ESG - ENVIRONMENTAL,SOCIAL AND GOVERNANCE
SINGEURB
IV Simpósio Nacional de Engenharia Urbana

Rio de Janeiro, 22 a 24 de novembro de 2023

DIAGNÓSTICO PARA A REQUALIFICAÇÃO URBANA: PORTE DE CLIGNANCOURT (SANT-OUEN), PARIS, FRANÇA

DIAGNOSIS FOR URBAN RENEWAL: PORTE DE CLIGNANCOURT (SANT-OUEN), PARIS, FRANCE

(MAGALHÃES, Nathália)[1];(VAZQUEZ, Elaine)[2];(QUALHARINI, Eduardo)[3]; (AMARIO, Mayara)[4]

[1] POLI/UFRJ, nathalia-amorim@poli.ufrj.br
[2] PEU/POLI/UFRJ, elaine@poli.ufrj.br
[3] PEA/POLI/UFRJ, qualharini@poli.ufrj.br
[4]PEA/POLI/UFRJ,mayara_amario@poli.ufrj.br

RESUMO

Requalificação urbana é um processo de intervenção e transformação em áreas urbanas existentes, com o intuito de melhorar sua infraestrutura, funcionalidade, qualidade de vida e atratividade. O presente trabalho, através de um estudo de Diagnóstico Urbano da região de Sant-Ouen, uma comuna do departamento de Seine-Saint-Denis, localizada na região da Ilha de França, na França, tem como objetivo identificar as principais deficiências relacionadas à Infraestrutura viária, econômica e lazer, apresentando diretrizes de melhoria do espaço urbano a ser requalificado. Para tanto, realizou-se um estudo prático de diagnóstico urbano para requalificação da área de estudo. O diagnóstico apresentado permitiu compreender como os processos, filosofias e diferentes cenários históricos influenciaram na consolidação da cidade como é hoje, sendo uma oportunidade de informar, inspirar e promover uma discussão comparativa sobre o desenvolvimento urbano.A partir do diagnóstico foi possível identificar as principais diretrizes: desenvolver a vida do bairro em um setor em transição; abrir as fronteiras entre Paris e Saint-Ouen; apoiar o adensamento do setor; e dar espaço para pedestres e outros meios de mobilidade sustentáveis.

Palavras-chave: Requalificação urbana; Infraestrutura urbana; Diagnóstico.

ABSTRACT

Urban requalification is a process of intervention and transformation in existing urban areas, with the aim of improving their infrastructure, functionality, quality of life and attractiveness. The present work, through an Urban Diagnosis study of the Sant-Ouen region, a commune of the Seine-Saint-Denis department, located in the Île-de-France region, in France, aims to identify the main deficiencies related to the Infrastructure road, economic and leisure, presenting solutions for improvement and evaluating their execution viability. For this, a practical study of urban diagnosis was carried out for the requalification of the study area.The project presented allows us to understand how processes, philosophies and different historical scenarios influenced the consolidation of the city as it is today,being an opportunity to inform, inspire and promote a comparative discussion on urban development. Through the diagnosis, it was possible to identify the main guidelines: developing neighborhood life in a sector in transition; opening the borders between Paris and Saint-Ouen; support the consolidation of the sector; and make space for pedestrians and other means of sustainable mobility.

***Keywords**: Urban requalification; Urban infrastructure; Diagnosis*

1 INTRODUÇÃO

A requalificação urbana é um processo de intervenção e transformação das áreas urbanas existentes com o objetivo de melhorar sua funcionalidade, infraestrutura, estética e qualidade de vida para os residentes. No entanto, segundo Jacobs (1961), a adequação ou não da requalificação urbana depende de vários fatores, incluindo as necessidades e características específicas de cada área em questão observando-se as necessidades locais, a preservação do patrimônio, a viabilidade econômica e o impacto social.

O reconhecimento de uma área é um processo analítico que visa compreender e descrever a situação socioeconômica, ambiental e demográfica de um determinado local ou região. Esse reconhecimento é essencial em diversos contextos, como planejamento urbano, desenvolvimento regional, formulação de políticas públicas e projetos de intervenção (CASTELLS, 2023).

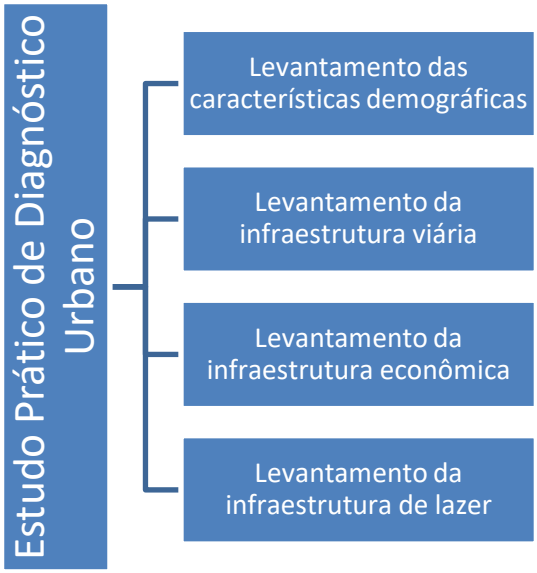
O objetivo do presente trabalho é apresentar um diagnósticopara a requalificação urbana de uma região da França, conhecida como Sant-Ouen. Todo o programa foi articulado em torno do levantamento 4 grandes eixos (características demográficas, infraestrutura viária, econômica e de lazer)

2 MÉTODO

Realizou-se um diagnóstico urbano detalhado seguindo a cronologia do fluxograma a seguir, Figura 01.

Neste estudo, foi realizado um diagnóstico através de um recorte da área estudada e uma análise prévia por meio de coleta de dados relevantes, através de micro entrevistas com os moradores, para obter uma visão mais completa da realidade local, e pesquisas sobre principais características da região. Incluindo dados demográficos, dados ambientais e outros indicadores que ajudaram a entender a realidade local.

Figura 01 – Fluxograma da Metodologia utilizada



2.1 Características Demográficas

O urbanista e geógrafo britânico, Peter Hall(1998), destacou a importância ao entendimento das características demográficas de uma região antes de realizar projetos de requalificação e desenvolvimento urbano. Fainstein(2010), desenvolveu o conceito "justiça espacial". A autora argumenta que o planejamento urbano não deve ser apenas uma questão técnica ou estética, mas também deve levar em conta as desigualdades sociais e econômicas que existem nas cidades. Ainda destaca a importância de considerar as necessidades das populações mais vulneráveis, buscando soluções que promovam a equidade e a inclusão social; destacando a necessidade de políticas e estratégias que enfrentem esses problemas e a participação da comunidade nos processos de planejamento e desenvolvimento urbano.

2.2 Infraestrutura Viária

Segundo Speck (2016), a infraestrutura viária em uma cidade deve ser projetada levando em consideração os pedestres como uma prioridade central. O autor defende uma abordagem de planejamento urbano que coloque as necessidades dos pedestres à frente das necessidades dos veículos motorizados, como por exemplo, calçadas amplas e bem projetadas; ruas de sentido único, por serem mais seguras e eficientes para o tráfego; redução de faixas para veículos motorizados; aumento da densidade urbana, o aumento da densidade de edifícios e atividades em uma área pode torná-la mais amigável para pedestres, com mais opções de destinos próximos e uma maior sensação de comunidade; incentivo ao transporte público e ao ciclismo, uma infraestrutura viária caminhável deve ser integrada a sistemas de transporte público eficientes e a infraestruturas cicloviárias; prioridade para espaços públicos, como praças e parques, que incentivem as pessoas a caminhar e se reunir; e segurança e iluminação.

2.3 Infraestrutura Econômica

A importância da infraestrutura econômica antes de requalificar uma região,

segundo Florida (2011), deve-se a ideia de que as cidades precisam atrair e reter talentos criativos e inovadores para impulsionar seu crescimento econômico. O autor enfatiza a importância de investir em educação e capacitação para desenvolver uma força de trabalho altamente qualificada, incentivandoportanto, a criação de universidades, centros de pesquisa e programas de treinamento voltados para áreas de maior demanda e potencial inovador. Para atrair novos talentos, é fundamental criar uma cultura urbana que celebre a diversidade e seja inclusiva, acolhendo pessoas de diferentes origens e perspectivas.

2.4 Infraestrutura de Lazer

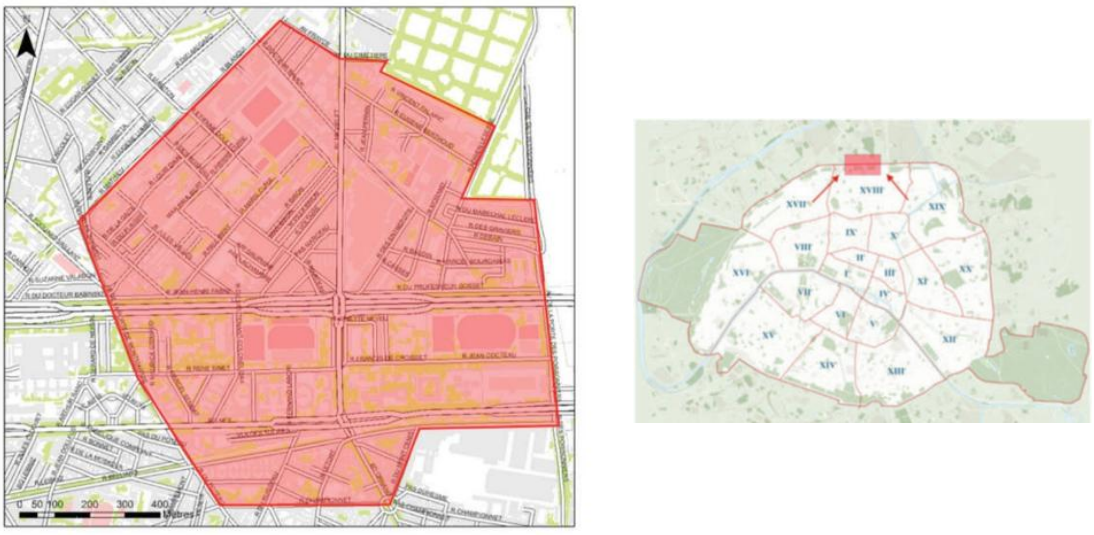
Lynch (1960) enfatizava a importância de criar marcos e pontos de referência distintos na cidade. Esses marcos podem incluir espaços de lazer bem projetados, como praças, parques e áreas de recreação, que se tornam pontos de encontro para os moradores e ajudam a construir a identidade do lugar. Ele estudou a maneira como as pessoas percebem e experimentam a cidade. Espaços de lazer devem ser projetados levando em conta as necessidades e interesses das pessoas, oferecendo uma variedade de elementos e atividades que incentivem a interação social e a participação da comunidade.

3 DIAGNÓSTICO URBANO PARA REQUALIFICAÇÃO

3.1 Caracterização da Área de Estudo

A área de estudo, delimitada na Figura 02, encontra-se na estação de metrô Porte de Clignancourt, centralizado no cruzamento de diversos meios de transporte. É marcado pela presença do anel viário e representa uma importante entrada para o norte de Paris.

Figura 02 –Definição da Área de estudo



Fonte:(Google Maps,2021)

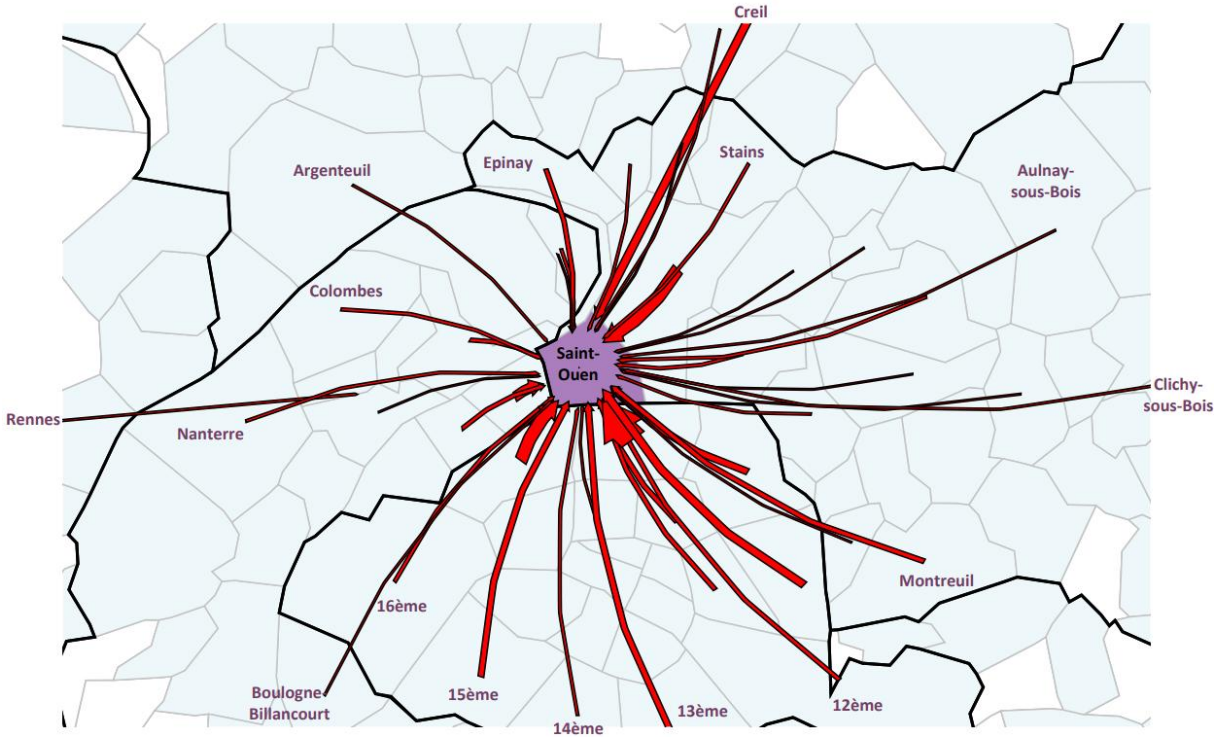
A área onde está situada Porte de Clignancourt foi originalmente uma região rural, com pequenas vilas e campos agrícolas. No início do século XIX, a área começou a ser urbanizada e transformada em um bairro operário. A proximidade com o centro

de Paris e a construção da linha de metrô facilitaram o acesso à região, tornando-a um local atraente para a população de trabalhadores que buscavam moradia mais barata fora do centro da cidade.

3.2 Características Demográficas

A comuna de Saint Ouen tem sido caracterizada por uma renovação demográfica há vários anos. Depois de ter sofrido uma redução populacional devido ao saldo migratório negativo, a região está registrando um aumento significativo. De 40.000 habitantes em 2019, passou a ter mais de 48.000 habitantes no mesmo ano. (INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES; 2021) Além disso, a previsão demográfica estima uma população de 68.600 habitantes em 2030. Esses novos habitantes vêm em sua maioria de Paris, essencialmente dos 12º, 13 °, 14 °, 15 ° e 16 ° Arrondissements, em busca de um aluguel mais baixo. Há também uma forte imigração com 15% dos novos residentes provenientes de países estrangeiros. Além de outras cidades, conforme apresentado na Figura 03 a seguir.

Figura 03 – Principais imigrantes de Saint - Ouen

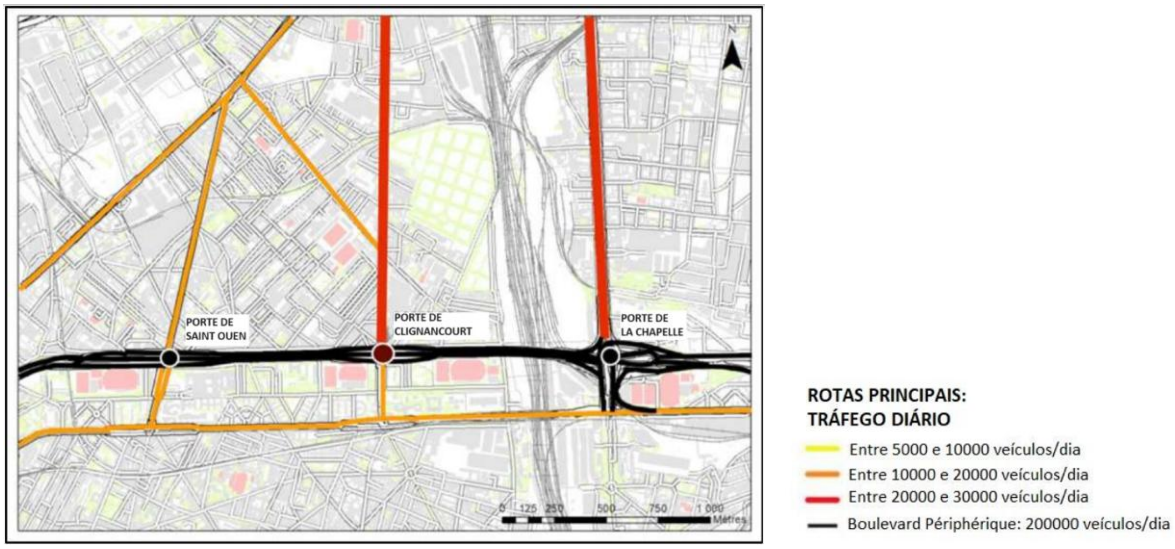


Fonte: Analyse desBesoinsSociaux - CCAS – Diagnostic territorial, 2016

3.3 Infraestrutura Viária

Esta área está sujeita a tráfego intenso, principalmente na Avenida Michelet com uma média de 25.000 veículos por dia, mas especialmente devido à contribuição do anel viário que, neste trecho, receberia mais de 200.000 veículos por dia. Na Figura 04 a seguir, pode-se analisar a intensidade do tráfego nas principais estradas. O trecho do anel viário interno entre La Porte Maillot e Porte de laChapelle é de fato um dos trechos mais saturados do Boulevard Périphérique, com 60% a 70% de saturação na hora do rush da noite. A presença de carros representa, portanto, uma característica marcante da área de estudo.

Figura04 –Trânsito nas principais estradas.



Fonte: Relatório de apresentação do Saint Ouen PLU – 2017

Se o tráfego de carros é uma característica importante do local, o distrito de Porte de Clignancourt também é muito bem servido por transportes públicos. E particularmente pela rede de metrô de Paris. Porte de Clignancourt é o terminal da linha 4 do metrô de Paris. Nas proximidades, há a parada Porte de Saint Ouen na linha 13 e a parada Porte de La Chapelle na linha 12. Há também os trens RER D e RER B a cerca de trinta minutos a pé. Além disso, o veículo sobre trilhos, 3b, que fica a 15 minutos a pé do terminal Porte de La Chapelle.

Muitos pontos de ônibus estão presentes no cruzamento, pertencentes a diferentes linhas, incluindo as linhas 137, 85, 341, 56, 166; mas também a Noctilians (N14, N44), linhas noturnas. As estações Velib, bicicletas alugadas, também estão disponíveis em todo o cruzamento. Entretanto, ao contrário do lado Parisiense, a cidade de Saint-Ouen não tem uma linearidade nas ciclovias, ou seja, é transitável por ciclistas por algumas ciclovias contra a direção do tráfego. Além de não existir em certas ruas da área de estudo, dificultando a utilização deste meio de transporte.

Os limites municipais entre Saint-Ouen e seus municípios vizinhos são muito marcados e tendem a isolá-lo geograficamente. O anel viário, que delimita Saint-Ouen de Paris ao nível de Porte de Clignancourt, constitui uma ruptura física entre os dois municípios, acentuada pela larga faixa de separação entre o anel viário e os grandes complexos ao longo do Boulevard desMarshals, hospedando quase que exclusivamente equipamentos esportivos e culturais

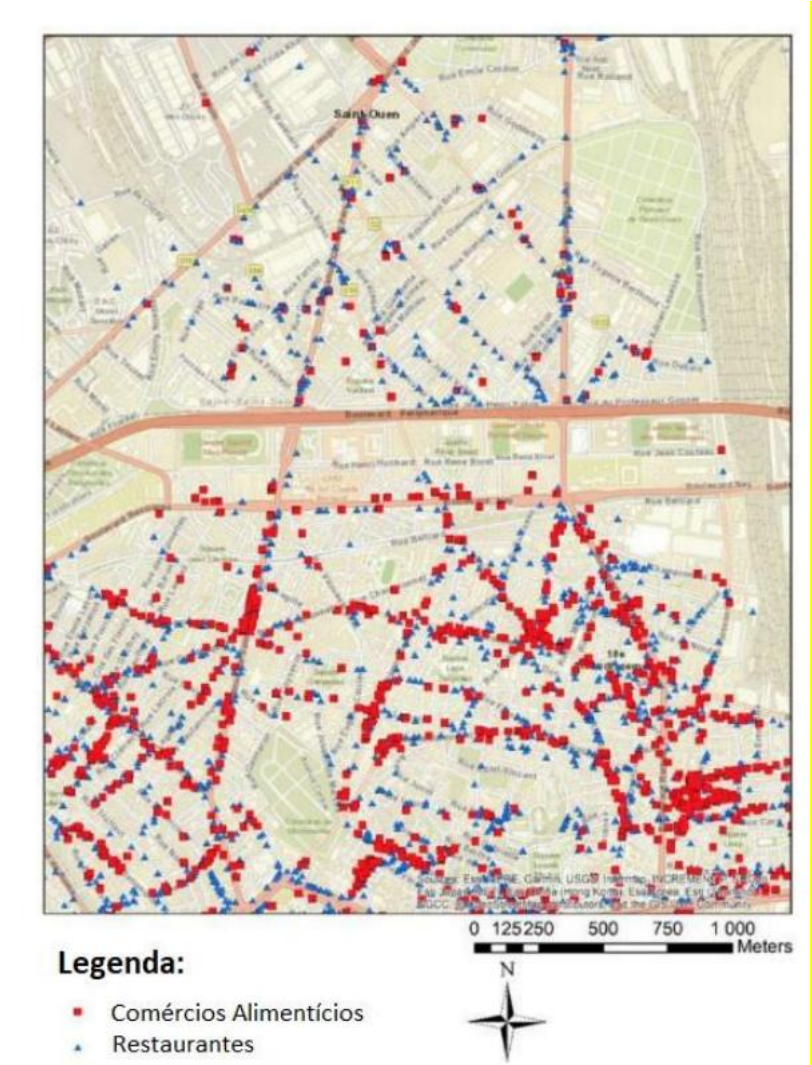
3.4 Infraestrutura Econômica

A Place de Porte de Clignancourt é de fato um dos pontos principais da área de estudo, primeiro porque representa a interseção entre as Avenidas Ornano e Ney, um importante cruzamento para os utentes da via, mas principalmente porque possui muitos bares, lojas e restaurantes, e é servido por várias linhas de vários transportes públicos.

Além das diferenças de uso nos diferentes distritos do setor, existem disparidades significativas em equipamentos públicos e lojas, principalmente entre Paris e Saint-Ouen.Existem poucas padarias, mercearias e outras lojas de conveniência semelhantes em Saint-Ouen e especialmente no distrito do Mercado das Pulgas e

em torno da PlaceDebain, em comparação com o 18º arrondissement, onde minimercados e mercearias são muito densos e agrupados em certas ruas, conforme figura 05. No que diz respeito a restaurantes, a diferença é menos acentuada, mas ainda existe. A maioria dos restaurantes na área de Saint-Ouen estão localizados na Avenue Michelet, Avenue desRosiers ou Avenue Gabriel Péri. Nota-se que na faixa entre o anel viário e o boulevard desMaréchaux existem pouquíssimos mercados e restaurantes.

Figura 05–Desdobramento de empresas de alimentação e restaurantes



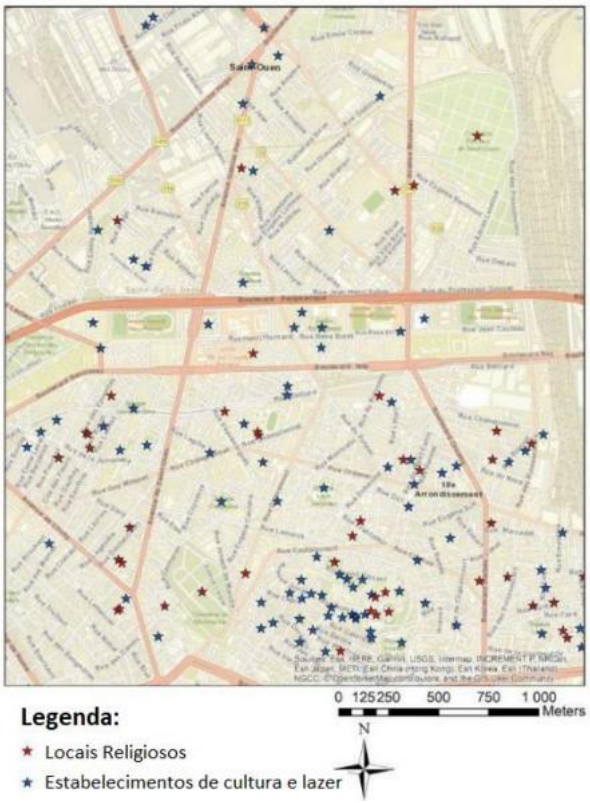
Fonte: autor -2019

Uma grande parte desta zona central mista é constituída pelo Mercado de Pulgas. Essencialmente explorado por comerciantes, é um local classificado como zona de proteção. Pela sua centralidade, pelo seu valor patrimonial e pelas suas diversas atividades, o Mercado dá ritmo à vida do bairro. No entanto, o funcionamento deste mercado não constitui uma utilização diária, porque a abertura ao público é de sábado a segunda-feira.

3.5 Infraestrutura de Lazer

Quanto aos equipamentos culturais e de lazer, o mapa apresentado na Figura 06, mostra que eles são muito mais numerosos em Paris do que em Saint-Ouen, onde são quase inexistentes.

Figura06 –Estabelecimentos culturais, recreativos e religiosos



Fonte:autor- 2019

3.6 Discussão

As Projeções demográficas, viárias, econômicas e de lazer foram feitas para se entender como a área pode evoluir ao longo do tempo e quais impactos diferentes decisões podem ter no desenvolvimento local. Esta análise poderá ser usada como base para a tomada de decisões estratégicas e para o desenvolvimento de planos e projetos de requalificação. As principais questões identificadas a serem tratadas foram: Melhorar o ambiente de vida dos residentes e usuários; A redução das fraturas sociais e Otimização de usos no espaço e no tempo.

4 CONCLUSÕES

A análise do diagnóstico reflete uma impressão de heterogeneidade e fragmentação entre os diferentes bairros que compõem a área de estudo. Os cortes são visíveis e marcados por: Usos que variam de um bairro para outro, e bairros que quase poderiam ser descritos como monofuncionais; diferentes ambientes de vizinhança; Eixos rodoviários marcados como a avenida departamental Michelet que corta o espaço ao longo de um eixo Norte-Sul ou do anel viário, fronteira entre Paris e Saint-Ouen.

A partir do diagnóstico, percebe-se que as principais diretrizes para uma requalificação urbana seriam: melhorar o ambiente de vida dos residentes, através de arranjos que promovam o encontro e a diversidade social e cultural; reduzir as

fraturas sociais eotimizaros usos no espaço e no tempo. De forma prática, a partir da problemática local da área se fez necessário a elaboração de diretrizesprojetuais, que valorizam espaços livres públicos e praças como objetos estruturadores do projeto paisagístico, em torno de 4 grandes: Desenvolver a vida do bairro; abrir as fronteiras entre Paris e Saint-Ouen; apoiar o adensamento do setor; e dar espaço para pedestres e outros meios de transporte ecológicos.

REFERÊNCIAS

CASTELLS, M. **A questão urbana.**8 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2020

FAINSTEIN, S. S.**The Just City**, Nova York: Cornell University Press, 2011

FLORIDA R.**A Ascensão da Classe Criativa**, 1 ed. Rio Grande do Sul: L&PM, 2011

HALL, P. **Cidades do Amanhã: Uma história do planejamento e projetos urbanos no século XX**, 4 ed. Londres: Perspectiva, 2016

JACOBS J.**Morte e vida das grandes cidades**, 3 ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2022

JEFF S. **Cidade caminhável**, 1 ed. São Paulo: Perspectiva, 2016

LYNCH K. A.**A imagem da Cidade**, 3 ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011