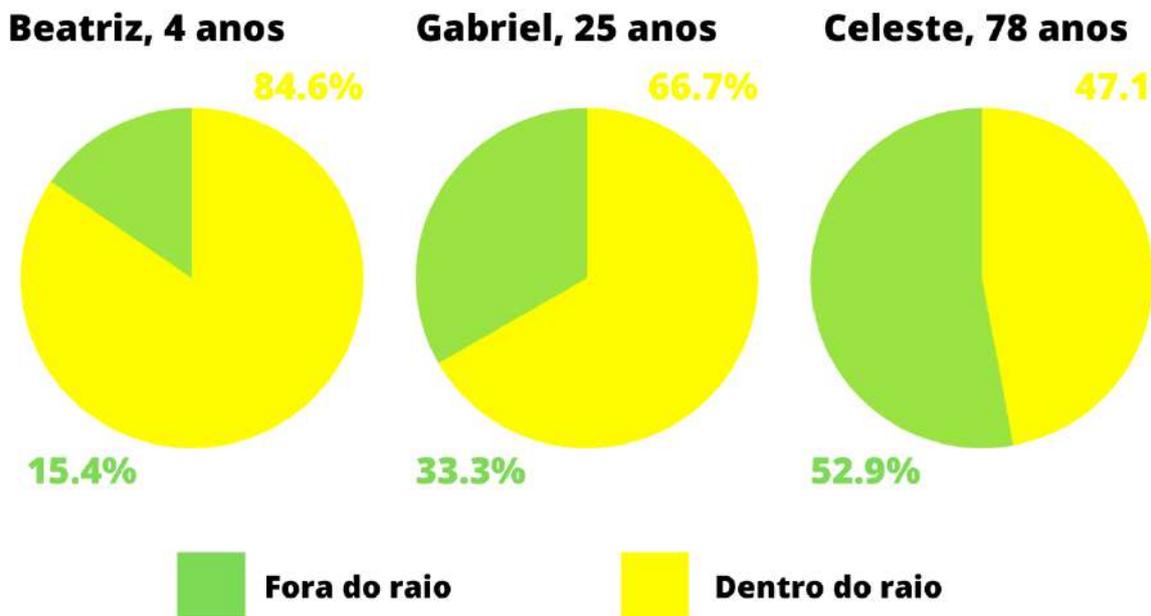


Figura 9. Porcentagens dos entrevistados escolhidos.
 Fonte: Autor, 2023.

2.4 Dados quantitativos e qualitativos

Os dados quantitativos e qualitativos coletados neste trabalho e apresentados a seguir são provenientes dos bairros contidos na área de análise, sendo suas fontes: o sítio eletrônico RJ In Loco, o sítio eletrônico Mapbox e o sítio eletrônico nPerf. Além disso, alguns dados foram elaborados pelo autor por meio de informações coletadas no sítio eletrônico *Google Maps* tendo sido utilizado o *software* AutoCAD.

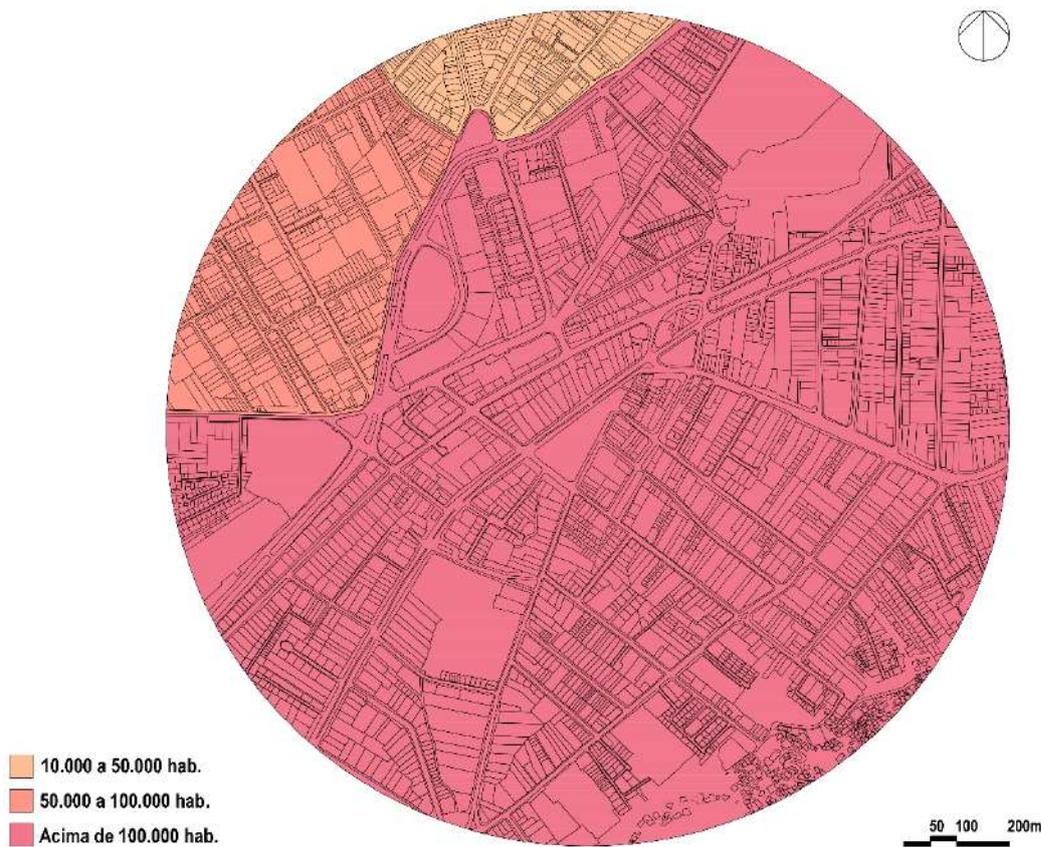


Figura 10. Mapa de população por bairro.
 Fonte: Autor com base em dados coletados em 20/12/2022 no sítio eletrônico <http://apps.mprj.mp.br/sistema/inloco/>, 2022.

A seguir, é apresentada a natureza das vias presentes no raio analisado no mapa. Nele, observa-se que a praça Saens Pena, dispendo de um formato triangular, está entre a via arterial rua Conde de Bonfim, a via coletora rua General Roca e a via local praça Saens Pena.

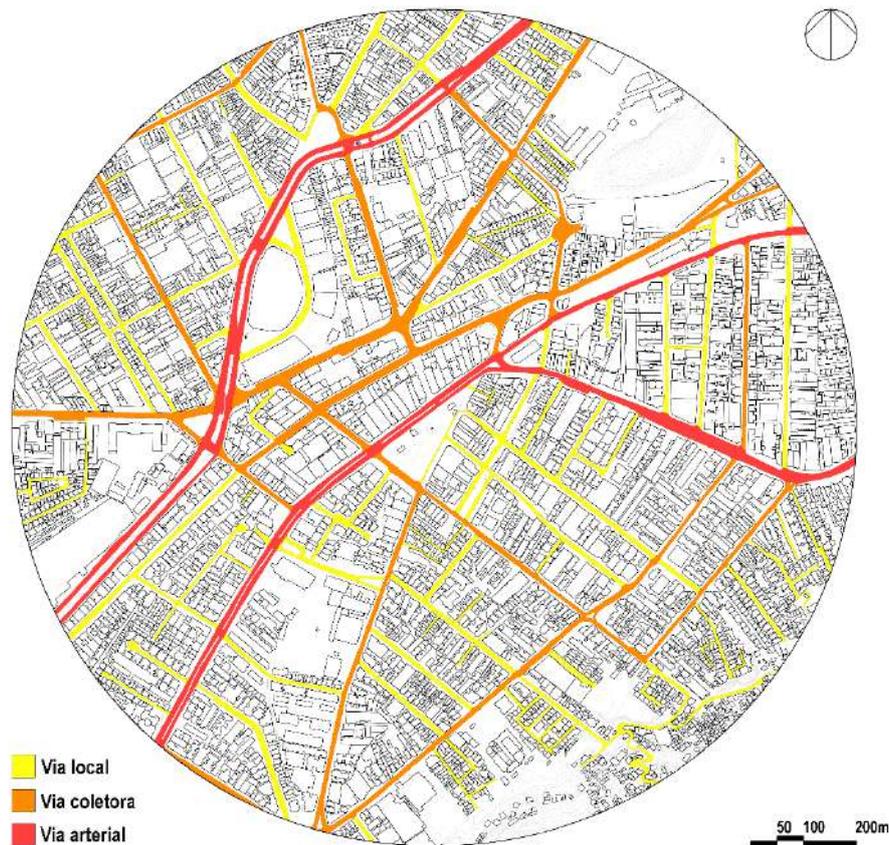


Figura 11. Mapa de Hierarquia Viária.

Fonte: Autor com base em informações coletadas em 27/12/2022 no sítio eletrônico www.google.com/maps, 2022.

A seguir, é apresentado a estrutura biofísica da região da Praça Saens Pena. No que se refere à iluminação natural, a praça é bem iluminada ao longo do dia, apenas sombreada no final da tarde. A ventilação tem sentido oeste e é parcialmente prejudicada devido ao gabarito dos edifícios do entorno, assim como pelo maciço da Tijuca. A Pedra da Babilônia é um afloramento rochoso local que não possui nem uso nem função social no que concerne à cidade. As áreas de densa vegetação estão presentes no entorno da base da Pedra da Babilônia, mas também da comunidade do Salgueiro.



Figura 12. Mapa de estrutura biofísica.

Fonte: Autor com base em informações coletadas em 04/01/2023 no sítio eletrônico www.google.com/maps, 2023.

A seguir, é apresentado o mapa de urbano morfológico coletado pelo site Mapbox adaptado pelo autor. Nele, é possível ver que a região da Praça Saens Pena é predominantemente plana, porém, com alguns aclives acontecendo em direção à comunidade do Salgueiro, mas também é possível ver a morfologia marcada pela Pedra da Babilônia.



Figura 13. Mapa urbano morfológico.

Fonte: Autor com base em informações coletadas em 03/01/2023 no sítio eletrônico www.mapbox.com, 2023.

A seguir são apresentados os mapas de cobertura de internet das 4 maiores operadoras do país. Neles é possível observar que a banda larga 5G existe apenas em 2 operadoras, sendo sua área principal na própria Praça Saens Pena. Além disso, a banda larga 4G+ existe em todas as operadoras apontadas na Figura 14. Na operadora TIM é possível observar que a banda larga 5G segue principalmente as vias arteriais e algumas vias coletoras, já na operadora Claro é possível ver uma grande densa mancha desde a Praça Saens Pena até o Shopping Tijuca.

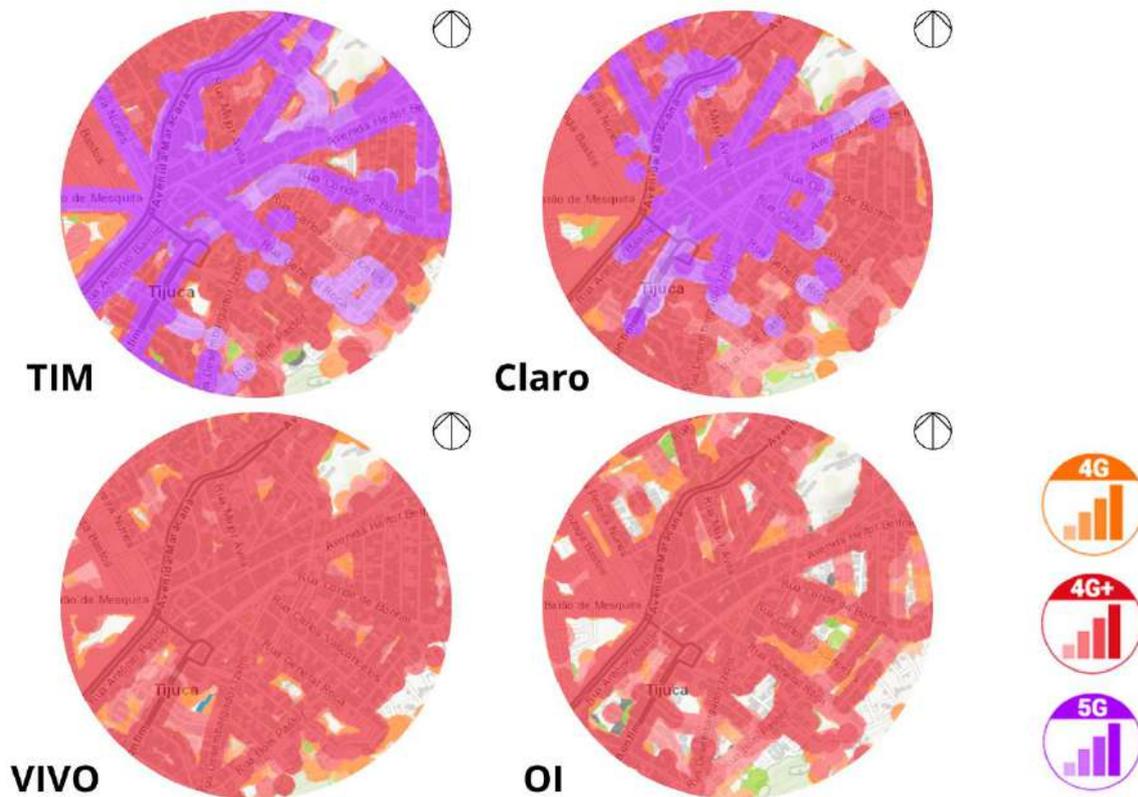


Figura 14. Mapas de cobertura de internet.

Fonte: Autor com base em dados coletados em 07/01/2023 no sítio eletrônico www.nperf.com/pt/, 2023

2.5 Espacialização das necessidades urbanas

A espacialização das necessidades urbanas dos entrevistados, coletadas na 3ª fase deste trabalho, se dá cada uma em um mapa individual em que elas são demarcadas de acordo com as cores referentes aos usos e funções sociais da 2ª fase. Além disso, também são demarcados os caminhos pedestres mais curtos que os entrevistados fazem em direção às suas necessidades urbanas.

Assim, é possível realizar um estudo de proximidade⁷ entre o lugar de moradia (lote residencial) dos entrevistados e suas necessidades urbanas a partir de um raio de

⁷ Na análise de Carlos Moreno, o autor utiliza de uma plataforma na internet em conjunto com a sociedade, onde os moradores locais podem pesquisar o que fazer, onde, o caminho e seu tempo, contribuindo com a pesquisa além de ajudar a população local a redescobrir suas proximidades.

a maioria das suas necessidades urbanas dentro do seu raio de 15 minutos sendo 1 via internet, é importante destacar que a entrevistada estuda em uma escola dentro do Tijuca Tênis Clube.

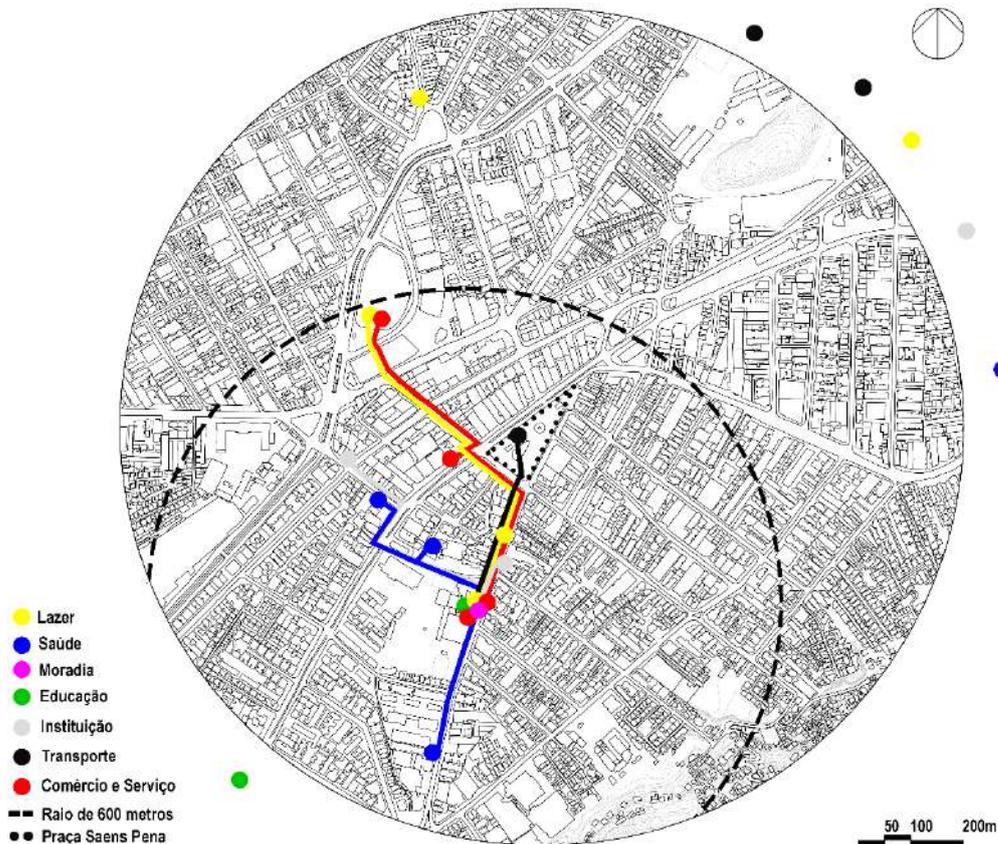


Figura 16. Espacialização das necessidades urbanas do entrevistado Gabriel, de 25 anos.

Fonte: Autor, 2023.

O entrevistado e autor deste trabalho Gabriel de 25 anos possui 66.7% das necessidades urbanas dentro do raio de 15 minutos e 33.3% fora do raio, possuindo todos os usos e funções sociais dentro do seu raio de 15 minutos. Pode-se perceber que o entrevistado possui a maioria das suas necessidades dentro do seu raio de 15 minutos sendo 4 delas via internet.

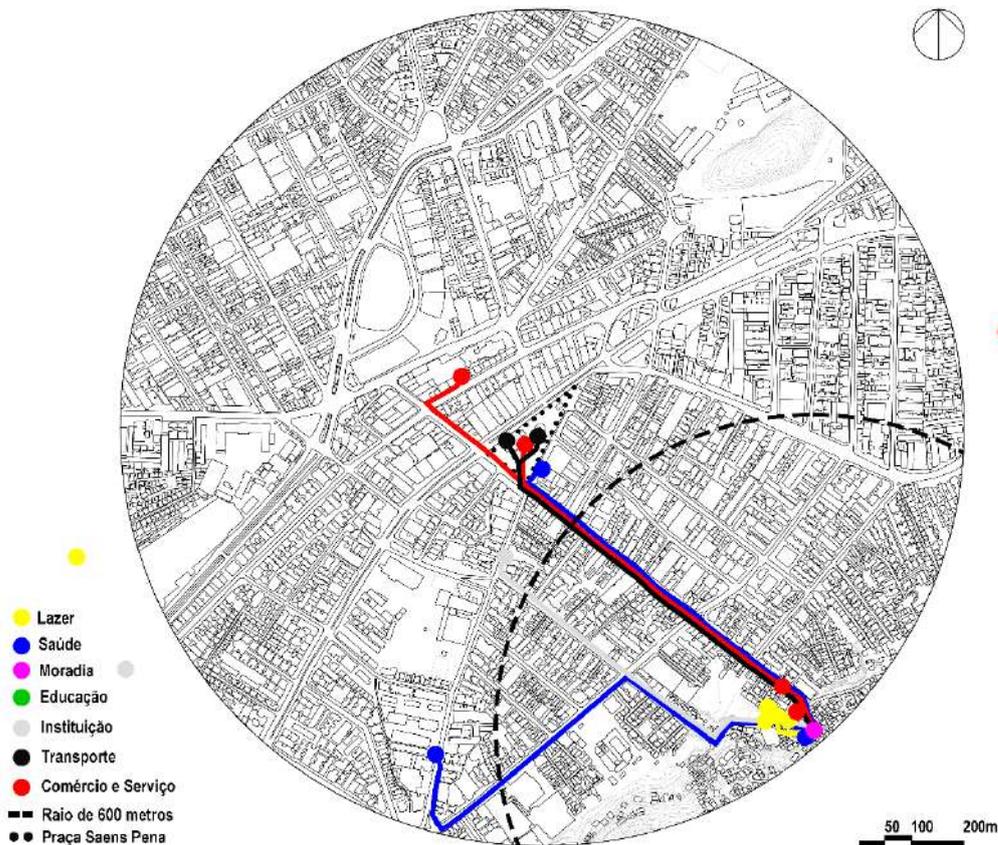


Figura 17. Espacialização das necessidades urbanas da entrevistada Celeste, de 78 anos.
 Fonte: Autor, 2023.

A entrevistada Celeste de 78 anos possui 47.1% das necessidades urbanas dentro do raio de 15 minutos e 52.9% fora do raio, apenas o uso e função social transporte (Metrô e Ônibus), não está em seu raio de 15 minutos. Pode-se perceber que a entrevistada possui a maioria das suas necessidades fora do seu raio de 15 minutos, é importante destacar que a entrevistada é residente da comunidade do Salgueiro e consegue realizar suas atividades básicas todas na própria comunidade. Existe um fator de imprecisão por falta de dados da localização da residência da Celeste assim como suas necessidades urbanas que estão localizadas na própria comunidade.

3. Conclusão

A compreensão do conceito de cidade de 15 minutos elaborado por Carlos Moreno e a realização de um estudo de referência possibilitou estabelecer alguns entendimentos acerca dessa lente de observação e aplicação. Ao analisar a região da Praça Saens Pena tendo este conceito como instrumento para a realização dos procedimentos analíticos, foi possível desenvolver algumas reflexões e contribuições.

A região da Praça Saens Pena é capaz de suprir grande parte das necessidades urbanas dos entrevistados, fazendo com que eles não necessitem acessar com frequência outras centralidades para realizar atividades diárias, desse modo, nota-se que a Praça Saens Pena opera como um centro de bairro da Tijuca. Portanto, já que 9 dos 18 entrevistados possuem uma dinâmica de vida baseada em deslocamentos pedestres majoritariamente, pode-se dizer que o território da Praça Saens Pena e entorno se aproxima aos preceitos relativos ao que se propõe como uma cidade de 15 minutos.

No entanto, é importante dizer que o mapa de uso e função social na prática se apresenta de forma diferente em relação a renda do morador, já que moradores com alto poder aquisitivo conseguem acessar tanto espaços públicos quanto privados, enquanto moradores dos estratos de baixa renda encontram algumas limitações quanto ao acesso à algumas necessidades urbanas privadas.

Os lotes com a tipologia de comércio e serviço no embasamento e residência no restante dos pavimentos dinamiza os espaços e aumenta a diversidade de provisão de serviços, assim como resulta em maior aproveitamento na ocupação do solo urbano. Além disso, é importante dizer que muitos condomínios atuais fornecem espaços de lazer em seus pavimentos de uso comum, suprimindo a necessidade de sair do próprio lote para acessar necessidades urbanas.

Por conta de a praça funcionar como um pólo de atração, assim como o Shopping Tijuca em diferente escala, o eixo gerado entre esses polos torna-se dinâmico, facilitando a inserção e implantação de usos necessários para residentes na região, e para os que a acessam, oriundos de outros lugares.

Importante dizer que a Praça Saens Pena, apesar de se enquadrar como um espaço de lazer pelos usos e funções sociais adotados neste trabalho, não foi apontada como um espaço de lazer utilizado por nenhum dos entrevistados, mas como um lugar de comércio e serviço, em virtude da conformação de seu entorno, e sobretudo como um território de conexão intermodal.

Apesar da internet ser um instrumento fundamental não só no planejamento da cidade de 15 minutos, mas também como em seu funcionamento, ela não é capaz de auxiliar por completo nesse processo na região da Praça Saens Pena atualmente por dois fatores: o primeiro é a baixa distribuição da banda larga 5G na região da Praça Saens Pena e o segundo é o não acesso total à internet pela população.

Ainda que a Praça Saens Pena já possuísse historicamente um papel de conexão modal por sua pluralidade de linhas de ônibus e por sua posição estratégica, a implantação do metrô reforçou e potencializou esse papel na praça, assim como facilitou a expansão de conexões com o resto da cidade. A estação Saens Pena do metrô reforça a praça como um pólo de atração e inclui a população local na linha metroviária da cidade, tornando-se o transporte público mais utilizado ou o único pelos moradores entrevistados.

É possível perceber na espacialização das necessidades urbanas dos entrevistados que as Pessoas em Idade Ativa (PIA) tendem a se deslocar mais para fora do raio de 15 minutos devido às atividades de trabalho e educação, conseqüentemente algumas de suas necessidades urbanas estão próximas a esses locais. Já as faixas etárias dos jovens e dos idosos tendem a se deslocar menos para fora do raio de 15 minutos.

A cidade de 15 minutos não contempla algumas especificidades do território carioca, a exemplo a estrutura biofísica representada principalmente pelo afloramento rochoso da Pedra da Babilônia, logo, faltam análises, percepções, diretrizes e ações sobre como planejar e atuar diante desse fator. Apesar da cidade de 15 minutos ter sido idealizada em Paris, uma cidade predominantemente plana de um dos países mais ricos do planeta, ela não considera os aclives e declives de sua própria cidade inspiração nas suas diretrizes e ações, o que desaproxima o conceito das características inerentes a da cidade do Rio de Janeiro.

Apesar do planejamento urbano carioca ser referência em políticas e projetos de inclusão das favelas e comunidades no pensamento e no sistema de planejamento urbano, ainda existem carências como: a falta de regularização dos lotes, exclusão desses espaços pelas infraestruturas públicas e a dificuldade de levantamento de alguns dados qualitativos e quantitativos locais. Dessa forma, abre-se uma questão, ou uma frente, sobre a associação dessa metodologia a esse tipo de território.

Os terrenos abandonados têm importante papel na cidade de 15 minutos, pois é diante dessas análises que se pode levantar as lacunas e oportunidades, e o melhor tipo de uso e função social para aquele determinado lote suprimindo a necessidade local.

Considerando os estudos, levantamentos e análises desenvolvidos, mesmo que com ressalvas, é possível constatar aproximações da região da Praça Saens Pena aos preceitos de uma cidade de 15 minutos, a depender do estilo de vida e comportamento do morador.

Perspectiva futuras

Diante do desenvolvido desse trabalho e da abrangência do tema enquanto planejamento urbano, espera-se construir o início de um processo de análise crítica do conceito de cidade de 15 minutos em uma realidade latino-americana.

Pretende-se ampliar a área de análise em relação a Praça Saens Pena, depois, avançar na estruturação e fundamentação dos usos e funções sociais especificando melhor os subusos de acordo com as experiências dos entrevistados. Posteriormente, realizar entrevistas mais completas sobre os moradores e pessoas que chegam na Praça Saens Pena oriundas de outras regiões contemplando levantamento de indicadores como renda, escolaridade, deficiência, raça, dentre outros. Para analisar se a cidade de 15 minutos favorece algum grupo específico e a maneira como eles acessam suas necessidades urbanas, podendo ser a pé, por carro ou transporte público.

No final, analisar também a qualidade dos caminhos pedestriais utilizados pelos entrevistados quanto à segurança e qualidade das calçadas, tanto pelo raio pedestrial quanto o de bicicleta.



Bibliografia

ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha. **Cidades de Pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Babilonia, 2017.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. Or. ed. São Paulo: Romano Guerra editora, 2010.

CASTRO, Alexandre. **Acessibilidade e Mobilidade Urbana: Escalas de Análise**. Rede Urbana, 2018. Disponível em: <https://aredeurbana.com/2018/05/14/acessibilidade-e-mobilidade-urbana-escalas-de-analise/amp/>-(Acessado em: 30-mar-2021).

EDGAR. **Mapeando emissões humanas na Terra**, 2015.

GAETE, Constanza Martínez. **Barcelona inaugura sua primeira “superquadra” voltada para pedestres e ciclistas**. ArchDaily, 12 de setembro de 2016. Disponível em:

<https://www.archdaily.com.br/br/795024/barcelona-inaugura-sua-primeira-superquadra-voltada-para-pedestres-e-ciclistas>

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva S.A., 2014.

MARTINS, Tomás. **O que podemos aprender com a mobilidade colombiana?** Labsnews, 4 de fevereiro de 2022. Disponível em:

<https://labsnews.com/pt-br/artigos/sociedade/o-que-podemos-aprender-com-a-mobilidade-urbana-colombiana/>

MORENO, Carlos. **Livre Blanc Projet Portes de Paris Ville du Quart d’Heure Territoire de la Demi-Heure Transitions Urbaines et Territoriales** . Paris: IAE Paris, 2019.

MORENO, Carlos. **The 15 minutes-city: for a new chrono-urbanism**. Carlos Moreno, Paris, 30 de junho de 2019. Disponível em:

<https://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/>

MORENO, Carlos. **Urban proximity and the love for places Chrono-urbanism, Chronotopia, Topophilia**. Carlos Moreno, Paris, 21 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://www.moreno-web.net/urban--proximity-and-the-love-for-places-chrono-urbanism-chronotopia-topophilia-by--carlos-moreno/>

MORENO, Carlos; GARNIER, Marina. **Livre Blanc n° La ville du ¼ d'heure Du concept à la mise en œuvre**. Paris: IAE Paris, 2021.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Legislação bairro a bairro**. 2017. Disponível em: <https://mapas.rio.rj.gov.br/>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Lei de uso e ocupação do solo**. 2017. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6438610/4221811/74LUOSPLC572017.pdf>

ROCHA, Emanuela Alves da. **Urbanismo Sintomático: os efeitos do rodoviário na saúde e na alimentação**. 2021. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Petrópolis, 2021.

TRENTINI, Sergio. **Superquarteirões: a nova estratégia sustentável de Barcelona**. The City Fix Brasil, 23 de maio de 2016. Disponível em: <https://www.thecityfixbrasil.org/2016/05/23/superquarteiroes-a-nova-estrategia-sustentavel-de-barcelona/>