

CADERNO DE SESSÃO - 2ª edição

 les ateliers  
maîtrise d'œuvre urbaine

# DUNKERQUE, UM TERRITÓRIO MARÍTIMO TRANSFRONTEIRIÇO, ATOR DE UM DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO, ESTADUAL E EUROPEIO

do 3 ao 17 de julho 2010

ATELIÊS INTERNACIONAIS DE URBANISMO



# Metas da sessão



## Contexto do atelier :

O atelier internacional de urbanismo faz parte da cooperação descentralizada da Comunidade urbana de Dunquerque com Vitória (Brasil) e continua o trabalho de planejamento urbano desenvolvido desde 2007. Em 2008, o Presidente da Comunidade urbana de Dunquerque, França e o prefeito de Vitória, Brasil solicitaram a associação francesa « les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine » para realizar uma sessão dupla com o tema das “solidariedades territoriais e do desenvolvimento urbano.» A primeira sessão aconteceu no quadro do Ano da França no Brasil, em Vitória, Brasil, no outono de 2009, seguida pela participação no Fórum Urbano Mundial no Rio de Janeiro em março de 2010.

Como abordar as questões do desenvolvimento metropolitano em Dunquerque? Uma primeira observação rápida do território mostra sinais exteriores de vantagens metropolitanas presentes no território: terceiro porto francês depois de Le Havre e Marselha, primeira usina nuclear da Europa, equipamentos culturais, como um teatro nacional, museus, um fundo regional de arte contemporânea, uma universidade ...

No entanto, as limitações físicas parecem limitar o desenvolvimento de Dunquerque: a fronteira com a Bélgica, com a Inglaterra por via marítima, o interior rural que acolhe esses últimos anos cada vez mais habitantes atraídos pela doçura da vida no campo e pelo espaço.

A era do “mundo aberto”, os episódios de descentralização, a integração europeia fazem com que as estratégias de desenvolvimento sejam baseadas nos próprios territórios. Se trata de construir os seus próprios eixos de desenvolvimento, mas também de pensar em espaços maiores e mais competitivos. Para onde devemos olhar para falar de desenvolvimento metropolitano? Como superar os limites e com quais perspectivas ? As perspectivas de cooperação entre municípios que requer formas de solidariedades territoriais múltiplas? Ao hospedar a 6ª conferência europeia das cidades sustentáveis, em 2010, a Comunidade urbana de Dunquerque se compromete a defender um modelo de desenvolvimento que responda aos desafios sociais climáticos e ambientais.



No atelier participam 21 participantes internacionais (Vietnam, Argélia, Brasil, Croácia, Estados- Unidos, Colômbia, França), assim que uma equipe de «pilotagem» dupla, composta da equipe da associação Les Ateliers e da equipe local de Dunkerque.

# Sumario

## TEMATICA..... 4-15

Apresentação da tematica  
Comparaison Dunkerque - Vitoria  
Analise do territorio

## DIAS DE INTRODUÇÃO..... 16-23

Ceremonia de abertura  
Visitas  
Conferenças

## PROJETOS..... 24-57

Equipe A - The Voice of Dunkerque  
Equipe B - Connections in Dunkerque  
Equipe C - Bascula para Oeste

## O JURI.....58-61

Composição do Juri  
Apreciação do Juri - (voir 2ème édition)

## ANEXOS..... 62-79

Facebook  
Fotos  
Agradecemos

# Les Ateliers

## Os Ateliês Internacionais de Urbanismo

Associação sem fins lucrativos, Les Ateliers é uma rede internacional de profissionais, de universitários e de profissionais tomadores de decisão sobre planejamento urbano. Centrada na prática de gerenciamento de projetos de urbanismo, a associação organiza ateliers que visam ser um espaço para conceituação e criatividade. Na França ou em outros países esses ateliers levam aos chefes de projeto um olhar internacional e proposições inovadoras sobre seus problemas de planejamento.

Inicialmente focado sobre as temáticas de planejamento para Île-de-France (organizando um atelier em cada verão desde 1982), Les Ateliers desenvolveram em seguida um forte conhecimento na Ásia (Tokyo, Doi Tung, Cantão, Xangai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok) e atualmente diversificaram suas atividades organizando ateliers em torno do mediterrâneo (Casablanca, Marseille, Alexandria), na África (Benin e Senegal) e América do Sul (Brasil).

Ateliers em projeto:

2010 Île-de-France - A interface urbano-rural das grandes metrópoles.  
2010 Porto Novo, Benin - Um novo bairro perto da lagoa.

Ateliers realizados recentemente

2010 Dong Thap, Vietnam – Infra estrutura Urbana e Centralidades.  
2010 Saint-Louis, Senegal – Desenvolvimento Equilibrado de um Pólo Regional.  
2009 Ile-de-France – O Rio, futuro de um território.  
2009 Huludao, China – Projetando uma Eco-City.  
2009 Porto Novo, Benin – Um Projeto Urbano para fundar uma “eco-capital” do século XXI.



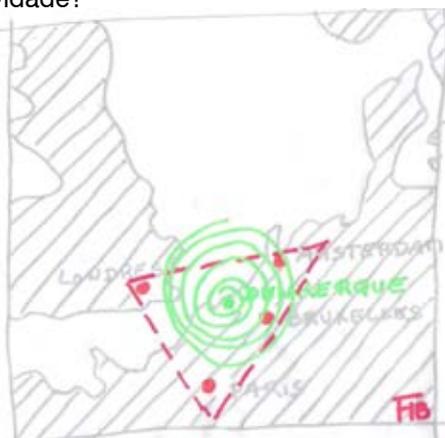
# TEMATICA

## As perguntas são muitas e os desafios complexos

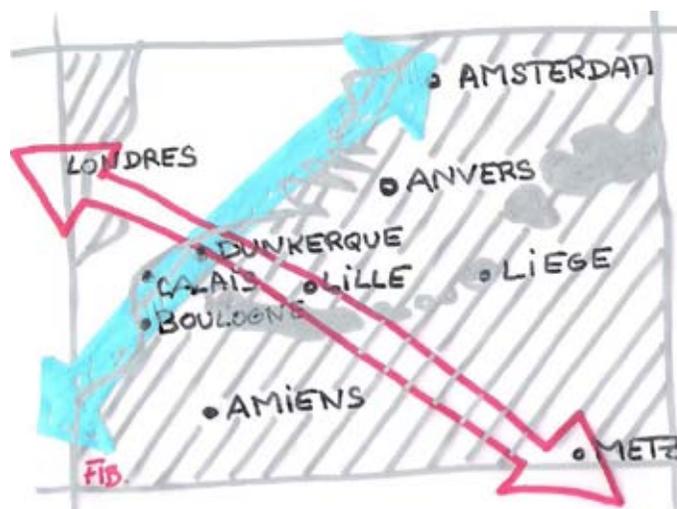
Qual é o fluxo sanguíneo dessa aglomeração costeira e industrial situada no coração da área da riqueza européia, aberta pelo seu porto nos continentes do mundo?

Qual será o limite de aceitação pela população dos riscos industriais e da poluição industrial? Como configurar os processos de coprodução com os habitantes? Como manter e atrair essa população ao mesmo tempo?

Como capturar todos os sinais de atividade: a busca pela saúde e pelas atividades ao ar livre, que aumenta a atratividade residencial e turística na beira do mar, motor de desenvolvimento da economia, da saúde, do esporte e do tempo livre. Como integrar novos desejos de práticas solidárias, abertas ao mundo, culturais e inovadoras, para incentivar e facilitar, assim, como os possíveis desejos empresariais de uma população? Como manter sólidos os mecanismos da solidariedade e liberar as energias? Como fazer dessa solidariedade um fator de desenvolvimento e de criatividade?



Como renovar a própria percepção do posicionamento de Dunquerque, ao se pensar na grande ligação litoral e com a metrópole de Lille. Como tirar proveito do dinamismo e da unidade geográfica dessa euro-região? Qual é o posicionamento de Dunquerque na grande ligação litoral com a côte d'Opale? A questão das relações CUD – municípios membros: como pensar a relação centralidade - periferia particularmente na relação CUD - municípios? Como o processo de desenvolvimento, planejamento e arquitetura de Dunquerque pode se adaptar para participar dessas mudanças, especificamente no conjunto dos espaços vividos: o grande espaço, as áreas de interface e de franjas e os bairros estruturados ?



Como o oeste da aglomeração, porta de entrada marítima e caminho direto para a Inglaterra, que também abre sobre Calais e Boulogne, poderá participar da coerência e do dinamismo comunitário? Quais intercâmbios com as comunidades dos municípios rurais, hoje em crescimento peri-urbano? Os projetos de desenvolvimento qualitativo do centro da cidade poderão participar à uma prática mais intensa e mais atrativa da beira do mar. Alimentado pelo futuro canal Seine-Norte, o prolongamento do movimento histórico de desenvolvimento até o Oeste da atividade industrial (o a sua concentração) poderia liberar algumas empresas portuárias perto do centro da cidade para atividades de inovação?

as pilotas da sessão  
**Florence Bougnoux et Mathilde Vanderrusten**

# COOPERAÇÃO INTERNACIONAL Vitória (Brasil) e Dun-kerque (França) : tematicas compartilhadas e simetricas



VITORIA, um porto interior protegido pela topografia e cercado de habitações, cujo futuro desenvolvimento esta em pleno mar, com um deslocamento possivel das atividades logisticas fora da baía e uma reapropriação ambiental da baía.

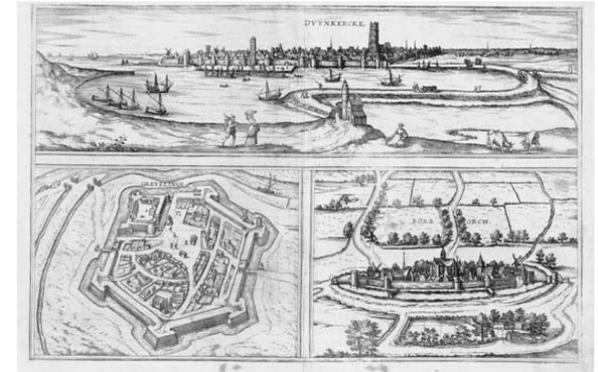


le port de Vitoria



Dunkerque e Vitoria, reunidas numa cooperação internacional apresentam dois territorios com dinamicas comuns (interlandia mineira, multinacionais e empresas similares nos dois territorios, intermunicipalidades a construir ou questionar, solidariedades territoriais, sinergias cidade-porto) mas tambem uma dinamica urbana baseada no deslocamento dos portos e o envelhecimento dos centros historicos antigos, afetados pela evolução dos portos num movimento espelho Vitoria-Dunkerque

**VITORIA, um porto protegido /  
Dunkerque um porto em plena fachada marítima**



Source : Le Monde des Fleuves,

Dunkerque, um porto fortificado que se desenvolveu ao longo do litoral na parte oeste, isolando a habitação com o desenvolvimento da siderurgia na água e cujo futuro desenvolvimento deveria ser pensado na parte interior das terras com conexões intermodais

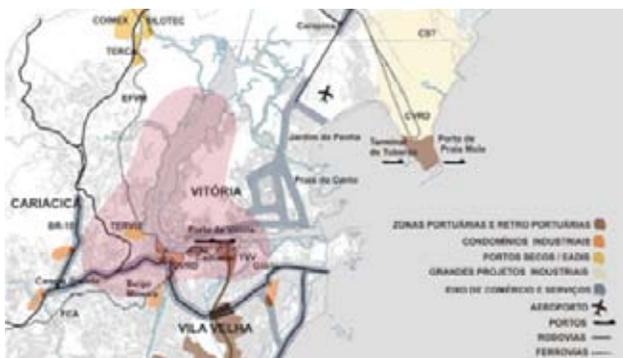


Arcelor Mittal et le port de Dunkerque

# Dois portos que se desenvolveram graças à riqueza mineira da interlandia e trabalham para uma diversificação sinal de estabilidade



VITÓRIA, e o estado do MINAS GERAIS (Ouro Preto)



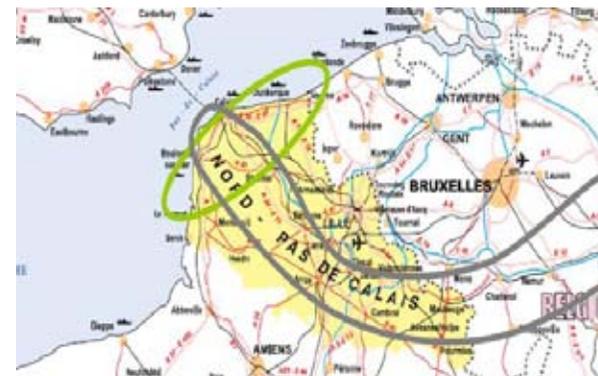
**O peso dos industriais (multinacionais)** a interrogar sua capacidade a compensar a redução das receitas públicas, investir no território e nos recursos humanos, nas relações internacionais e incentivar o imaginário em torno das viagens? Incentivar a preocupação da depoluição dos solos, da água e do ar? Mas também a capacidade a desenvolver o tecido das pequenas indústrias valorizando a economia circular e incentivando o empreendedorismo independente porque a economia circular pode ter efeitos perversos de dependência forte dos grandes grupos. Tal inversão permitiria favorecer a continuação de um espaço mais valorizado

## Duas escalas de intermunicipalidade a serem construídas :

Em torno da baía, em Vitória e ao longo do litoral em Dunkerque com os portos de Calais e Boulogne. Escala transfronteiriça e em sintonia com uma interlandia e reconquistar.

Para Vitória, a capacidade de federar-se com as cidades de Cariacica, Vila Velha, Vitória e Serra.

Para Dunkerque, a capacidade de federar-se com os portos de Boulogne e Calais e criar uma metrópole BCD (500 000.00 hts para responder aos futuros critérios da nova legislação francesa sobre metrópoles), líder do corredor mineiro e que poderia ser conectada de maneira transfronteiriça às Flandres Belgas pelo litoral mas também pela Wallonie, o corredor mineiro belga e o Hainaut Belges (Liège, Namur e Charleroi)



DUNKERQUE, et le BASSIN MINIER (Lens, Douai, Valenciennes)

**Territórios desequilibrados :** comunidades de aglomeração que se criam ou se criaram para compartilhar as riquezas mas que devem ficar próximas dos espaços de habitação social. O território apresenta desigualdades fortes com um paradoxo de uma cidade completamente organizada em torno do uso do carro mas com uma taxa de motorização dos seus cidadãos baixa e uma mobilidade baixa, com um orçamento esculpido pelo governo central francês para a Comunidade urbana de Dunkerque.

## Equilíbrios ambientais frágeis :

O mangue e o delta, polder e wateringues, delta da Aa e canais

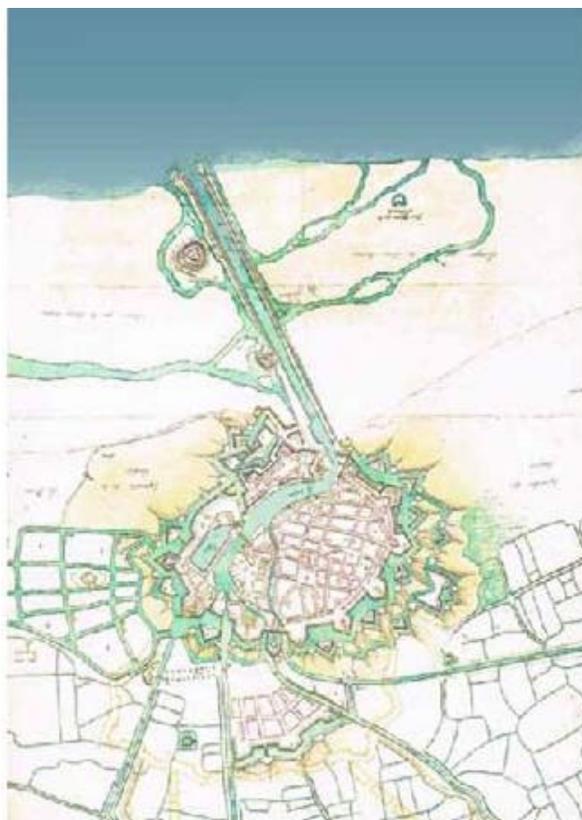
**E a chuva...**

l'ancienn extraction minière de Rieulay (Douai)

# Dunkerque e a sua região : localização europeia e mundial

## Enfoque histórico

Sua posição ao mesmo tempo a mais setentrional da França «no canto superior esquerdo», e porta do sul para Europa do norte, sua proximidade com um dos canais marítimos mais movimentados do mundo, fazem de Dunkerque um cruzamento da Europa, o ponto de encontro entre a cultura latina e a cultura da Europa do norte como mostram alguns episódios históricos: o dia confuso do 25 de julho de 1658, durante o qual, Dunkerque foi espanhola, francesa e inglesa, depois as guerras mundiais que puseram Dunkerque numa posição geo-estratégica na Operação Dynamo.



## Enfoque económico

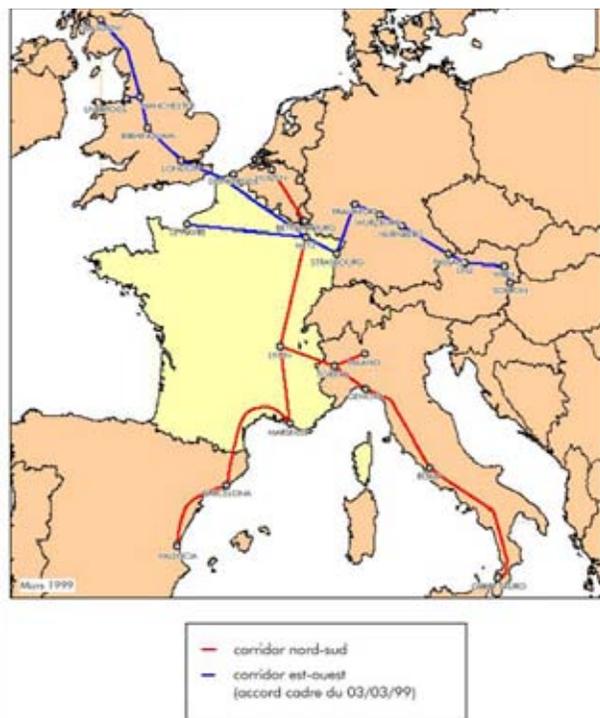
Praça forte e comercial desejada pelo Louis XIV, Dunkerque desenvolve uma atividade massiva de importação e exportação. A praça de Dunkerque se tornou aos poucos a porta de saída do corredor mineiro no século XIX, interagindo com as ligações marítimas, desempenhando assim um papel fundamental no desenvolvimento da indústria siderúrgica. Esse crescimento industrial continuou no século XX, após a 2ª Guerra Mundial, através da criação de uma plataforma industrial e portuária e do porto autónomo. O crescimento industrial é principalmente o resultado de um capitalismo de estado que levou à uma política de implantação de grandes empresas do Estado das quais os grandes estaleiros.



Source : CAUE du Nord



DUNKERQUE, « igreja no meio das dunas » viu seu porto ser destruído várias vezes e sempre reconstruído sobre novas bases. O seu último desenvolvimento data da implantação da siderurgia na água e dos estaleiros que deram para Dunkerque uma imagem mais industrial que portuária. O crescimento do porto na direção da parte oeste, desenvolvendo atividades com menos impactos e uma atividade portuária mais diversificada poderia permitir uma dupla ação de renovação urbana na área metropolitana a través de uma mutação do porto Este e do centro da cidade e um crescimento urbano dominado na parte oeste, buscando uma complementaridade entre o meio ambiente e a mistura social urbana.



Mais de 50% do trafego se faz pela ferrovia

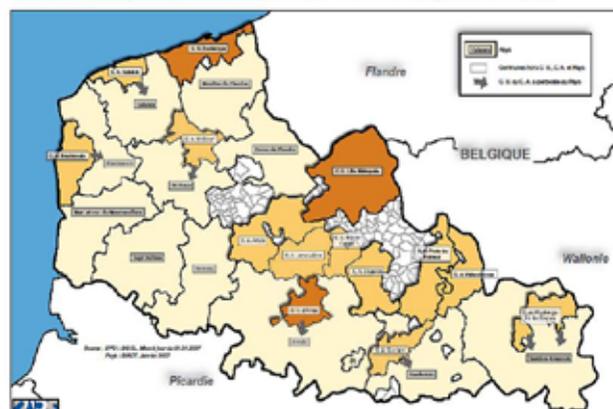
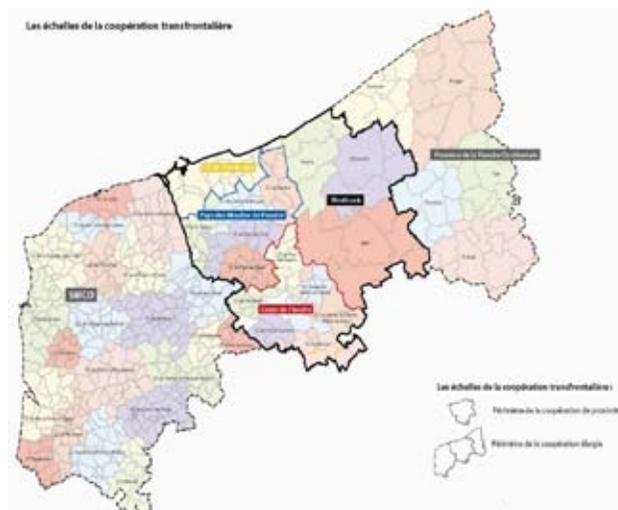
## Enfoque institucional e político

A classe politica local se organizou para controlar os beneficios económicos e construir um diálogo com o Estado. Hoje, esse espaço geografico se encontra um network político, económico e institucional, em função dos acontecimentos do século XX e baseado no voluntarismo político local e sobre tudo simbolizado pela Comunidade urbana de Dunquerque.

Localizados em uma área metropolitana (alem das fronteiras da CUD) de mais de 2 milhões de habitantes e consciente de compartilhar um destino comum, progressivamente, os actores locais manifestaram a vontade de se organizar a escada metropolitana de ambos lados da fronteira e de usar os regulamentos europeus e franceses que defendem um enfoque metropolitan e inter-territorial.

Qual equilibrio entre a região metropolitana transfronteiriça de Lille que se estende até a area mineira e a região metropolitana de Dunquerque?

Source : CAUE du Nord



mapa institucional versus mapa geografica

## Enfoque demografico e humano

Dunkerque é parte da regio metropolitana Flandres-Côte d'Opale fundada sobre um network de municipios estruturados de mais de 200 000 habitantes com Kortrijk et Brugge. Apos um longo crescimento demografico relacionado ao desenvolvimento da siderurgia (100 000 a 250 000 habitantes entre 1959 e 1975, constatamos faz alguns anos uma perda da população. Hoje, o territorio da CUD passou a baixo dos 200 000 habitantes.

Com grandes desigualdades de um municipio para o outro, a população é marcada por uma taxa importante de pessoas do setor de serviço mas com muitas pessoas dependendo da industria e uma taxa baixa de gereção de rendas das mulheres na população ativa. Essa desigualdade tambem pode ser lida a nivel geografico, uma serie de municipios do litoral Oeste de Dunquerque é marcada por dificuldades sociais. Enquanto uma serie de municipios na parte este estao se sobresaindo e outras na parte sul nao conhecem disparidades sociais.

Se a continuidade geografica entre a França e a Belgica é onipresente, a fronteira se lê a nivel economico, demografico e socio-cultural :a barreira de lingua é uma, uma diferença de taxa de desemprego de 6 pontos menor na Belgica, um crescimento demografico importante do lado belga e sobre tudo uma classe empreendedoradora dinamica.

O desafio para Dunquerque é entao de antecipar o envelhecimento da sua população e de renovar a população ativa, diminuindo o desemprego.



# DUNKERQUE vista do ceu

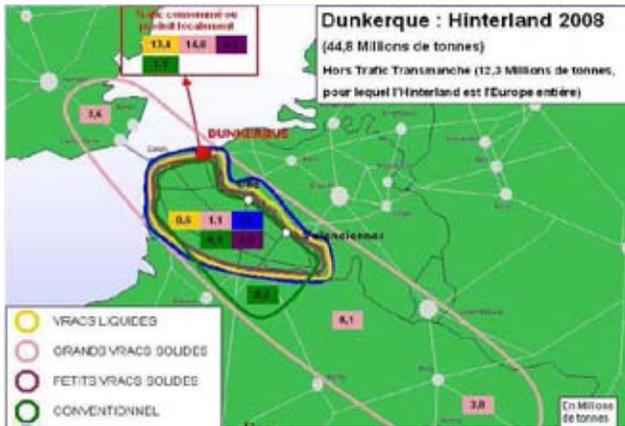




# O PORTO

## O porto : motor da economia de Dunkerque

As atividades do polo industrial e portuario, de maneira direta e indireta, empregam aproximadamente 27.000 pessoas e geram cerca de 810% do valor acrescentado de Dunkerque. Considerado durante muito tempo como um porto industrial – o que é realmente – Dunkerque tambem é um porto comercial : em 2009, cerca de 45,4 milhões de toneladas de mercadorias foram importadas.



O porto oferece condições de acesso em águas profundas vantajosas comparadas com os portos concorrentes : capacidade de acolher navios petroleiros de 300 000T, navios de minérios de 180 000T.

Situé à moins d'1h30 du couloir maritime le plus fréquenté du monde, il possède aussi de grandes réserves foncières qui intéressent les entreprises des pays voisins (Belgique et Hollande) dont les sites portuaires sont saturés;

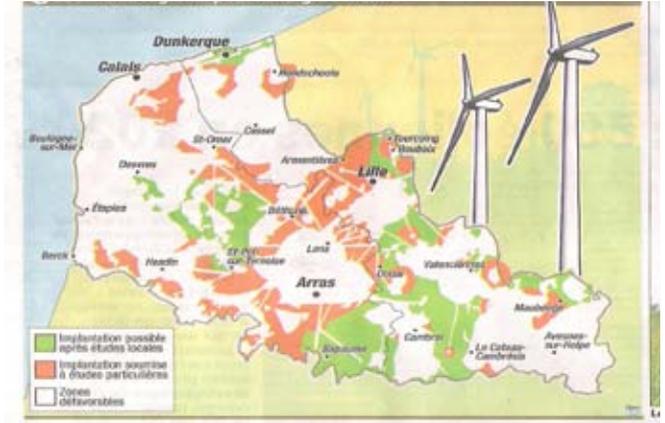
Quota modal do transporte ferroviário de mercadorias: 52% ;  
quota modal do transporte rodoviário: 38% ;  
quota modal do transporte fluvial: 12%.



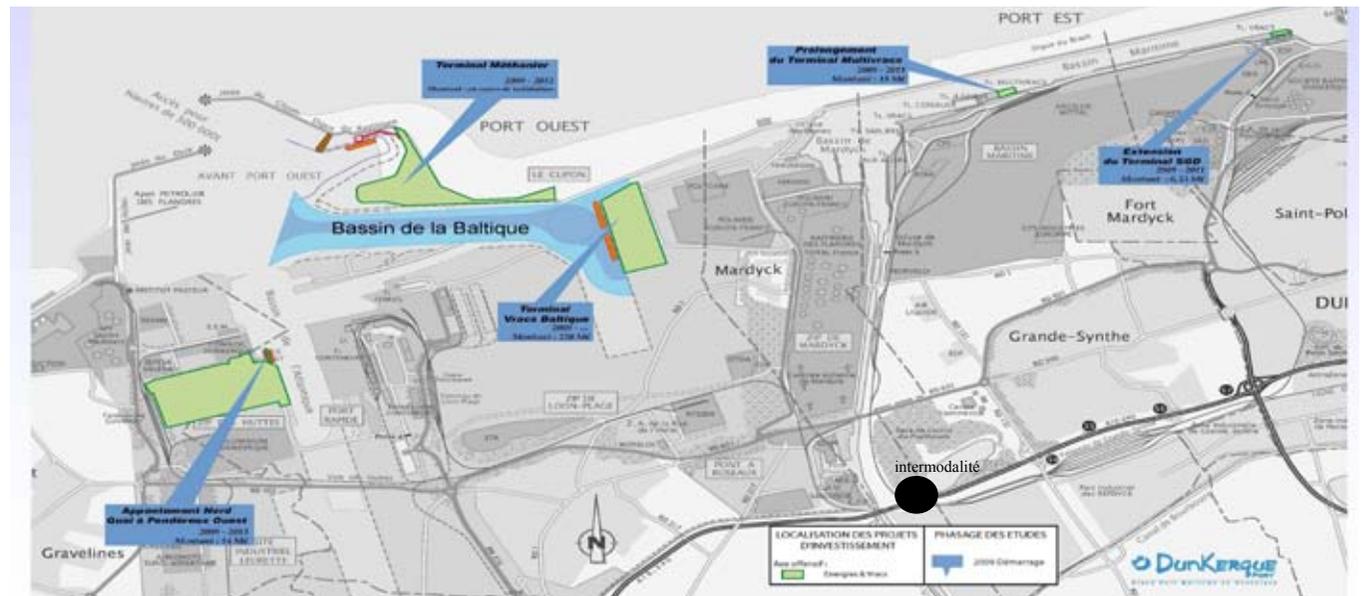
## Rumo à terceira idade do Porto?

Como se estabelecer como uma plataforma industrial e marítima atrativa na faixa Norte Europeia?

Apostando no Canal - Norte Sena  
Apostando no potencial energético  
Apostando na extensão do porto oeste para as atividades logísticas e as novas atividades



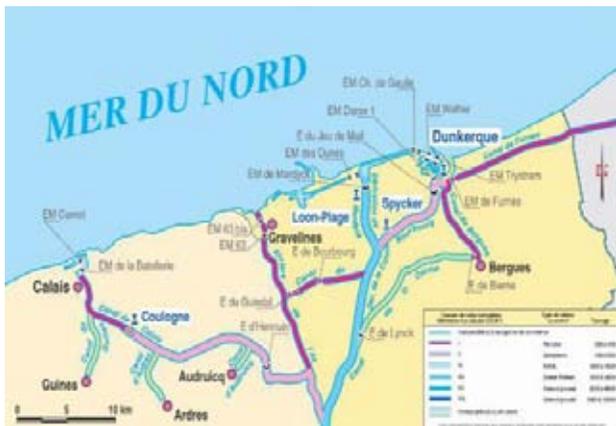
Dunkerque doit rester un grand port industriel, et un site privilégié pour les activités énergétiques, tout en diversifiant son trafic de port commercial, essentiellement par le développement de son trafic de conteneurs et en favorisant le développement de plateformes logistiques



# MEIO AMBIENTE

## Água, o elemento estruturante do território

Território de polder desde o século 17, a água é onipresente no território. Entre fastídio, risco e ventagem pro paisagem, o mar e os canais fazem parte da identidade do território.



Nos documentos de planificação atuais, o meio ambiente tem um lugar importante. Em baixo, extrato do SCOT e sua representação esquematizada dos espaços verdes do território



Esse meio ambiente natural é fragilizado pela poluição e a qualidade do ar. E também uma fonte de riscos e barreiras : a dependência a água potável, os riscos de enchentes...  
 Como antecipar as consequências do aquecimento global e a adaptação de Dunquerque a uma possível subida das águas?  
 Como ligar os espaços urbanizados e industrialo-portuários com as áreas naturais e agrícolas?



Les Wateringues comme ici près de Les Moères ont été conçus pour la culture dans les polders, terres situées sous le niveau des hautes marées. Sistema de irrigação das obras de dragagem (wateringues) necessárias para o desenvolvimento da agricultura e a segurança dos habitantes e das indústrias.

Source : Le Monde des Fleuves, supplément du National Geographic, avril 2010.

## Poluições do solo, da água e do ar

**Plan de surveillance : Impact des émissions de dioxines du site ArcelorMittal Dunkerque**

Cartographie des points de prélèvements dans les sols

Prélèvement et analyse :  
 1 campagne  
tous les 5 ans

As poluições são viageadas todos os 5 anos e são a baixo dos níveis admissíveis, mesmo assim, ninguém sabe realmente medir as poluições cruzadas ; os riscos SEVESO são igualmente muito importante nesse setor.



As interfaces entre indústrias e habitações poderiam deixar espaços aos tratamentos dedicados como espaços verdes gerenciados em phyto-remediação

No entanto, a urbanização, as atividades industriais e portuárias contrastam com o interior rural.

Source : Le Monde des Fleuves,

# As formas urbanas



## un territoire sans cesse reconstruit



## Um território desequilibrado

Durante o período da reconstrução pos Segunda Guerra Mundial, o desenvolvimento do porto foi realizado na parte Oeste do território favorecendo um desenvolvimento balneario na parte Este e Sul da região metropolitana.

Assim, o isolamento dos municípios históricos de Saint Pol sur Mer e Fort Mardyck a quem a siderurgia tinha roubado o acesso à água se acenou. Os municípios da parte Oeste de Dunkerque são compostos de ilhas juntadas : áreas de trabalhadores, condomínios, alojamento sociais. Essa organização torna o tecido urbano pouco acessível aos modos de deslocamentos mais « suaves ».

O centro da cidade de Dunkerque e os bairros localizados ao sul apresentam uma grande parte de co-propriedades degradadas, alojamentos em barras da época da reconstrução. Esse tipo de bairros são problemáticos na medida em que a gestão fundiária é complexa, mistura de indiviso e copropriedade e tornando difícil a intervenção urbana no quadro da renovação urbana.

## O centro da cidade :

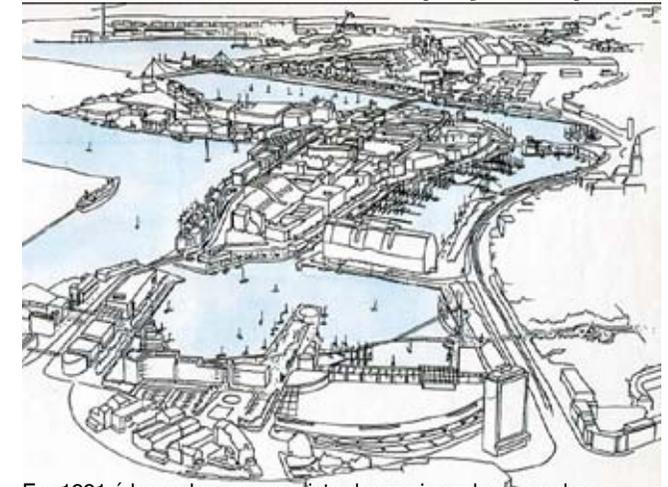


É caracterizado por habitações diversificadas mas envelhecendo uma depois da outra, uma taxa de atividade econômica baixa. O centro é o objeto de um grande projeto de densificação residencial e comercial em torno de dois perímetros de impulso : o polo teatro, museu das belas artes, a estação de trem e o Pôle Marine (Cinema). O objetivo é igualmente reduzir o efeito de desequilíbrios urbanos e sociais entre o centro de aglomeração e o setor periurbano. Esse projeto se inscreve plenamente na ambição da Comunidade Urbana de Dunkerque de « fazer de Dunkerque uma cidade intensa e sustentável » e de dar corpo a uma centralidade que devem assumir-se como uma centralidade importante da região metropolitana, atrativa, alegre e bonita.

## Uma região metropolitana que se estende do este até o oeste :

Não existe estruturação urbana radiocêntrica : a região metropolitana de Dunkerque se apresenta como uma área estirada do este até o oeste com aproximadamente 30 km de Gravelines à Bray-Dunes com Saint Pol sur Mer, Coudekerque Branche e Grande-Synthe. O lugar o carro é importantíssimo, tanto por razão do isolamento como para ter acesso às vias nacionais, autoestradas, canais... Tudo em Dunkerque inventiva ao uso do carro mesmo com um network de ônibus desenvolvido mas que não funciona bem porque deve servir uma área gigante sem centralidade determinante.

## Abertura sobre a cidade : o projeto Neptune



Em 1991 é lançada a reconquista dos vazios urbanos e dos estaleiros com o objetivo de reabilitar o centro da aglomeração graças a um novo bairro « Le Grand Large » que persegue a lógica de abertura do centro da cidade sobre o mar. Mesmo assim, o caráter portuario da região metropolitana de Dunkerque não contribui o suficiente a deixar a cidade « viva »



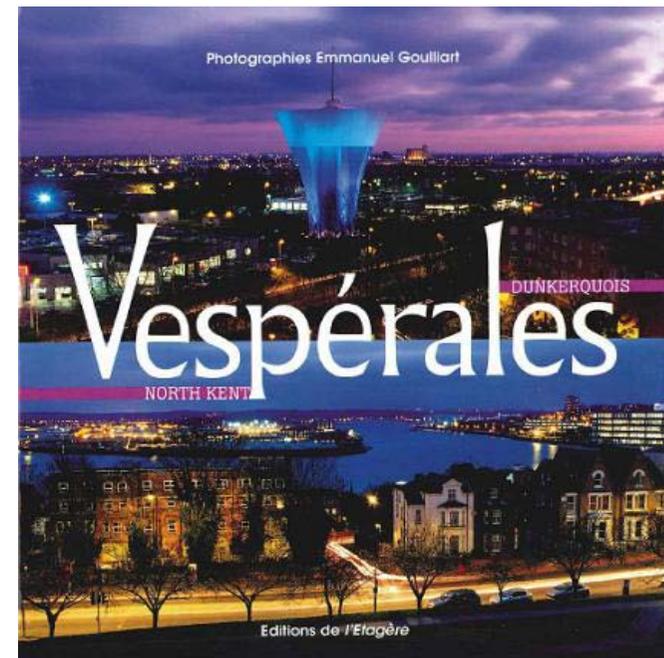
# População :

## A vida cultural e social :

O sentimento do grande ar, a liberdade sem tamanho são a marca do território. O carinho e a solidariedade são uma arte de viver dos habitantes. O que é útil sempre ultrapassa o que é bonito. Mas a beleza de Dunkerque não se descobre no primeiro olhar. Até hoje, muitos artistas têm uma paixão pela cidade aonde o que é pouco comum se junta ao contemporâneo.

O habitante de Dunkerque, « Le Dunkerquois » se caracteriza pela sua participação sem igual no mundo das ONG's tanto a oferta é importante. O problema continua a falta de coordenação. Desde aproximadamente 20 anos, muitas estruturas culturais e artísticas foram criadas : o Palco Nacional, o Palácio do Litoral, o Centro Cultural de Gravelines.

A prática de esportes a nível profissional também é uma característica da região metropolitana e dos seus equipamentos. Como combinar os polos de excelência e inovação e um patrimônio pouco comum (urbano, industrial, natural, artístico) para criar vetores de imagem e identidade ?



## A participação cidadã

Na região metropolitana de Dunkerque, encontram-se workshops de trabalhos urbanos de proximidade, workshop de vida cotidiana de bairro, conselhos de bairro ; fórum cidadão e participação cidadã tanto a escala do bairro como da cidade e da aglomeração. Mesmo assim, a questão da articulação entre os diferentes níveis e o papel federativo da CUD confortada num discurso « global » e transversal sobre o desenvolvimento sustentável não permitiram aos municípios olhar para além das suas fronteiras e construir uma verdadeira cidadania metropolitana.



# DIAS DE INTRODUÇÃO

# Cerimônia de Abertura - Pertuis de la Marine

## Intervenções:

- Nicolas DETRIE, Diretor dos Ateliers
- Florence Bougnoux, Arquiteta urbanista, Piloto do Atelier.
- Michel Delebarre, Prefeito de Dunkerque, Presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque. antigo Ministro.



Estajem inovadores e aproveitem sua liberdade de criação. Mas prestem atenção porque deverao assumir suas escolhas. Simplesmente imaginem que deverao apresentar seus projetos aos habitantes do espaço em questao. Sera que vocês estarao prontos?

Michel Delebarre, Presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque –  
*Discurso de abertura*

# O Hinterland

Entre Lille e Dunkerque...



De Lille em Dunkerque, a A25, única estrada entre Lille e Dunkerque tem muito tráfego de caminhões e automóveis. Estrada balizada com « beffrois » torres medievais de vigia típicas do Nord-Pas-de-Calais. Paradas em Cassel e Bergues.



A cidade fortificada de Bergues, etapa estruturante no território de Flandres, marca a passagem da Flandre à Flandre marítima.



Beffroi de Armentières - Ao contrário das torres campanárias das igrejas, os beffrois não têm nenhum significado religioso, simbolizam o poder de uma da cidade e nos lembram também do passado comercial da região de Flandres com o domínio sucessivo dos espanhóis, borgonhes, austríacos, franceses...



A cidade fortificada de Cassel : um dos pontos culminantes da nossa região

# O Porto (este) e o Centro da cidade :

Uma cidade marcada pela arquitetura da reconstrução



Placa da prefeitura: prédios da reconstrução (80% da cidade destruída durante a segunda guerra mundial)



Arquitetura de reconstrução de pós-guerra : les îlots rouges

## Revitalização do centro da cidade



O centro de Dunquerque não mudou enquanto a população da cidade explodiu no anos 50/60. Dunquerque 2020, coração da cidade: uma estratégia para reforçar o centro da cidade para oferecer para a cidade de Dunquerque um centro com dimensões adequadas a uma zona de vida de mais de 250.000 habitantes.

O bairro do Grand Large, novo bairro no centro da cidade: «Da cidade para o mar»  
O abandono dos estaleiros em 1988 deixou um território de 42 hectares localizado no norte do centro da cidade de Dunkerque, perto da estância balnearia de Malo-les-Bains. No contexto da vontade de renovação urbana e de recuperação das docas, a ambição é fazer desse espaço uma nova parte da cidade. Os objetivos são de reforçar os laços entre o centro da cidade e a estação balnear. O projeto Grand Large se enquadra bem na estratégia global do projeto Neptune.

## Abrir a cidade para suas docas, 1991-2007 : Projeto Neptune



Desde 1989, logo após o fechamento da empresa chantiers de France, a Prefeitura de Dunkerque e a Comunidade urbana de Dunkerque (CUD) se envolveram em um grande projeto urbano: o projeto Neptune. Definido inicialmente pelo arquiteto Richard Rogers, trata-se de retornar a cidade à seu porto e de urbanizar progressivamente os antigos baldios industriais e os cais do porto perto do centro para ampliar o centro da cidade criando ao mesmo tempo ligações estruturantes entre este sector, o sector da estação e Malo-les-Bains.

# O Oeste : Expansão do Porto, Industrias e Bairros Obreiros

## O porto este: graneis liquidos e solidos



Visita do Porto Este pela dique do Braek. A dique do Break, longe de 7 km, rodeada de um lado pelas usinas siderúrgicas e do otro por um espaço de área fina. Apesar do lugar ser perigoso (7 usinas Seveso (delimitação de risco industrial) estão próximas), é frequentada por muitos banhistas e esportistas. A area natural do Clipon.

## A «digue du Braek» e o «Clipon»



A « dique » (calçada), considerado como uma obra portuaria é normalmente proibida ao público.



A area natural do Clipon.



Visita do Porto Este de barco Texel



## Porto Oeste: zona logística para armazenagem e distribuição



Gravelines: Fortificações de Vauban

## Renovação urbana dos distritos do Oeste



Grande-Synthe. A lagoa do Puythouck frequentada pelos habitantes de Grande-Synthe



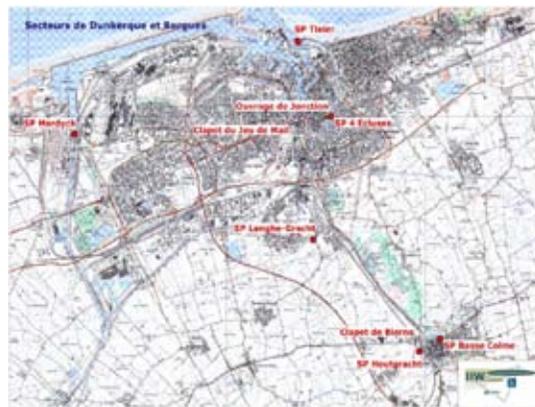
Grande-Synthe: bairro Courghain: exemplo de renovação urbana dos bairros

# Parte Este : Praias e polders

## Os wateringues



Exemplo de canal de do sistema das wateringues  
O canal de Furnes que liga Dunkerque a Bélgica  
(Furnes) recebe as águas dos watergangs e as despeja  
no mar



Carte des canaux pour acheminer l'eau vers les  
exécutoires.

## Zona horteloa



## Diques e praias



Dique de Bray-Dunes  
Cidade residencial, moradia da classe alta



Station balnéaire de La Panne (Belgique). Appréciée de  
part et d'autre de la frontière pour sa plage et sa digue  
commerçante



# Conferências temáticas



## “Meio ambiente urbano e planejamento do território”

Emmanuelle LEROY, architecte urbaniste, Pilote de la session  
[emmanuelle.leroy@tud.fr](mailto:emmanuelle.leroy@tud.fr)

## “Interface cidade-porto, governança portuária”

Stephane RAISON, Directeur du developpement du Grand Port Maritime de Dunkerque  
Le projet staratégique du port



## “Palavras dos habitantes”: dispositivos de participação dos habitantes, vida associativa e cultural.

Daniel LEMANG, Adjoint au Maire de Dunkerque  
[dlemang@ville-dunkerque.fr](mailto:dlemang@ville-dunkerque.fr)

## “Transporte e mobilidade”

Nicolas JONQUEL, Responsable Stratégie et Planification  
[n.jonquel@agur-dunkerque.org](mailto:n.jonquel@agur-dunkerque.org)



## “A aventura urbana, presente passado e futuro” : historia do desenvolvimento urban da aglomeração de Dunkerque

Gerard BLANC, Directeur, AGUR  
[g.blanc@agur-dunkerque.org](mailto:g.blanc@agur-dunkerque.org)

## “Questões institucionais e metropolitanas da Região”.

Patrick Chevre, Directeur Général de la CUD  
[patrick.chevre@tud.fr](mailto:patrick.chevre@tud.fr)



## “Dinâmica territorial”

Jean-François VEREECKE  
[jf.vereecke@agur-dunkerque.org](mailto:jf.vereecke@agur-dunkerque.org)

## “Do outro lado da fronteira” : Olhar belga sobre o território

Geert SANDERS, Directeur Général de l'Intercommunale de Flandres Occidentale  
[g.sanders@wvi.be](mailto:g.sanders@wvi.be)







# OS PROJETOS





## EQUIPE A « LA VOIX DE DUNKERQUE »

(izquierda para direita)

Emanuela MONTEIRO  
Angela JIMENEZ  
Françoise BERTHET  
Lada LUKINIC  
Latussa Bianca LARANJA  
Ela DOKONAL  
Leandro Azevedo TERRAO

Arquiteta Urbanista	Brasil
Arquiteta	Colombia
Urbanista	França
Arquiteta	Croacia
Arquiteta Urbaniste	Brasil
Architeta Designer Urbana	Croacia / Estados Unidos
Arquiteta Urbanista	Brasil

# A

## 1. CONSTRUINDO NOSSA ABORDAGEM

- Como melhorar as conexões transfronteiriças da Aglomeração de Dunkerque (CUD) e como consolidar seu papel no norte da Europa?
- Como consolidar o papel da CUD na região Nord – Pas-de-Calais?
- Como prospectar novas oportunidades para a região metropolitana de Flandres-Côte d’Opale- Flandres Belga?
- Como reforçar a coesão entre os 18 municípios da CUD, de modo a tornar mais claro o papel da cooperação?

### PARA COMEÇAR, LISTAMOS ALGUMAS PISTAS PARTICULARMENTE INTERESSANTES COMO ENTRADAS PARA NOSSA ABORDAGEM:

#### HISTÓRIA E TRADIÇÃO!

Capitalizar o potencial: do Centro de Dunkerque e das demais cidades históricas da Aglomeração; das infraestruturas e da paisagem portuária existentes; do calendário de eventos, a exemplo do carnaval de Dunkerque...



#### DUNKERQUE E SUAS CON(TRADIÇÕES)!

Enfatizar os aspectos positivos do porto e minimizar os impactos sociais e ambientais de tal atividade...

#### OPORTUNIDADES ECONÔMICAS ALTERNATIVAS E COMPLEMENTARES!

Desenvolver potenciais, para além do litoral e do porto, capazes de agregar valor ao território e de juntar as porções norte (urbana) e sul (agrícola) da Aglomeração: (eco) turismo, agricultura (orgânica), slow-food, esportes (náuticos), arte, cultura e entretenimento, educação...

**SUSTENTABILIDADE!** Pensar em projetos comprometidos com o propósito da sustentabilidade e do combate às mudanças climáticas, especialmente no tocante ao desenvolvimento de novas energias, ao gerenciamento dos recursos hídricos, aos espaços verdes, ao adensamento da ocupação...

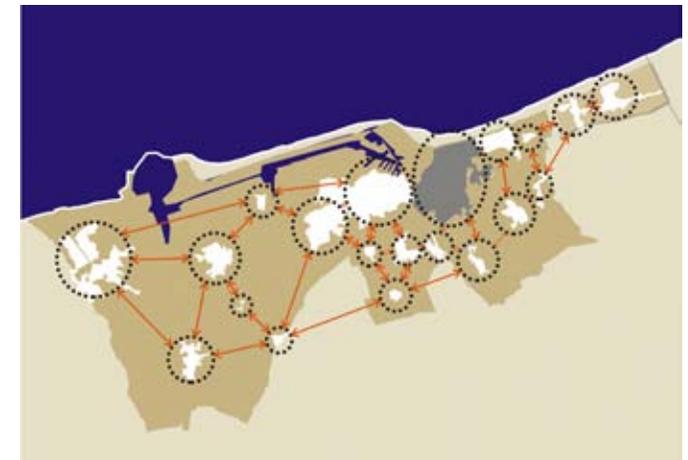
**MOBILIDADE!** Melhorar o sistema de transporte multimodal da Aglomeração, de forma a responder às demandas contemporâneas e a fornecer suporte aos investimentos atuais;

#### CITY BRANDING!

Trabalhar a imagem da Aglomeração através da implementação massiva de políticas públicas e projetos que comuniquem ideias, tais como: “Dunkerque como uma porta de entrada da Europa”; “Norte da França como um destino desejável para morar, trabalhar e passar férias”; “Porto como uma atividade sustentável, algo do que se pode ter orgulho”...



Conexoes internacionais



Conexoes intra-aglomeracao



## 2. O MÉTODO DE-BAIXO-PRA-CIMA

Embora tenhamos sido apresentados a um território que pressupõe grandes ambições e desafios, nossa equipe optou por escutar e olhar para a população da CUD, como forma de possibilitar o desenvolvimento de uma **estratégia de-baixo-pra-cima**. Assim, uma série de entrevistas foram feitas nos diversos municípios. Elas permitiram fornecer elementos sensíveis à equipe, para tornar possível um cruzamento entre o “olhar estrangeiro” e as demandas e necessidades reais da população.

É importante que fique claro que tal abordagem não confere qualquer validade científica a esta proposta. A despeito de termos utilizado critérios na escolha de entrevistados com diferentes perfis e de diferentes municípios – cada um com problemas e potenciais específicos –, não houve qualquer trabalho na definição de uma amostra que pudesse ser representativa da população.

As perguntas feitas envolveram aspectos, tais como: as relações entre as áreas de trabalho e moradia; o papel de Dunkerque como centro da Aglomeração, provedor de serviços especializados e atividades culturais; descrições dos aspectos urbanos positivos e negativos dos municípios; expectativas acerca de novos projetos; etc. A equipe também encorajou reações e comentários sobre o sentimento de pertencimento e identidade com relação à CUD, bem como elementos com os quais a população tem uma relação afetiva...

**SOBRE A QUALIDADE DOS ESPAÇOS URBANOS: “NÃO HÁ QUALIDADE PERTO DAS INDÚSTRIAS. ST. POL NÃO É BONITA” (SAINT-POL-SUR-MER); “GRANDE SYNTHÉ É MARAVILHOSA, PORQUE TEM UM MONTE DE FLORES...” (GRANDE SYNTHÉ); “A praça Jean Bart é um dos melhores locais de Dunkerque. Todas as lojas, o mercado e as manifestações...”; “Você pode imaginar uma praça assim, com tanto carro, e logo do lado das muralhas antigas da cidade? Esse é o lugar mais importante da cidade, mas ainda assim...”; “Tem muito carro circulando rápido em Dunkerque”; “Eu queria que tivesse mais lugares pra sentar em frente à praia e nos parques. Também acho que as dunas de Malo estão sujas e inseguras”; “Eu amo viver em Dunkerque. Tem muita opção e esportes para os jovens, como o parque de skate e as praias”; “Eu amo o porto, especialmente no verão, por causa das festas e dos barcos”; “Não tem muito o que fazer em Dunkerque. Mas eu amo o mar, a praia, o dique e as igrejas” (Bourbourg).**

**SOBRE O POTENCIAL TURÍSTICO:** “Prefiro andar no canal que ir à praia. Você sabia que esse canal foi representado por pintores importantes, como Nicolas de Staël?” (Gravelines); **“Tem igrejas maravilhosas em St-Omer. Bergues também é uma cidade muito interessante”; “Amo Bourbourg por causa da paz e da tranquilidade. Me sinto sempre perto da natureza”; “Eu sempre corro e caminho nas dunas. É ótimo se relacionar com uma natureza tão intocada”.**

**(Zuydcoote).**

**SOBRE A OFERTA DE SERVIÇOS URBANOS E ATIVIDADES CULTURAIS:** A maioria dos entrevistados aprecia e se beneficia da oferta de equipamentos e serviços especializados em Dunkerque (teatro, museus, porto cassino, comércio, serviços de saúde e administração pública); “Se eu quiser sair à noite, eu vou para a Bélgica, normalmente para Ostende” (Coudekerque).

**ALGUMAS EXPECTATIVAS:** “Eu queria que tivesse mais ciclovias. Também acho muito difícil ir até a Bélgica” (Dunkerque); **“Se você depende do sistema de ônibus, é o inferno” (Grand-Synthe); “O problema da poluição industrial em Dunkerque tem estado já faz um tempo na mídia... Nada parece ser feito pelas autoridades, exceto a política de saúde nas questões de câncer”.**

Ao final, foi possível chegar às seguintes conclusões:

- A freqüente ambivalência entre a percepção dos territórios da cidade de Dunkerque e de seu porto favorece a falta de identidade comum aos municípios da Aglomeração;
- Para tornar possível que a Aglomeração mude a sua imagem, mudanças estruturantes devem ser processadas nos modos de produção do porto, rumo à implementação de práticas sustentáveis. Inovação deve ser buscada e introduzida;
- Os municípios da Aglomeração devem ser alvo de projetos urbanos capazes de lhes liberar de representações vinculadas ao trabalho e à indústria. As pessoas querem que suas cidades favoreçam a interação social, o prazer, o lazer;
- O(s) projeto(s) devem tratar dos seguintes temas, freqüentemente mencionados pelos entrevistados: qualidade dos espaços urbanos; desenvolvimento de áreas para o turismo; adensamento das áreas urbanas consolidadas; questões ambientais e sustentabilidade;
- A falta de identidade e de conexões entre os municípios não necessariamente tem vinculação com uma possível demanda por intervenções estruturantes e de grande escala. Não se trata de infraestruturas e sistemas de transportes sofisticados... Pulverizar intervenções de pequena escala complementares entre si no território deve, portanto, ser a pista a ser seguida: “Do ponto de vista urbano, o senso de unidade da CUD está aumentando, porque a gente sente que as coisas estão acontecendo em todo lugar”.



THE VOICE OF DUNKERQUE

team a

### 3. O CONCEITO

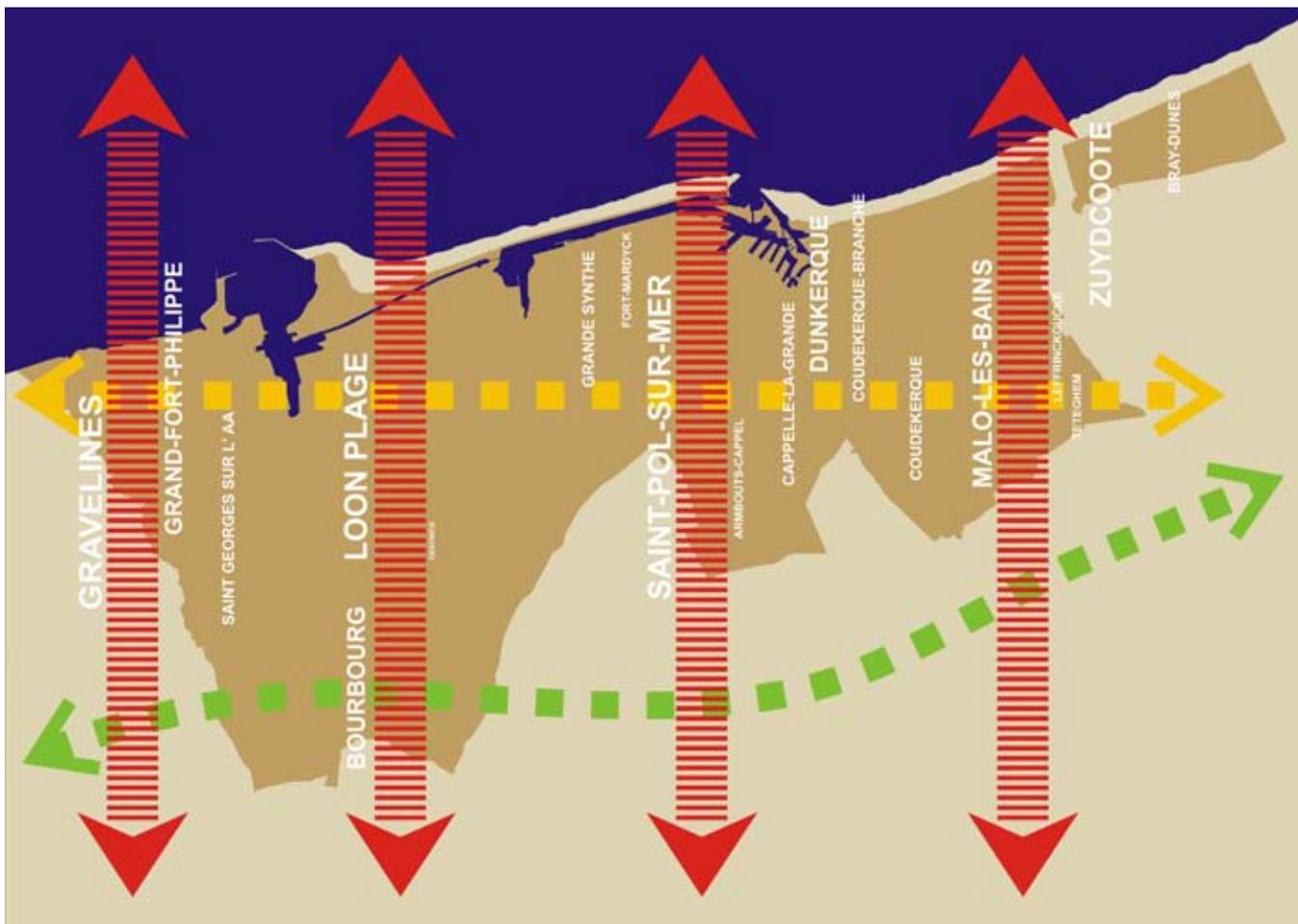
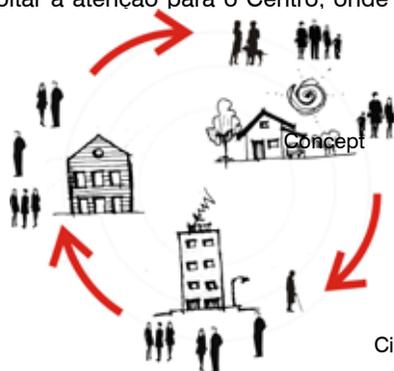
Nosso conceito remete basicamente às seguintes diretrizes:

- Consolidação de Dunkerque como o centro da Aglomeração;
- Tirar partido do eixo de conexão leste-oeste existente como a espinha dorsal da Aglomeração, a ser tratada diferentemente, de modo a responder aos diferentes papéis que desempenha;
- Abertura de novos eixos norte-sul no território, nos sentidos do mar e do interior.

A partir de tais diretrizes, desenvolvemos nossa proposta em três principais áreas / eixos, todos com grande potencial para promover interação social e apropriação democrática dos espaços públicos, através da ligação de uma rede já existente de elementos, tais como praias, dunas, áreas verdes, áreas de preservação, canais fluviais, centros históricos, áreas agrícolas etc.

Sua implementação dependeria não apenas de uma estratégia programática variável entre o curto e o longo prazos, mas também de uma série de políticas e práticas compartilhadas pelos setores privado e público, em todos os níveis (federal, regional e local).

a. ADENSAMENTO E RETOFIT DE ÁREAS CENTRAIS. Nós encorajamos fortemente intervenções urbanas de pequena escala nas áreas centrais da Aglomeração, especialmente em Dunkerque, uma vez que elas têm o poder de ampliar a atratividade e de incentivar o adensamento e o uso misto. Também entendemos que a demanda por respostas às mudanças contemporâneas no tamanho e na estrutura das famílias remete à necessidade de voltar a atenção para o Centro, onde podem ser realizados



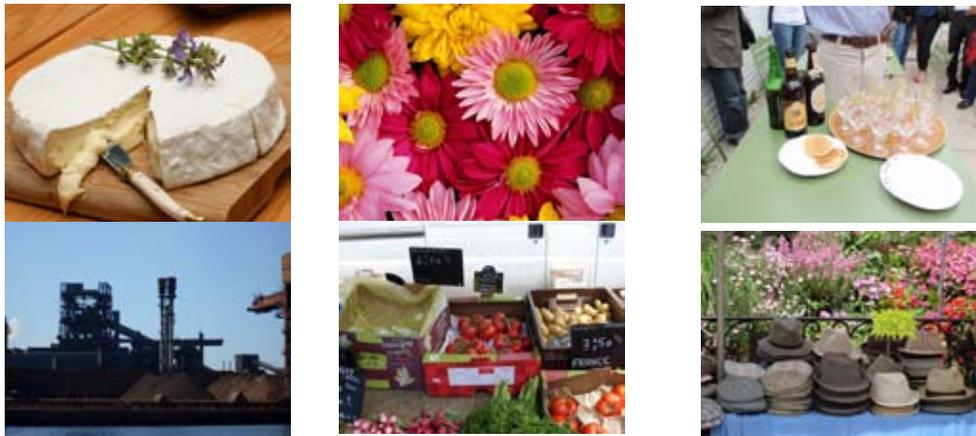
Conceito

investimentos, por exemplo, na implementação de residências universitárias. Tais estratégias também devem incluir projetos comprometidos com o objetivo de ampliação da mobilidade e das áreas de pedestres, certamente complementares a um sistema eficiente de transporte multimodal.

b. POLÍTICAS EDUCACIONAIS E CULTURAIS. Nós acreditamos no papel-chave desempenhado pela Universidade como forma de reter e atrair uma população jovem para a Aglomeração. Assim, os atuais investimentos da CUD na área cultural, a exemplo do FRUCTOSE, devem ser mantidos e ampliados.

c. POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO LOCAL. Nós identificamos a necessidade urgente de diversificação das oportunidades econômicas na Aglomeração, que não pode mais depender apenas da indústria pesada. O turismo pode, portanto, ser uma alternativa interessante a ser desenvolvida no território. Primeiro, por conta de sua localização estratégica, próxima de fortes mercados consumidores, como Lille e toda a região Nord-Pas-de-Calais. Deste modo, é importante antecipar a possibilidade de explorar a atividade numa perspectiva de cooperação transfronteiriça com a Bélgica, e mesmo com a Inglaterra. Segundo, pela rica oferta de atrativos locais na Aglomeração, que variam de praias (como Malo), a parques naturais, a cidades históricas fortificadas (como

Bergues e Gravelines), a canais navegáveis, a potenciais experiências de agroturismo no interior (esportes, como caiaque, caminhada, ciclismo, triátlon, montaria; acomodações em hotéis-fazenda...). Certamente serão necessários grandes esforços para que sejam consolidadas tais práticas. Integração é o elemento-chave para agregar valor ao agroturismo na CUD. Um roteiro integrado de infraestruturas e atrações no eixo norte-sul é necessário (conforme propostas apresentadas a seguir); atividades produtivas e eventos integrados são necessários para possibilitar ao turista o contato com diferentes escalas (eventos; boas práticas de agricultura orgânica e slow-food; produtos locais, de flores a cerveja...); finalmente, o envolvimento integrado dos múltiplos atores em processos de decisão participativos é necessário. Nesse sentido, o papel dos governos, em todos os níveis, é particularmente importante, não apenas no que tange às questões de financiamento, mas também para permitir parcerias entre os atores privados e as instituições encarregadas da pesquisa e educação, da assistência tecnológica à agricultura, etc. E como esta já é uma experiência de sucesso em curso em vários países, como o Brasil, por que não intercambiar?



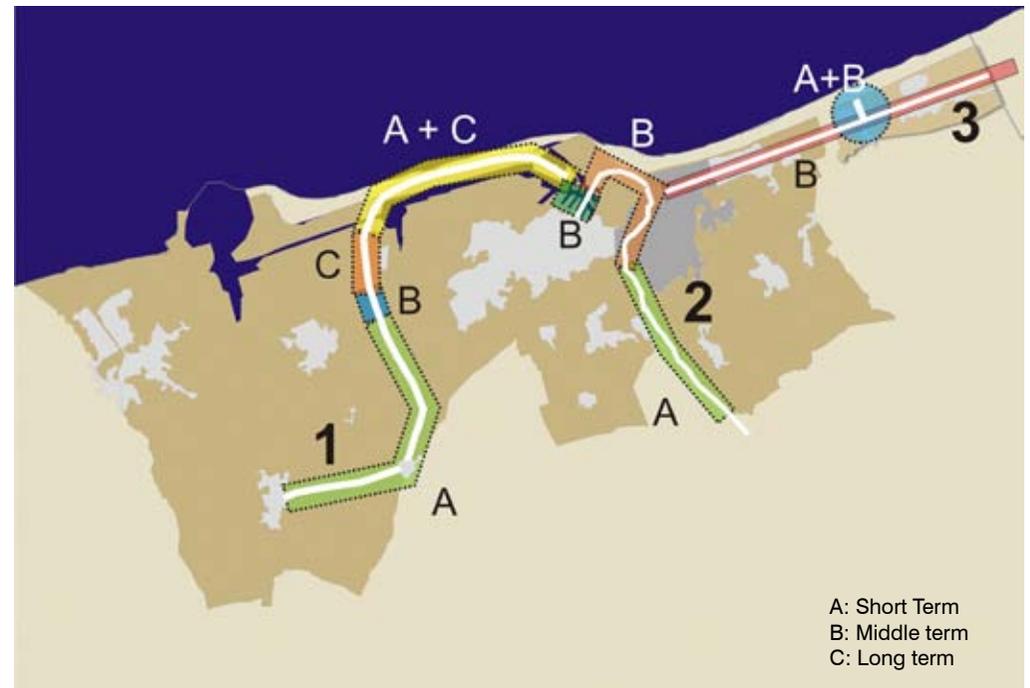
#### 4. PRINCIPAIS PROJETOS

Os projetos abaixo estão propostos no contexto dos seguintes pressupostos / perspectivas de mudança:

- No curto prazo, o Porto Leste manterá suas atividades;
- No médio e longo prazos, o Porto Leste gradualmente substituirá as atividades da indústria pesada, em prol de uma trajetória rumo à sustentabilidade, inovação e tecnologia (despoluição das áreas contaminadas, produção de energias limpas...).



Redes de ciclovias, rodovias e áreas verdes

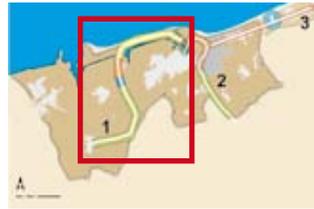


Cronologia de implementação dos projetos:

**PROJETO 1: BOURBOURG-CANAL  
BOURBOURG-LAGO PUYTHOUCK-  
REFINARIA TOTAL- CANAL MARDYCK LUSA-  
DIGUE BRECK**



Projeto no. 1



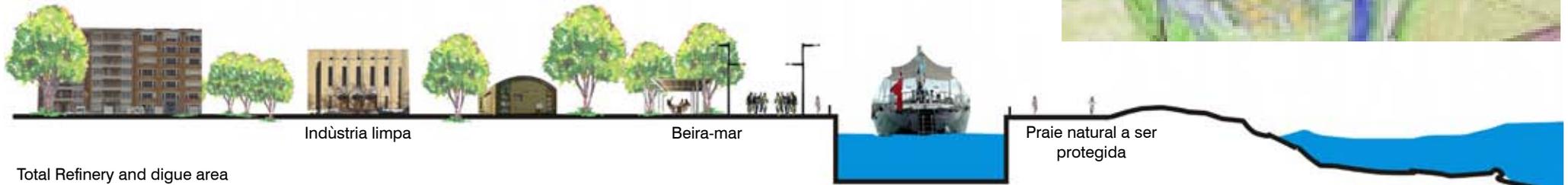
Area do projeto



Corte agroturismo

**NOSSA PROPOSTA:**

- Promover oportunidades para o agriturismo através de melhorias no Canal de Bourbourg e de ligações com a rede de ciclovias existentes e planejadas (Veloroute du Littoral);
- Requalificar a área do Lago Puythouck, introduzindo facilidades de camping e um porto fluvial de pequena escala (como Watten);
- Remover a Refinaria Total, realizar a despoluição e estender o tecido urbano sobre a área, de forma a reduzir o isolamento de Mardyck e a possibilitar novas formas de ocupação do solo com uso misto e indústrias de baixo impacto (farmacêutica, centros de pesquisa médica etc.). Também acreditamos ser de suma importância a introdução de espaços verdes, bem como a garantia de acessibilidade à praia para os municípios de Loon Plage e Grande Synthe;
- Propor uma abordagem sensível com respeito ao dique, que permita acessibilidade, mas ao mesmo tempo mantenha sua 'feição natural'. Neste sentido, enfatizamos a importância de legitimação das práticas sociais já existentes: o dique como uma fronteira calma e poética entre a paisagem construída do porto e o mar.



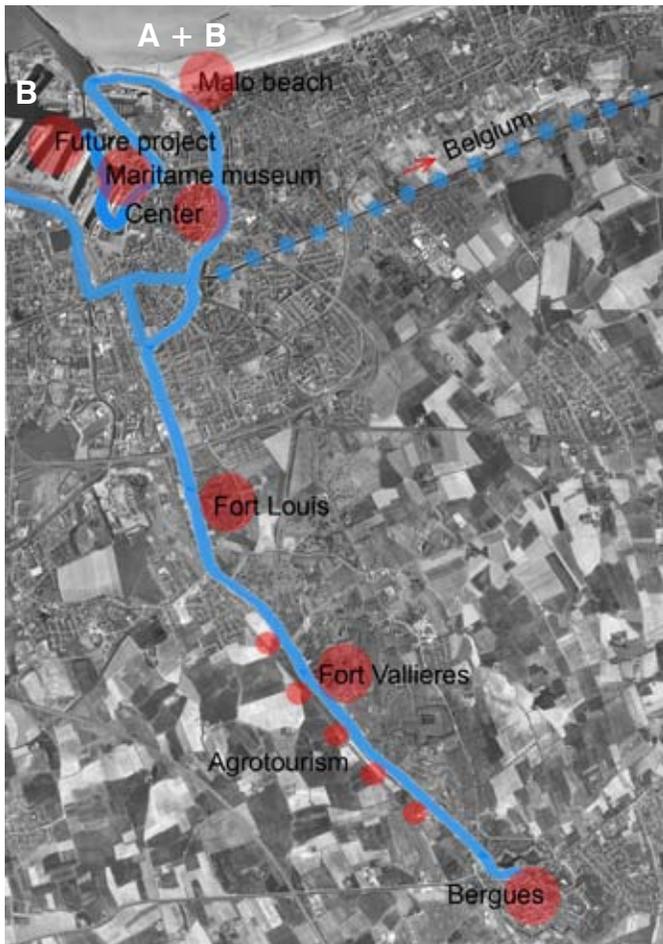
Total Refinery and digue area

Indústria limpa

Beira-mar

Praie natural a ser protegida

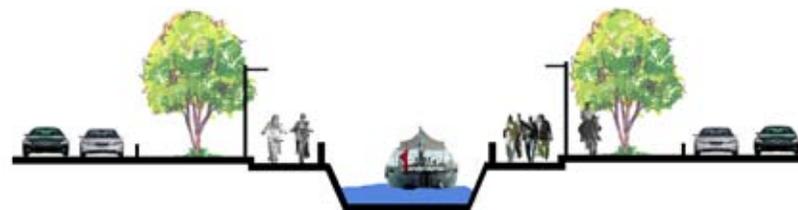
**PROJETO 2: BERGUES-AGROTURISMO-BOIS DES FORTS-FORT LOUIS-CENTRO DE DUNKERQUE -MALO-CAIS DO PORTO LESTE**



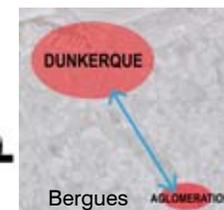
Projeto no. 2



Area do projeto



Corte do canal



**NOSSA PROPOSTA:**

- a. Promover melhorias urbanas do Canal fluvial de Bergues, que liga este município a Dunkerque, possibilitando uma ligação qualificada para a prática de caminhadas, ciclismo etc;
- b. Incentivar rotas fluviais pelo Canal, como forma de desenvolver uma alternativa para o transporte urbano e de agregar valor ao turismo na Aglomeração;
- c. Fortalecer as conexões entre as áreas rurais e urbanas, tirando partido dos sítios históricos e das grandes áreas verdes existentes (Bergues, Bois des Forts and Fort Louis);
- d. Realizar intervenções de desenho urbano na Praia de Malo, de modo a fomentar novas práticas de apropriação do espaço público;

- e. Propor uma conexão direta para pedestres e ciclistas entre o Porto Leste (área dos Cais), o Centro de Dunkerque, o bairro Grand Large e a Praia de Malo;
- f. Gradualmente desenvolver novas oportunidades na área dos Cais, primeiro no que diz respeito à implementação de áreas verdes, neste caso em complementaridade com as diretrizes já estabelecidas pelo SCOT.



Detalhe do canal



Intervencao na Praia de Malo



Intervencao na Praia de Malo



Corte do Malo Beach

# PROJETO 3: NOVA ESTAÇÃO DE TREM-CENTRO DE ZUYDCOOTÉ-ÁREA DA ANTIGA FAZENDA DO HOSPITAL-HOSPITAL DE ZUYDCOOTÉ



Projeto no. 3



Area do projeto



Ciclovia «Veloroute du Littoral» e corte na ferrovia

## NOSSA PROPOSTA:

- a. Fortalecer o potencial turístico da parte leste da Aglomeração, que poderá constituir um destino para os franceses e para os belgas, possivelmente no contexto da cooperação metropolitana entre Flandres- Côte d'Opale- Flandres Belga;
- b. Respeitar o ambiente natural de Zuydcoote, especialmente as áreas de preservação de dunas e demais edificações históricas;
- c. Ampliar a atratividade do Centro de Zuydcoote, na perspectiva da chegada da ferrovia (proposta de tram-trem entre Dunkerque e Bélgica) e da estratégia de adensamento do tecido urbano existente (que poderia comportar nova oferta de habitação e hospedagem);
- d. Requalificar os espaços públicos e verdes de Zuydcoote, especialmente para criar claras conexões entre a cidade (praça central, estação), a fazenda, o hospital e a praia;
- e. Tirar partido do potencial da arquitetura vernacular do sanatório, mantendo suas áreas verdes, ampliando os serviços de saúde, e promovendo, através do adensamento, a implantação de serviços complementares, como spas;
- f. Preservar os edifícios históricos da fazenda do antigo hospital e possibilitar oportunidades para novos usos na área (serviços de pesquisa na área da saúde, serviços turísticos complementares etc.);
- g. Aproveitar a proximidade entre a praia e a zona agrícola em Zuydcoote: serviços de saúde no Hospital, esportes

e eventos (ciclismo, caminhadas, atividades náutica), agroturismo (agricultura orgânica, educação alimentar / slow-food)...  
touristic services etc);



Adensamento no Centro de Zuydcoot (em preto)

Exemplo de agroturismo regional



Intervencao na area do hospital



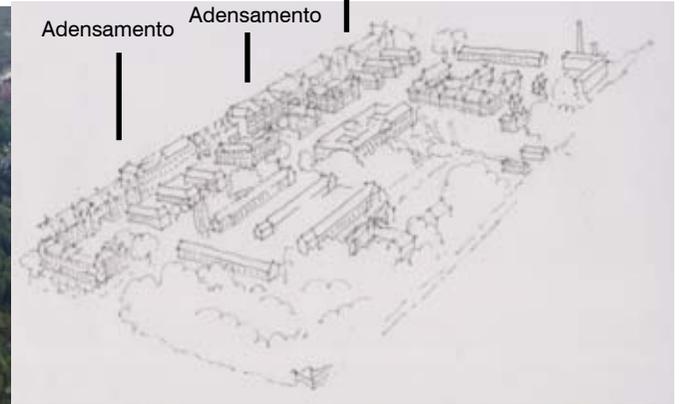
Intervencao na antiga fazenda

Hospital - foto atual



Antiga fazenda - foto atual

Projeto para o hospital



Projeto para antiga fazenda



THE VOICE OF DUNKERQUE

team a





## **EQUIPE B** « Conexões de Dunkerque »

(izquierda para derecha)

Iva DOKONAL  
Sam Minh TUAN  
Erika Cristine KNEIB  
Leonardo Leal SCHULTE  
Beatriz RUFINO  
Luiz NUNES  
Jasmina BOGOVIC

Arquiteta e urbanista  
Arquiteto  
Dotorado en transport  
Engenheiro de transport  
Arquiteta e urbanista  
Arquiteto e urbanista  
Arquiteta e paisagista

Croacia/Estados Unidos  
Vietnam  
França  
Brasil  
Brasil  
Brasil  
Brasil

# B

## Conexões de Dunkerque

### 1. INTRODUÇÃO – CONCEITUAÇÃO DO PROJETO

A cidade de Dunkerque foi constantemente posta a desafios de reconstrução. Muitas destas mudanças parecem ter sido impostas a população, desta forma as transformações nunca fizeram parte das dinâmicas locais, nem foram reconhecidas pela população. Hoje a cidade passa por novos desafios, e existe um temor sobre o Futuro. A grande indústria (internacional) saíra de Dunkerque? Como a economia de Dunkerque poderá ser mantida? Como evitar a perda da população? Como transformar a Imagem da Cidade de Dunkerque (vinculada ao desemprego e a poluição)? Como conectar um conjunto de municipalidades organizadas em uma gestão única, mas sem articulações aparentemente fortes? Como territorializar e internalizar a riqueza produzida nesse território? Como resolver a questão do desemprego e êxodo da população? Nesse sentido duas questões aparecem como principais desafios: desenvolver de forma articulada a melhoria da qualidade de vida e o fortalecimento da atratividade (Figura 1).



Figura 1: Esquema ilustrativo sobre as indagações para Dunkerque

Apenas como uma região Dunkerque pode se projetar internacionalmente e desenvolver de forma integrada com seu Porto que, pela sua dimensão, potencialidades e desafios, remete a uma interface mais complexa com os diversos territórios formadores da região. O porto é parte desta história, e ele não pode ser desvinculado deste processo de transformação da região. Ele representa o grande elemento para legitimar a CONEXÃO.

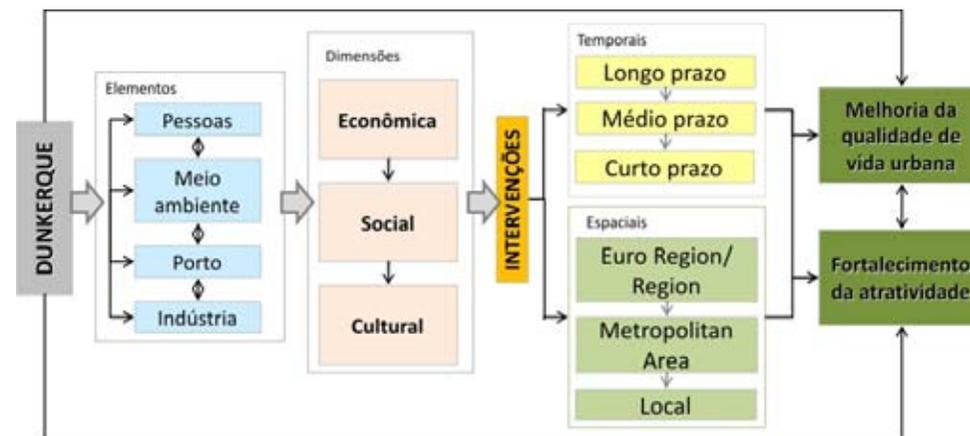


Figura 2: esquema de conexão de elementos e dimensões para Dunkerque

### 2. METODOLOGIA

A organização da proposição para Dunkerque partiu da definição das dimensões em que as transformações deveriam acontecer (econômica, social e cultural) e da identificação das principais diretrizes a serem alcançadas, considerando as escalas temporais e espaciais. As escalas temporais procuram conectar diferentes dinâmicas econômicas do território, com a necessidade de intervenções específicas, em horizontes temporais distintos. As escalas espaciais foram definidas a partir da necessidade de ampliar a inserção da região no contexto Europeu e Mundial (escala 1 – Euro-regional), de fortalecer a articulação das diversas municipalidades na constituição de uma região metropolitana dinâmica (escala 2 - Área Metropolitana), e de um olhar para as especificidades de cada área para o desenvolvimento de projetos piloto (escala 3 - Local), que possam ampliar as conexões entre os territórios e sua atratividade em uma escala local.

### 3. DIMENSÕES (diretrizes)

#### 3.1 Econômica

O fortalecimento da economia de Dunkerque é um aspecto central para o desenvolvimento do território.

A articulação porto-indústria e a disponibilidade de diferentes modais de distribuição constituem uma grande potencialidade de Dunkerque, que trabalhadas de forma integrada, podem gerar, no território, um grande diferencial - cadeia produtiva - que poderá ser transformado num centro de produção de conhecimento sobre as dinâmicas das atividades portuárias, levando a uma condição de expertise na área e contribuindo para um reconhecimento internacional e um fator de desenvolvimento econômico endógeno (Figura 3). Complementarmente, o turismo aparece como uma grande potencialidade, principalmente se considerarmos a grande utilização do litoral para a prática de atividades esportivas e a diversidade histórica.

Diretrizes específicas para o desenvolvimento econômico endógeno:

- Fortalecer o Porto, com a conexão de uma rede de serviços complementares às atividades portuárias, promovendo uma articulação com os portos Regionais (Calais e Boulogne Sur Mer);

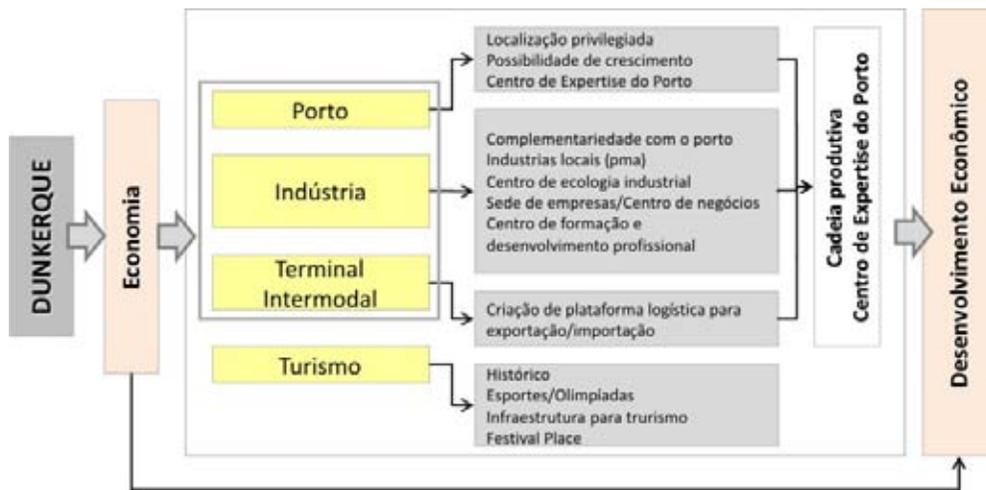


Figura 3: Estratégias para o desenvolvimento econômico de Dunkerque

- Favorecer a dinamização do porto, considerando as diferentes etapas de sua expansão (idades do Porto) e a necessidade de diversificação econômica, com indústrias que venham a oferecer produtos e serviços complementares às atividades dos portos de Dunkerque e da região, e que priorizem aspectos de sustentabilidade e de energias alternativas;
- Reforçar as conexões locais, regionais, nacionais e internacionais, aproveitando sua localização privilegiada, como forma de dinamizar o turismo histórico e de esportes náuticos, considerando também a oportunidade de abrigar, a médio prazo, as atividades Olímpicas.

### 3.2 Social

- Valorizar as comunidades consolidadas, suas dinâmicas locais incentivando trocas e conexões;
- Promover projetos de capacitação e profissionalização dos trabalhadores para re-integração no processo de modernização da indústria e do porto;
- Promover o fortalecimento das centralidades locais a partir da diversificação de usos e da articulação dos equipamentos públicos de cultura, educação e vivência social (como o Maison Du Quartier, entidades associativas que prestam serviços sociais e promovem a organização das comunidades).

### 3.3 Cultural

- Identificar os laços entre o passado e o futuro para Dunkerque, reconhecer o passado industrial da cidade, e sua vinculação com o processo de desenvolvimento Francês nos anos 60-70;
- Reconhecer as diversas idades do porto e as possibilidades de articulação das áreas portuárias com o tecido urbano;
- Reforçar a identidade marítima, reconhecendo o grande litoral que constitui a região e seu potencial de atratividade para a população local e para o turismo, principalmente vinculado à prática de esportes náuticos;
- Promover políticas culturais de animação do espaço público e da área litorânea, divulgá-las em escala regional; aprender com o Carnaval, festa que acontece em vários espaços da Região e levá-las aonde ela ainda não acontece;
- Ampliar a ação das empresas internacionais no desenvolvimento de equipamentos para a prestação de serviços e atividades de formação.

## 4. INTERVENÇÕES

Baseado nas diretrizes, procurou-se desenvolver intervenções físicas e propostas de políticas públicas considerando as diferentes escalas temporais e espaciais para sua implementação (quadro 1).

Quadro 1: Matriz de intervenções físicas

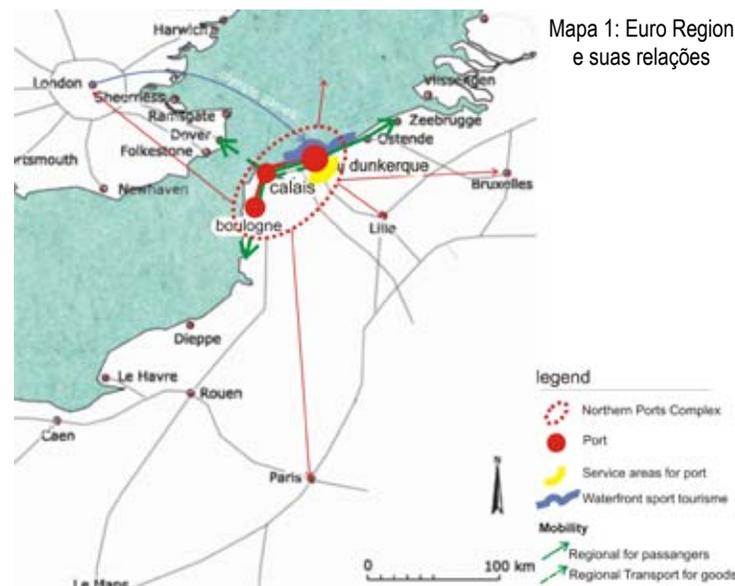
	Curto prazo	Médio prazo	Longo Prazo
<b>Euro-region/Region</b>			
Desenvolvimento socioeconômico	Complexo de Porto do Norte		
Mobilidade Regional	Turismo Esportivo Mobilidade Regional de Passageiros Terminal Intermodal de Logística – Cargo Connections		
<b>Área metropolitana / CUD expand</b>			
Desenvolvimento Econômico	Idades do porto e perspectivas de conexões com a cidade Connections of Institutions – Social-Economic Projects		
Mobilidade	Sistema Estrutural de Transporte – Conexão de centralidades Terminal Intermodal de Logística – Cargo Connections		
Paisagem	Espaços verdes e litoral		
<b>Local</b>			
Projeto piloto 01	SaintPaul/ Dunkerque		
Projeto piloto 02		FortPhilip/Gravelines	
Projeto piloto 03			Clipon/Digue du Braek

### 4.1 Escala 01 – Euro-region/region

#### 4.1.1 Desenvolvimento Econômico

##### A. Complexo de Portos do Norte

O Porto de Dunkerque tem para os próximos anos o desafio de procurar ampliar sua diversificação, através de atração de novas atividades. Atualmente o Porto se destaca fortemente por suas atividades industriais, mas apresenta um diferencial quando comparado aos demais portos franceses, que é a sua grande oferta de serviços complementares as atividades industriais e portuárias.



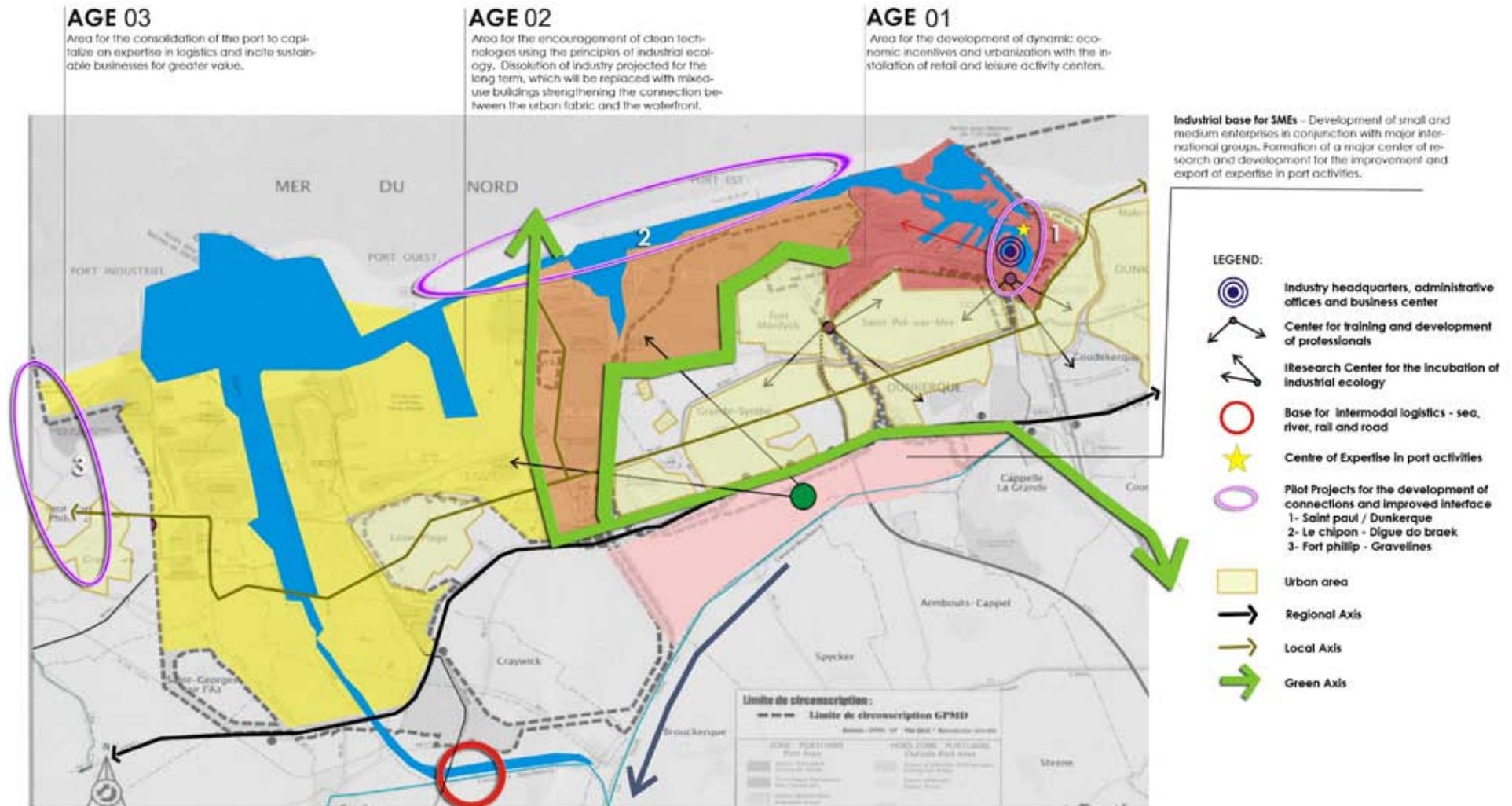
Mapa 1: Euro Region e suas relações

## Conexões de Dunkerque



A área da **idade 03**, pólo de desenvolvimento mais dinâmico de Dunkerque, apresenta grande potencial de desenvolvimento econômico para os próximos anos, representa portanto a possibilidade da organização mais harmônica entre porto/cidade, uma vez que o porto deve ter grande papel no direcionamento do crescimento urbano. A demarcação destas etapas no território são relevantes para o trabalho da Imagem da Cidade. Um desenvolvimento mais equilibrado que considere a inserção de elementos verdes para a demarcação destas etapas são essenciais para marcar estas diferenças de idades de desenvolvimento, e ao mesmo tempo garantir a progressiva utilização segura da faixa de praia para atividades eventuais como os esportes náuticos.

O conjunto destas áreas tem estreita vinculação com a faixa de indústria pequenas e médias que tem base local. De uma forma geral, o Porto de Dunkerque se destaca por possuir uma grande produtividade relacionada a oferta de serviços, que constitui um diferencial do Porto. O reforço desta complexa cadeia de atividades pode se constituir um diferencial do Porto. Além disso, Dunkerque possui elementos de infra-estrutura que potencializam a constituição de uma **Base Logística Intermodal**. Essas áreas devem também dialogar com o núcleo urbano mais consolidado, com as centralidades dispersas e com a perspectiva de implantação de um sistema de mobilidade que permita a conexão em diversos meios de transportes, privilegiando sobre tudo meios mais sustentáveis.



Mapa 2: Idades do Porto e perspectivas de conexões com a cidade

#### 4.2.2 Conexão das instituições - Projetos socioeconomicos

Dunkerque possui uma grande densidade Institucional e Empresarial, que pode ser potencializada com uma maior articulação. Uma grande fraqueza do território é a desterritorialização das empresas de capital estrangeiro, que não desenvolvem projetos locais. Para estas empresas a proposta é incentivar o desenvolvimento com o apoio das entidades públicas de instituições para a capacitação e formação dos trabalhadores e inserção da população jovem – **Centros de Formação e Capacitação**. A organização destas empresas também deve ser estimulada para a consolidação de **Centros de Negócios**, e para a viabilização de escritórios em áreas estratégicas (**Industrial Offices**), como formar de estimular a residência no território dos diretores das empresas. Ao mesmo tempo o território possui uma rede de médias e pequenas empresas que de forma organizada podem constituir um diferencial do território na produção de conhecimento sobre Ecologia Industrial – **Centro de Pesquisa da Ecologia Industrial**. No conjunto, a articulação destas atividades permite Dunkerque se constituir como **um Centro de Expertise de Atividades portuárias**. A exportação destes conhecimentos pode se constituir um motor endógeno de produção de Riqueza.

#### 4.2.3 Mobilidade

O transporte urbano em Dunkerque baseia-se na lógica insustentável de priorização do automóvel, contribuindo com a poluição, degradação urbana e perda da qualidade de vida. Existem estudos que demonstram uma grande preocupação da população em reverter esta lógica, e com a priorização do transporte público e não motorizado. A proposta para melhoria da mobilidade em Dunkerque procura conciliar a resolução dos problemas urbanos de deslocamento e de organização do território, com os anseios da população, a partir de eixos de transporte coletivo, alimentados pelo transporte não motorizado (prevê-se a utilização do modo a pé para percursos de até 500m e de bicicleta para percursos de até 2500m), conforme esquema das Figuras 4 e 5. Esta alimentação é favorecida, uma vez que trata-se de uma cidade plana, onde a população já possui uma cultura de utilização de bicicletas, e ainda, uma vez que estudos comprovam que 86% dos deslocamentos motorizados acontecem em distâncias de até 3km, ou seja, curtos deslocamentos que podem ser realizados por modos não motorizados. Prevê-se um grande eixo principal, no sentido leste oeste, que pode ser consolidado ainda como um amplo eixo de desenvolvimento urbano; complementado por eixos secundários no sentido norte sul (Mapa 3). O território será organizado a partir de uma grande centralidade (Centro Tradicional de Dunkerque) conectado às centralidades secundárias, formando uma rede conectada. Quanto à priorização do transporte coletivo e não motorizado e restrição do automóvel, prevê-se que sejam realizadas em fases, visando uma mudança gradativa de padrões, evitando uma ruptura com o padrão atual (Figura 6).

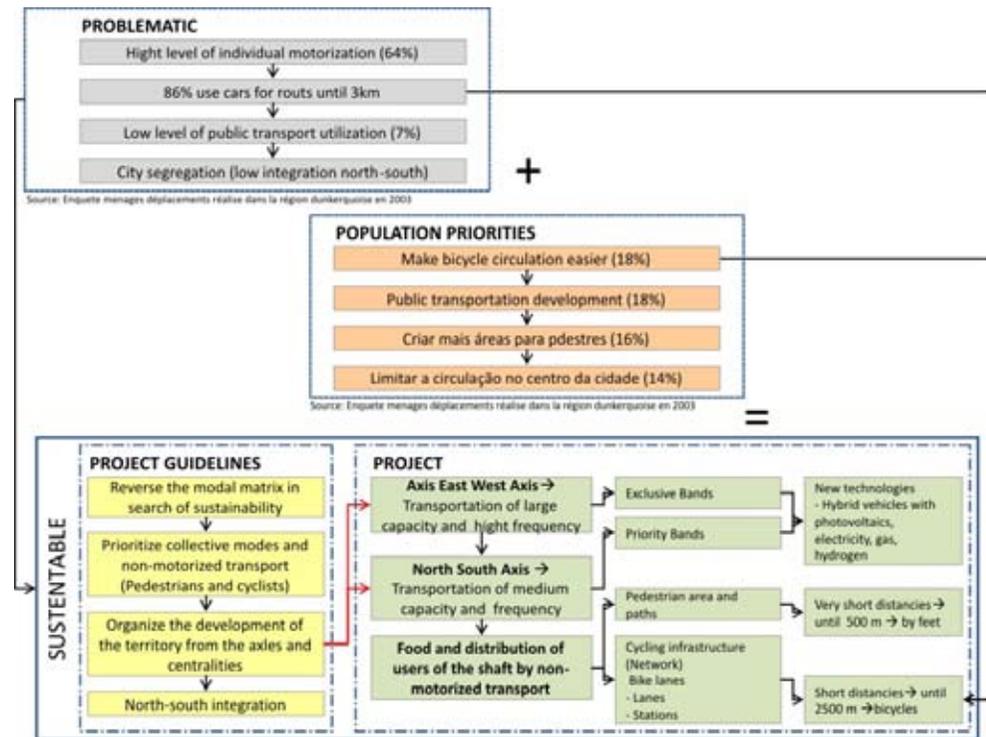


Figura 4: Esquema conceitual do projeto de mobilidade

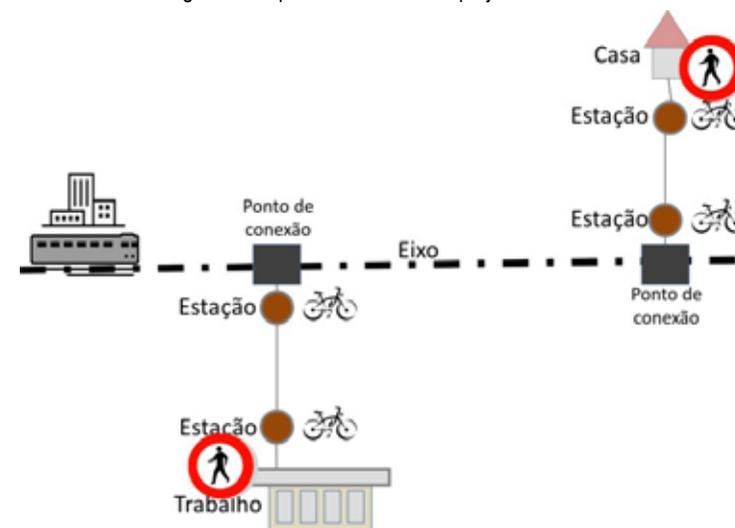
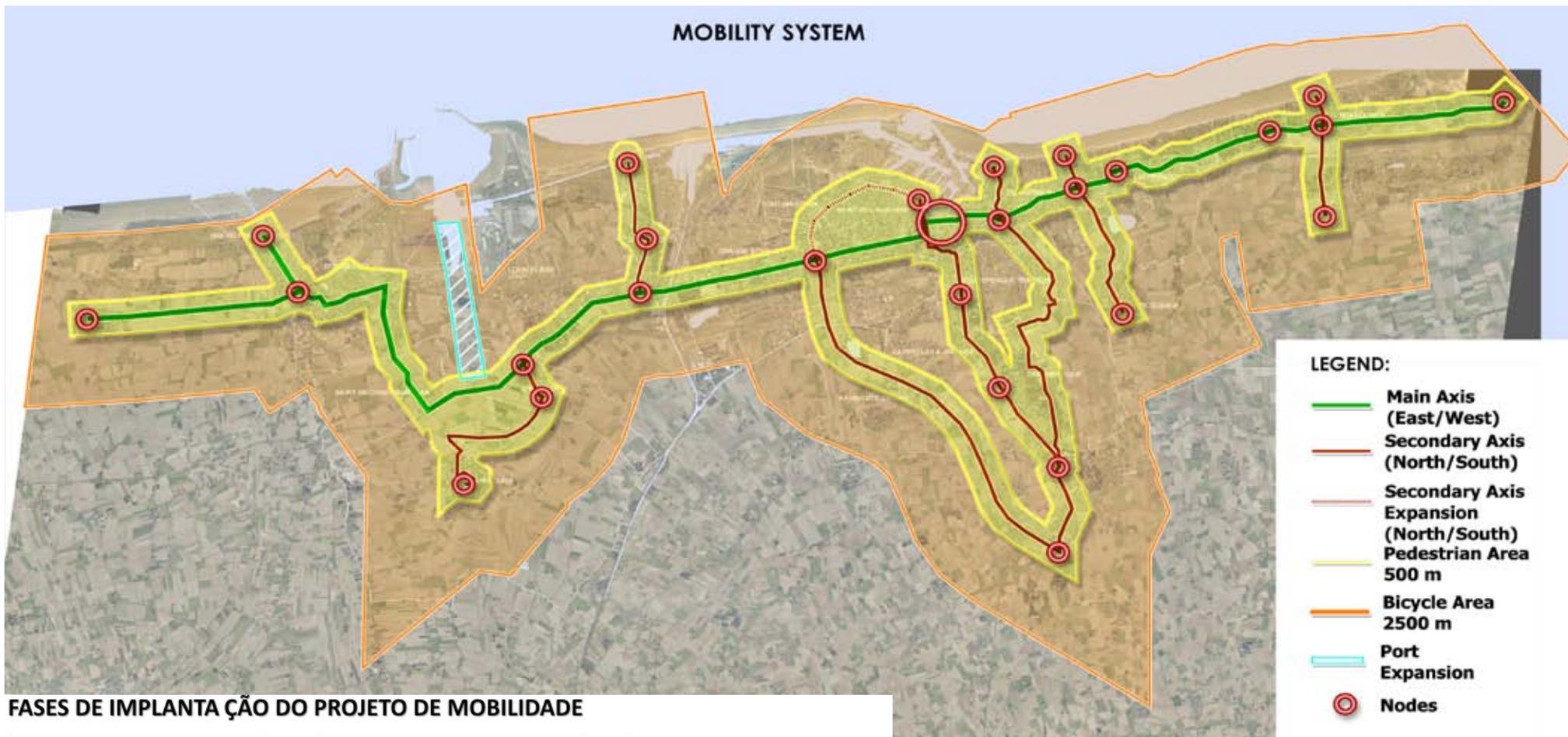


Figura 5: Esquema ilustrativo da relação entre o eixo de transporte coletivo e alimentação por modos não motorizados

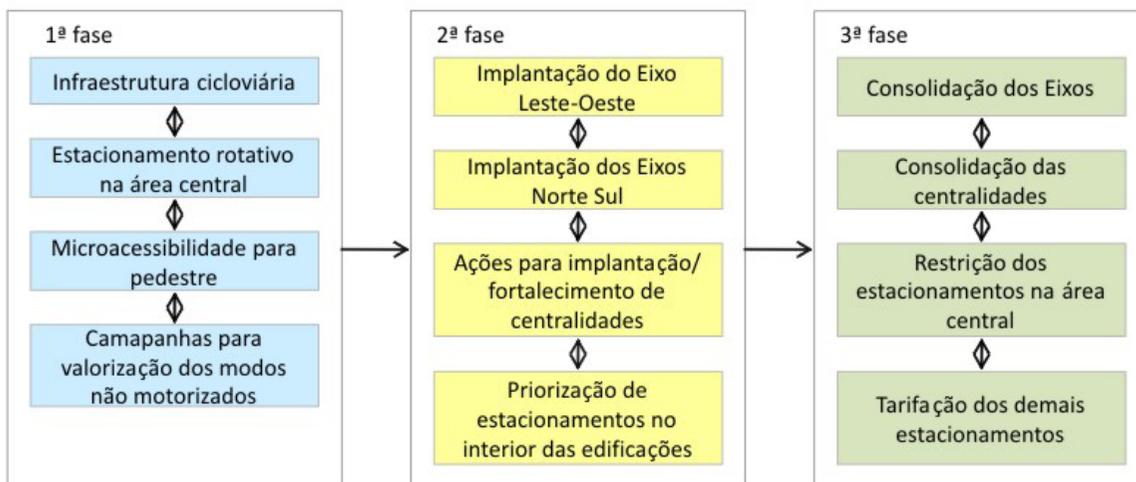


Passagem ciclovária em desnível

# MOBILITY SYSTEM



## FASES DE IMPLANTAÇÃO DO PROJETO DE MOBILIDADE



Priorização dos estacionamentos subterrâneos

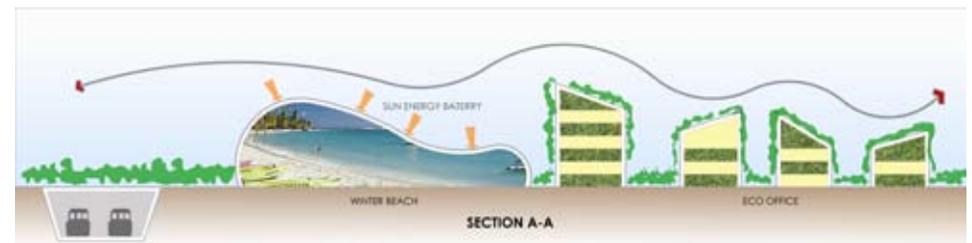
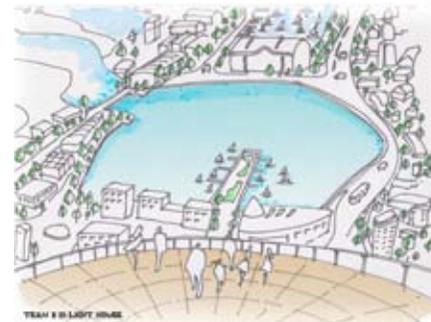
Figura 6: Fases para priorização do transporte coletivo e não motorizado e restrição do automóvel

### 4.3 Escala 03 – Projetos Piloto

Partindo das reflexões desenvolvidas nas Escalas superiores, buscou-se identificar áreas estratégicas para desenvolvimento de projetos urbanos que pudessem concretizar no território as diretrizes econômicas, sociais e culturais. Considera-se no desenvolvimento destes, as necessidades de conexão dos tecidos urbanos fronteiriços e fragmentados, a melhoria das condições de mobilidade, a diversificação de usos e a valorização dos elementos naturais e históricos. Esses projetos também estão relacionados com diferentes tempos de Intervenção. Assim optou-se pelo desenvolvimento de um projeto na fronteira de **Saint-Paul e Dunkerque** (projeto piloto 01), favorecendo a consolidação de uma centralidade ainda mais forte para a área metropolitana; de um projeto na área das **Dunas do Clipon** (Projeto Piloto 02), que ilustra as possibilidades futuras de ocupação da área; e de um Projeto na área de **Fort-Phillip e Gravellines** (projeto piloto 03), que busca reforçar a importância histórica da área e sua potencialidades de dinamização e utilização para atividades turísticas.

#### 4.3.1 Projeto Piloto 01 - Saint-Paul e Dunkerque

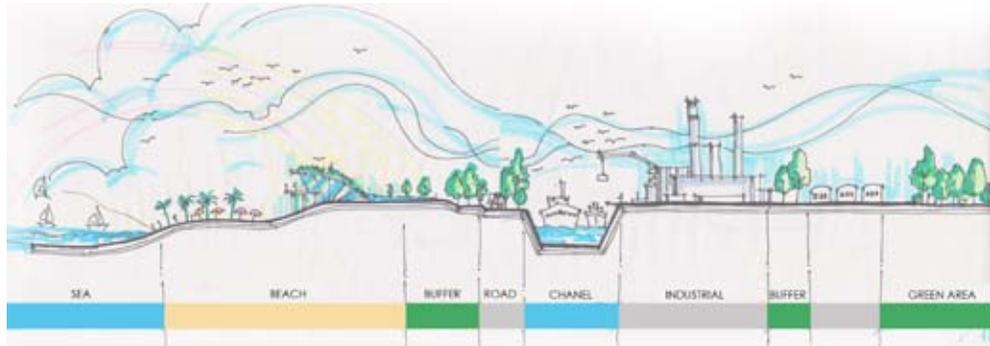
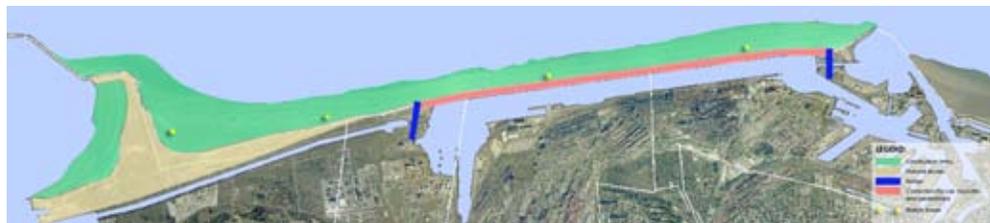
O Projeto Piloto de Saint-Paul/Dunkerque tem como objetivo conectar o município de Saint Paul com a área portuária de Dunkerque, proporcionando a criação de um acesso ao mar e a dinamização de uma área hoje marcada por grandes vazios. Este projeto desenvolve-se de forma complementar aos projetos existentes – Neptune e Busquet - fortalecendo as conexões e consolidando uma centralidade única. Neste projeto propomos a criação de um grande espaço para festas para cidade de Dunkerque – Praça do Festival, um Hotel de grande porte, e no Mole A, diversos equipamentos relacionados as empresas e a prestação de serviços de entretenimento e formação para os trabalhadores.



## Conexões de Dunkerque

### 4.3.2 Projeto Piloto 02 – Le Clipon/Digue du Braek

O projeto piloto Le Clipon/Digue du Braek tem como objetivo melhorar as conexões entre litoral e o interior. Este projeto insere-se como parte da estratégia de consolidar uma conexão contínua ao longo da costa, tanto em uma escala regional como em uma escala metropolitana. As cidades de Loon Plage e Marddyck são conectadas ao centro de Dunkerque através de duas pontes e do Digue do Braek. A conexão para carros, bicicletas e pedestres é longitudinal e está localizada no limite sul. Para o oeste é proposta uma extensão natural da vegetação de dunas.



### 4.3.3 Projeto Piloto 03 - Fort-Phillip/Gravelines

O projeto piloto para as cidades de Fort-Phillip e Gravelines procura consolidar duas importantes conexões: a primeira entre as pequenas municipalidades e o porto e o centro de Dunkerque, e a segunda, a conexão entre o tecido urbano e a rede de canais. Para a área de transporte são propostas conexões entre a cidade e o interior, ampliando a interação entre Gravelines e Fort-Phillip através de duas pontes e propondo a extensão das ciclovias e dos caminhos de pedestres existentes a importantes pontos de interesse. Para a área econômica é proposta a inclusão de um novo supermercado, de um hotel e de um centro de profissionalização e capacitação. Para a área da cultura são propostas melhorias para interface da cidade/água, com um novo desenho paisagístico de um píer flutuante próximo a margem do canal e melhoria para as atividades dos pedestres.



Conexões de Dunkerque





## **EQUIPE C** « **BASCULA PARA OESTE** »

(izquierda para direita)

Miguel FERNANDES  
Claudia VILELA  
Michel GAILLARD  
Florence POZNANSKI  
Antenor COELHO  
Ana Claudia Dias PEYNEAU  
Bachir BELOUAHEM

Engenheiro Transporte	Brasil
Arquiteta Ubanista	Brasil
Arquiteta-Urbanista	França
Sc. Po / Eng. Travx Pub	França
Arquiteta Ubanista	Brasil
Arquiteta Ubanista	Brasil
Arquiteta Ubanista	Algérie

# C

# BASCULA PARA O OESTE

## A báscula para o oeste e a conquista para o Oeste, falando sinceramente

Ao leste, a praia linda de Malo-les-Bains que meu avô tanto amava desaparece quando o vento bravo se inverte. Mais ao leste parece que as animadas praias belgas se afastam para sempre. Ao leste ainda, os moles se entristecem por servir sempre de depósito. Ao leste, TOTAL e talvez ARCELOR se desesperem ao jogar fora os operários que com tanto amor forjaram com duro trabalho suas funções.

Ao leste ainda, as casas se esvaziaram e querem acolher novos ocupantes em vão. Ao Leste ainda, a cidade reconstruída não  bastante velha para seduzir os jovens. Ao Leste ainda, os comerciantes de antigos costumes fecham ao meio-dia e choram pela ingratidão dos clientes que preferiram fugir para o Oeste onde já nasceram novidades efmeras.

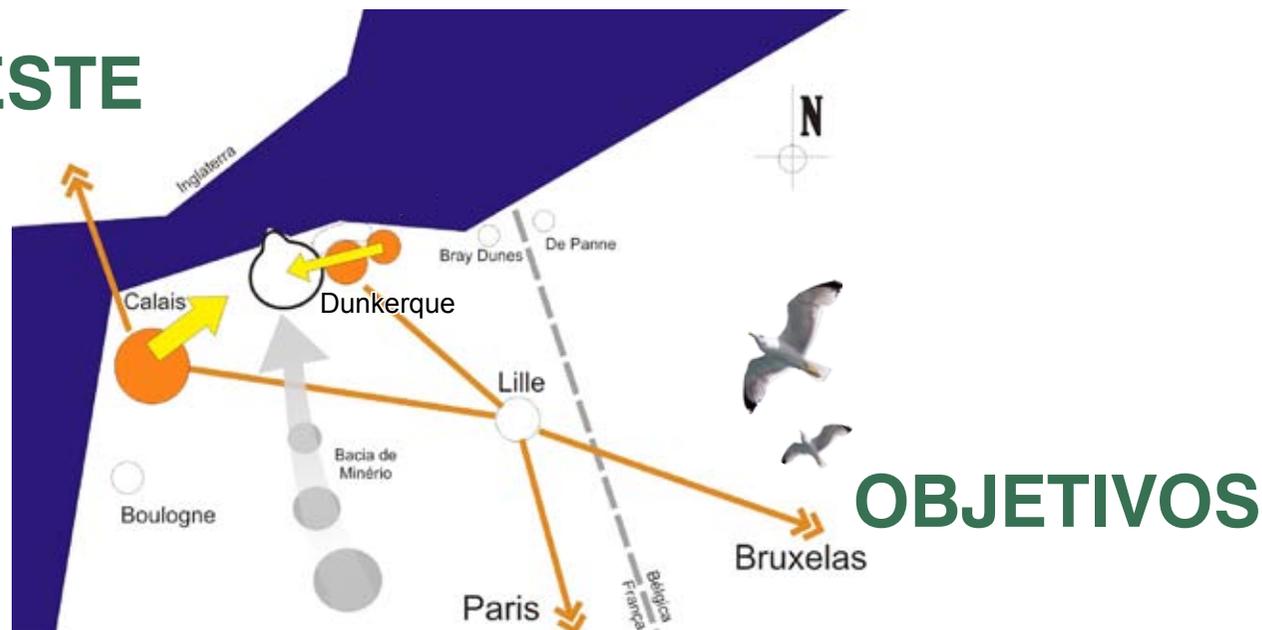
Tudo vai embora para o Oeste, atraído por um buraco gigante das novas costas da prfida Albion\*. Eles não podiam fazer isso mais perto não?!

Se não formos logo  porta dessas novas usinas pedir emprego, outros podem chegar antes. Principalmente os flamengos, já que eles estão se sentindo apertados... e eles nem vo falar francês! A gente vai ter que se adaptar...

Pior! Todos os profissionais que chegarão pelas águas profundas, virão com seus próprios móveis, equipes e técnicos. Onde  que eles vão morar se aqui já está cheirando tão mal assim?

Será que eles vão fugir para Calais? Desse jeito então, o que Dunkerque tem que fazer a Leste?

\*expressão francesa que se refere  Inglaterra.



### Delimitar as portas da aglomerao

O centro da aglomerao está delimitado e cercado por uma rede natural. Quatro entradas sugerem referências identitárias para o território (porta Norte em Gravelines, porta Sul em Bergues, porta Leste em Bray-Dunes e porta Oeste em Bourbourg).

### Reorganizar as ligaes rápidas e valorizar as ligaes suaves

- Adaptar o sistema de transporte públicos  mudança de polaridade induzida pela bascula oeste para manter a atratividade da aglomerao, aos olhos dos trabalhadores do porto
- Ligar as pequenas cidades do interior entre elas e às janelas naturais propostas para o mar através de uma trama verde e azul que valorize os canais e caminhos naturais existentes.

### Acentuar ligaes transfronteiriças através de sua identidade

O triathlon vela-roda  uma ligao ludica transfronteiriça que pretende estreitar as relaes entre a França e a Bélgica.

### Planificar a «conquista do Oeste»

Com o desenvolvimento do porto a Oeste o equilíbrio da cidade e a coerência da aglomerao tem que ser repensados. O O centro da aglomerao se abre a Oeste e a expansão dos centros urbanos secundários vizinhos será enfatizada (Gravelines, Bourbourg, Loon-Plage, Capelle-la-Grande).

### Avenida do Oeste

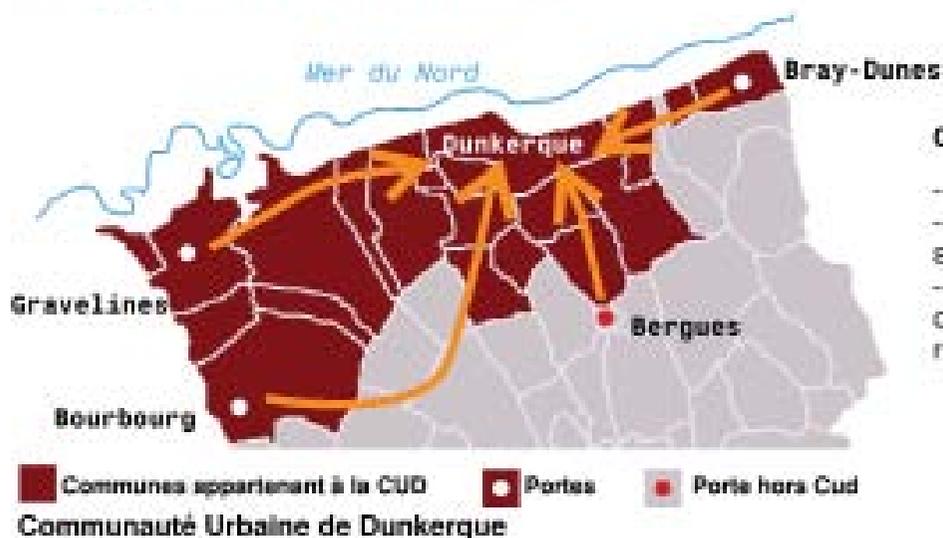
A via expressa RD 601 vira o maior eixo agregador da aglomerao entre o início do tecido urbano e o centro de Dunkerque, além do porto e os centros municipais de Petit-Synthe e St-Pol-sur-Mer. Cinco projetos urbanos são propostos a fim de atingir esse objetivo.

### Costura urbana para uma centralidade coerente

O corao da aglomerao  pensado como um conjunto de bairros interligados e conectados por um tecido urbano coerente. Algumas atividades periurbanas e centro industrial são obrigados a evoluir  médio prazo. Muitos espaços podem ser reinvestidos para construir a cidade intensa. Cinco projetos de desenvolvimento são propostos para atingir esse objetivo.

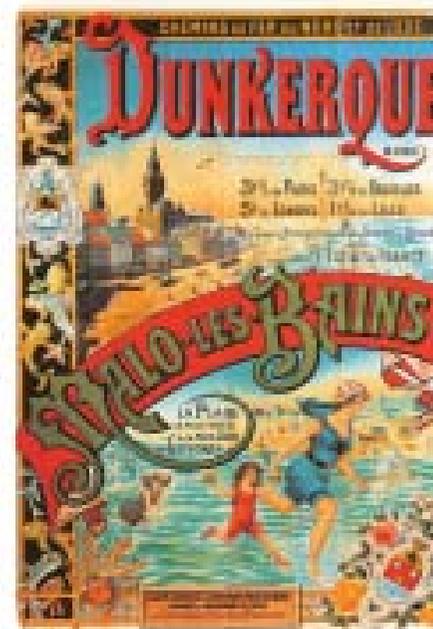
# OBJETIVOS

# Mapa de Síntese



O mapa abaixo sintetiza os desafios tratados:

- O eixo leste-oeste à ser reforçado
- Os fenómenos da bascula à oeste influencia a extensão do centro
- O fenómeno de reequilíbrio à oeste necessita facilidades de acesso através de ligações suaves que garantam a coesão territorial.



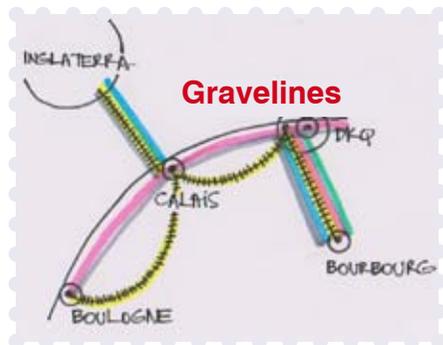
# Portas da aglomeração

As entradas para aglomeração acolhem o visitante.

Imaginárias ou físicas; essas portas se localizam em cidades que tem características peculiares, criando uma marca urbana.

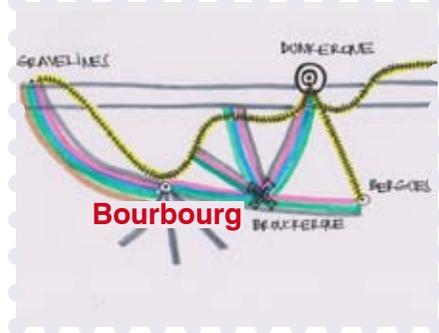
*Coisas típicas do Norte ! Bonecões gigantes \* Ch'ti \* Cerveja \* Flamengos \* Welsh \* Queijo Maroilles \* Torre Beffroi \**

## Porta Norte - Gravelines



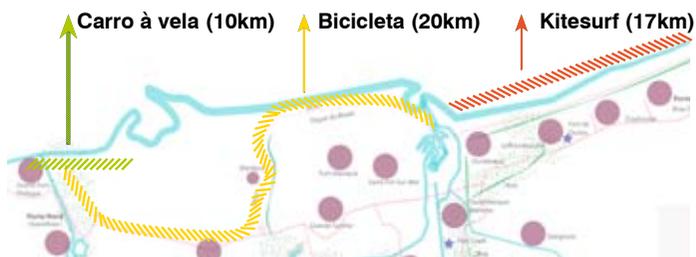
Canal do Conde, porta da cultura, estação nautica, 3 flores na competição cidades floridas, antiga vila de pescadores, farol, museu do desenho e da estampa.

## Porta Oeste-Bourbourg



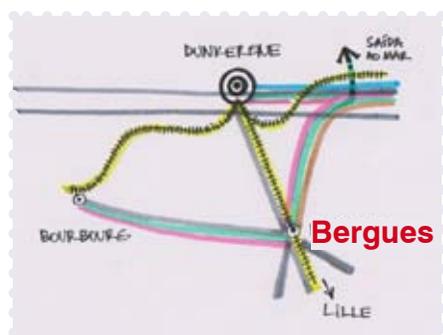
cidade alagadiça, bares, cervejarias, canais navegáveis que liga ao rio Aa

## Triathlon-vela-roda Ligação lúdica transfronteiriça



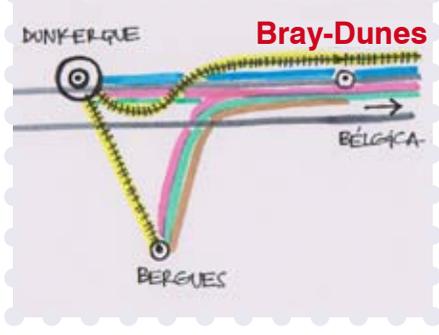
O Triathlon pode ser paralelo às atividades dos Jogos Olímpicos da Inglaterra 2012, como um evento preliminar em 2011 e a cada ano seguinte.

## Porta Sul - Bergues



colina verde, turismo nos últimos anos devido ao filme Ch'tis, cidade fortificada por Vauban, que pode ser inundável,clusas, campos de golf

## Porta Leste - Bray-Dunes



cidade mais setentrional da França, lugar da música "Un baiser" (um beijo), Dunas de Flandres, turismo equestre, proposição de ligação em direção à Bélgica

Os belgas e franceses do norte, mais precisamente Dunkerque, ainda que tenham raízes comuns da região do Flandres, não tem uma ligação muito forte entre si. Poderíamos aumentar a relação entre estas duas populações através da criação de uma competição esportiva do tipo triathlon à "vela e rodas" que entra no calendário de Dunkerque e da Bélgica.

Saindo de De Panne, na Bélgica e chegando em Petit Fort Philippe, na França, o trajeto liga de maneira lúdica a costa norte passando por várias localidades pertencentes à CUD.



# Caminhos da aglomeração

ELES CONECTAM AS PORTAS E O CENTRO DA AGLOMERAÇÃO E TAMBÉM AO PORTO E NOVOS POLOS URBANOS SECUNDÁRIOS.

Ligações rápidas para transporte públicos asseguram ao funcionamento da aglomeração, garante acesso ao porto (polo de emprego) e ao centro (zona de serviços). Elas devem garantir um tempo máximo de deslocamento de 30 min para serem consideradas mais eficazes que o deslocamento individual em carro particular.

A partir das portas, ligações suaves ligam os polos urbanos secundários, valorizam o patrimônio natural e identitário do interior da aglomeração que se abrem ao mar através de janelas para o litoral. A paisagem pode ser contemplada à pé, de bicicleta, à cavalo e por canais navegáveis, que devem ser transformados em locais mais atrativos através de requalificação das margens.



## Linha férrea SNCF

Em hora de pico, ela deve oferecer serviço inter-regional entre os polos da aglomeração. Três estações existem, outras três poderão ser construídas. Elas devem ser acompanhadas de estações de ônibus e de estacionamento seguros para bicicletas.



### Ligações rápidas

Curtas distâncias :  
Navetes expressas Lest-Oeste  
Tram-Trem  
Onibus diretos para estações de trem regionais  
Longas distâncias :  
- Trem rapido  
Calais-Belgique-Pays-Bas



Ligações suaves : percursos de lazer

## Caminho de GRAVELINES

Principal entrada para a basculagem do oeste, sentido sul/norte. Propõe ligação entre o interior e o mar através de canais navegáveis, caminhadas, cavalo e bicicleta. Essa rota percorre a base de lazer do Rio L'Aa até as fortalezas de Gravelines e Grand-Fort-Phillipe e a praia para praticar os esportes náuticos.

## Caminho de BERGUES

Principal entrada para o centro da aglomeração, através de rodovias e ferrovias. A proposta prevê a interligação de Bergues através dos percursos suaves, fora do eixo rápido, agregando Coudekerque e suas fortalezas (Fort Vallieres e Fort Louis) as duas saídas para o mar, em Fort Dunes ou seguindo a R1 até Bray-Dunes e a Bélgica.

## Caminho de BOURBOURG

Trecho Oeste/Leste que além de favorecer esta ligação, propõe percursos sul/norte até Loon-Plage, arredores de Grand Synthe até Mardyck e ao centro da aglomeração. Nesta rota, destacamos a localidade de Coppinaxfort, antiga área industrial, como ponto relevante para projeto com ênfase no turismo e recreação.

## Caminho de BRAY-DUNES

Porta para o mar, ligação transfronteiriça costeira com a Bélgica para visitantes que buscam praias mais calmas, com dunas protegidas e que oferece boas condições de vento e mar para prática de esportes náuticos. Caminho de referências ligadas aos esportes de vento como kitesurf, windsurf, dunas, fortificações nas dunas, casas de veraneio e ambiente familiar.

## A futura linha de trem rapido

Ligando Calais, Dunkerque e grandes cidades do norte da Europa, até Rabat, ela deve ser planejada para assim garantir acesso ao porto e à cidade à grandes investidores e assim manter sua competitividade econômica. Sua localização (centro ou periferia) é estratégica.

# Reforçar os centros urbanos secundários à Oeste

## Objetivos :

- Interconectar a cidade com ela mesma
- Prolongar o centro da aglomeração para o Oeste
- Materializar uma entrada urbana
- Introduzir dinamismo à cidade
- Abrir conexões intermunicipais Norte/Sul entre o interior e os moles

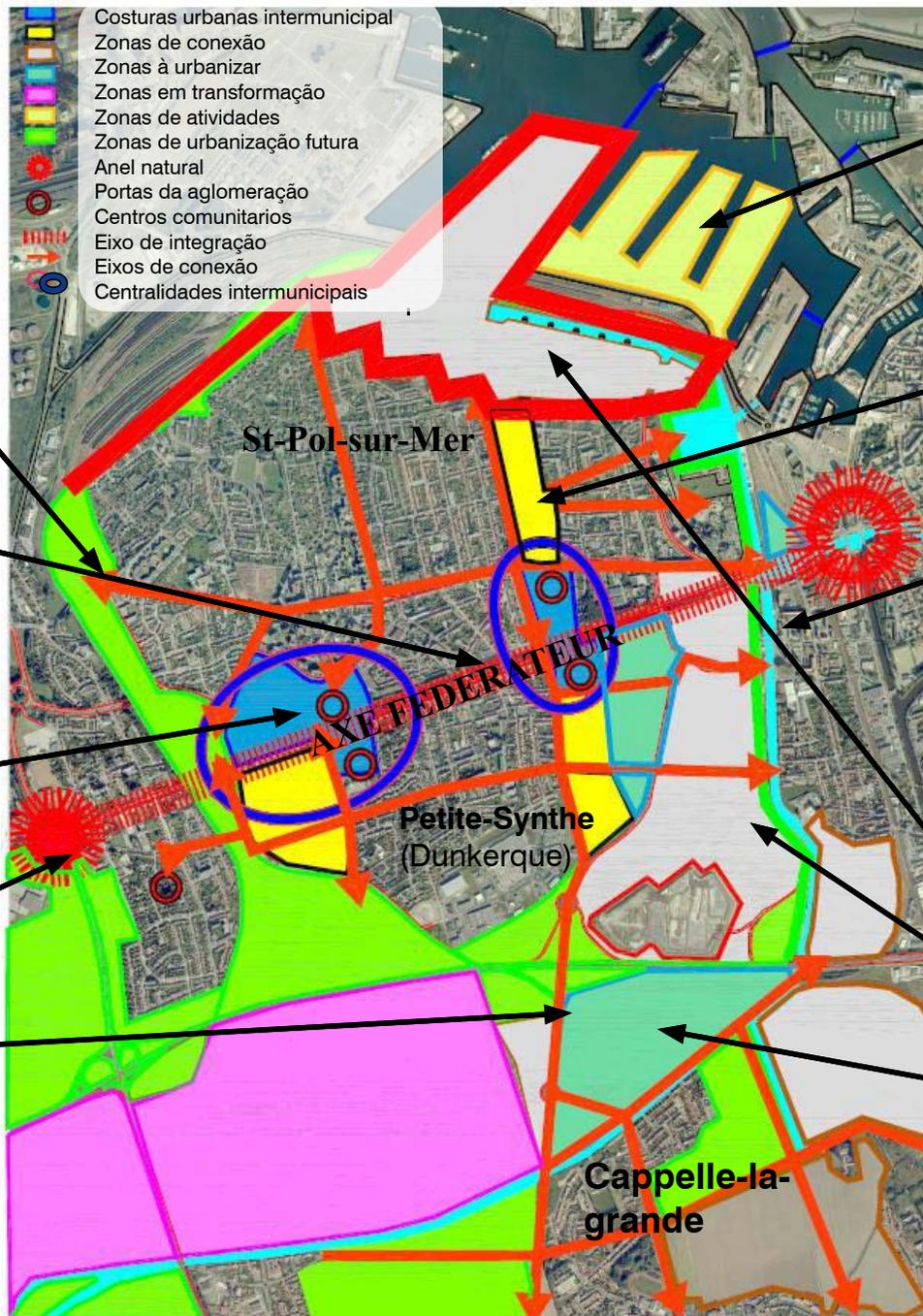
Anel natural - valorizar e conectar os espaços verdes existentes e interconectar as ligações suaves

Avenida do Oeste (RD 601) - consolidar o eixo urbano de integração entre a área da estação ferroviária e as portas da cidade

Costura urbana intermunicipal [Sobre a avenida do Oeste]: sobreposição entre Petite-Synthe e St-Pol estabelecendo ligação urbana entre os centros municipais

Porta da cidade: criar conexões entre áreas verdes e equipamentos de lazer (parque Jacobson e Forte de Petite-Synthe) através de vias suaves

Transposição da A16 abrindo acesso de Cappelle-la-Grande para o Sul



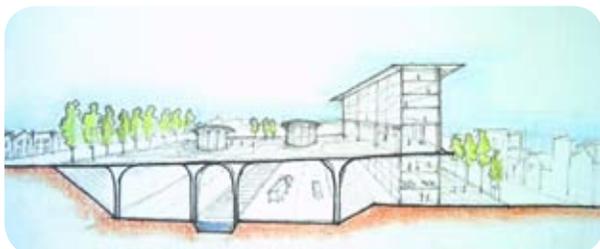
Preparar a mudança das atividades econômicas nos moles 2 a 4 com atividades industriais e portuárias compatíveis com a vida urbana (possibilidade de viabilizar atividades de pesca ligadas ao porte de Boulogne)

Revelar a interface porto-cidade-interior: Criar eixos viários estruturantes com tratamento cicloviário e de pedestre.

O canal: abrir acesso à cidade a partir dos canais navegáveis (canal de Bourbourg e reservatório de água existente), planejar a paisagem urbana e tratar os caminhos das margens.

Requalificação das zonas de atividade periurbanas para criar um tecido urbano contínuo:

- desenvolver pólo de atividade terciária de excelência e de pesquisa
- propor zonas mistas de atividades diversificadas e de habitação
- criar centro esportivo de excelência

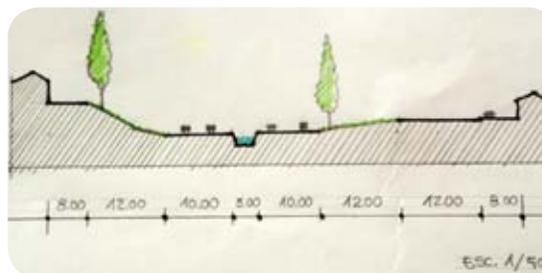


# 5 projetos para criar uma cidade intensa



## A costura urbana sobre a avenida do Oeste

### Corte RD 601 - Avenida do Oeste



Av de Petite-Synthe/ corte RD 601/ vista a partir de St-Pol

A atual RD 601 é um corte no tecido urbano entre St-Pol-sur-mer e Petite-Synthe, o que impede a valorização de centros comunitários e acesso às zonas principais de atividades principais.

A ruptura que ela gera atrapalha a qualidade de vida nos aspectos poluição sonora e visual.

- Reequilibrar as funções urbanas entre os municípios
- Valorizar o terreno nas duas partes ao longo da avenida (atividades terciárias)
- Fazer evoluir zonas de atividade na periferia da área urbana oferecendo diferentes funções urbanas
- Seguir as transformações urbanas ocorridas em Petite Synthe (ANRU ...)

## Mobilidade perto das estações

### Atravessando a Praça Maurice Berteaux, o praça do "BABOU"



1 Acesso à estação é mal organizado e congestionado

- Acabar com o sentido único, a circulação terá velocidade mais baixa e repartida nas duas margens do canal, segundo a direção (A ou B) e graças às rotatórias

- Incentivar a intermodalidade trem-bicicleta-onibus-táxi perto da estação e ter vias de acesso específicos

- Densificar os centros municipais dos dois lados da via

- Acabar com a barreira devido à avenida e criar um tecido urbano mais denso

- Oferta de serviços complementares de escritórios em maior quantidade que zonas habitacionais

- 1 Immeubles dégagant une charge foncière réutilisable
- 2 Immeubles mixtes autofinancés ou récupérant de 1
- 3 Restructuration du commerce initial (programmes mixtes)

### Centro commercial dos Jardins

- valorização das oportunidades do solo para o centro comercial

- conexão com o novo centro urbano de Petite-Synthe graças à passarela, extensão da ponte existente



- COMPLEMENT COMMERCIAL
- 1 Accastillage marine
  - 2 Bricolage automobile
  - 3 Bricolage quincaillerie
  - 4 Décoration intérieure mobilier
  - 5 Revêtement sol murs voilages

- 6 Jardinerie
- 7 Pneumatiques révision véhicules
- 8 Hôtel restauration
- 9 Motocycles
- 10 Cycles et VéloMOTEURS
- 11 Equipement médical

# A reconquista do litoral

## Proteger o porto e a cidade de possíveis agressões causadas pelo mar

As fotografias da tempestade de 1953 e a incerteza sobre a evolução do clima, incentivam a reforçar a costa litoral com a utilização da terra que será escavada do novo porto.

Balanco geral as escavações :

25 bilhões de m<sup>3</sup> de terra e areia em tudo. Para informação, o terril/scoria de ARCELOR representa cerca de 5 bilhões de m<sup>3</sup> (este volume não está atualmente calculado no balanço geral, o que aumentará no final, o volume total de material disponível).

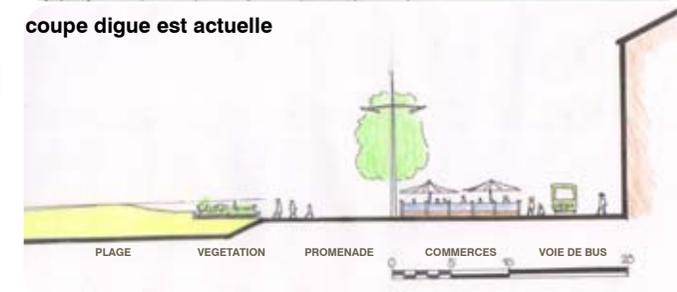
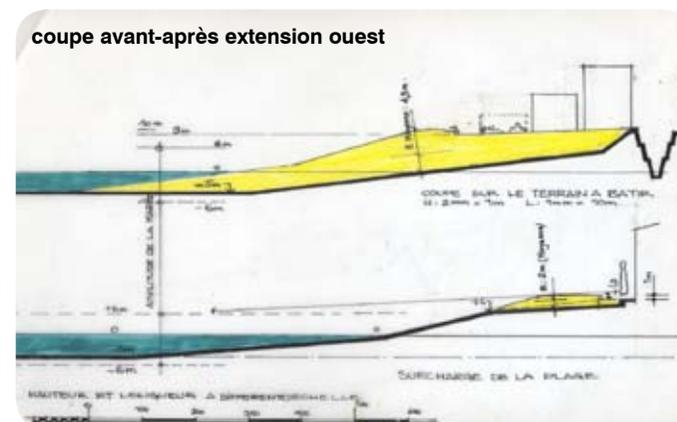
- Proteção do porto : cerca de 5 bilhões de m<sup>3</sup> para elevar o nível do quebra-mar de dique de 2m sobre 10 km,
- A praia: 2,1 bilhões de m<sup>3</sup> para elevar a duna de 1m sobre 7 km,
- Para criar um terreno para futuras construções ao longo do quebra-mar do porto : 4,5 bilhões de m<sup>3</sup> para criar um valor fundiário de 300 euros/m<sup>2</sup>.

Interesse da operação :

O projecto cria uma nova perspectiva de casas que esconde a visão das usinas do porto e das suas fumças. A qualidade das construções prevista será também uma oportunidade para melhorar a qualidade das habitações até ao casino.

O estacionamento dos carros de banhistas será mais agradável e valoriza a actual o comércio da orla. Isso valorizará também o sistema existente e excelente de conexões / navetes de micro-onibus (denominado “a estrela de mar”).

As fases: a construção começará a partir do nível mais alto, seguindo os tempos necessários para estabilização do solo. O cordão de protecção da praia, tornará mais bela a vista para o mar, os banhistas que ocupam os restaurantes da orla serão também protegidos do vento forte e frio dessa região.



# Prever em longo prazo, as mutações dos moles em locais com atividades mais urbanas



Situation actuelle, le pont noir , chaussée des darses



## Pistas à seguir

### A montanha artificial na região plana

Este território de produção, de estocagem e consumação em rápida expansão, soube organizar as sinergias de produção entre indústrias diversificadas. Com essa realidade, o território precisa desenvolver atividades que envolvam reciclagem de material e também criar aterros de lixo para destinação final a partir do ajuntamento de material inerte proveniente das áreas industriais. Este serviço poderá ser realizado em curto prazo e ter boa receptividade com as indústrias, pois contribui para a não degradação de suas instalações. O lugar proposto para este fim possui alguns atributos necessários: acesso ao mar e aos canais, as ferrovias e as rodovias e a proximidade das estações de reciclagem.

Essas instalações exemplares ainda raras na França produzem empregos, riqueza e ajudam as indústrias da região, criando ao

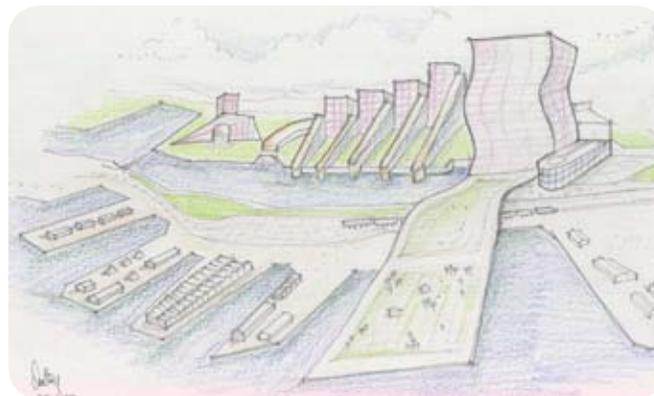
mesmo tempo uma paisagem relevante que é possível visitar. No futuro, é possível pensar na implementação de uma central de energia eólica como pólo de excelência.

### Paisagem fragmentada, mas monótona

A proposta visa favorecer um meio ambiente mais receptivo para as espécies existentes. O desafio de equilibrar as áreas urbanas da parte Leste do novo porto depende da maneira em se podera absorvir as pos e outras inovações industriais que as novas técnicas de tratamento das fumaças nao podem tratar. Propomos de continuar os esforços atuais, implantando varias cintos verdes ao longo dos sitios industrias os mais poluentes. Este esforço tem que integrar também as aberturas visuais verso o litoral.

A oportunidade da phytoremediação pode também ser pensada para o tratamento dos solos.

- Projeto urbano estruturando num horizonte de 30 anos, permitindo aue o eixo Norte Sul, passando St-Pol-Sur-Mer chegue até o porto
- Oportunidade de se implantar um centro de pesquisas e de atividades terciarias a fim de servir às atividades portuarias, mas mais compatíveis com as funções urbanas



suggestion imaginaire

### A transição dos moles

Trata-se de assumir a continuidade do eixo Norte-Sul urbano, a partir de Petite Synthe aos trilhos da estação de Dunkerque uma variedade de equipamentos existentes e futuras e pode ajudar a interesse para a travessia ferroviária para a abertura do eixo sobre o porto e o mar

Esta transição, por ser muito cara, so podera ser feita mais tarde seguindo oportunidades imobiliárias.

Nós aderimos a idéia de que os moles, que possuem paisagem de notável qualidade, deve acomodar as atividades industriais, laboratórios, serviços de conexão com a universidade e pode gerar um quadro compatível com o urbano Centro da cidade Dunkerque.

Consite em ecoar a nova ocupação residencial do mole vizinho. A qualidade da paisagem urbana e moles é um trunfo. Deve permitir a abertura a oeste do Porto para atividades susceptíveis de encontrar aqui os elementos do seu crescimento: a ampla abertura para cidade.

### Estufas holandesas deve reconquistar a região dunkerquoise

Não existem estufas holandesas na região, apesar de ter muita agua quente graças a central em Gravelines. Na relação cidade / campo, a horticultura tem que achar o proprio lugar na urbanidade e aproveitar da oportunidade do porto Oeste para desenvolver o mercado

#### Proposta: aquecer estufas com o calor da central



**Influência do porto Oeste sobre urbanização dos centros urbanos vizinhos** As vias RD 218, 600 e 940 se conectam do porto Oeste de Dunkerque com a autoestrada A26 no

sentido de Arras. Este eixo que segue desde a área de antiga mineradora de Bruayla-Bus-sière até Valenciennes, pode se abrireas novas atividades do porto.

A central de Gravelines empurra a expansão para o interior, assim é muito provável que os pequenos centros urbanos e localidades situadas nestes eixos e o entorno da nova zona portuaria (Loon-Plage, Bourbourg, Cappelle-la-grande, Coppinaxfort, Brouckerque, Spycker, Armabouts-Cappel) sejam influenciados pela pressão residencial. Os pequenos centros urbanos devem se preparar para a densificação habitacional. Exemplos recentes mostram como é interessante misturar as formas de moradia individuais e coletivas para obter um conjunto tipológico de casas tradicionais com uma densidade média (50 até 60 unidades habitacionais/ha). O conceito do eco-bairro tem que ser privilegiado para esta proposta de urbanização.

LA VOIX DE DUNKERQUE  
THE VOICE OF DUNKERQUE

THE  
METHOD

THE  
CONCEPT

POTENTIAL  
PROJECTS



# JURI

# Composição do júri

## Co-Présidence

Michel Delebarre	Antigo Ministro de Estado, Membro do Parlamento Francês, Presidente da Comunidade urbana de Dunkerque
Sebastiao Barbosa	Vice-prefeito de Vitória
Pierre-André Périssol	Antigo Ministro, Presidente dos Ateliers, prefeito de Moulins

## Júri local

Louardi Bouguédada	Vice-Presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque, encarregado da energia e do plano de meio ambiente
Vincent Leignel	Adjoint au Maire de Dunkerque chargé de l'urbanisme
Zoé Carré	Conselheira comunitária encarregada da acessibilidade
Patrick Chèvre	Diretor Geral dos Serviços da Comunidade Urbana de Dunkerque
Gérard Blanc	Diretor da Agência de urbanismo de Dunkerque
Sylvie Guillet	Diretora da Escola Nacional dos Funcionários Públicos Concursados
Philippe Nouveau	Vice-Presidente da Agência de urbanismo de Dunkerque
Armand Knapougel	Diretor do Cottage
Michel Agnès	Diretor geral adjunto da economia e da atratividade do território, Comunidade urbana de Dunkerque

## Representantes da Cooperação

Eliene Leite Araujo Brasileiro,	Presidente da Associação dos Municípios e Prefeitos do Ceará, Brasil/ Maire de General Sampaio
José Leônidas de Menezes Cristino,	Prefeito de Sobral
Washington Luiz de Oliveira Gois,	Prefeito de Caucaia
Jurandir Santiago,	Secretario das Cidades, Governo do Estado do Ceara
Ricardo Vereza Lodi,	Secretario de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Cariacica
Clémir Pela Meneghel,	Subsecretária de Gestão Urbana da Secretaria de Desenvolvimento de Vitória

## Juris da rede dos atelièrs

J-Michel Guénod,	Arquiteto urbanista, antigo diretor do Estabelecimento de Planeamento Euroméditerranée
Stellan Fryxell,	Urbanista, designer da eco-cidade « Hammarby Sjöstad» à Stockolm
Roland Karthaus,	Urbanista, sócio da Agência Thinkplace em Londres
Sophie Dumas,	Directrice de l'atelier Projets Urbains de l'EPA du Mantois Seine Aval
Pascaline Gaborit,	General Secretary of the European New Towns Platform
Jukka Kullberg,	Directeur de l'aménagement de Vantaa, Finlande (région métropolitaine d'Helsinki)
Jacques de Courson,	Président de l'association «Urbanistes du Monde»,
Nikos Karadimitriou,	Professor de Planeamento Urbano na Universidade de Londres
Stephan Honnens,	Arquiteto encarregado do desenvolvimento do porto de Lübeck, Alemanha
Paul Pavy,	Ex-Diretor da Agência de Urbanismo do Havre (França)
Aïda Mbaye Dieng,	Secretaria Municipal de Saint-Louis (Sénégal)

# Jeudi : 1ère séance de travail



Depois de visitar as zonas Leste e Oeste da aglomeração, os membros do júri reuniram-se no edifício do «Reboque», para uma apresentação rápida das expectativas da CUD [Comunidade Urbana de Dunkerque] por Patrick Chèvre, e dos primeiros trabalhos das equipas, pelo piloto: Abaixo as reações dos membros do júri e a expressão das suas impressões, expectativas e primeiros elementos de análise sobre o território e o tema proposto.

## Zoé Carré :

«as propostas devem ser praticáveis pela democracia local, aceitáveis pelos habitantes»

«diferenciar atractividade do território e atração: dimensão do sonho: o mar, o horizonte, ...»

## Philippe Nouveau :

«5 pontos evocados merecem interesse e um desenvolvimento:

1) o triatlo transfronteiriço: associar o Kent e a Bélgica

2) Bergues/Dunkerque

3) a rede rápida A16/A25 está saturada, desenvolver ligações ferroviárias rápidas

4) ampliar a rede de canais «durante muito tempo, os canais foram considerados como fastidiosos», em ligação com as bacias do Comércio, da Marinha, com os jardins

5) abordar mais amplamente a cultura, que atrai os belgas e os ingleses na arte moderna e arte contemporânea (LAAC, FRAC, Gravelines escola de arte, Igreja de Bourbourg,...).

## Jean Michel Guénod :

«Necessidade de uma visão para a Grande Dunkerque»

«expandir e criar uma rede»

«1 centro ou 2 centros?»

«dilatar o aspeto porto»

## Paul Pavy :

«Dunkerque faz parte das cidades que pagam caro o seu papel internacional»

«as riquezas do porto não deveriam beneficiar unicamente as instituições»

«não haverá um novo cenário da mutação, ver cenário islandês»

«estamos chegando ao fim de um ciclo, esforço de capacitação a empenhar»

## Clémir Pela Meneghel :

«questão do hinterland: em Vitória, 30% das receitas fiscais vêm dos serviços e 30 a 40% do porto»

«Vitória inicia o seu 3º ciclo econômico: 1) café, 2) Arcelor Mittal e aço, 3) petróleo

«Dunkerque deseja continuar a ser uma cidade industrial e que fazer dos espaços desocupados, possíveis de liberar?»

«em Vitória, a questão do desenvolvimento do porto passa pela cidade – problema do calado»

«relação do rural com o urbano: agro-turismo, turismo de negócios, rede hoteleira, captação de homens de negócios na rede hoteleira; em Vitória, 80% da ocupação dos hotéis tem lugar durante a semana»

## Sébastien Barbosa :

«gestão pública, comunicação»

«a pergunta é: qual será o futuro para

as pessoas, e não qual será o futuro para o porto?»

«Alteremos o foco do debate, falemos das pessoas»

«Desenvolver o agro-turismo achando um nome mais portador, este não é muito valorizante»

## Patrick Chèvre :

«a governança evoluiu no porto: os eleitos territoriais são consultados mas não têm autoridade»

«devemos ter em conta o desenvolvimento do porto para o território, e gerir os danos colaterais da extensão dos cais do porto»

«implementar uma estratégia econômica de progresso gradual, e iniciar a transição para uma nova economia de Dunkerque»

## Sylvie Guillet :

«por que razão Dunkerque não é o porto de Lille? «(nota informativa do piloto: o porto de Lille é Antuérpia) «recordar a operação dinamo: solidariedade transfronteiriça para a paz»

## Jacques de Courson :

«Dunkerque, fortaleza continuamente em tensão através das guerras, ...»

«compartimentalização particularmente forte»

«Dunkerque, beco sem saída da Europa

continental?»

«Dunkerque, situação instável no plano político devido à reorganização fiscal / Bélgica, instabilidade política, ...»

## Nikos Karadimitriou :

«que podem fazer as autoridades locais para o desenvolvimento local das economias? a CUD tem o poder de criar uma ZFU [Zona Franca Urbana]? (resposta de P. Chèvre: não, não tem o poder de decidir, mas de propor); a densificação cria empregos; o agro-turismo é uma boa ideia mas será compatível com a Arcelor-Mittal, com a Total?»

«as propostas não se referem somente ao ordenamento do território mas também à economia»

## Jukka Kullberg :

«o mundo exterior é importante; quais são os destinos servidos pelo porto? refletir sobre os objetivos do porto; quem está ao serviço de quem? propriedade do fundiário e parceria pública-privada»

## Roland Karthaus :

«porto: processo de pos-industrialização; implementar um plano de gestão para evitar falhar as oportunidades; a necessidade de desenvolver uma série de táticas urbanas para ajudar a cidade a evoluir, integrando nomeadamente a arte, a cultura, as ligações suaves, ...»



# Sexta-feira: apresentação das equipes e deliberação

As especificidades de cada projeto selecionadas pelo júri:

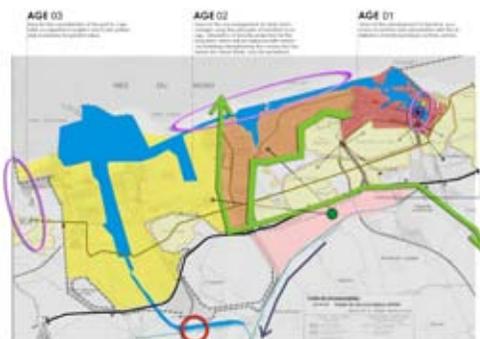
## Equipe A: A Voz de Dunkerque

À escuta dos habitantes.  
Uma malhagem Norte-Sul com base na trama dos canais (+ zooms).  
Densificação através do uso mais do que pela construção.  
Propostas de polo de desenvolvimento econômico: polo saúde a leste + agro-turismo.



## Equipe B: Conexões em Dunkerque

Identificação de fases: uma matriz de ações espaço-temporais, mas pouco territorializada.  
Análise sistêmica. Análise econômica (terminal intermodal, porto ...)  
Representação das 3 idades do porto, com uma proposta de processamentos diferenciados.  
Trabalho sobre a mobilidade. Mas necessidade de um trabalho mais detalhado sobre as passagens das infra-estruturas.



## Equipe C: Estratos em balança

O corredor mineiro questionado em seu movimento para o Oeste.  
Eco-bairros em torno dos portais de entrada da aglomeração  
Eixo Norte/Sul ligando Petite Synthe e Saint-Pol, e o projeto Neptune em uma avenida circulara  
Polderização a norte do projeto Neptune com os aterros do porto.



Reflexões que se dirigem a todos os trabalhos do atelier:

## Qualidades transversais

Estratégias + propostas de infra-estrutura.  
Boa percepção das dificuldades:  
- Fraqueza quanto à mobilidade: 25 km de comprimento, unicamente para o carro  
- Domínio industrial-portuário hermético, que não deveria ser mais um domínio quase reservado  
- Falta de conectividade.  
- Falta de unidade / sentimento dos habitantes.

## Posturas e interrogações

O que o júri entendeu das propostas

- 1) Acesso ao litoral e relações aglomeração / porto. Docas Leste: relação porto / cidade. Integração, acesso à praia. Na parte porto industrial, preservar o acesso. Oeste: relação porto / Ateliers e estruturação das atividades novas do porto comercial.
- 2) Desenvolver aberturas Norte / Sul para um melhor acesso ao litoral. A cidade está progredindo sobre o antigo porto
- 3) Promover uma abordagem integrada da aglomeração, com o seu hinterland. Ter uma visão nova para os municípios rurais e proporcionar mais acesso ao hinterland. Divulgar, utilizar e desenvolver a trama azul (os canais). E, de maneira mais geral, valorizar a relação com a natureza. Trabalhar alguns dos portais de entrada da aglomeração, em relação com o agro-turismo.
- 4) Valorizar Dunkerque como cidade de

arte e de história, redescobrir os elementos históricos da pré-guerra.  
5) Mobilidade: Criar um eixo de transporte coletivo Leste-Oeste, em malha. Incentivar uma transferência modal do automóvel para os transportes públicos.  
6) Nas áreas urbanas: Produção da cidade intensiva. «Cidade baixo consumo» Pela densificação da vida urbana, pelos usos (residências para estudantes, espaços públicos festivos, esportivos como o triatlo ...)? A ligar ao desejo de desenvolver a abordagem participativa. Graças a novas continuidades urbanas que fazem a costura entre os bairros.  
7) Novos potenciais econômicos: Proposta de centralidades, suporte de um desenvolvimento econômico: polo saúde, turismo histórico, agro-turismo. «aproveitar de todas as oportunidades» «em todas direções»: apreender ou estudar as oportunidades de ordenamento em pontos nodais que permitam criar especificidades portadoras, polos identificados (saúde...)

## Fraquezas / Convites para ir mais longe

Não se ter saído do território institucional da CUD [Comunidade Urbana de Dunkerque].  
A vantagem da conexão TGV [Trem de Grande Velocidade] foi citada, mas as equipes não trabalharam realmente a intermodalidade entre mobilidade urbana e regional/nacional.  
Não completamente a expressão de uma visão prospectiva (Dunkerque 2030?).  
Pouca integração dos desafios ambientais?  
As zonas desfavorecidas não tiveram um tratamento específico.

# Sábado: manhã de intercâmbio



Na manhã de sábado, dia 16 de julho, alguns membros do júri bem como todos os participantes reuniram-se na sala de deliberação. O objetivo: reunirem-se informalmente para voltar a falar dos trabalhos das equipas e responder de maneira mais detalhada às questões que lhes tinham sido feitas.

Mas também, por outro, para aprofundar três temas transversais identificados pelo piloto na sequência das deliberações do júri: abaixo, sem intenção de criar recomendações específicas nem recomendações definitivas, um verbatim das observações feitas no decorrer destes intercâmbios.

## A questão da autonomia do porto e dos eixos Norte-Sul para estabelecer:

«a ideia é manter as indústrias, mas prever a sua reversibilidade em indústrias limpas a fim de preservar o futuro»  
«o problema é o da autonomia dos portos; é necessário estabelecer o diálogo» J.M.Guénod  
«a cidade poderia contar com a população para forçar as empresas e o porto para resolver a questão da poluição»



## A questão das centralidades e da inter-modalidade regional/local:

«o transporte público é o meio para desenvolver novas centralidades e o uso dos solos; as centralidades identificadas devem ser olhadas como pontos a ser desenvolvidos, e à escala regional podem ligar-se a um ou outro ponto nodal»  
«mostrar algumas imagens de referência quanto ao aproveitamento dos solos, à mobilidade, às conexões,...» R.Karthus

## A questão dos equilíbrios económicos/ambientais:

«a balança para o Oeste tem como consequência a dispersão das centralidades; trata-se de organizar essas consequências» equipe  
«a ideia de um anel industrial-portuário residencial (ring) é uma proposta para alterar as relações entre os bairros»  
«Será necessário realizar estudos ambientais para preservar a biodiversidade» (em relação à polderização) R.Karthus



# ANEXOS

# Facebook



**Françoise BERTHET**  
URBANISTE

**fmberthet@hotmail.fr** France  
Arquiteta e Urbanista, Diretora do alojamento, urbanismo e o desenvolvimento territorial da cidade de Aulnay-sous-bois, na área de influência aeroportuária de Roissy Charles de

Gaulle, dentro dum departamento por muito tempo “espacio servindo” da cidade de Paris e sujeito para o Estado, até mesmo depois da descentralização. Faz 7 anos que estou em custo do desenvolvimento urbano em Aulnay, depois de 5 anos como carregada de estudo e de operação na cidade do Havre (França) e para a CA, nos territórios de interface cidade-porto onde eu também desenvolvi projetos urbanos. Anteriormente, eu aproveitei da oportunidade de experiências profissionais diversificadas nos espaços protegidos, a programação, o alojamento. Criatividade, pedagogia, sensibilização à consideração de uma aproximação coerente, medida do peso das expectativas da população como apoio ao processo decisório político, interesse dos moradores, são minhas valores profissionais. Venho duma região de transfronteira com a Suíça que me marcou culturalmente e trabalhei em várias regiões na França. Tenho uma criança de 11 anos quem eu tento sensibilizar às artes como música. Gosto da Arquitetura e do Urbanismo, das Artes Principais e Secundárias, inclusive a 7ª arte e o esporte.



**Lada LUKINIC**

ARCHITECTE  
**lada.lukinic@gmail.com** Croatie

Terminei meu estudos em 2007 na Universidade de Zagreb (Croacia). Após ter terminado, foi empleada num escritório famoso de arquitetura onde tive a

oportunidade de trabalhar em arquitetura, paisagismo e design sobre varios projetos e frequentemente a traves de competiçoes com um forte enfoque creativo. Uma das realizaçoes foi a praia de Porec. Trabalhar sobre a estratégia da expansão de uma região metropolitana me interessa particularmente, combinado com paisagismo, querendo dizer encaixar elementos ambos macro e micro.

## Os Participantes \_ Equipe A :



**Leandro AZEVEDOTERRÃO**

ARCHITECTE - URBANISTE  
**laterrao@vitoria.es.gov.br** Brésil

Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade Brasileira – UNIVIX, em 2008. Atualmente é arquiteto da Prefeitura Municipal de Vitória e da Equipe Dual,

escritório de arquitetura, urbanismo e design que fundou em sociedade com um colega arquiteto. Atua na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em na preservação, conservação e valorização do patrimônio arquitetônico, restauração e também urbanismo, desenho urbano com foco no centro histórico de Vitória.



**Emanuela MONTEIRO**

ARCHITECTE URBANISTE  
**emanuela.monteiro@ciudades.ce.gov.br** Brésil

Arquiteta-Urbanista, mestre em Urbanismo. Nos últimos 10 anos tenho acumulado experiência na elaboração de estudos,

planos e projetos de desenvolvimento urbano e regional, tanto em trabalhos de consultoria para o setor privado, como no setor público, onde tenho ampliado meus conhecimentos na elaboração e implementação de políticas e projetos intersetoriais. Há dois anos coordeno, no Governo do Estado do Ceará / Brasil, um projeto piloto de desenvolvimento regional financiado pelo Banco Mundial, que objetiva, através do fortalecimento de uma rede de cidades do interior, reduzir as desigualdades regionais do Estado.



**Latussa Bianca LARANJA MONTEIRO**

ARCHITECTE - URBANISTE  
**latussa@terra.com.br** Brésil

Arquiteta urbanista, mestre em Urbanismo pelo PROURB, Universidade Federal do Rio de Janeiro, com ênfase

em projetos urbanos e habitação em áreas centrais. Experiência docente nas disciplinas de Urbanismo e de Planejamento Urbano para Turismo. Arquiteta da Prefeitura Municipal de Vitória desde 2002, trabalhei na Revisão do Plano Diretor e no Projeto Integrado de Re-urbanização de favelas Terra Mais Igual. Atualmente atuo na Gerência de Gestão Urbana, Coordenação de Monitoramento Urbano, na elaboração do Plano para Região do Portal Sul de Vitória, alvo do Atelier de Urbanismo realizado em Vitória.



**Ela DOKONAL**

ARCHITECTE DESIGN URBAIN  
**ela.dokonal@gmail.com** USA

Meu trabalho como designer urbano e urbanista certificada se concentra na criação de um desenvolvimento condensado à uso misto, renda mista e intergeracional

densa de maneira adequada, à escala humana, com foco no desenvolvimento de zonas pedestres, ligadas por transportes públicos. Como LEED AP, estou interessada no sucesso do desenvolvimento sustentável dos ambientes construídos. Em Março de 2009, participei do workshop organizado pelos Ateliers de Hu Lu Dao, China, projetando uma eco-cidade que poderia criar uma solução para a urbanização do nordeste da China e servir como um modelo para desenvolver cidades auto-sustentáveis. Todo dia eu trabalho com municípios e lideranças comunitárias de toda a Long Island, minha experiência de vida e de trabalho na Croácia e Austrália, e o fato de ser confrontada com uma grande variedade de culturas e ambientes urbanos, me permite trazer novas perspectivas e soluções para diversas questões locais.



**Angela Maria JIMENEZ**

ARCHITECTE  
**angelajim@gmail.com** Colombie

Sou arquiteta, diplomada em 2009 da Universidade del Valle (Cali, Colômbia), Universidade onde o ensino da arquitetura é fortemente ligado ao estudo e a

construção da cidade. O meu interesse para a reflexão sobre a cidade se desenvolveu depois da minha participação do Ateliê de Urbanismo de Cergy-Pontoise (França) em 2007, dedicado ao estudantes, como também com o trabalho realizado em vários projetos desenvolvidos pela Universidade del Valle onde eu participei como arquiteto júnior. Simultaneamente eu adquiro experiência no desenho e na construção de edifícios o que me permite dominar tanto o urbanismo como a arquitetura.

## Os Participantes \_ Equipe B :



### Iva DOKONAL

ARCHITECTE  
Iva.dokonal@gmail.com\_USA

Iva é uma designer australiana/croata que se formou em arquitetura na Universidade Notre Dame. Seu interesse é o design e o urbanismo tradicional e sustentável nas áreas históricas. Ela é titular de uma graduação em História da Arte que obteve na Itália e uma graduação de administração e finanças na Universidade do Estado de Nova York. Os três últimos anos, estudou na Itália, na Croácia, na Índia, na Inglaterra.



### Leonardo Leal SCHULTE

Ingénieur Civil - Transport  
leo.leal@terra.com.br\_Brésil

Graduei-me em engenharia civil na Universidade Federal do Espírito Santo. Depois fiz uma especialização em corredor de transportes, onde tive a oportunidade

de fazer um curso sobre portos em GENT na Bélgica. Em 1998 comecei a trabalhar com sistema viário e trânsito. Em 2001 fiz um concurso para trabalhar na Prefeitura Municipal de Vitória, assim elaborei diversos projetos estruturantes para a cidade. Também apresentei diversos trabalhos em congressos e ministrei palestras sobre sistema viário (Instituto Federal do Espírito Santo). Atualmente sou assessor técnico da Secretaria Municipal de Desenvolvimento da Cidade de Vitória – ES onde gerencio projetos de sistema viário. Em 2009 participei da sessão do Ateliê de Vitória, onde transformei a minha maneira de pensar o urbanismo.



### Sam Minh TUAN

URBANISTE  
sam02q2@yahoo.com\_Vietnam

Je suis designer à l'Institut Vietnamien d'Architecture, de Développement Urbain et Rural (VIAP). Le VIAP est une organisation de grande notoriété spécialisée dans le design, l'architecture et la planification urbaine et rurale. Pendant 5 ans, j'ai accumulé des expériences variées dans les domaines du dessin et de la planification urbaine. J'ai constaté que Dunkerque et Hiep Phuoc (Vietnam) présentaient de nombreuses similitudes. C'est pourquoi, je pense que mon expérience personnelle peut apporter un aspect singulier à la session. Je suis très heureux de pouvoir participer à ce Atelier et espère contribuer, de la meilleure manière qu'il soit, au succès de l'événement.



### Maria Beatriz RUFINO

ARCHITECTE - URBANISTE  
biarufino@gmail.com\_Brésil

Je suis le programme de doctorat en Habitat, à la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université de São Paulo, et mon objet de recherche est le processus de modernisation de la production immobilière et ses rapports avec la restructuration urbaine des villes. J'ai eu mon Master à l'Université du Porto (Portugal), où j'ai développé une recherche sur les politiques de logement dans les centres-villes. Ces dernières années, j'ai travaillé à la mairie de Fortaleza (Brésil), à l'élaboration du Plan Directeur Participatif de la ville et j'ai été professeur du cours d'Architecture et d'Urbanisme à l'Université Fédérale du Ceará, Département de Planification Urbaine.



### Jasmina BOGOVIC

ARCHITECTE - PAYSAGISTE  
Jasmina.bogovic@gmail.com\_Croatie

Après s'être formée en paysagisme à l'Université de Zagreb (Croatie) en 2008, elle a travaillé comme designer de jardins et de maisons. Elle a participé à divers projets tels que le processus de reconstruction post-tsunami en Inde, un projet sur la forêt tropicale en Inde, le développement de bonnes pratiques dans les îles de Croatie, l'accompagnement d'activités dans le parc national de Paklenica en Croatie. Pendant son temps libre, elle pratique la randonnée et aime les sports dans les montagnes.



### Erika Cristine KNEIB

DOCTORAT TRANSPORT  
erikacristine.st@gmail.com\_Brésil

Arquiteta e Urbanista, Doutorada em Transportes. Investigadora e professora assistente em disciplinas conectadas ao planejamento urbano na Universidade Federal de Goiás. Frutas da pesquisa dela, ela publicou livros, vários artigos em jornais especializados, e percebeu várias publicações para congressos nacionais e internacionais. Ela também trabalhou como analista de administração pública, consultora em transporte e planejamento urbano, assistente técnica para o Ministério de Cidades no Brasil e Diretora de planejamento urbano.



### Luiz NUNES

ARCHITECTE - URBANISTE  
arquitetoluiznunes@hotmail.com\_Brésil

Arquiteto Luiz Nunes, formado pela Universidade Federal do Ceará, há 11 anos, com pós-graduação em arquitetura hoteleira, atuou durante esse período no desenvolvimento de projetos arquitetônicos com mais de 250.000,00 m2 projetados, com experiência em acompanhamento e execução de obras, paisagismo e arquitetura de interiores inclusive com exposição na Casa Cor de 2004, atua nos segmentos residencial com edifícios e condomínios horizontais, especialmente resorts e complexos de hotelaria, também trabalhou no planejamento urbano e obras públicas nos municípios de Euzébio, Aquiraz, Beberibe e Caucaia, atualmente a frente do escritório Luiz Nunes de Melo arquitetura e consultoria e da empresa LNM Projetos de Arquitetura Ltda.

## Os Participantes \_ Equipe C :



### Miguel FERNANDES

INGÉNIER - TRANSPORT  
miguel.fernandes@terra.com.br\_ Brésil

Gestor ambiental urbano. Possui segunda graduação na área de Gestão e diversos outros cursos. Detém ampla experiência em administração e gestão pública, e atuou em diversos cargos nos poderes públicos municipais e federal no Brasil. Participou de diversas discussões e eventos relacionados às cidades, em nível municipal, estadual e federal, como exemplo as Conferências das Cidades. Atua como consultor na área de transportes urbanos e gestão ambiental urbana. Atua como Presidente de Conselho e Coordenador técnico nas intervenções da Associação Nacional dos Usuários de Transporte Coletivo. É autor de várias publicações técnicas e científicas.



### Florence POZNANSKI

SC. PO / INGÉN. TRAVAUX PUB.  
kylomativo@hotmail.com \_ France  
Engenheira das obras publicas do Governo Federal Francês e graduada em ciências políticas, tenho 25 anos e trabalho no Ministerio Francês do

Desenvolvimento Sustentavel. Meu papel é coordenar projetos de renovação urbana em áreas carentes e de representar os valores do Estado francês relativos ao alojamento social e ao desenvolvimento sustentável. Já morei no Brasil e realizo paralelamente a minha profissão, trabalhos de pesquisa sobre o desenvolvimento das praticas participativas na Europa e na America Latina. Analiso a relação entre os cidadãos e seu quadro de vida. Enfim, presido uma associação que busca incentivar a expressão dos cidadãos dos bairros que convivem com uma renovação urbana. Participo a um coletivo que luta para a instauração de um debate publico em torno da reabilitação dos quais de uma antiga cidade portuaria italiana.



### Michel GAILLARD

ARCHITECTE-URBANISTE  
micgaillard@wanadoo.fr\_ France  
Ensinos

Assessor 67/69 na escola de arquitetura de Alger ; Criação em 82 com B.Warnier dos Ateliês de Internacionais de

Urbanismo ; participação em varias sessões entre 1982 e 2009 ; Responsável do curso de urbanismo na escola de Arquitetura Paris-Villememin 83/85 ; Ateliê de gerência urbana ; Instituto francês de urbanismo 97/99.

Urbanista

EPAMARNE, 92/2000 : Projeto turístico e urbano Disneyland Paris. Cidade de Niort, 87/92 : Ateliê pratico de urbanismo : moradias, sede da prefeitura, praça Saint-Jean, technopole. EPA Cergy-Pontoise, 72/87 : bairro da « prefeitura » e « Saint-Christophe ». Argélia Arquitectos, 67/69 : Hotéis, renovações Departamento de arquitetura da usina siderúrgica de El Hadjar, 69/72 : plano geral, ateliês ; restaurante, oficinas, habitações, hospital de dia.



### Bachir BELOUAHEM

ARCHITECTE - URBANISTE  
bachicare@hotmail.com \_Algérie

Arquiteto graduado do Insituto de Arquitetura e Urbanismo de Constantine IAUC em 1993, desde entao, trabalhei como arquiteto conceitual num grande

escritorio de estudos publicos da Prefeitura de Annaba, o BET General Art et a tecnica GART.

Depois, fui nomeado diretor da primeira agencia de urbanismo da Prefeitura de Anaba. Já realizei muitos projetos, dentro deles a nova universidade d'Aradar no Sul Oeste da Algeria e ganhei o prêmio naciona de arquitetura para a criação da Cidade Universitaria“de Adrar. Minhas paixoes sao a historia e a cultura dos outros paises. O desenvolvimento humano da cidade de Annaba tambem me interessa muito porque esse territorio evolui da mesma forma que o territorio de Dunkerque, uma cidade portuaria, industrial (siderurgia), transfronteira e sobre tudo atriz dodesenvolvimento local, metropolitano e estadual.



### Antenor COELHO

ARCHITECTE - URBANISTE  
antenorcoelho@hotmail.com \_ BRESIL

Antenor Coelho, nascido em Sobral - Ceará, Brasil. Formado em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal do Ceará, com especialização em

Habitação e Desenvolvimento e Diploma de Estudos Aprofundados pela Universidade Católica de Louvain, Bélgica. Trabalhou na Companhia de Habitação do Ceará em mutirões habitacionais realizados em Fortaleza. Foi secretário de Cultura do Município de Sobral. Autor do livro Habitação Popular, atualmente é professor de desenho técnico e urbanismo na Universidade Estadual Vale do Acaraú em Sobral, onde trabalha também como arquiteto urbanista desenvolvendo projetos para órgãos públicos e particulares.



### Ana Claudia DIAS PAYNEAU

ARCHITECTE - URBANISTE  
anna.claudia@vitoria.es.gov.br \_ Brésil

Formada em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo [UFES], mestre em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro [UFRJ], atualmente

desenvolvo projetos urbanísticos envolvendo orlas, áreas públicas, praças e orçamento participativo na Prefeitura Municipal de Vitória-ES e leciono as disciplinas de Projeto de Urbanismo e Planejamento Urbano e Regional numa faculdade privada de arquitetura e urbanismo em Vitória[UNIVIX].



### Claudia VILELA

Architecte-Ubaniste  
Claudiavilela@gmail.com \_ Brésil

Diploma de arquiteta e urbanista em 2006 pela Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil, desde 2008 faz parte de uma cooperativa de profissionais multidisciplinares em Belo

Horizonte-MG onde ela trabalha com projetos de patrimônio histórico e cultural para orgaos como IEPHA e IPHAN - inventarios, projetos de restauração de edificios tombados. Em 2006 fez um estagio na agencia de arquitetura de Christian Horn, em Paris, onde conheceu a associação «Les Ateliers» através do atelier de Porto-Novo (2005). Em 2009 foi convidada para ser assistente durante os 15 dias do atelier de Vitória. Em 2010 viveu durante 3 meses em Saint Louis, no Senegal para preparar o Dossier de Analise e logistica do atelier que foi finalizado em abril passado.

# Facebook Jury

## JÚRI LOCAL:



### Michel DELEBARRE

Antigo Ministro de Estado, Membro do Parlamento Francês, Prefeito de Dunkerque, Presidente da Comunidade urbana de Dunkerque

Graduado em Geografia, Michel Delebarre inicia sua carreira em 1968 como secretário geral adjunto do Comitê de expansão do Nord Pas de Calais. Ele foi diretor do gabinete do Conselho Regional Nord Pas de Calais, Secretário Geral da Cidade de Lille, Diretor do gabinete de Pierre Mauroy (Primeiro Ministro Francês). Ele foi Ministro do Trabalho, da Geração de rendas e da Capacitação Profissional em 1984. Ele foi também ministro dos Assuntos Sociais e do Emprego, Ministro dos transportes e do mar, Ministro do equipamento, Ministro do Alojamento, Ministro das Cidades e do Planejamento, Ministro da Função Pública e das reformas administrativas. Ele é Prefeito de Dunkerque desde 1989, Presidente do Sindicato Mixto Côte d'Opale desde 1994, Presidente da Comunidade urbana de Dunkerque e da União Social pelo Alojamento (desde 1999).



### Patrick CHÈVRE

**Diretor Geral dos Serviços da Comunidade Urbana de Dunkerque**

Diretor General Adjunto do Desenvolvimento de 1995 a 2000 e Diretor General da Comunidade Urbana de Dunkerque, tenho a responsabilidade de coordenar os serviços comunitários afim de elaborar programas e ações. Minha função envolve também o pilotagem

dos grandes serviços urbanos (lixos, internet circuito digital, transportes, saneamento), os projetos de planejamento e os projetos emblemáticos como a renovação do Mole 1 e a realização das políticas do consórcio.



### Michel AGNÈS

Diretor geral adjunto da economia e da atratividade do território, Comunidade urbana de Dunkerque

Começou a carreira como encarregado de estudos no CERECQ (centro de estudos e pesquisas sobre as capacitações), Michel Agnès foi representante ao Conselho Regional do Nord-Pas de Calais (direção das capacitações) e para a agência

regional de desenvolvimento (criação de um observatório de emprego). Ele fez parte do gabinete do Prefeito de Saint André (Lille) antes de ingressar no gabinete do Presidente do Conselho Regional Nord-Pas de Calais (1998) onde ele acompanhou a estratégia econômica. Em 2002 ele ingressa no sindicato mixto da Côte d'Opale e o gabinete do Presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque. Desde 2008, Michel Agnès é Diretor Geral adjunto encarregado do desenvolvimento Econômico e da Atratividade do Território na Comunidade Urbana de Dunkerque.



### Gérard BLANC

**DIRETOR DA AGÊNCIA DE URBANISMO DE DUNKERQUE**

Graduado pelo Instituto de Estudos Políticos e titular de um diploma do Instituto de Urbanismo e Desenvolvimento de Grenoble, trabalhei em várias agências de urbanismo e coletividades antes de chegar em Dunkerque. Depois de ter trabalhado como diretor adjunto da agência

de urbanismo da região de Grenoble, administrei a federação nacional das agências de urbanismo, e depois a agência de urbanismo da Comunidade Urbana de Lyon, onde eu obtive o Prêmio Especial do Urbanismo Europeu em 1994. Trabalhei também dentro das coletividades como diretor geral adjunto (Conselho Regional Nord-Pas de Calais, do Languedoc-Roussillon e da Picardie). Hoje, sou diretor da agência de urbanismo de Dunkerque, onde eu trabalho com minhas equipes nos projetos fundamentais do território : Neptune / centro de Cidade de Dunkerque, projetos de cidade, área metropolitana...



### Louardi BOUGHEDADA

Vice-Presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque, encarregado da energia e do plano de meio ambiente

Diplomado em ciências da educação, estou encarregado de missões na Prefeitura Municipal de Leffrinckoucke nas áreas do urbanismo e da

democracia participativa. Também exerço dois cargos eletivos como Secretário Municipal de Dunkerque encarregado das políticas da cidade e da renovação urbana e Vice-Presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque encarregado das energias e do plano de meio ambiente. E por razão do meu cargo da CUD que participo da sessão Dunkerque 2010.



### Zoé CARRÉ

Conselheira comunitária encarregada da acessibilidade, Comunidade urbana de Dunkerque

Representante eleita da Prefeitura Municipal de Dunkerque encarregada da cidadania e dos direitos humanos, também sou conselheira da Comunidade urbana de Dunkerque encarregada da

acessibilidade. Sou economista, hoje aposentada, ensinei a economia política e a sociologia no colégio e na universidade. Quando recebi a proposta de integrar o júri, não pensei duas vezes por várias razões. A primeira razão é que tenho um grande interesse pela arquitetura e o urbanismo. O futuro de Dunkerque é para mim uma preocupação cotidiana. Finalmente, sou convencida de que precisamos de uma visão a longo prazo que deixa vaga para o sonho e outras visões em nosso território que não terão os mesmos freios culturais como nós.

# JÚRI LOCAL - REPRESENTANTES DA COOPERAÇÃO



## Sylvie GUILLET

DIRETORA DA ESCOLA NACIONAL DOS FUNCIONARIOS PUBLICOS CONCURSADOS

Eu sou diretora da Escola nacional de integração, profissionalização e perícia para os funcionarios publicos das coletividades territoriais na França originarios de todas as areas : administrativa, técnica, cultural e médica. A

Escola de Dunkerque está se especializando nas areas do planejamento e desenvolvimento com o objetivo de se tornar em um centro de recursos ao nível nacional. A escola faz parte do Centro nacional da função publica territorial que atende os 1, 8 milhões de funcionarios concursados.



## Vincent LEIGNEL

Secretario Municipal de Dunkerque encarregado do desenvolvimento urbano.

Faz aproximadamente vinte anos que estou envolvido no desenvolvimento do território de Dunkerque. Apaixonado pelo esporte e o urbanismo, esses dois temas são os motores dos meus cargos eletivos : Secretario Municipal de esporte e de urbanismo de 1995 a 2001, Secretario municipal de urbanismo e o

esporte profissional de 2001 a 2008, hoje estou encarregado do urbanismo e da política da terra. De 2001 a 2008, também fui Vice-Presidente da Comunidade Urbana de Dunkerque encarregado do turismo e do esporte de profissional. Em 2000, desejei alimentar minha reflexão sobre o urbanismo e integrei o mestrado de “ Desenvolvimento local eco-unido “ da universidade de Valenciennes. Sou também Presidente do Centro de medicina do esporte de Dunkerque.



## ARMAND KNAPOUGEL DIRETOR DO COTTAGE

Depois de um mestrado em economia e administração de empresas, titular de um diploma de ensino superior bancário. Comecei minha carreira trabalhando 5 anos num banco. Depois integrei o movimento HLM (casa social). Depois de 7 anos em uma empresa de

casa sociais do Nord-Pas de Calais, cheguei em Dunkerque como diretor do Cottage.



## PHILIPPE NOUVEAU

VICE-PRESIDENTE DA AGÊNCIA DE URBANISMO DE DUNKERQUE

Meu primeiro contato com o território de Dunkerque se fez em 1969. Empregado em uma empresa de estudos urbanos parisiense, fui comissionado para participar da elaboração do planejamento regional e do programa de desenvolvimento (SDAU) do litoral

do norte da França, que foi criado em 1974 depois de varios debates. Instalado em Dunkerque para as necessidades do estudo, fiquei até hoje para me investir na minha função de Vice-presidente do AGUR, em custo das relações internacionais.



## Clemir Regina PELLA MENE- GHEL

Subsecretária de Gestão Urbana da Secretaria de Desenvolvimento de Vitória

Atual coordenadora de Urbanismo da Cooperação Técnica Descentralizada Vitória/Dunkerque, desde 2006, graduou-se em Arquitetura e Urbanismo em

1986, pela Universidade Federal do Espírito Santo -UFES, com o Projeto “Revitalização do Centro Histórico”. Especializou-se em Construção Metálica e foi Assessora Técnica Conselho Regional de Engenharia Arquitetura e Agronomia de 1996 a 2005. Subsecretária de Gestão Urbana da Secretaria de Desenvolvimento da Prefeitura de Vitória desde 2005, participou dos projetos de Restauro, Requalificação e de Ampliação : Planejamento Interativo do Centro (2004/06) e na Revisão do Plano Diretor Urbano de Vitória. Foi gerente do Projeto de Revitalização do Centro na Companhia de Desenvolvimento de Vitória – CDV.



## Sebastião BARBOSA

Vice-prefeito de Vitória

O vice-prefeito Tião Barbosa nasceu em 1960. É formado em Jornalismo, com pós-graduação em Gestão da Comunicação. Trabalhou em TV Capixaba e o jornal Folha de São Paulo, mas dedicou a maior parte de seus 30 anos de vida profissional ao serviço público. Já ocupou cinco cargos de

primeiro escalão, em prefeituras e no Governo do Estado. Em Vitória, foi secretário de Comunicação por duas vezes (1991-1992 e 1993-1996). Exerceu a mesma função na Prefeitura de Vila Velha (2001), e nos dois primeiros anos da gestão de Paulo Hartung no Governo do Estado (2003-2004). Convidado pelo governador, deixou a Secretaria de Comunicação e assumiu a Chefia de Gabinete, em janeiro de 2005. Coordenou a articulação política e estratégica do Governo até abril de 2008, quando se desincompatibilizou do cargo para integrar a chapa de João Coser na disputa pela Prefeitura de Vitória.



## José Leônidas DE MENEZES CRISTINO

Prefeito de Sobral, Ceara, Brasil

Nasceu em Coreaú em 1957. Gradou-se em Engenharia Civil na Universidade de Fortaleza em 1982 e dedicou-se à engenharia rodoviária, tendo executado vários projetos e obras no Ceará e em vários estados brasileiros. No ano de

1989 ingressou no serviço público como Diretor de Operação da SUMOV, na gestão do prefeito de Fortaleza, Ciro Ferreira Gomes. Depois, foi Secretário dos Transportes, Energia, Comunicações e Obras do Estado do Ceará. Foi também Secretário de Obras da Prefeitura Municipal de Sobral, deputado federal e, eleito por seus pares na Câmara dos Deputados, exerceu a Vice-liderança do Partido Popular Socialista. Em outubro de 2004 foi eleito Prefeito Municipal de Sobral. Nas eleições eleito em 2008.

# REPRESENTANTES DA COOPERAÇÃO - JURIS DA REDE DOS ATELIERS



## Eliene BRASILEIRO

Présidente de l'Association des Maires et des Municipalités du Ceara, Brésil/ Maire de Général Sampaio

Bacharel em Direito formada pela Universidade de Fortaleza, Eliene Brasileiro iniciou sua vida profissional na Petrobrás em 1985, onde permaneceu por 12 anos atuando no setor de Recursos

Humanos e Auditoria. Em 1997 deixou a Petrobrás e voltou a atuar exclusivamente no Ceará. Como advogada eleitoral militante tem seu primeiro contato com o Município de General Sampaio, realizando um trabalho de base com a formação e desenvolvimento de organizações sociais, como associações, federação e Colônia de Pescadores. Eleita Vice-prefeita de General Sampaio para o mandato de 2001/2004 e Prefeita para o mandato de 2005-2008, sendo reeleita para o mandato 2009/2012. Foi eleita pelos prefeitos da região por dois mandatos consecutivos à Presidência da AMUV – Associação dos Municípios do Vales do Curu, Mundaú e Aracatiagu. Por escolha do MDA – Ministério do Desenvolvimento Agrário, representou os 957 municípios integrantes do Programa Territórios da Cidadania. Eleita presidente da APRECE no início de 2009, Eliene Brasileiro foi a primeira mulher a ocupar o cargo em mais de 40 anos de existência da entidade. Representa os municípios do Nordeste na Diretoria da CNM - Confederação Nacional dos Municípios. Vem estabelecendo estreita parceria com a Comunidade Urbana de Dunkerque visando a cooperação internacional para o desenvolvimento econômico e portuário do Ceará.



## Ricardo VEREZA

Secretario de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Cariacica (região metropolitana de Vitória)

Natural de Vitória, ES, residente em Vila Velha, possui formação profissional na área tecnológica, técnico de Estradas e engenheiro civil. Possui experiência em projetos de infra-estrutura urbana

e habitação, foi Gestor Ambiental atuando na Prefeitura de Vila Velha, no Ibama e na Prefeitura Municipal de Cariacica. Foi servidor público da COHAB-ES no período de 1975 e 2000, atuando como técnico de estradas e engenheiro civil. Ex-secretário de Meio Ambiente de Cariacica, período de 2006-2009, atual secretário de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Cariacica. Fundador do Partido dos Trabalhadores de Vila Velha dirigente partidário desde 1981.



## Jurandir VIEIRA

Secretario das Cidades, Governo do Estado do Ceara

Jurandir Vieira Santiago possui graduação em Direito pela Universidade de Fortaleza UNIFOR e em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará UECE, com Pós-Graduação em Consultoria Empresarial pelo Curso de Extensão Universitária da Universidade de Brasília

UNB e em Direito Empresarial pela Universidade Estadual do Ceará-UECE. É diplomado pela Escola de Formação de Governantes do Ceará -EFG, tendo formação curricular nas Áreas Financeira, de Gestão de Negócios e Recursos Humanos. Foi Superintendente da CAIXA ECONÔMICA FEDERAL no Ceará, Banco Público responsável por toda a política de habitação e saneamento do Governo Federal no Ceará, no período de 2003 a 2006. A partir de Fev. 2007, a convite do Exmo. Sr. Governador do Estado do Ceará, assumiu o cargo de Secretário de Estado Adjunto da Secretaria das Cidades, órgão responsável por toda a política de habitação e saneamento ambiental do Estado. No Projeto Maranguapinho, é o Coordenador das ações no âmbito da Secretaria das Cidades.



## Pierre-André PÉRISSOL

President of The Ateliers

Pierre-André Périssol é engenheiro de pontes e estradas pela Escola Nacional de Pontes e Estradas (França). Ele começou sua carreira como diretor de estudos na nova cidade de Saint-Quentin-en-Yvelines entre 1972 e 1974, sendo depois Presidente Diretor Geral Fundador

do grupo Arcade 1976 à 1995, e paralelamente, presidente do Crédit Immobilier de France de 1991 à 1995.

Ingressou na carreira política em 1983 como conselheiro municipal (vereador) de Paris até 1993. Foi membro do Parlamento entre 1993 e 1995, e também entre 2002 a 2007. Desde 1995 é prefeito de Moulins, capital do departamento Allier - França e presidente da Comunidade Urbana desde 2001. Entre 1995 e 1997 foi Ministro da Habitação da França. Preside a associação Les Ateliers de Cergy-Pontoise desde 1999, primeiramente como vice-presidente e atualmente como presidente.



## Dr Washington GOIS

Maire de Caucaia, Ceara, Brasil

Dr. Washington Gois é natural de Caucaia – Ceara. Em 1978 prestou vestibular para medicina, na Universidade Federal do Ceará, onde concluiu o Ensino Superior em 1984. Durante 10 anos, Dr. Washington foi médico da emergência do Hospital Geral de Fortaleza (HGF) e 22 anos no

Frotinha de Antonio Bezerra. Por ser conhecedor da realidade e dos problemas de saúde do povo caucaense, Dr. Washington sempre foi solícito àqueles que o procuravam em seu consultório particular. Em 1996 ingressou na vida política, onde foi eleito para o cargo de Vereador, por dois mandatos consecutivos. No primeiro semestre de 2007, como Deputado Estadual foi considerado o melhor Deputado, entre os 46 parlamentares. No ano de 2008 disputou as eleições municipais, desta vez ao cargo de Prefeito. Conforme publicação do Jornal do Brasil, edição do mês de outubro de 2009, o Prefeito de Caucaia está entre os 100 maiores prefeitos do Brasil.



## Sophie DUMAS

Diretora do Planejamento do Estabelecimento Publico de Planejamento Mantois Seine Aval

Inicialmente graduada como arquiteta, minha especialidade como urbanista foi percorrida ao longo da minha carreira. Atualmente sou gerente de projetos e as ferramentas de concepção para meus projetos são os processos, os

financiamentos, as negociações... Aprecio particularmente as confrontações entre estratégia, conceitos e execução e os diferentes pontos de vista vindos de diferentes profissionais de disciplinas diversas e ligadas ao desenvolvimento do território (transporte, agricultura, habitação, economia...). Meu trabalho é essencialmente voltado para grandes escalas e projetos que contribuam em “trazer sentido” ao grande território.



## Jacques DE COURSON

Presidente da ONG « Urbanista do Mundo »



### **Stellan FRYXELL**

Urbanista, designer da eco-cidade « Hammarby Sjöstad » à Stockolm

Stellan Fryxell, sócio de Tengbom Architectes, em custo do designio urbano e do planejamento de projeto. Também trabalha em projetos de concepção de edifícios. Stellan Fryxell trabalha desde 1997 no projeto Hammarby Sjöstad:

elaboração do masterplan e dos planos estatutários (Em 2005, Prêmio de arquitetura Kasper Salin), concepção do designio, construção de lugares públicos, coordenação e administração urbana, meio ambiente, infra-estruturas, desenvolvimento etc. Stellan foi conferencista em numerosas cidades do mundo inteiro.



### **Pascaline GABORIT**

Secretário geral do Network ENTP

Pascaline Gaborit é, desde 2002, gerente da plataforma européia das cidades Novas (uma rede de 32 autoridades locais). Suas funções lhes permitem coordenar varios projetos europeios e internacionais, e organizar formações, eventos e outros trabalhos.

Os domínios de preferência dela são o desenvolvimento urbano, as cidades novas, a coesão social, o desenvolvimento sustentável, a cultura e os diferentes estilos de vida. Ela participou, como especialista, em numerosos programas e relatórios europeus e internacionais. Também curso um Doutorado em Ciência Política.

### **Jean-Michel GUÉNOD**

Arquiteto urbanista, antigo diretor do Estabelecimento de Planejamento Euromediterraneo

Ele fez uma carreira universitaria dupla (em ciência política e arquitetura-urbanismo), e teve também uma carreira profissional dupla:

-Em alojamento social na União Nacional HLM (alojamento com renda moderada), e depois na cabeça das filiais locativas da SCICS (filial do CDC).

-Em planejamento, Villes Nouvelles nos anos 1970, levou ele a Direcção-Geral da Operação de Interesse Nacional Euro méditerranée de 1997 até 2004.

Hoje trabalha como consultor em desenvolvimento territorial e planejamento urbano.



### **Stephan HONNENS**

Arquiteto encarregado do desenvolvimento do porto de Lübeck, Alemanha

Stephan Honnens estudou a Arquitetura em Berlim e Shanghai. Tendo ensinado no Mestrado de administração urbana na Universidade tecnológica de Berlim, ele teve a oportunidade de treinar-se na administração de vários projetos de construção da nova plataforma do porto de Hamburgo " HafenCity ". Trabalha atualmente para a

principal empresa de conselho de bens imóveis da Alemanha, nas problemáticas de revitalização, conversão e desenvolvimento do porto de Lübeck. Se juntou pela primeira vez aos Ateliés em Bangkok em 2008.

### **Nikos KARADIMITRIOU**

Professor de Planejamento Urbano na Universidade de Londres

Nikos é urbanista e pesquisador. Há 10 anos que ele trabalha como pesquisador em ciencias sociais e consultor em planejamento urbano. Professor da Escola de Planejamento urbano de Bartlet UCL, ele ensina o planejamento e o desenvolvimento da propriedade. Ele

tambem é o diretor do mestrado em renovação urbana. Trabalhou sobre numerosos temas como os desafios da segregação social e urbana, a avaliação e medidas da qualidade de vida, as medidas dos impactos dos projetos de renovação, a avaliação dos financiamentos estruturais europeios. Ele também trabalhou como urbanista no comité de organização dos Jogos Olímpicos de Atenas em 2004, sobre a renovação dos vazios urbanos na Inglaterra e sobre as praticas e as políticas de renovação urbana da França, da Gra-Bretanha e da Holanda.



### **Roland KARTHAUS**

Urbanista, sócio da Agência Thinkplace em Londres

Roland Karthaus é designer urbano na Agência Think place masterplanners em Londres. Previamente trabalhou ao mesmo tempo como arquiteto e como cliente do setor público, em projetos principais de renovação, como o do centro de cidade de Castleford

em Yorkshire e também o das 3,500 casas do Parque Clapham, em Londres. As funções dele de professor em desenvolvimento sustentável e designio na Universidade de East.



### **Jukka KULLBERG**

Diretor do planejamento urbano da Prefeitura Municipal de Vantaa, Finlândia

Jukka Kullberg nasceu em 1948. Ele Estudou a arquitetura e o planejamento urbano ao instituto de Tecnologia de Helsinki. Diplomado em 1975, trabalhou como urbanista para empresas privadas

e também as Nações Unidas. Em 1986 foi contratado como urbanista pela Prefeitura Municipal de Vantaa (Finlândia) e hoje está Diretor do planejamento urbano desde 1999. Vantaa é uma das três cidades da área metropolitana de Helsinki (capital da Finlândia). Em 2010, inclui 200 000 de habitantes, mais de 100 000 trabalhos e se situa no lugar do Aeroporto internacional de Vantaa-Helsinki.



### **Aida MBAYE DIENG**

Secretaria Municipal de Saint-Louis (Sénégal)

Sou professora de ciencias naturais. Sou a segunda adjunta do prefeito de Saint-Louis, encarregada de planejamento urbano e do seguimento dos trabalhos de empreendedorismo femenino e de luta

contra a pobreza. Foi um membro do jurado dos ateliers em 2005 em Porto Novo e em 2008 em Cergy Pontoise e eu teve a iniciativa do atelier que teve lugar em abril na minha cidade natal: St Louis.



### **Paul PAVY**

EX-Diretor da Agência de Urbanismo do Havre (França)

Engenheiro da Escola Superior das Obras Publicas (1960) Sou diplomado do Instituto de urbanismo da Universidade de Paris (1962) e diplomado no Instituto de Estudos Políticos de Grenoble (1978) Comecei

minha carreira como Engenheiro urbanístico para o Instituto de desenvolvimento da região metropolitana parisiense e para a cidade nova de Cergy. Depois fui diretor da agência de urbanismo da região do Havre, project manager no ministério do urbanismo e da habitação DAFU, Diretor de pesquisa e Diretor regional na Caisse des dépôts (instituição financeira publica), especialista associado ao Conselho Geral do departamento da engenharia civil. Sou atualmente Consultor e vice-presidente da ACAD (associação dos consultores em planejamento e desenvolvimento).PARIS



# REVISTA DE IMPRENSA

Accueil » Edition Dunkerque » Actualité Dunkerque » L'agglomération vit sous l'oeil attentif d'experts internationaux de l'urbanisme

ACTUALITÉ DUNKERQUE

## L'agglomération vit sous l'oeil attentif d'experts internationaux de l'urbanisme



Depuis quelques jours, les experts de l'aménagement urbain scrutent avec attention l'agglomération.

### | AMÉNAGEMENT URBAIN | Une vingtaine d'experts de l'aménagement urbain scrutent avec attention l'agglomération ...

depuis quelques jours. Sous l'impulsion de l'association Les Ateliers, un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs, l'agglomération

dunkerquoise accueille, dans le cadre des Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine, 21 visiteurs un peu particuliers. Et attend d'eux un regard sans concessions et quelques idées d'aménagement urbain. « C'est formidable qu'une équipe pluridisciplinaire internationale nous regarde durant quinze jours, s'est réjoui Michel Delebarre, président de la CUD. On leur montre notre stratégie et on attend qu'ils soient porteurs d'idées nouvelles. On est l'une des rares agglomérations à accepter cette confrontation. » Composées d'experts croates, américains, vietnamiens et algériens, ces trois équipes de sept personnes ont également une forte « couleur » brésilienne, coopération avec Vitoria oblige. « C'est la première fois que ces Ateliers sont un regard croisé dans le cadre d'une coopération de ville à ville », souligne Rose-Anne Bisiaux, directrice adjointe chargée des relations internationales de la CUD.

Sites du Groupe Voix du Nord | Groupe Voix du Nord | Groupe Rossel

Actualité | La Voix du Nord | Sports avec La Voix des Sports | Économie avec lavoixactu.com | La Voix au Féminin | Lille Plus | Nord Éclair | Nord Littoral | Le Semaine dans le Boulonnais | L'Avant de l'Artois | L'Écho de la Lys | Le Journal de Montreuil | Le Réveil de Bercy | Le Phare Dunkerquois | Le Journal des Flandres | Le Messager | Les Échos du Touquet | L'Indicateur des Flandres

Télévision | Vidéo - La Télé Nord-Pas de Calais

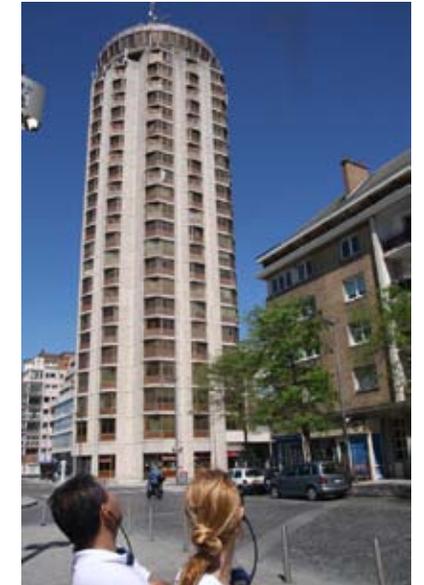
Leviers | Dordney Magazine | Sorties & loisirs avec Naville.com | Blogs avec Nord Blogs

Petites annonces | Annonces immobilières avec La Voix Immo | Offres d'emploi avec La Voix Emploi | Annonces auto avec La Voix Auto | Offres de stages avec Nord Stages

Marchés publics avec Legannonex | La Voix L'Étudiant

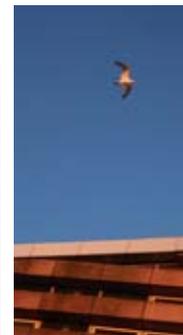
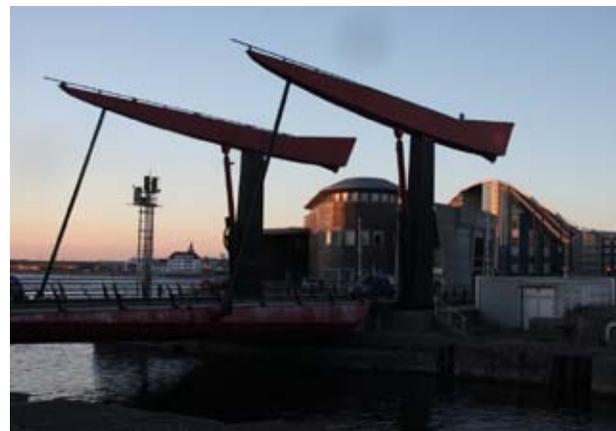
Publicité | Annonceurs, découvrez nos solutions publicitaires

# Imagens







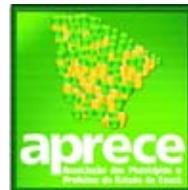








# AGRADECEMOS - PARCEIROS



L'AFTRP accompagne les communes et les intercommunalités franciliennes dans leurs projets d'aménagement : implanter des activités économiques, développer des programmes de logement de qualité, restructurer ou aménager des quartiers où il fait bon vivre...

L'ambition de l'AFTRP est d'être aux côtés des élus pour prendre pleinement en compte les impératifs du développement durable, c'est-à-dire « répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs ».

Depuis 2005, l'AFTRP est le principal soutien financier des Ateliers.