



a

les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

vitória09

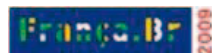
Caderno de sessão • Cahier de session
1^{er} ateliê das Américas

DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO E SOLIDARIEDADES TERRITORIAIS MUTAÇÕES DAS ESTRUTURAS URBANAS EM TORNO DA BAÍA DE VITÓRIA

de 17 ao 30 de Outubro 2009

ATELIER INTERNATIONAL DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE
DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN ET SOLIDARITÉS TERRITORIALES
MUTATION DES STRUCTURES URBAINES AUTOUR DE LA BAIE DE VITÓRIA

du 17 au 30 octobre 2009



Sumário / Sommaire

Introdução / Introduction

Os Ateliês Internacionais de Urbanismo

Les Ateliers Internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine

INTRODUÇÃO / INTRODUCTION,..... 2-6

Les Ateliers / Les Ateliers

A cooperação descentralizada / La Coopération décentralisée

Abrir se as novas ideias/ S'ouvrir à de nouvelles idées

Introdução / Préambule

Algumas palavras sobre a organização/ Quelques mots sur l'organisation

APRESENTAÇÃO DA TEMÁTICA / PRÉSENTATION DU THEME7-27

As Conferências/ Les Conférences

Falando do território / A propos du territoire

A problemática / La problématiques

Perspectiva histórica / Perspective historique

Infra-estruturas / Infrastructures

Os projetos da cidade / Les projets de la ville

Relevo e vias principais / Relief et voies principales

Visitas / Visites

PROJETOS / LES PROJETS.....27-68

Equipe Vitória Metropole 4+1

Equipe Sinfonia

Equipe Território em Movimento

Equipe Rede 7

O JURI / LE JURY..... 69-73

Apreciação do Juri / Distinction du Jury

ANEXOS / ANNEXES..... 73-99

Facebook

Mesa Redonda : qual futuro do automóvel ? / Quel avenir pour l'automobile ?

Bibliografia / Bibliographie

Revista de imprensa / Revue de Presse

Fotos

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 ateliês que visam ser um espaço para conceitualização e criatividade. Na França ou em outros países esses ateliês 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 ateliês 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 ateliês em torno do mediterrâneo (Casablanca, Marseille, Alexandria), na África (Benin e Senegal) e América do Sul (Brasil).

Ateliês em projeto:

2010 Saint-Louis, Senegal – Desenvolvimento Equilibrado de um Pólo Regional

2010 Dong Thap, Vietnam – Infra estrutura Urbana e Centralidades

2010 Île-de-France, A interface urbano-rural das grandes metrópoles

Ateliês realizados recentemente

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.

Association à but non lucratif, les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrée sur la pratique de la maîtrise d'oeuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement.

Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Île-de-France (un atelier tous les étés depuis 1982), les Ateliers ont par la suite développé une forte expertise en Asie (Tokyo, Doi Tung, Canton, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok), et diversifient actuellement leur activité en organisant des ateliers autour de la Méditerranée (Casablanca, Marseille, Alexandrie), ainsi qu'en Afrique et Amérique du Sud (Bénin, Sénégal et Brésil).

Ateliês en projet

2010 Saint-Louis, Sénégal – Développement équilibré d'un pôle régional.

2010 Dong Thap, Vietnam – Armature Urbaines et Centralités.

2010 Île-de-France, L'interface urbain-rural des grandes métropoles

Ateliês récemment tenus

2009 Ile-de-France - Le fleuve, avenir d'un territoire

2009 Huludao, Chine – Designing an Eco-City.

2009 Porto Novo, Bénin - L'aménagement des berges lagunaires.

A cooperação descentralizada Vitória Dunkerque

La coopération décentralisée Vitória - Dunkerque

A Comunidade Urbana de Dunkerque e a Prefeitura de Vitória desenvolvem relações de cooperação descentralizada, desde a assinatura de um protocolo de intenções em novembro de 2005. Em julho de 2006, as duas entidades assinaram um acordo de cooperação no domínio da reabilitação urbana do centro de Vitória, com o apoio da Embaixada da França e da Caixa Econômica Federal (Banco Nacional de Desenvolvimento). A cooperação na área de projetos urbanos é um dos pilares fortes que une os dois territórios, sem contar nos intercâmbios e trocas de experiências nas esferas econômica, portuária, acadêmica e cultural.

No Encontro da Cooperação Descentralizada Franco-Brasileira de Belo Horizonte (Brasil) em 2007, Vitória e Dunkerque pediram à associação “Les Ateliers” para organizar dois ateliês internacionais de planejamento urbano: em 2009 em Vitória, dentro das atividades de comemoração do Ano da França no Brasil (projeto cancelado por Culture France), e em 2010 em Dunkerque. Este projeto conta com o apoio do Ministério francês das Relações Exteriores.

A dupla organização dos ateliês, do 17 a 31 de outubro de 2009 em Vitória e no segundo semestre de 2010 em Dunkerque, tem como objetivo de atualizar o trabalho feito desde 2005, aprofundar o conhecimento mútuo dos dois territórios, desenvolver a lógica de reciprocidade da cooperação e aproveitar o olhar de especialistas internacionais, baseando-se na experiência desenvolvida por “Les Ateliers” há mais de 20 anos. Esses objetivos são um ponto alto da nossa cooperação, e acompanham o desejo de respeitar o desenvolvimento sustentável em ambos os territórios.

La Communauté Urbaine de Dunkerque et la Municipalité de Vitória entretiennent des relations de coopération décentralisée depuis la signature d'un protocole d'intentions en novembre 2005. En Juillet 2006, les deux collectivités ont signé un accord de coopération dans le domaine de la revitalisation urbaine du centre de Vitória, avec l'appui de l'Ambassade de France et de la Caixa Econômica Federal (banque de développement brésilienne). La coopération dans le domaine urbain est donc un objectif fort pour les deux territoires, en plus d'échanges dans le domaine économique et portuaire, universitaire et culturel.

Lors des Rencontres de la coopération décentralisée franco-brésilienne de Belo Horizonte (Brésil) en 2007, Vitória et Dunkerque ont sollicité l'association « Les Ateliers » afin d'organiser deux ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine : en 2009 à Vitória dans le cadre de l'Année de la France au Brésil (projet labellisé par Cultures France) et en 2010 à Dunkerque. Ce projet est soutenu par le Ministère Français des Affaires Étrangères et Européennes.

L'organisation croisée des ateliers, du 17 au 31 octobre 2009 à Vitória et au deuxième semestre 2010 à Dunkerque, a pour objectifs de capitaliser le travail réalisé depuis 2005, d'approfondir la connaissance mutuelle des deux territoires, de développer la logique de réciprocité de la coopération, et de s'enrichir du regard d'experts internationaux, tout en s'appuyant sur l'expertise développée par « Les Ateliers » depuis plus de 20 ans. Il s'agit d'un temps fort de notre coopération, porteur de sens pour le développement durable de nos territoires.

Abrir-se as novas idéias

S'ouvrir à de nouvelles idées

A cidade de Vitória nasceu há 458 anos. Cresceu, se desenvolveu e constrói o seu futuro junto com os seus portos, as suas portas abertas para o mundo, para o comércio e principalmente para as novas idéias. Em um país cada vez mais integrado comercialmente e politicamente às questões e aos desafios mundiais, nada mais oportuno para uma cidade como Vitória do que aprofundar suas relações culturais e sociais com países, cidades e organizações que compartilham as mesmas vontades de se investir na solidariedade internacional. Tudo com o objetivo de partilhar projetos de qualificação e sustentabilidade dos ambientes urbanos comprometidos com a transformação social, com a democracia, com a produção e distribuição das riquezas materiais e imateriais. Esperamos que esse contato - esse trabalho intenso em ateliê, esse esforço conjunto de troca de experiências, de criação e inovação de métodos e desenhos - contribua com esta saudável ambição dos arquitetos e urbanistas de dar forma aos sonhos e desejos das populações de nossas cidades, materializando, em pedra e cal, em praças e edifícios, a política e os afetos, os trabalhos, o ócio e as artes, produzidos em comum.. Talvez assim, faremos juntos, trabalhadores e técnicos, novos e estimulantes lugares que exponham a vida pública ao usufruto, à alegria e à felicidade cotidiana, sempre atentos às novidades que, de longe, invadem o canal, ocupam as ruas e quintais, mobilizam nossos corpos e corações com o sopro dos ariscos ventos marinhos.

Kleber FRIZERRA
Secretário de Desenvolvimento da Cidade

La ville de Vitória a été créée il y a 458 ans. Elle s'est agrandie, s'est développée et a construit son avenir avec ses ports, ses portes ouvertes au monde, au commerce, et surtout aux nouvelles idées. Dans un pays chaque fois plus intégré commercialement et politiquement aux grandes questions et aux défis mondiaux, rien n'est plus opportun pour une ville comme Vitória que d'approfondir ses relations culturelles et sociales avec des pays, des villes et des organisations qui partagent la même volonté de s'investir dans la solidarité internationale. Tout comme l'objectif de partager des idées sur des projets de qualification et sur la durabilité des environnements urbains, en tenant compte des transformations sociales, de la démocratie, de la production et distribution des richesses matérielles et immatérielles. Nous souhaitons que ce contact - ce travail intense en atelier, cet effort conjoint d'échange d'expériences, de création et d'innovation de méthodes et de dessins - contribue avec cette saine ambition des architectes et urbanistes de donner une forme aux rêves et aux désirs des populations de nos villes, en matérialisant, en « pierre et en chaux », en places et en bâtiments, la politique et les affects, les travaux, les loisirs et les arts, produits en commun. Ainsi, nous ferons ensemble, ouvriers et experts, des lieux neufs et stimulants qui exposent la vie publique à l'usufruit, à la joie et la félicité quotidienne, toujours attentifs aux nouveautés qui, de loin, envahissent le canal, occupent les rues et les jardins, mobilisent notre corps et nos cœurs avec ce murmure épiègles des vents marins.

Kleber FRIZERRA
Architecte - Maire-adjoint chargé du Développement Urbain de Vitória

Introdução

O olhar de um urbanista europeu

A região metropolitana de Vitória apresenta uma rica diversidade social, cultural e territorial. A cidade de Vitória, capital do estado, concentra o poder econômico e administrativo da região com dinamismo e vitalidade, traduzido num grande número de projetos. Mas, dentro dessa região, a distribuição econômica permanece restrita. Os municípios vizinhos de Vitória, apesar de sua diversidade humana e cultural, não consegue oferecer o mesmo nível de vida aos seus habitantes. As cidades de Cariacica, Serra e Vila Velha sofreram em grande parte o desenvolvimento econômico de Vitória assumindo um papel de ponto de passagem, lugar de armazenamento de mercadorias e lugar de moradia de uma parte da população que trabalha em Vitória. Mas não puderam aproveitar plenamente dessas atividades econômicas.

A importância das atividades portuárias e logísticas na economia regional é a consequência direta de sua posição geográfica e de seu desenvolvimento histórico. A história de Vitória e de seus arredores esteve sempre ligada ao mar e aos rios que deságuam na Baía de Vitória. Hoje, ao lado da exportação de minério de ferro e outros produtos, o petróleo se revela como uma das principais riquezas do Espírito Santo. Mas a concentração da economia em um setor pode igualmente torná-la vulnerável. A descoberta de recursos petrolíferos é uma oportunidade para diversificar os investimentos como também direcioná-los para o desenvolvimento sustentável, mas podem também servir de desculpa para repelir as reformas necessárias.

Durante as duas semanas deste ateliê de urbanismo, as quatro equipes trabalharam sobre o território e sua geografia. Eles projetaram estratégias para o futuro dessa região metropolitana considerando e analisando as suas características espaciais. A divisão administrativa e as questões relativas ao governo foram consideradas, mas colocadas em segundo plano durante essas duas semanas. Isso porque o planejamento de um território se baseia em sua geografia e em sua urbanização para manter um desenvolvimento em longo prazo com um uso racional dos recursos. A governança e o trabalho conjunto entre os municípios têm um papel essencial para assegurar uma divisão equilibrada das riquezas para além dos limites administrativos. Para isso é necessário vontade política e convicção dos políticos que a cooperação é a melhor maneira para viver bem na região metropolitana.

Diversas cidades européias como Milão, Genebra, Barcelona e Paris começaram há cerca de 20 anos a procurar qual o seu papel dentro de sua região metropolitana. O crescimento das aglomerações em número de habitantes, as mudanças no padrão familiar, com famílias cada vez menores que demandam espaços de moradia que possuam maior área por pessoa, a mobilidade crescente dos cidadãos e as mudanças de comportamentos, fazem com que os instrumentos existentes de planejamento e de governança se revelem insuficientes na escala intermunicipal, vivida cotidianamente pela população. Uma região metropolitana que saiba encontrar um lugar para o conjunto da população, que saiba integrar os recém chegados, e velar pelo equilíbrio da qualidade de vida em seu território está mais bem

preparada para aproveitar as oportunidades e para reagir a futuras mudanças.

Em sua região metropolitana, Vitória se posiciona como a cidade-capital, ponto central da economia, da cultura e do governo do estado. Mas em razão da falta de terra para se construir, ela deve reinventar seu posicionamento na aglomeração e rever a partilha das funções com os municípios vizinhos para manter a sua atratividade. Hoje ela possui muitas vantagens econômicas, sociais e culturais. Mas o crescimento do transporte motorizado individual, o preço elevado da terra, a localização de atividades portuárias no centro da cidade e a integração das populações menos favorecidas são problemáticas que não podem ser resolvidas dentro de seus limites administrativos.

É no nível regional com a cidade da Serra, o maior município da RMGV e o maior pólo industrial do Espírito Santo, a cidade de Cariacica, com um dos principais pólos de comércio e serviços, localizado em Campo Grande, e a cidade de Vila Velha, o município mais populoso com um importante pólo de comércio, serviços e de confecções que existe na Glória, é que se construirá a região metropolitana.

Por essas razões, nos pareceu necessário colocar a solidariedade territorial dessa região metropolitana como a porta de entrada desse ateliê de urbanismo e de situar a área de estudo em torno na baía de Vitória, ponto de encontro e de identidade geográfica desses quatro municípios principais.

Christian HORN
Arquiteto, urbanista, piloto da sessão

Préambule

Regard d'un urbaniste européen

La région métropolitaine de Vitória présente une riche diversité sociale, culturelle et territoriale. La ville de Vitória, capitale de l'état, concentre la puissance économique et administrative de la région avec dynamisme et vitalité, se traduisant par un nombre élevé de projets. Mais au sein de cette région la répartition économique reste restreinte. Les communes voisines de Vitória, malgré leur diversité humaine et culturelle, ne peuvent pas toujours offrir le même niveau de vie à leur habitants. Les villes de Cariacica, Serra et Vila Velha ont subi en grande partie le développement économique de Vitória en endossant le rôle de point de passage, lieu de stockage des marchandises et lieu d'habitation d'une partie de la population travaillant à Vitória. Mais peu ont pu profiter pleinement de ces activités économiques.

L'importance des activités portuaires et logistiques dans l'économie régionale est la conséquence directe de sa position géographique et de son développement historique. L'histoire de Vitória et de ses environs a toujours été liée à la mer et aux rivières qui versent dans la Baie de Vitória. Aujourd'hui à coté de l'exportation et transformation des minerais de fer et d'autres produits, le pétrole se révèle comme une des principales richesses de l'Espírito Santo. Mais la concentration de l'économie sur un secteur peut également la rendre vulnérable. La découverte des ressources pétrolières sont une chance pour mener des investissements durables et diversifiés, mais peuvent aussi servir d'excuse pour repousser les réformes nécessaires.

Pendant les deux semaines de cet atelier d'urbanisme, les quatre équipes ont travaillé sur le territoire et sa géographie. Ils ont projeté des stratégies pour l'avenir de cette région métropolitaine en regardant et analysant ses caractéristiques spatiales. Le découpage administratif et les questions de gouvernance ont été considérées, mais mises en arrière-plan pendant ces deux semaines. Car l'aménagement d'un territoire devrait se baser sur sa géographie et son urbanisation, si l'on veut maintenir un développement à long terme avec un usage raisonnable des ressources. La gouvernance et le travail intercommunal ont un rôle essentiel pour assurer une répartition équilibrée des richesses au delà des limites administratives. Elle nécessite une volonté politique forte et la conviction des élus que la coopération est la meilleure façon de bien vivre dans la région métropolitaine.

Différentes villes européennes, comme Milan, Genève, Barcelone et Paris ont commencé depuis une vingtaine d'années à chercher leur rôle au sein de l'aire métropolitaine. La croissance des agglomérations en nombre d'habitants, le desserrement des populations, la mobilité croissante des citoyens et les changements de comportements, font que les outils existants de l'aménagement et de la gouvernance se révèlent insuffisants à l'échelle intercommunale, vécue quotidiennement par la population. Une région métropolitaine qui sait trouver une place pour l'ensemble de la population, intégrer les nouveaux arrivants et veiller sur un équilibre de la qualité de vie au sein de son territoire est mieux armée pour profiter des opportunités et réagir aux changements futurs.

Dans son aire métropolitaine, la ville de Vitória se positionne comme ville-capitale, point central de l'économie, la culture et de la gouvernance de l'état. Mais en manque de foncier constructible elle doit réinventer son positionnement au sein de l'agglomération et revoir le partage des fonctions avec des communes avoisinantes pour garder son attractivité. Aujourd'hui elle possède de nombreuses atouts économiques, sociaux et culturels. Mais l'accroissement du transport individuel motorisé, les prix élevés du foncier, le positionnement des activités portuaires au centre et l'intégration des populations défavorisées représentent des problématiques qui ne peuvent pas se résoudre dans ses limites administratives.

C'est au niveau intercommunal avec la ville de Serra - la plus grande municipalité de la RMGV et le 1er pôle industriel de l'Espírito Santo, la ville de Cariacica - avec un des principaux pôles de commerce et services à Campo Grande, et la ville de Vila Velha - la municipalité la plus peuplée avec un important pôle de commerce, de service et d'habillement à Glória, que se construira la région métropolitaine.

Pour ces raisons il nous semblait utile de poser la solidarité territoriale de cette région métropolitaine comme porte d'entrée de cet atelier d'urbanisme et de situer l'aire d'étude autour de la baie de Vitoria, point de rencontre et identité géographique des ces quatre communes principales.

Christian HORN
Architecte, urbaniste, pilote de la session.

APRESENTAÇÃO DA TEMÁTICA

PRESENTATION DU THEME

Sobre o território / A propos du territoire

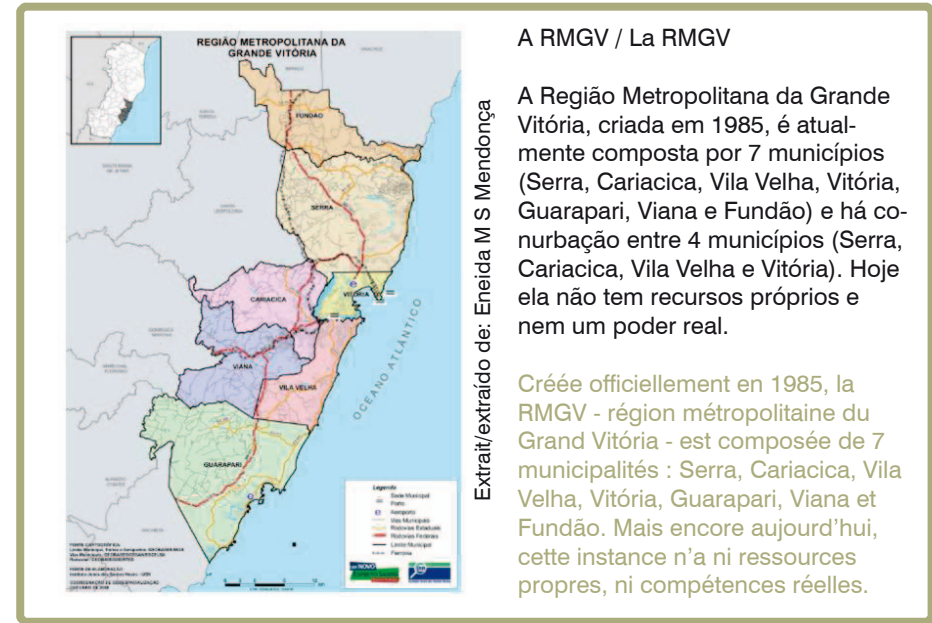


Les cinq régions du Brésil et ses 27 états
As cinco regiões do Brasil e os 27 estados

Extrait/extraito de: Eneida M S Mendonça

Vitória está localizada num pequeno estado do litoral brasileiro, a leste do Minas Gerais e das suas grande riquezas mineiras.

Vitória se situe dans un petit état côtier du Brésil, à l'Est du Minas Gerais et de ses richesses minières.

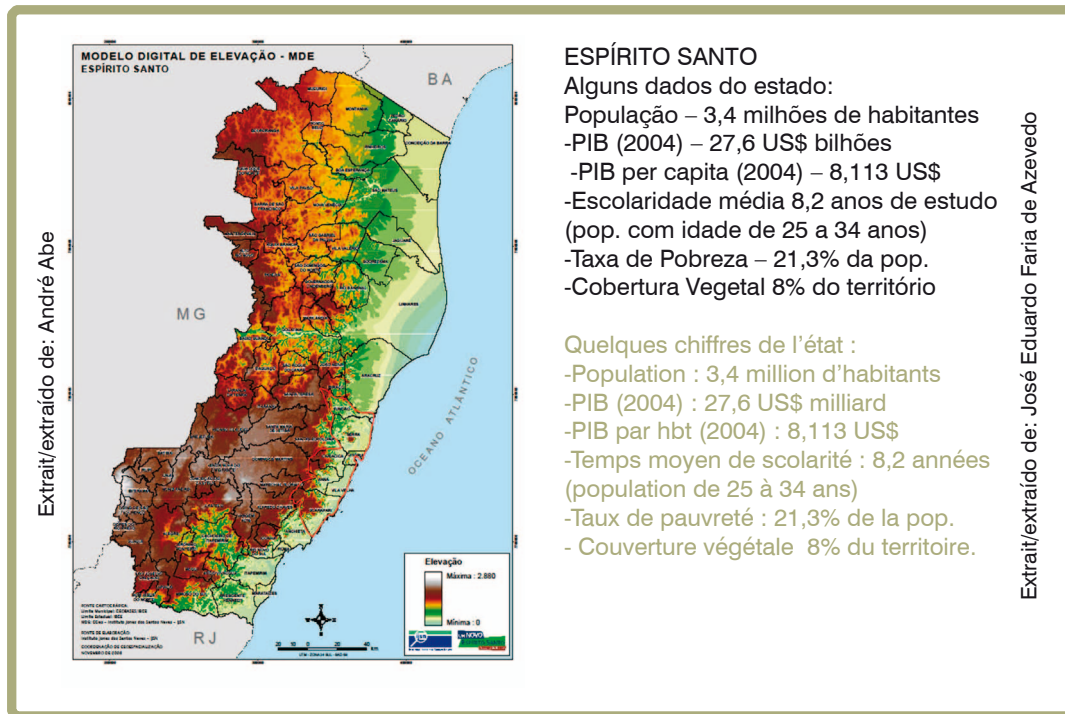


A RMGV / La RMGV

A Região Metropolitana da Grande Vitória, criada em 1985, é atualmente composta por 7 municípios (Serra, Cariacica, Vila Velha, Vitória, Guarapari, Viana e Fundão) e há conurbação entre 4 municípios (Serra, Cariacica, Vila Velha e Vitória). Hoje ela não tem recursos próprios e nem um poder real.

Créée officiellement en 1985, la RMGV - région métropolitaine du Grand Vitória - est composée de 7 municipalités : Serra, Cariacica, Vila Velha, Vitória, Guarapari, Viana et Fundão. Mais encore aujourd'hui, cette instance n'a ni ressources propres, ni compétences réelles.

Extrait/extraito de: Eneida M S Mendonça



Extrait/extraito de: André Abe

ESPÍRITO SANTO

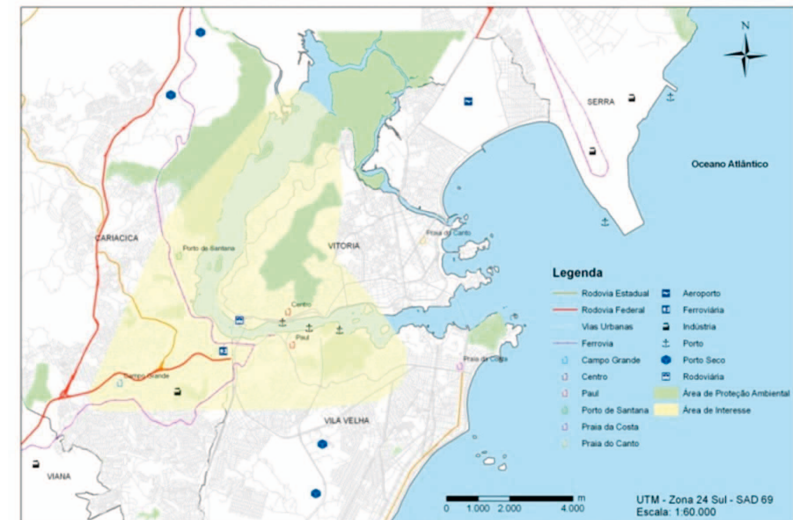
Alguns dados do estado:

- População – 3,4 milhões de habitantes
- PIB (2004) – 27,6 US\$ bilhões
- PIB per capita (2004) – 8,113 US\$
- Escaridade média 8,2 anos de estudo (pop. com idade de 25 a 34 anos)
- Taxa de Pobreza – 21,3% da pop.
- Cobertura Vegetal 8% do território

Quelques chiffres de l'état :

- Population : 3,4 million d'habitants
- PIB (2004) : 27,6 US\$ milliard
- PIB par hbt (2004) : 8,113 US\$
- Temps moyen de scolarité : 8,2 années (population de 25 à 34 ans)
- Taux de pauvreté : 21,3% de la pop.
- Couverture végétale 8% du territoire.

Extrait/extraito de: José Eduardo Faria de Azevedo



Delimitação da área de interesse ao Ateliê Internacional de Urbanismo
Périmètre d'étude de l'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine

Mapa realizada por Kaio GAVA

Conferências / Conférences



Desenvolvimento histórico da cidade e da RMGV
Développement historique de la ville et de la RMGV
Claudio ZANOTELLI, geógrafo, professor da UFES
cizanotelli@yahoo.com.br



Desenvolvimento metropolitano e solidariedades territoriais
Développement métropolitain et solidarités territoriales
Christian HORN, arquiteto e urbanista
c.horn@rethink.fr



Leitura urbana da área de intervenção
Lecture urbaine de l'aire d'intervention
Eneida Maria SOUZA MENDONÇA, arquiteta e urbanista, professora da UFES
eneidamendonca@gmail.com



Projetos da Cidade de Vitória
Les projets de la municipalité de Vitória
Clemir Regina PELA MENEGBEL, arquiteta e urbanista, subsecretaria de gestão urbana da secretaria do desenvolvimento da cidade
crpmeneghel@vitoria.es.gov.br



O porto e seu papel econômico e social na RMGV
Le port et son rôle économique et social dans la région Métropolitaine
Angelo José de CARVALHO BAPTISTA, diretor da CODESA



Planejamento do Espírito Santo
L'aménagement du territoire de l'Espírito Santo
José Eduardo FARIA de AZEVEDO, secretario do planejamento do estado do Espírito Santo



Vitória, Cariacica, Serra e Vila Velha: uma abordagem metropolitana
Vitória, Cariacica, Serra et Vila Velha : une approche métropolitaine
André T. ABE, arquiteto e urbanista, professor na UFES
abeandreg@gmail.com

As imagens utilizadas nesta primeira parte do Caderno de Sessão foram extraídas das conferências aqui indicadas.

Les images utilisées dans cette première partie du Cahier de Session sont extraites des conférences indiquées ici.

A problemática / La problématique

Área de intervenção / Périmètre d'étude

A área de estudo deste ateliê é parte da região Metropolitana de Vitória representada pelo centro histórico da cidade de Vitória, os morros de seu entorno, a Baía Noroeste da ilha de Vitória e a zona de Cariacica que margeia pelo Leste da Baía, bem como o Norte do município de Vila Velha que faz face à zona central de Vitória.

Um elemento marcante é a Baía de Vitória – onde deságuam inúmeros cursos d'água e os ecossistemas costeiros como os manguezais são muito importantes. Os aspectos físicos, modos de ocupação e de habitat na margem oeste da ilha de Vitória e na margem leste do município de Cariacica são semelhantes. As questões do meio-ambiente estão associadas às desigualdades sócio-econômicas e, portanto, às desigualdades territoriais.

Le périmètre d'étude regroupe les éléments particuliers suivants : le centre historique de la ville de Vitória, les mornes et favelas alentour, la Baie Nord-Ouest de l'île de Vitória, la zone de Cariacica qui se trouve sur les cotes à l'Est de la Baie ainsi que le Nord de la municipalité de Vila Velha qui fait face à la zone centrale de Vitória.

L'élément marquant de l'espace d'étude est la Baie de Vitória, avec sa mangrove et ses écosystèmes côtiers, où se déversent de nombreux cours d'eaux. Les aspects physiques, les modes d'occupation et d'habitat de cette baie sont semblables de part et d'autre de la rive. Les questions environnementales sont dans cette région associées aux inégalités socioéconomiques et aux inégalités territoriales.

Um encontro entre quatro municípios

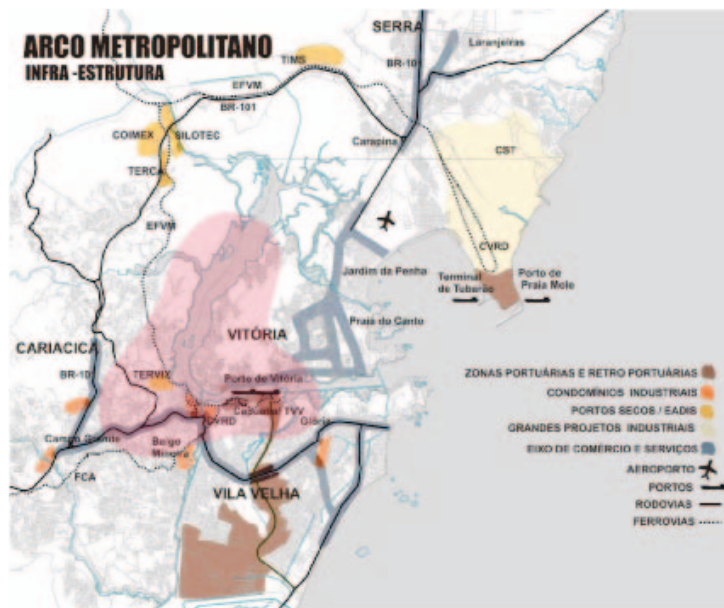
Cidades de Cariacica, Vila Velha, Serra e Vitória

Une rencontre entre quatre communes

Cariacica, Vila Velha, Serra, et Vitória



Extrait/extraído de: Christian Horn



Extrait/extraído de: Christian Horn

Como articular questões de desenvolvimento urbano dentro de um perímetro no qual se encontram quatro municípios com seus trunfos, riquezas, limitações e características próprias?

Comment articuler ces questions du développement urbain dans une périmètre où se rencontrent quatre communes avec leurs atouts, richesses, contraintes et caractéristiques ?

Elementos da problemática / Les éléments de problématique

O porto e a cidade Le port et la ville

Um desenvolvimento histórico, mas há uma relação durável? Gestão de fluxos: quais conflitos de uso?

Un développement historique, mais une relation durable? Gestion des flux: quels conflits d'usage?



Extrait/extraído de: Christian Horn

Mobilidade Mobilité

A cohabitação das grandes vias arteriais no centro da cidade e a qualidade dos lugares, o transporte em barcos, as cicloviás, a introdução do VLT.

La cohabitation des grands artères en centre ville et la qualité des lieux, le transport en bateaux, les pistes cyclables, l'introduction du tramway.



Extrait/extraído de: Christian Horn

Os espaços naturais e a cidade Les espaces naturels et la ville

Qual a relação entre urbanização e espaço natural? Seus usos, tamanhos, ofertas, acessibilidade para todos os moradores?

Quel rapport entre urbanisation et espace naturel? Leur usage, taille, offre, accessibilité pour tous les habitants?



Extrait/extraído de: Christian Horn

Habitação Habitats

Uma certa mistura social à distância. Como diversificar e enriquecer a oferta de habitação para a população de Vitória e sobretudo na aglomeração?

Une certaine mixité sociale à distance. Comment diversifier et enrichir l'offre d'habitat pour la population à Vitoria et dans l'agglomeration.



Extrait/extraído de: Christian Horn

Espaço metropolitano Espace métropolitain

Equilíbrio das riquezas no espaço metropolitano. Os pólos comerciais: pontos de atração.

Équilibre des richesses au sein de l'espace métropolitain. Des pôles commerciaux: points d'attraction.



Extrait/extraído de: Christian Horn

A grande paisagem Grand paysage

A cidade e a urbanização do sítio natural. A geografia do sítio e sua urbanização.

La ville et les sites naturels. La géographie du site et son urbanisation.



Extrait/extraído de: Christian Horn

Perspectiva Histórica / Perspective historique

Século XVI a XVII: Os índios, os colonos e o rio /
XVIème - XVIIème : Les indiens, les colons et le fleuve



Extrait/extraído de: Antonio de Oliveira Junior

Croqui B. Primeiros Aldeamentos na Região de Vitória
Fonte: Antonio de Oliveira Junior, 2008

Até o século XVI, as aldeias dos índios se distribuíam pelo território. A primeira ocupação da colonização portuguesa se deu na Vila do Espírito Santo, atual Vila Velha, no século XVI. Durante os séculos XVII e XVIII houve influências das fazendas jesuítas, ao longo dos rios. Durante esse período a expansão e circulação na região esteve ligada principalmente ao mar, aos rios e à Baía de Vitória. As fazendas expandiram a sua influência, através das culturas : havia criação de gado, plantio de mandioca e cana.

Jusqu'au XVIème siècle, le territoire était peuplé par des tribus indiennes. Puis vinrent les colons portugais qui s'installèrent d'abord à Vila do Espírito Santo (l'actuelle Vila Velha). Puis les jésuites développèrent des fazendas au Nord de la baie, en remontant les cours d'eau. L'activité était alors intimement liée aux rivières et à l'accès à l'océan. Les fermes ont ensuite étendu leur influence, avec notamment la pratique de l'élevage et les plantations : canne à sucre, manioc.

A colonização dos jesuítas portugueses começa no norte da baía,
La colonisation des jésuites portugais commencent au Nord de la Baie.



Extrait/extraído de: Antonio de Oliveira Junior

Mapa 6. Planta da Província do Espírito Santo 1878
Fonte: Inspetoria Geral das Terras e Colonização, 1878

O rio Santa Maria é a hinterlândia de Vitória.
Le fleuve Santa Maria est alors l'hinterland de Vitória.



Extrait/extraído de: Antonio de Oliveira Junior

As fazendas jesuítas estendem sua influência às terras e os movimentos de colonos a procura do «El Dorado» fazendo que a população indígena recue.
Les fazendas jésuites étendent leur influence dans les terres, et les mouvements des colons à la recherche de l'«El Dorado» font reculer les populations indiennes.



Extrait/extraído de: Eneida M S Mendonça

Mapa do Século XVII - Representação da Ilha e da Baía de Vitória.
Carte du XVIIème siècle - Représentation Est-Ouest de l'île et de la baie de Vitória.

Seculo XVIII a início do seculo XX: o ciclo do café e o desenvolvimento do porto
 XVIIIème - début XXème siècle : le cycle du café et le développement du port



Extrait/extraído de: Eneida M S Mendonça

Vitória 1805, início da exportação de café pelo mar.
 Vitória 1805, début de l'exportation du café par la mer.

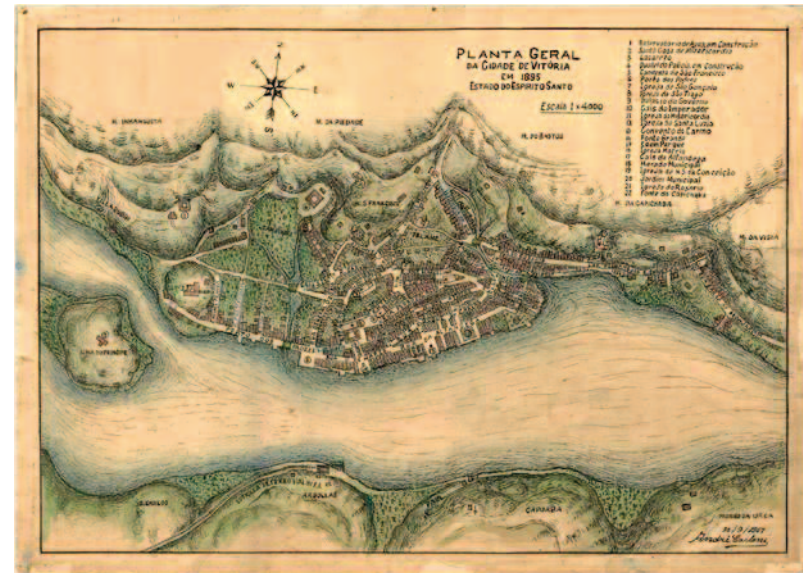
Durante o Ciclo do Ouro (até o fim do século XVIII) não se desenvolve o porto na região de Vitória, pois toda extração de ouro era obrigatoriamente exportada pelos portos Rio de Janeiro onde eram cobradas as taxas pela coroa sobre o ouro – o quinto. No final do século XIX, o porto começa a se desenvolver e é construída a ferrovia, ambos serão utilizados para escoamento da produção de café que vinha do interior.

Pendant le Cycle de l'Or (jusqu'a la fin du XVIIIe siècle), le port de Vitória ne se développe pas car toute l'extraction d'or est obligatoirement exportée par les ports de Rio de Janeiro, où un impôt spécial était prélevé par la couronne - le quinto. A la fin du XIXe siècle le port commence à se développer, et on construit une ligne ferroviaire : tous deux seront utilisés pour ramener le café de l'intérieur des terres.



Fonte: Acervo Solar Monjardim
 Extrait/extraído de: Eneida M S Mendonça

Século XIX : Vista sobre Vitória a partir de Vila Velha.
 XIXème siècle : Vue sur Vitória depuis Vila Velha.



Desenho: André Carboni Fonte: Acervo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
 Extrait/extraído de: Eneida M S Mendonça

Desenvolvimento de Vitoria na beira da baía (desenho de 1895)
 Développement de Vitória sur le front de mer (Dessin de 1895)

1920 - 1970: nascimento da cidade moderna

1920 - 1970 : naissance de la ville moderne



Extrait/extraído de: Eneida M S Mendonça / Cleimir R P Meneghel



Extrait/extraído de: Cleimir R P Meneghel



Extrait/extraído de: Cleimir R P Meneghel

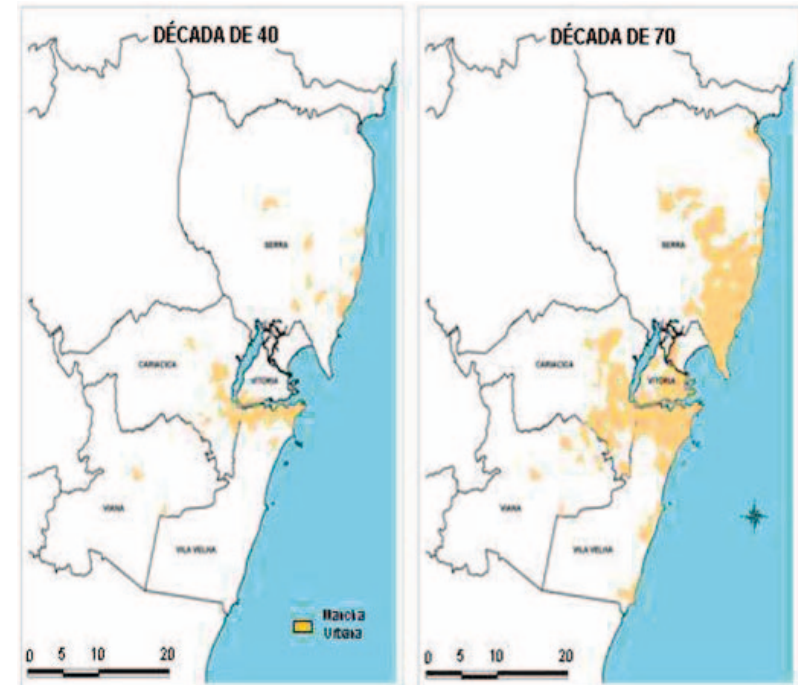
A Vitória moderna cresce com seu porto. Fotos 1960/70.
La ville moderne croît avec son port. Photos (1960/70)

Ilha do Príncipe, após a construção da primeira ponte (Cinco Pontes) e antes de ser feito o aterro (1930).

L'île du Prince, après la construction du premier pont (appelé Cinco Pontes en raison des 5 arches qui le composent). L'île sera plus tard intégrée à la ville par les remblais (aterro). Le 2ème bras du pont deviendra alors un pont sec.

Em 1928 foi inaugurada uma primeira ponte, conhecida pelo apelido "Cinco Pontes". Anteriormente só havia circulação marítima para acesso ao Porto de Vitória. Para acompanhar a exploração crescente das minas de ferro de Minas Gerais, uma nova estrada de ferro para o Oeste foi feita na década de 40 para levar o minério de ferro até o Porto de Vitória, onde era exportado. Começou a industrialização ao longo dum eixo norte-sul que se consolida na década de 1970.

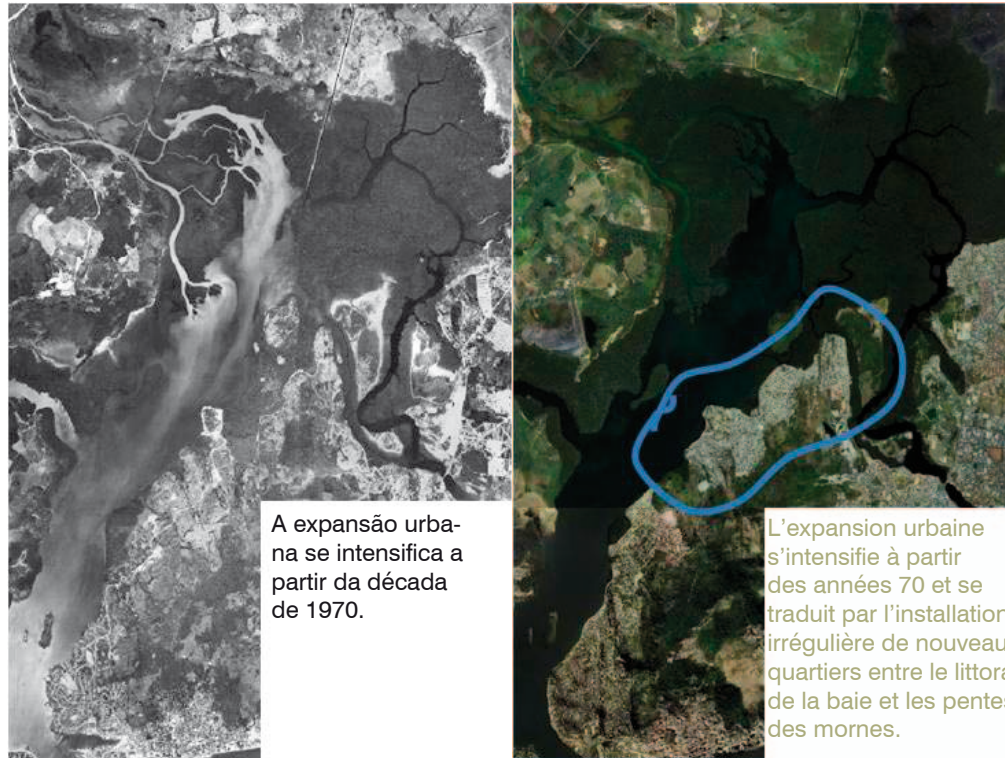
En 1928 a été inauguré un premier pont, connu sous le nom « Cinco Pontes ». Avant, seule la circulation maritime permettait d'accéder au port de Vitória. Puis, pour accompagner l'exploitation croissante des mines de fer dans le Minas Gerais, une nouvelle voie ferrée a été développée vers l'Ouest dans les années 40, pour pouvoir exporter le minerai depuis Vitória. Commence alors une industrialisation qui s'intensifie jusqu'aux années 70 sur un axe Nord Sud, de part et d'autre de la Ville de Vitória.



Expansão urbana com a industrialização.
Expansion urbaine contingente à l'industrialisation.

Extrait/extraído de: Claudio Zanotelli

Desde 1970 : a expansão urbana Depuis 1970 : l'expansion urbaine



Extrait/extraído de: Eneida M S Mendonça

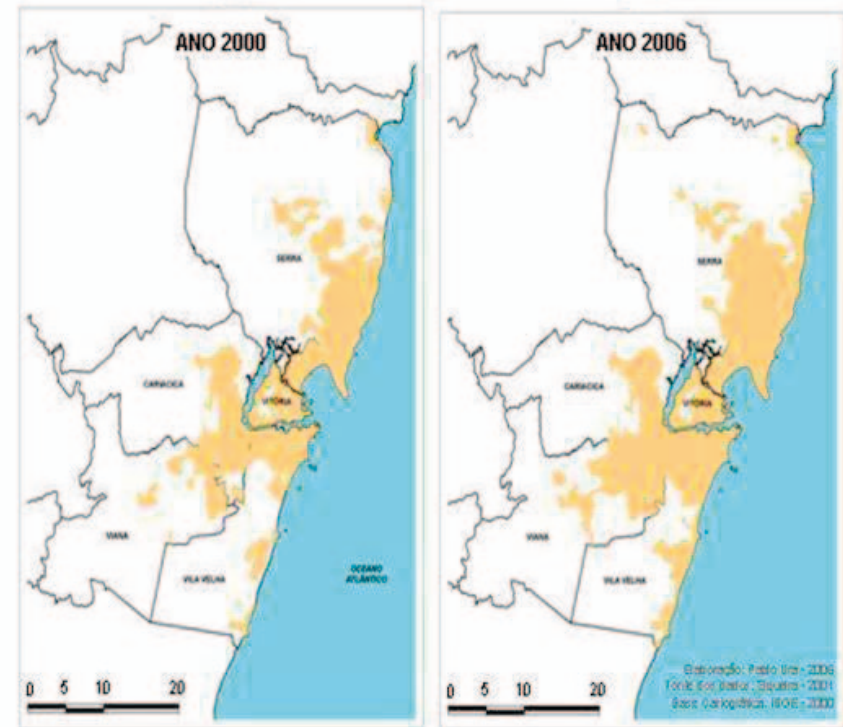


Vista atual de parte da aglomeração urbana às margens da baía de Vitória
Vue actuelle d'une partie de l'agglomération urbaine au bord de la Baie de Vitória

Extrait/extraído de: Cleimir R P Meneghel

Na década de 70 finaliza-se o aterro da ilha do Príncipe, próximo à Cinco Pontes (1ª a ser construída) juntamente com o aterro Enseada do Suá. Em 1980 há a construção da segunda ponte que liga Vitória a Vila Velha. Em 1985 é criada a região metropolitana de Vitória (RMGV) que atualmente possui 7 municípios (Serra, Cariacica, Vila Velha, Vitória, Guarapari, Viana e Fundão) e há conurbação entre 4 municípios (Serra, Cariacica, Vila Velha e Vitória) que são objeto de estudo deste Atelier.

Dans la décennie 1970 on remblaye l'Île du Prince, proche du Cinco Pontes, ainsi que l'Enseada do Suá. En 1980 a été construit le deuxième pont qui lie Vitória et Vila Velha. En 1985, c'est la naissance de la région métropolitaine de Vitória (RMGV) qui compte aujourd'hui 7 municipalités (Serra, Cariacica, Vila Velha, Vitória, Guarapari, Viana et Fundão) dont 4 municipalités (Serra, Cariacica, Vila Velha et Vitória), qui sont l'objet de cette Atelier, forment une conurbation.



Extrait/extraído de: Claudio Zanotelli

Nos últimos anos, e sobretudo na grande periferia da aglomeração que os espaços são construídos pela urbanização.
Dans les dernières années, c'est surtout dans la grande périphérie de l'agglomération que les espaces sont consommés par l'urbanisation.

Infra-estruturas / Infrastructures

Estado do Espírito Santo
L'État de l'Espírito Santo

Região Metropolitana da Grande Vitória
Region Métropolitaine du Grand Vitória

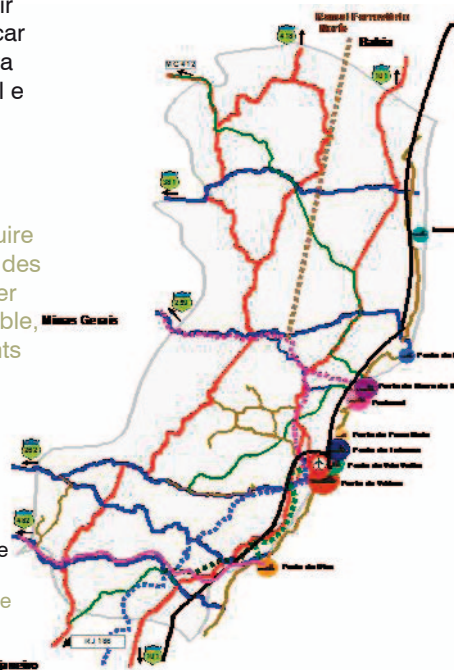


Extrait/extraído de: José Eduardo Farias de Azevedo

Corredores de mercadorias, ligação porto com outros estados/interior do país.
Couloir de marchandise, liaison du port avec les autres états/l'intérieur du pays.

O estado do Espírito Santo elaborou em 2006 uma agenda com objetivos de construir uma visão do futuro, identificar projetos que contribuam para desenvolvimento sustentável e articular investimentos.

L'état de l'Espírito Santo a élaboré en 2006 un agenda avec pour objectif de construire une vision du futur, identifier des projets qui peuvent contribuer avec le développement durable, et articuler les investissements



Infra-estrutura viária do estado e eixos de desenvolvimento
Infrastructure de l'état et axes de développement

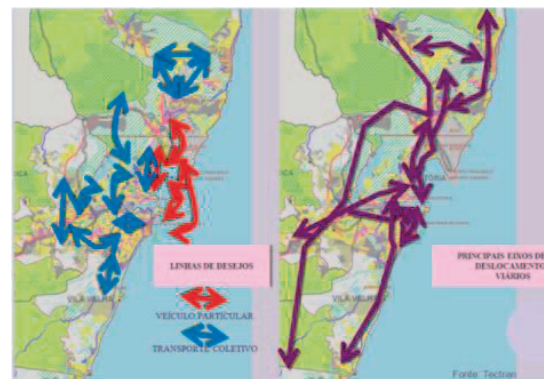
Sistema viário na região metropolitana : proposição de execução de novos eixos de circulação viária na Região metropolitana de Vitória (em preto).

Système routières dans la région métropolitaine: Propositions de nouveaux axes de circulation dans la région métropolitaine de Vitória (en noir).



Fonte de Dados: SEP¹⁴⁵ e SETOP¹⁴⁶
Elaboração: SEP e SETOP

Extrait/extraído de: Claudio Zanolli



Trânsito de veículos: particulares (em vermelho), transporte coletivo (em azul). Principais eixos de deslocamentos viários (em roxo).

Trafic de véhicule: particulières (en rouge), transport collectif (en bleu). Principaux axes de déplacement viarie (en violet)

O sistema portuário da Região Metropolitana

Le système portuaire de la Région Métropolitaine



Extrait/extraído de: Angelo J C Baptista

Conjunto dos portos da aglomeração de Vitória. Empresas: CODESA, Vale, Petrobrás / Transpetro e Usinas Siderúrgicas (Arcelor-Mittal).

Ensemble des ports de l'agglomération urbaine de Vitória. Entreprises présentes : CODESA, Vale, Petrobrás / Transpetro e Usinas Siderúrgicas (Arcelor-Mittal).



Extrait/extraído de: Angelo J C Baptista



Extrait/extraído de: Eneida M S Mendonça / Clemir R P Meneghel

Empresas que utilizam o porto de Vitória
Localisation des emprises portuaires CODESA et des entreprises y étant installées

Os projetos de desenvolvimento

Les projets de développement du port



Extrait/extraído de: Angelo J C Baptista



Extrait/extraído de: Angelo J C Baptista

Programas/Projetos da Prefeitura de Vitória

Programme/Projets de la Mairie de Vitória

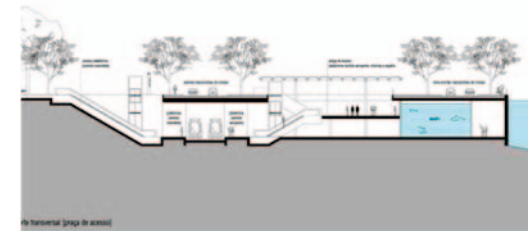
O Veículo Leve sobre Trilhos / Le tramway



Extrait/extraído de: Clemir R P Meneghel

Un des principaux projets envisagés pour régler les problèmes de déplacement dans l'agglomération est la construction d'une ligne de tramway intégrée avec les lignes d'autobus.

Um dos principais projetos para a redução do tráfego intermunicipal é a criação de um sistema integrado do transporte coletivo com o uso do VLT integrado com linhas municipais e inter-municipais de ônibus.



Extrait/extraído de: Clemir R P Meneghel

Veículo Leve sobre Trilhos (VLT): projeto em debate que visa melhoria de circulação e a integração entre Vitória e RMGV (19,2 km em Vitória com 20 estações)

Tramway : projet en débat pour améliorer la circulation et l'intégration entre Vitória et la RMGV (19,2 km a Vitória avec 20 stations)

O Projeto « Terra mais igual » / Le projet « Terra »



Extrait/extraído de: Clemir R P Meneghel

15 setores do Projeto "Terra mais igual" / 15 secteurs du Projet Terra

Projeto "Terra mais igual" - projeto de desenvolvimento sócio-territorial, reurbanização de áreas onde as condições das habitações, dos espaços públicos, de acessibilidade e de outros serviços públicos são precárias. Foram delimitados 15 setores da cidade e a população total atendida é de quase 85 mil pessoas.

Projet "Terra mais igual" – projet de développement social et du territoire, réurbanisation des zones où les conditions de logement, d'accessibilité et d'accès aux services publics sont précaires. 15 zones ont été délimité et la population totale concernées rassemble près de 85 000 personnes.



Extrait/extraído de: Eneida M S Mendonça

Urbanização da orla da baía de Vitória, no bairro São Pedro, parte do projeto "Terra mais igual". Projeto executado através do orçamento participativo.

Urbanisation de la rive de la Baie de Vitória, dans le quartier São Pedro, un élément du projet Terra mais igual", projet réalisé grâce au budget participatif.

O projeto urbano « Portal Sul » Le projet urbain « Portal Sul »

Extraído de: Clemir R P Meneghel



Propostas de planejamento para o Portal Sul.

O Portal Sul é um projeto desenvolvido para a região que compreende a área de aterro no entorno da Rodoviária, a área entre as Cinco Pontes e a Segunda Ponte, o parque do Tancredão e adjacências, e uma zona para implantação de instalações da empresa Flexibras.

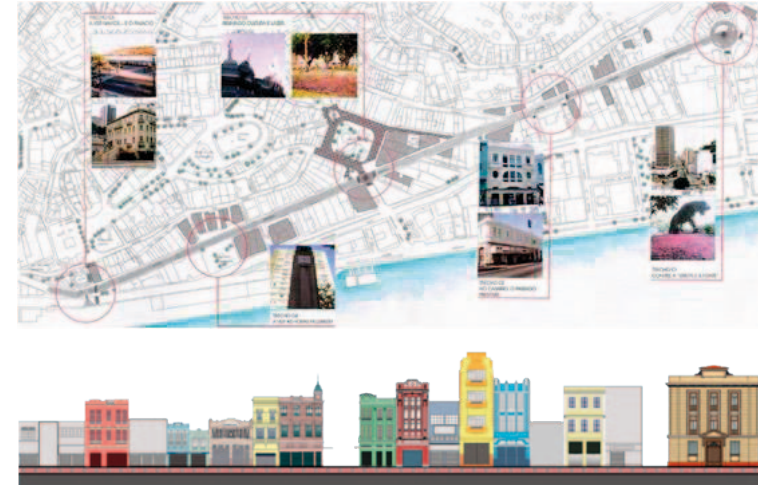
Propositions d'aménagement pour le Portail Sud

Le projet Portail Sud est un projet développé dans une zone de remblai entourant la gare routière, comprise entre les deux ponts (Cinco Pontes e Segunda Ponte) et le parc Tancredão. Dans ce périmètre se trouve également un espace réservé aux installations de l'entreprise Flexibras.



Fonte/Source: PROJETO PORTAL SUL 3ª Etapa Out. 2008. DAUS - Design Arquitetura e Urbanismo Sustentáveis

Valorização do Centro Réhabilitation du centre-ville



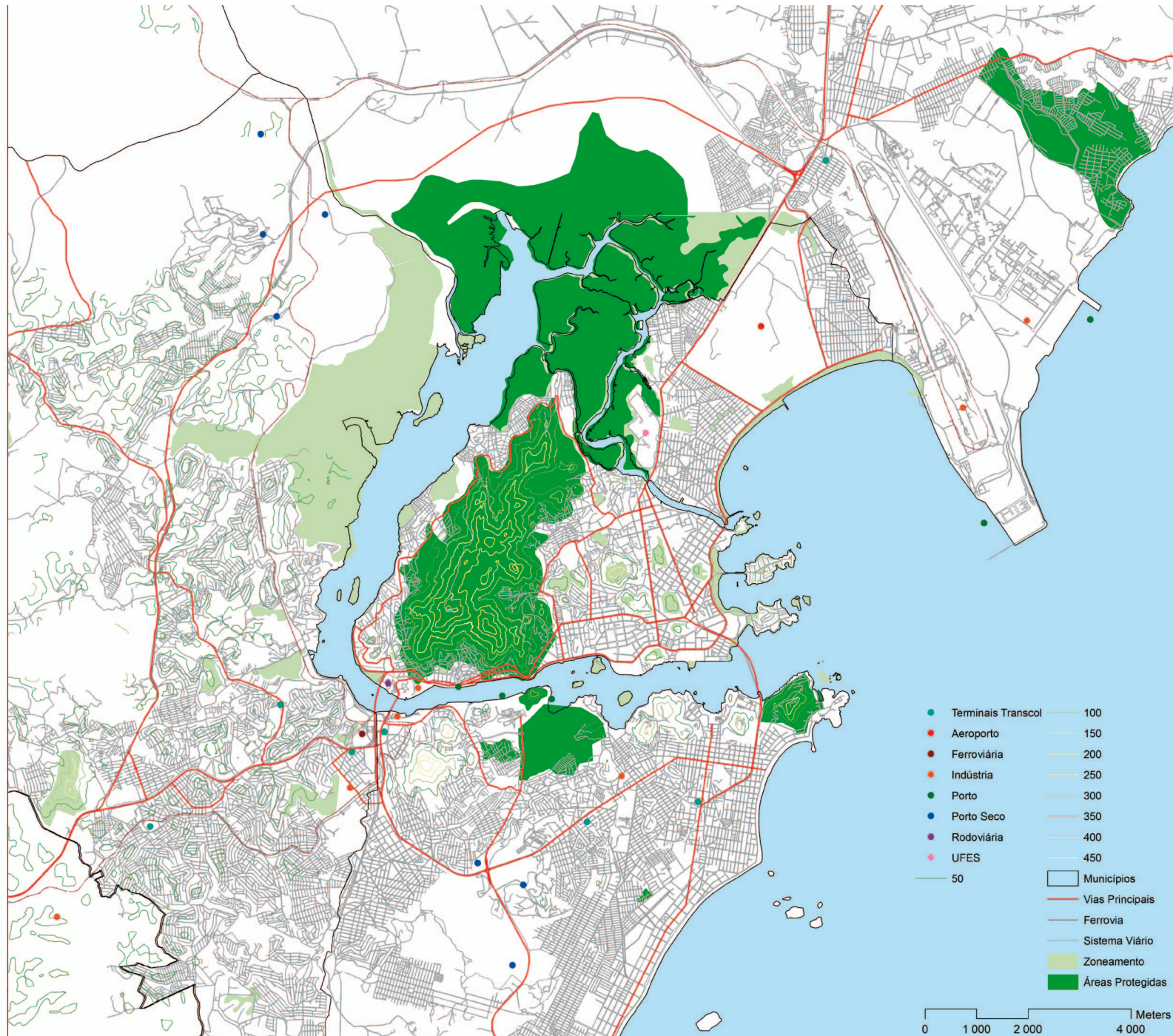
Extraído de: Clemir R P Meneghel

Programa de identificação e valorização de imóveis de interesse de preservação, projetos de requalificação urbanística e arquitetônica. Programme d'intervention et de valorisation des immeubles d'intérêt de préservation ; projets de requalification urbaine et architecturale.



Extraído de: Clemir R P Meneghel

Relevo e vias principais / Relief et voies principales



Realizada por / Réalisée par : Kaio Gava



Crédit photo : PMV

Visita da cidade de Vitória

Visite de la ville de Vitória

18 Outubro



1 – Cidade Alta, 2 – Rodoviária, 3 – Parque da Fonte Grande, 4 – Bairro São Pedro, 5 – Praia de Camburi

1 – Centre Ville, 2 – Gare routière, 3 – Parc Fonte Grande, 4 – Quartier São Pedro, 5 – Plage Camburi



Vista do Parque Fonte Grande / Vue du Parc Fonte Grande



Parque Moscoso / Parc Moscoso

O Parque Moscoso, no centro histórico, foi inaugurado em 1912, sendo uma das primeiras área de lazer de Vitória. Tratava-se de uma área alagada que foi aterrada. Passou por diversas intervenções após a sua inauguração. Abriga obras da arquitetura moderna, como a escola e a concha acústica.

Le Parc Moscoso, au centre historique a été inauguré en 1912, est un des premiers parc de loisir de Vitória. C'était une zone inondable qui a été remblayé. Il a été rénové plusieurs fois depuis son inauguration. Il abrite des oeuvres d'architecture moderne : une école et une «conche acoustique»



Vista do Parque Fonte Grande/ Vue depuis le Parc Fonte Grande

Vista do Parque da Fonte Grande: em primeiro plano bairro de Santo Antônio, baía de Vitória e, ao fundo, a cidade de Cariacica e o Morro do Moxuara, elemento natural protegido legalmente. Santo Antônio é um dos primeiros bairros da expansão de Vitória em direção à periferia, sua ocupação se inicia em 1910, quando a mancha urbana ocupava principalmente o centro histórico.

La vue depuis le Parc Fonte Grande : au premier plan le quartier Santo Antônio, la Baie de Vitória et, au fond, la ville de Cariacica et le morne Moxuara, élément naturel protégé. Santo Antônio est un des premiers quartier d'expansion vers la périphérie de Vitória, son occupation date de 1910, quand la zone urbaine occupait principalement le centre historique.



Bairro Ilha das Caieiras/ Quartier Ilha das Caieiras

A ausência de uma política habitacional eficiente leva a ocupação (pelas populações menos favorecidas) de áreas ambientalmente frágeis. Existe ocupação intensa desse espaço com as construções chegando até a linha d'água e sujeitas a ação das marés.

L'absence d'une politique urbaine efficace produit une occupation (surtout pour la population moins favorisée) des aires environnementales fragiles. Existe une occupation intense de cette espace et les construction arrivent jusqu'au bord de l'eau et souffrent l'action des marrés.



A Ilha das Caieiras é uma antiga vila de pescadores, ocupada desde final do século XIX. Com a expansão urbana até essa região entre 1970-1980 ocorreram vários aterros e a ilha desaparece sendo incorporada à Vitória. Aqui se mantêm tradições ligadas à pesca, como restaurantes com culinária capixaba, a base de peixes e frutos do mar e a Associação das Desfiadeiras de Siri, um mecanismo de afirmação social e atividade econômica formado por mulheres.

Le quartier Île de las Caieiras est un ancien village de pêcheurs, dont l'occupation commence à la fin du XIXème siècle. Depuis que l'expansion urbaine a atteint cette région vers 1970-1980, plusieurs remblayages ont finalement rattacher l'île à Vitória. Ici se maintienne les traditions lié a la pêche: les restaurants de gastronomie capixaba, à base de poissons et de fruits de mer, mais aussi l'Association des Décortiqueuses de Crabe, une activité économique réalisé par femmes, qui est aussi un mécanisme d'affirmation social.



Bairro São Pedro/ Quartier São Pedro

O bairro São Pedro, como diversos bairros nas suas proximidades (como Ilha das Caieiras), começou a partir do final da década de 1970 em uma área onde o lixo gerado na cidade era usado para aterrar o mangue e assim criando espaço para construir em palafitas.

Le quartier São Pedro, ainsi que les autres quartiers alentour (comme Ilha das Caieiras) ont été construit à partir de la fin de la décennie de 1970 dans une zone où les déchets de la ville était utilisés pour remblayer la mangrove, créant de l'espace supplémentaire pour construire les maison « en palafite ».



Sambódromo e Morro dos Alagoanos

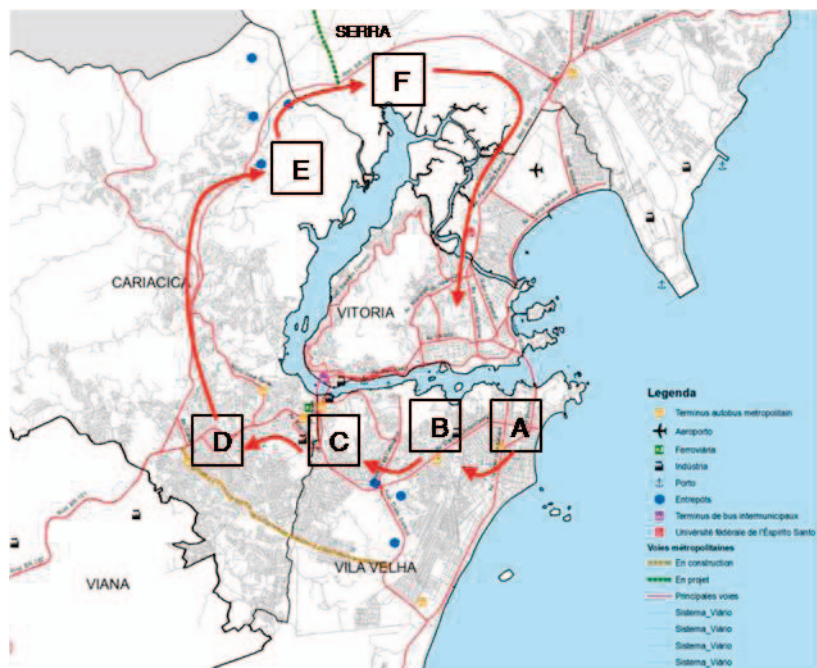
O sambódromo é utilizado intensivamente no carnaval e resta ocioso nos demais meses do ano. O Morro dos Alagoanos, no bairro Caratoira, se forma a partir de meados da década 1920, por migrantes que vieram à Vitória trabalhar na montagem da ponte Florentino Avidos (Cinco Pontes). Em 1950 as migrações intensificam sua ocupação.

Le Sambódrome, qui accueille une fois par an le défilé du carnaval, reste vide pendant les autres mois de l'année. Le morne des Algoanos, dans le quartier Caratóia, s'est formé depuis la moitié de la décennie 1920 à partir de migrants venus à Vitória pour travailler sur le chantier du Pont Florentino Avidos (Cinco Pontes). En 1950, les migrations intensifient l'occupation.

Visita à Região Metropolitana de Vitória (RMGV)

Visita a Région Métropolitaine de Vitória (RMGV)

19 Outubro



A – Convento da Penha (Vila Velha), B – Bairro Glória (Vila Velha), C – Museu Ferroviário (Vila Velha), D – Bairro Campo Grande (Cariacica), E – Pedro Fontes Hospital / Antigo Leprosário (Cariacica), F – Condomínio fechado Alphaville (Serra)

A – Couvent Penha (Vila Velha), B – Quartier Glória (Vila Velha), C – Musée Ferroviaire (Vila Velha), D – Quartier Campo Grande (Cariacica), E – Pero Fontes Hôpital/ Ancien Leprosaire (Cariacica), F – Condominium sécurisé Alphaville (Serra)



Cidade de Vila Velha/ Ville de Vila Velha



Terceira Ponte entre Vila Velha e Vitória/ Troisième Pont



Baía e Porto de Vitória / Baie e Port Vitória

A partir do Convento da Penha vê-se em primeiro plano a Escola de Aprendizes de Marinheiros, a Terceira Ponte sob a entrada da baía de Vitória e bairros da parte norte de Vitória. Ao fundo, à esquerda, a serra do Mestre Álvaro e o complexo industrial e portuário de Tubarão.

Depuis le Couvent Penha on voit au premier plan l'école de la Marine, le Troisième Pont sur l'entrée de la Baie de Vitória et les quartiers Nord de Vitória. En arrière plan, le mont Mestre Álvaro et le complexe industriel et portuaire de Tubarão.

Porto de Vitória e a Flexibrás em Vitória vistos a partir do Museu Ferroviário de Vila Velha. O Porto de Vitória é um porto público (administrado por CODESA) operado por empresas privadas por meio de concessões (como Flexibrás e VALE). Movimenta cerca de 7,5 milhões de toneladas/ano, principalmente açúcar, rochas ornamentais e carros.

Le Port de Vitória et l'entreprise Flexibrás au milieu de la ville de Vitória, vus depuis le Musée Ferroviaire de Vila Velha. Le Port de Vitória est un port public (administré par la CODESA) opéré par des entreprises privées (comme Flexibrás, et la VALE). Environ 7,5 million de tonnes/an y transitent, principalement du sucre, des roches ornementales, et des voitures.

Vista a partir do Convento para cidade de Vila Velha, abrange o centro e o bairro Glória. Vila Velha foi mais antiga ocupação da atual região metropolitana (século XVI). Já foi considerada cidade dormitório de Vitória, mas após a construção da Terceira Ponte houve aquecimento no setor imobiliário na orla e no setor econômico que já visível no bairro Glória com a fábrica de chocolates e o pólo de confecções, comércio e serviços, e se tornou hoje importante no contexto da região metropolitana de Vitória.

Regard sur Vila Velha depuis le Couvent da Penha, le centre et le quartier Glória. Vila Velha est la plus ancienne occupation urbaine de l'actuelle région métropolitaine (XVI^{ème} siècle). Elle a ensuite longtemps été considéré comme ville dortoir de Vitória, mais depuis la construction de la Troisième Pont il y a eu une valorisation de l'immobilier du bord de mer et des activités économiques, déjà visible dans le quartier de Glória avec l'usine de chocolat et le pôle d'activité de confection, commerces et services et qui est devenu aujourd'hui important dans le contexte de la région métropolitaine de Vitória.



Cinco Pontes, Vitória e Cariacica

Ponte Florentino Avidos (Cinco Pontes) vista a partir da Segunda Ponte; ao fundo à esquerda, a cidade de Vitória, no centro se destaca o morro do Moxuara e, à direita, a cidade de Cariacica. Essa região é uma das principais portas de entrada da cidade, pois além das duas pontes, nas suas proximidades está o porto de Vitória e a Rodoviária.

Le pont Ponte Florentino Avidos (Cinco Pontes) vu depuis le Deuxième Pont ; en arrière-plan à gauche, la ville de Vitória, au centre le morne Moxuara et, à droite, la ville de Cariacica. Cette région est une des principales portes d'entrée de la ville de Vitória, car, outre ces deux ponts, il y a non loin le Port de Vitória et la gare routière.

Bairro de São Pedro visto a partir de Pedro Fontes, em Cariacica. O conjunto arquitetônico Pedro Fontes foi concebido em 1930 para ser um local de tratamento em sistema de isolamento para pessoas portadoras de hanseníase. Atualmente funciona um hospital que pertence ao governo do estado do Espírito Santo.

Quartier São Pedro vu depuis Pedro Fontes, à Cariacica. Le complexe architectural Pedro Fontes a été construit en 1930 pour être une léproserie. Aujourd'hui, c'est un hôpital qui appartient au gouvernement de l'État de l'Espírito Santo.



Baía noroeste de Vitória / Partie nord-ouest de la Baie de Vitória



Campo grande, Cariacica

Campo Grande era um bairro residencial, ocupado essencialmente por migrantes vindos do interior do Espírito Santo desde 1960, mas logo após se transformou no pólo comercial muito importante. Além disso é neste bairro que estão os órgãos públicos dos município.

Campo Grande était un quartier résidentiel, occupé essentiellement par les migrants arrivé de l'intérieur de l'état de l'Espírito Santo depuis 1960, mais qui s'est rapidement changé en un pôle commercial important, au carrefour de deux axes routiers majeurs. C'est dans ce quartier que sont installés les bâtiment publique de la commune.

OS PROJETOS

LES PROJETS

VITÓRIA METROPOLE 4+1



(da esquerda para direita/de gauche à droite)

Angela GOMES DE SOUZA (Brasil/Brésil)

Nathalie ROUSSEL (França/France)

Emmanuelle LEROY (França/France)

Ricardo DE SOUZA ROCHA (Brasil/Brésil)

Pierre FELLER (França/France)

Paul LECROART (França/France)

Leonardo LEAL SCHULTE (Brasil/Brésil)

VITÓRIA METROPOLE 4+1, QUATRO CIDADES EM TORNO DA ÁGUA

VITÓRIA METROPOLE 4+1, QUATRE VILLES AUTOUR DE L'EAU

A aglomeração de Vitória compreende quatro municípios: Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra, no coração da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), da qual fazem parte sete municípios. Em seu conjunto, ela constitui hoje uma metrópole marítima de aproximadamente 1,5 milhões de habitantes.

A baía de Vitória é o lugar histórico de fundação da cidade e de seu porto. Lugar de grande beleza, porém frágil, elemento de forte identidade, a baía é uma espécie de concentração da metrópole no cruzamento de grandes desafios de desenvolvimento econômico, ambiental, social e cultural.

A metrópole passou por um crescimento rápido nas últimas décadas, mas essas evoluções acentuaram os desequilíbrios entre a faixa próxima ao mar e a aglomeração interior, acelerando a perda de atratividade do centro da cidade e a degradação do meio ambiente. O desenvolvimento do porto encontra importantes entraves.

Essa evolução traduz a falta de cooperação entre os atores institucionais e econômicos da metrópole. Vitória Metrópole 4+1 propõe uma visão de um desenvolvimento metropolitano sustentável, equilibrado e solidário em torno de um projeto de valorização de seu território comum: o espaço da Baía.

Vitória Metrópole 4+1: quatro desafios estratégicos identificados

- Lutar contra as disparidades territoriais, econômicas e sociais
- Investir na qualidade de vida como fator de atratividade da metrópole
- Conceber uma economia diversificada que ecomize os recursos não renováveis
- Definir uma visão metropolitana partilhada e os instrumentos de implementação de um projeto de território comum

Vitória Metrópole 4+1: potenciais a serem desenvolvidos

- Valorização da baía para benefício de todos
- Potencialidades de renovação urbana em articulação com Vitória, Cariacica e Vila Velha
- O porto como ferramenta de desenvolvimento integrado
- A juventude, o dinamismo e a criatividade da população
- A riqueza de recursos (a paisagem, a biodiversidade... e o petróleo!)

Vitória Metrópole 4+1: três alavancas para o desenvolvimento estratégico

- As cidades se abrem para a água, a natureza se convida na cidade: uma nova cultura de desenvolvimento sustentável
- Porto Cidade: um lugar portuário moderno e intenso no coração da metrópole
- Portal Centro: reequilíbrio das funções metropolitanas no entorno da baía

Essa estratégia, que privilegia a renovação urbana mais do que a expansão da urbanização, supõe novas formas de governança metropolitana e portuária, tanto no plano estratégico quanto no operacional.

VITÒRIA METROPOLE 4+1, QUATRO CIDADES EM TORNO DA ÀGUA

VITÒRIA METROPOLE 4+1, QUATRE VILLES AROUND DE L'EAU

L'agglomération de Vitoria comprend principalement quatre communes : Vitoria, Vila Velha, Cariacica et Serra, au coeur de la Région Métropolitaine de Grande Vitoria (RMGV) qui en compte sept. Ensemble, elle constituent aujourd'hui une métropole maritime d'environ 1,5 million d'habitants.

La baie de Vitoria est le lieu historique de fondation de la cité et de son port. Site d'une grande beauté mais fragile, élément fort d'identité, la baie est une sorte de concentré de la métropole au croisement des grands enjeux de développement économique, environnemental, social et culturel.

La métropole a connu une croissance rapide dans les dernières décennies, mais ces évolutions ont accentué les déséquilibres entre la façade littorale et l'agglomération intérieure, accéléré la perte d'attractivité du centre ville et la dégradation de l'environnement. Le développement du port rencontre des freins importants.

Cette évolution traduit le manque de coopération entre les acteurs institutionnels et économiques de la métropole. Vitoria Métropole 4+1 propose une vision d'un développement métropolitain durable, équilibré, solidaire et fédérateur autour d'un projet de mise en valeur de leur territoire commun : l'espace de la Baie.

Vitoria Métropole 4+1 : cinq défis stratégiques identifiés

- Corriger les disparités territoriales, économiques et sociales
- Miser sur la qualité du cadre de vie comme facteur d'attractivité de la métropole
- Concevoir une économie diversifiée économe en ressources non renouvelables
- Définir une vision métropolitaine partagée et les instruments de mise en œuvre d'un projet de territoire commun

Vitoria Métropole 4+1 : des potentiels à développer

- La mise en valeur de la baie au bénéfice de tous
- Les potentialités de renouvellement urbain à l'articulation de Vitoria, Cariacica et Vila Velha
- Le port comme outil de développement intégré
- La jeunesse, le dynamisme et la créativité de la population
- La richesse des ressources (le paysage, la biodiversité, ... et le pétrole !).

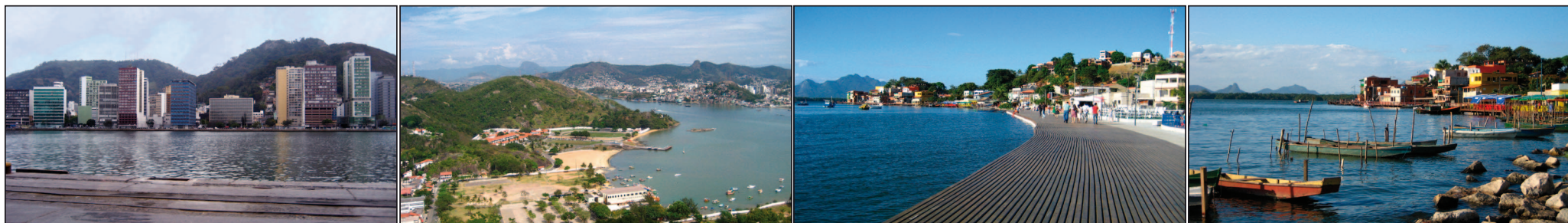
Vitoria Métropole 4+1 : trois leviers de développement stratégique

- Les villes s'ouvrent sur l'eau, la nature s'invite en ville : une nouvelle culture du développement durable
- Portal Centro : rééquilibrage des fonctions métropolitaines autour de la baie
- Porto Cidade: une place portuaire moderne et intense au coeur de la ville

Cette stratégie, qui privilégie le renouvellement urbain sur l'extension de l'urbanisation, suppose de nouvelles formes de gouvernance métropolitaine et portuaire, tant sur le plan stratégique qu'opérationnel.

A AGLOMERAÇÃO DE VITÓRIA - ANÁLISE

L'AGGLOMÉRATION DE VITÓRIA - ANAYSE



A cidade, há muito tempo, saiu do lugar original de sua fundação, muito restrito, para se desenvolver em direção ao oeste, ao sul no outro lado da baía e em direção ao litoral

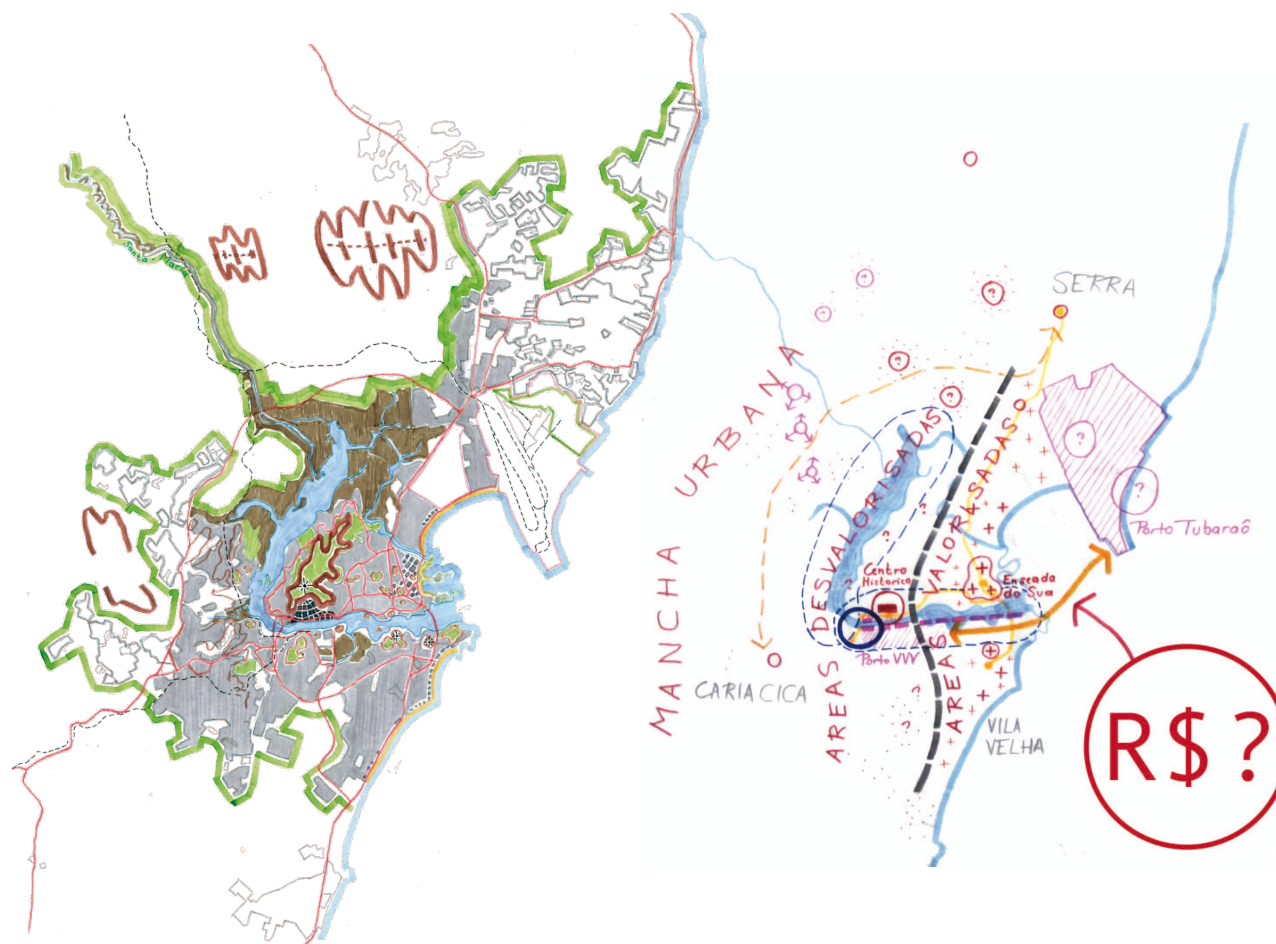
A construção do porto industrial de Tubarão (Serra) e o desenvolvimento intensivo da área próxima ao mar em Vitória e em Vila Velha aconteceu detrimento do interior (Cariacica, bairros de Vitória e de Vila Velha, porto de Vitória). A transferência de funções superiores para o bairro Enseada do Suá teve como corolário a desvitalização do centro histórico. O desenvolvimento portuário e a expansão da urbanização contribuem para agressões à paisagem e para a fragilização dos meios naturais, notadamente o manguezal.

Capital do estado, Vitória continua concentrando uma grande parte da atividade econômica e dos recursos financeiros da metrópole.

La ville est depuis longtemps sortie de son site originel, contraignant, pour se développer vers l'ouest, vers le sud, de l'autre côté de la baie, et vers le littoral.

La construction du port industriel de Tubarao (Serra) et le développement intensif du front de mer à Vitoria et à Vila Velha se fait au détriment de l'intérieur (Cariacica, quartiers de Vitoria et de Vila Velha, port de Vitoria). Le transfert des fonctions supérieures vers le quartier d'Enseada do Sua a pour corollaire la dévitalisation du centre historique. Le développement portuaire et l'étalement urbain contribuent à porter atteinte au paysage et à fragiliser les milieux, notamment la mangrove et les mornes.

Capitale de l'état, Vitoria continue à concentrer une large part de l'activité économique et des ressources financières de la métropole.



VITÓRIA MÉTROPOLÉ 4+1 : PROPOSTAS : ESTRATÉGIA GLOBAL E LUGARES DE PROJETOS

VITÓRIA MÉTROPOLÉ 4+1 : STRATÉGIE GLOBALE ET SITES DE PROJETS

Vitória Metrôpole 4+1, quatro cidades em torno da água: uma visão de um desenvolvimento metropolitano sustentável, equilibrado e solidário em torno do espaço da baía.

A estratégia proposta privilegia a intensificação da atividade portuária e a renovação da cidade nela mesma como um meio para preservar o espaço e os recursos naturais:

- Uma logística metropolitana reorganizada em torno da BR-101 e do contorno ferroviário
- A baía, ponto de apoio para o reequilíbrio qualitativo do desenvolvimento metropolitano
- Uma rede de VLT criando uma estrutura forte pela interconexão de todas as centralidade da aglomeração

Uma estratégia que se apóia em três alavancas:

- As cidades de abrem para a água, a natureza se convida na cidade: uma nova cultura de desenvolvimento sustentável
- Portal Centro: um centro metropolitano em três municípios dos dois lados da Baía, que reforce a revitalização do centro histórico e a requalificação dos bairros irregulares.
- Porto Cidade: um lugar portuário moderno e intenso no coração da cidade

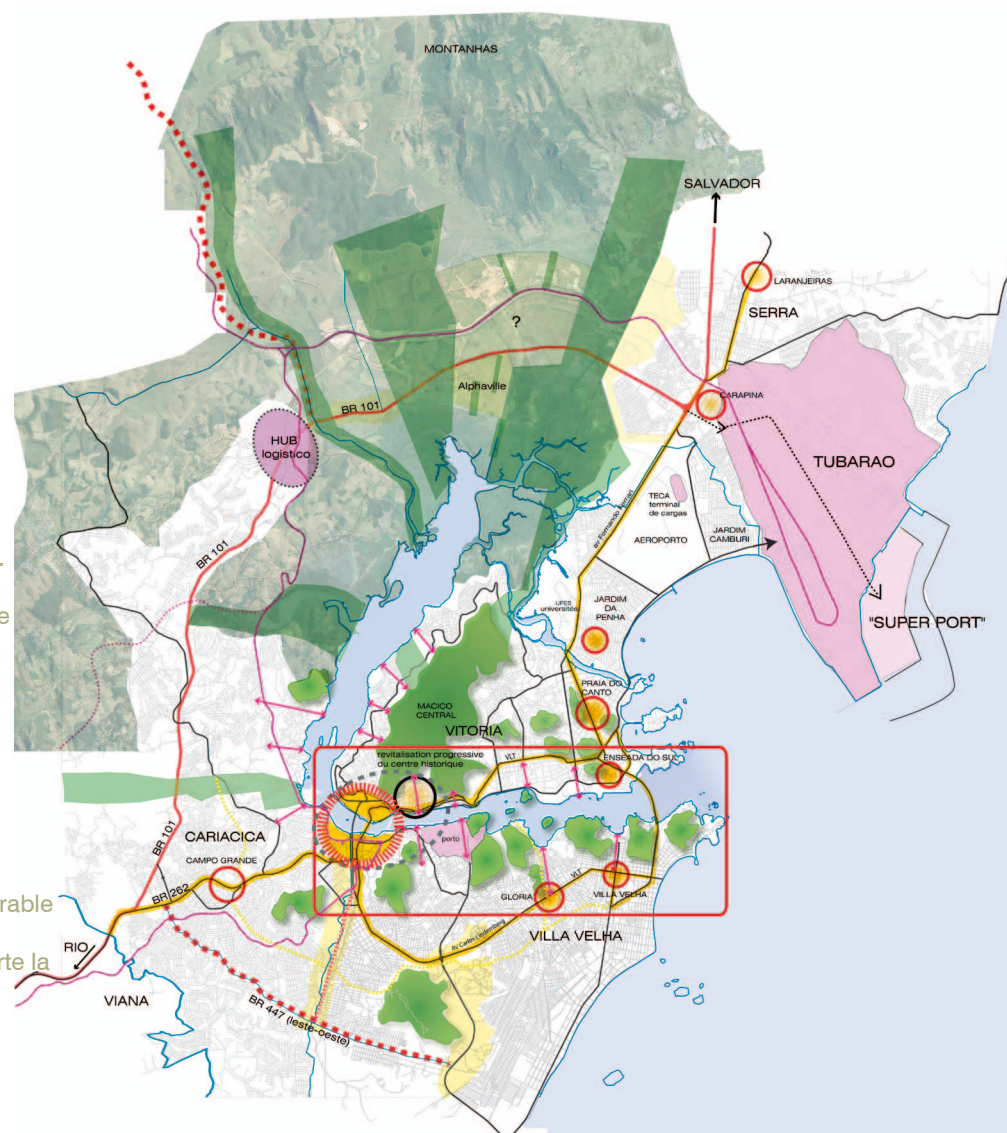
Vitória Métropole 4+1, quatre villes autour de l'eau : une vision d'un développement métropolitain durable, équilibré, solidaire et fédérateur autour de l'espace de la Baie.

La stratégie proposée privilégie l'intensification portuaire et le renouvellement de la ville sur elle-même comme moyens de préserver l'espace et les ressources naturelles :

- Une logistique métropolitaine réorganisée autour de la BR-101 et du contournement ferré
- La baie, point d'appui d'un rééquilibrage qualitatif du développement métropolitain
- Un réseau de tramway créant une structure forte par l'interconnexion de toutes les centralités de l'agglomération

Une stratégie qui repose sur trois leviers :

- Les villes s'ouvrent sur l'eau, la nature s'invite en ville : une nouvelle culture du développement durable
- Porto Cidade : une place portuaire moderne et intense au coeur de la ville
- Portal Centro : un centre métropolitain sur trois communes de part et d'autre de la Baie, qui conforte la revitalisation du centre historique et la requalification des quartiers irréguliers



AS CIDADES SE ABREM PARA A ÁGUA, A NATUREZA SE CONVIDA NA CIDADE- LES VILLES S'OUVRENT SUR L'EAU, LA NATURE S'INVITE EN VILLE

As cidades se abrem para a água, a natureza se convida na cidade

A água, a grande paisagem, são suportes para a valorização urbana e social, para o desenvolvimento econômico e para a ecologia urbana. A valorização da baía será um fator de identidade para os habitantes da metrópole.



A baía inclui duas seqüências com características e vocações diferentes:

- A baía sul, ativas, com o relevo mais acentuado (sobretudo em Vila Velha): vocação mista urbana e portuária, acolhendo atividades econômicas e culturais no nível metropolitano
- A baía nordeste, mais serena: vocação ecológica, recreativa e educativa em relação com os bairros de habitação

L'eau, le grand paysage, sont des supports de valorisation urbaine et sociale, de développement économique et d'une écologie urbaine. La valorisation de la Baie sera un facteur d'identité pour les habitants de la métropole.

La baie comporte deux séquences

- La baie sud, active, au relief marqué (surtout à Vila Velha): vocation mixte urbaine et portuaire, activités économiques et culturelles de niveau métropolitain
- La baie nord-ouest, plus sereine: vocation écologique, récréative et éducative en relation avec les quartiers d'habitat

Objectifs :

- Ouvrir la métropole sur l'eau, levier de la requalification du centre historique et des quartiers de Vitória, Cariacica e Vila Velha
- L'eau et le grand paysage de la Baie comme structure de développement intégré
- La Baie un élément central d'un espace métropolitain en devenir

Principes :

- Fenêtres sur la baie, urbaines et vertes
- Accès à la rive depuis les quartiers
- Espaces publics et nouveaux usages des berges
- Mise en valeur: les mornes et Fonte Grande
- Continuidades ecológicas
- Pas de nouveaux remblais dans les sites naturels

Objetivos:

- Abrir a metrópole para a água, alavanca da requalificação do centro histórico e dos bairros de Vitória, Cariacica e Vila Velha
- A água e a grande paisagem da Baía como estrutura de desenvolvimento integrado
- A Baía, elemento central de um futuro espaço metropolitano

Princípios :

- Janelas sobre a baía, urbanas e verdes
- Acesso à margem a partir dos bairros
- Novos espaços público, novos usos das orlas
- Valorização dos morros e do Parque da Fonte Grande
- Continuidades ecológicas entre os meios naturais
- Não permitir novos aterros nas áreas naturais



PORTO-CIDADE, um lugar portuário moderno e intenso no coração da cidade

PORTO-CIDADE : une place portuaire moderne et intense au coeur de la ville

A coabitação em um mesmo espaço de um porto ativo, de um centro e de bairros é, ao mesmo tempo, uma vantagem e uma restrição. O sistema portuário atualmente não apresenta um bom desempenho, a cidade e o porto “urbano” se atrapalham mutuamente.

Objetivos:

- Assegurar a renovação portuária integrada à cidade partindo das atividades presentes e da valorização do patrimônio portuário
- Racionalizar e intensificar as atividades portuárias ou as atividades relacionadas ao porto (confiabilidade, segurança, funcionamento durante 24 horas, formação e qualificação, criação de valor agregado pelo desenvolvimento de serviços)
- Desenvolver novas funções marítimas (cruzeiros, lazer e esportes náuticos)
- Oferecer novos espaços para a requalificação do centro de Vitória, Cariacica e Vila Velha (espaços públicos, lugares para atividades culturais,...)

Princípios :

- Deslocamento das instalações perigosas ou nocivas para Tubaraô, transferência progressiva do porto de Vitória (Flexibras) para Capuaba, realocação da atividade de containers e de mercadorias gerais para o futuro Super Porto (após 2025)
- Realocação da armazenagem de mercadorias para um novo HUB Logístico multimodal (BR-101, fer)
- Liberação das áreas industriais (Multilift, TCG) de Vitória (Portal Sul), Cariacica, e Vila Vila Velha para o planejamento de um novo bairro central (Portal Centro), susceptível de acolher funções metropolitanas ao redor de uma parque de 12 hectares.

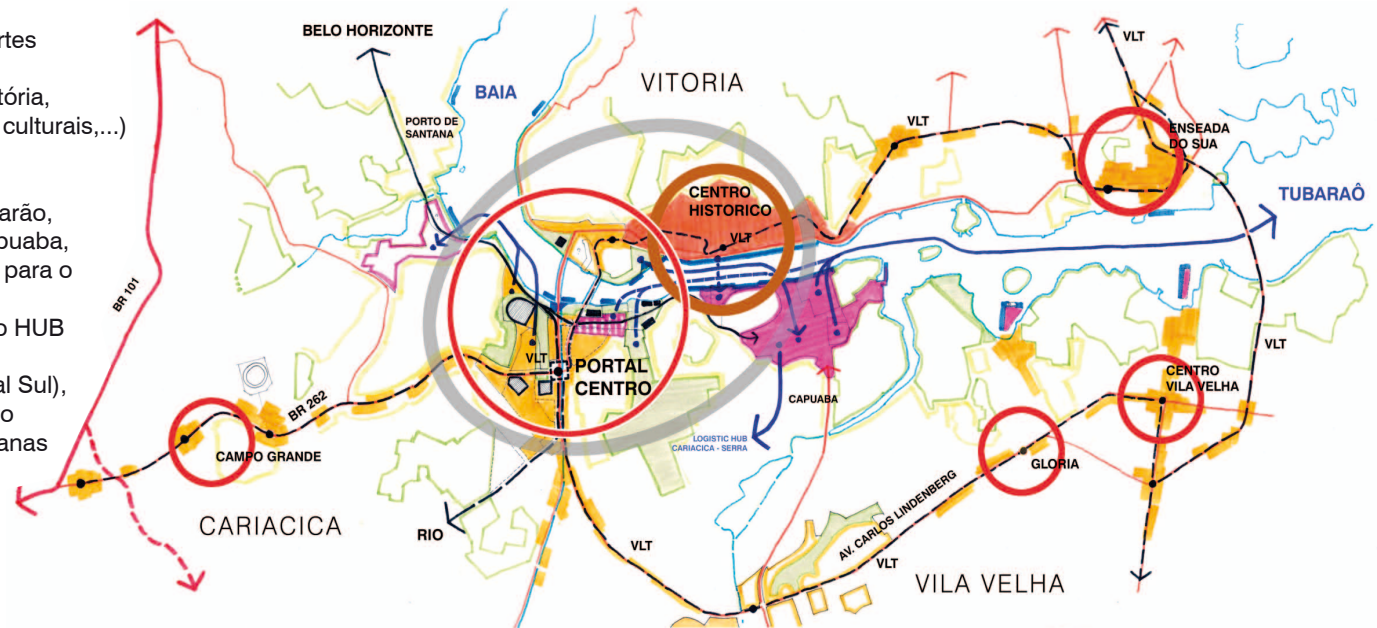
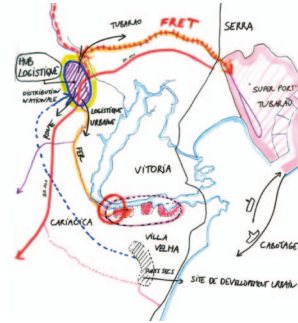
La cohabitation sur un même espace d'un port actif, d'un centre et de quartiers est un atout et une contrainte. Le système portuaire n'est aujourd'hui pas performant, la ville et le port « urbain » se gênent mutuellement.

Objectifs :

- Assurer un renouvellement portuaire intégré à la ville en partant des activités présentes et de la valorisation du patrimoine portuaire
- Rationaliser et intensifier les activités portuaires ou liées au port (fiabilité, sécurité, fonctionnement 24/24, formation et qualification, création de valeur ajoutée par le développement des services)
- Développer de nouvelles fonctions maritimes (croisières, plaisance, sports nautiques)
- Offrir de nouveaux espaces pour la requalification du centre de Vitória, de Cariacica et Vila Velha (espaces publics, lieux culturels,...)

Principes :

- Déplacement des installations dangereuses ou nuisantes à Tubaraô, transfert progressif du port de Vitória (Flexibras) vers Capuaba, relocalisation des activités conteneurs et vrac vers le futur Super Porto (après 2025)
- Relocalisation du stockage vers un nouveau Hub Logistique multimodal (BR-101, ferrés)



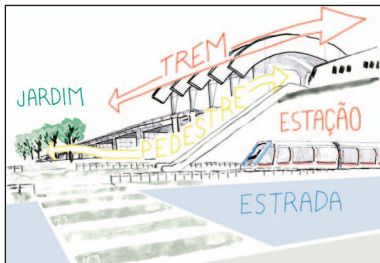
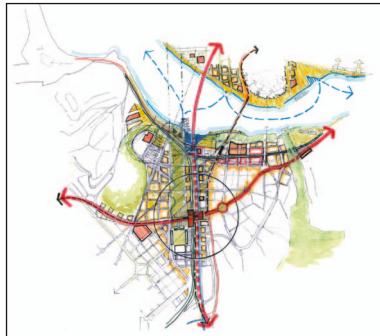
VILLE	
	MIXITÉ HABITAT-BUREAUX-ACTIVITES
	AXE VLT : RENOUVELLEMENT URBAIN
	HYPOTHÈSE GARE FERROVIAIRE
	ÉQUIPEMENTS
	ESPACES PUBLICS
	INTÉGRATION DES QUARTIERS D'HABITAT

PORT	
	BORD À QUAI
	ACTIVITES PORTUAIRES : INTENSIFICATION
	BUREAUX ET EQUIPEMENTS LIÉS AU PORT
	ACTIVITES LIÉES AU PORT
	RELOCALISATION D'ACTIVITES

- Libération des sites industriels (Multilift, TCG) des friches et des espaces faiblement utilisés de Vitória (Portal Sul), de Cariacica et de Vila Velha pour l'aménagement d'un nouveau quartier mixte à caractère central (Portal Centro) susceptible d'accueillir des fonctions métropolitaines autour d'un parc d'une douzaine d'hectares

PORTAL CENTRO, sede metropolitana como apoio para o centro histórico

PORTAL CENTRO, haut-lieu métropolitain en appui au centre historique



No cruzamento dos três municípios, Vitória, Vila Velha e Cariacica, o Portal Centro é uma proposta de planejamento dos espaços portuários e industriais mal utilizados em torno de um futuro pólo de trocas de transporte públicos.

Au croisement de trois communes, Vitória, Vila Velha et Cariacica, Portal Centro est une proposition de réaménagement d'espaces portuaires et industriels mal utilisés autour d'un futur pôle d'échanges de transports en commun.



VITÓRIA METROPOLIS 4+1, AGLOMERAÇÃO REUNIDA

VITÓRIA MÉTROPOLE 4+1, AGGLOMÉRATION RASSEMBLÉE

Vitória Metrópole 4+1 propõe elementos para uma estratégia de desenvolvimento integrado para o território da Baía de Vitória se apoiando na responsabilidade coletiva de cada um dos atores públicos e privadas. Esse projeto supõe novas formas de governança metropolitana, tanto no plano estratégico quanto no operacional.

Essa estratégia se apoia no compartilhamento, entre as municipalidades, dos recursos econômicos e fiscais ligados ao desenvolvimento portuário e a partilha dos custos e dos benefícios do planejamento urbano. Capital econômica e política do estado do Espírito Santo, a cidade de Vitória tem uma responsabilidade histórica nesse aspecto.

- A política em pequenos passos: uma governança para a gestão integrada da baía

Preparação de um grupo de interesse público para a gestão integrada da baía de Vitória encarregado de realizar pequenos projetos sociais, culturais ou urbanos diretamente ligado com a gestão da baía. Esse grupo poderia reunir os municípios de Vitória, Serra, Cariacica, Vila Velha, o porto (Codesa), a RMGV, o estado do Espírito Santo e a sociedade civil. O financiamento poderia vir de um fundo de solidariedade intermunicipal.

- Uma nova governança portuária

Objetivo : acompanhar uma reforma portuária e elaborar um projeto global de planejamento e de desenvolvimento sustentável dos dois portos. Esse modo de governança, associando notadamente o Governo Federal, o estado do Espírito Santo, a Codesa, os atores privados (Vale e Arcelor Mittal) e os municípios teriam a missão de identificar novas alavancas estratégicas para melhorar a atratividade e a competitividade do porto, melhorar a sua interface com a cidade e assumir uma maior solidariedade social e ambiental.

- Vitória Metrópole 4+1, o começo de um governo metropolitano

Objetivo: definir uma visão estratégica em longo prazo, elaborar estratégias de planejamento e de desenvolvimento, compartilhar e otimizar os recursos financeiros e humanos, desenvolver projetos operacionais de interesse metropolitano (Portal Centro).

Vitória Métropole 4+1 propose des éléments d'une stratégie de développement intégré pour le territoire de la Baie de Vitoria reposant sur la responsabilité collective de chacun des acteurs publics et privés. Ce projet suppose de nouvelles formes de gouvernance métropolitaine, tant sur le plan stratégique qu'opérationnel.

Cette stratégie repose sur la mutualisation entre les municipalités des ressources économiques et fiscales liées au développement portuaire et le partage des coûts et des bénéfices de l'aménagement urbain. Capitale économique et politique de l'état d'Espírito Santo, la ville de Vitoria, a une responsabilité historique à cet égard.

- La politique des petits pas : une gouvernance pour la gestion intégrée de la baie

Mise en place d'un groupement d'intérêt public pour la gestion intégrée de la baie de Vitória chargé de réaliser de petits projets sociaux, culturels ou urbains directement en lien avec la gestion de la baie. Ce groupement pourrait rassembler les municipalités de Vitoria, Serra, Cariacica, Vila Velha, le port (Codesa), la RMGV, l'état d'Espírito Santo et la société civile. Le financement pourrait reposer sur la création d'un fond de solidarité intercommunale.

- Une nouvelle gouvernance portuaire

Objectif : accompagner une réforme portuaire et élaborer un projet global d'aménagement et de développement durable des deux ports. Ce mode de gouvernance, associant notamment l'Etat fédéral, l'état d'Espírito Santo, la Codesa, les acteurs privés (Vale, Arcelor-Mittal) et les municipalités aurait pour mission d'identifier de nouveaux leviers stratégiques pour l'attractivité et la compétitivité du port, améliorer l'interface avec la ville, et assumer une plus grande solidarité sociale et environnementale.

- Vitoria Métropole 4+1, amorço d'une gouvernance métropolitaine

Objectif : définir une vision stratégique à long terme, élaborer des stratégies d'aménagement et de développement, mutualiser et optimiser les ressources financières et humaines, développer des projets opérationnels d'intérêt métropolitain (Portal Centro).

SINFONIA



(da esquerda para direita/de gauche à droite)

Leandro AZEVEDO TERRÃO (Brasil/Brésil)

Marie-Claire BARRE (França/France)

Marion TALAGRAND (à frente) (França/France)

Ernesto APOLAYA CANALES (Peru/Pérou)

Michel LE DUC (à frente) (França/France)

Eliana KUSTER (Brasil/Brésil)

Gabriela LEANDRO PEREIRA (Brasil/Brésil)

Sinfonia Plano e idéias gerais de um desenvolvimento metropolitano durável

Elementos de estratégia de desenvolvimento durável da Região Metropolitana da Grande Vitória

No início da ocupação, Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra eram quatro comunidades distantes em torno da baía. Algum tempo depois, com a expansão urbana e o crescimento das cidades, a baía tornou-se encravada no tecido urbano, considerada como um obstáculo de difícil superação.

Como pensar a construção psíquica e política da região metropolitana da Grande Vitória sem mudar o olhar sobre a natureza, o estatuto e a identidade da baía?

Para conseguir fazer esta construção que envolve quatro comunidades, nos parece importante orientar a nossa reflexão sobre a baía como espaço de articulação e de solidariedade territorial da Grande Vitória. Esta abordagem leva em conta as questões relacionadas a identidade que nos parecem centrais, de diferentes maneiras: o ecossistema, o sistema de logística, o sistema de mobilidade e o sistema de utilização.

A estratégia imaginada durante o atelier se desenvolve através das seguintes questões estratégicas:

- 1 Reconhecer a baía como um elemento fundador e unificador da Metrópole através da construção da atenção a tal aspecto.
2. Respeitar a baía como elemento natural que tem a possibilidade de apoiar uma atividade humana através da qualidade de suas águas.
3. Reforçar a utilização da baía e do porto como parte do funcionamento metropolitano através da integração em um sistema de fluxos de mercados locais (e não somente através da importação e exportação).
4. Aproveitar a baía como lugar de urbanidade e de vida pública metropolitana através da requalificação de suas bordas e espaços públicos com forte valor de uso.
5. Unificar a metrópole em torno da baía através da complementaridade da 'eficácia econômica' dos deslocamentos e do 'prazer de viver na cidade'.



Elements de strategie de developpement durable de la Region Metropolitaine du Grand Vitoria

A l'origine de l'implantation humaine, Vitoria, Vila Velha, Cariacica et Serra étaient quatre communes distantes entourées par la baie. Puis, avec l'extension urbaine et l'agrandissement des villes, la baie est maintenant enserrée dans le tissu urbain, considéré comme un obstacle peu franchissable.

Comment envisager la construction physique et politique de la région métropolitaine du Grand Vitoria sans changer de regard sur la nature, le statut et l'identité de la baie?

Pour réussir cette construction à quatre communes, il nous a semblé important d'orienter notre réflexion sur la baie comme espace d'articulation et de solidarité des territoires du Grand Vitoria. Cette approche tient compte, outre les questions d'identité qui nous semble centrales, de différentes clefs d'entrée thématiques «éco-systeme», «log-systeme», «mob-systeme» et «use-systeme».

La stratégie imaginée au cours de cet atelier s'énonce donc de la manière suivante:

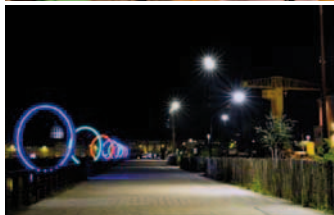
1. Reconnaître LA BAIE comme un élément fondateur de l'identité et fédérateur du projet de la Métropole EN organisant une "mise aux regards" de tous,
2. Respecter LA BAIE comme élément naturel pouvant soutenir une activité humaine EN veillant à la qualité de ses eaux ,
3. Renforcer l'utilisation de LA BAIE et du port dans le fonctionnement métropolitain EN les intégrant dans le système de flux des marchés locaux (et plus seulement en import/export),
4. Profiter de LA BAIE comme lieu d'urbanité et de vie publique EN ouvrant et en qualifiant ses berges en espaces publics à forte valeur d'usage,
5. Fédérer l'aire métropolitaine autour de LA BAIE en jouant de la complémentarité "efficacité économique" des déplacements et "plaisir de vivre la ville"



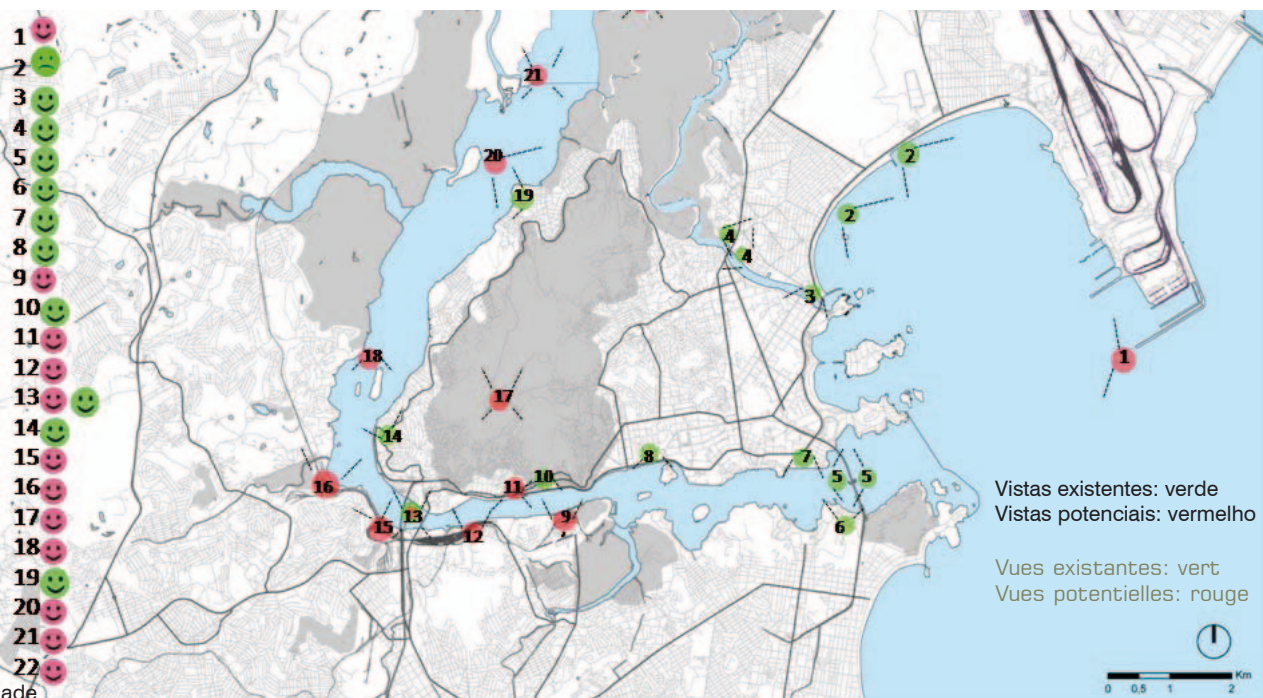
Sinfonia Imagem e Identidade - E se a cidade e a baía se oferecessem aos olhares?

Sinfonia

Image et Identité - Et si la ville et la baie s'offraient aux regards de tous ?



Exemplos da inserção de arte na cidade
Exemples d'action d'art en ville



Proposta para utilização da área dos galpões do Porto

Proposition d'utilisation de la zone d'entrepôts du Port



- A organização do transporte aquaviário público fornecerá um outro olhar e uma outra relação da cidade com sua baía, além de facilitar a mobilidade.

- A distribuição de obras de arte no espaço público ao longo da baía e da cidade, seja de forma permanente, seja através de exposições temporárias, favorece a criação de um olhar que valoriza os pontos marcantes destes locais.

- A transformação dos armazéns do Porto em 'locais da cidade' e em equipamentos de lazer. Esses 'locais da cidade' são espaços nos quais se pode apresentar e discutir propostas para a cidade, com a participação das diversas associações que a compõem, permitindo assim a tomada de consciência a respeito da identidade atual e futura da aglomeração urbana. Os equipamentos de lazer permitirão a criação de uma nova ligação entre o centro de cidade e a sua baía.

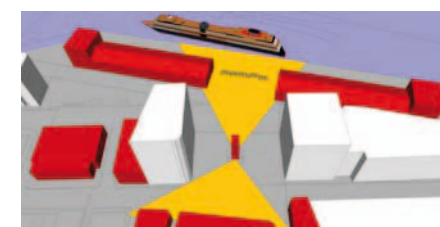
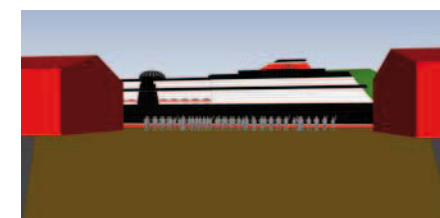
- A criação de uma área de lazer no alto do maciço central, ligado por um plano inclinado ou um teleférico a parte baixa da cidade permite uma vista do conjunto da aglomeração urbana.

- L'organisation de transport public sur l'eau donne un autre regard et une autre relation à l'ensemble de la baie et facilite la mobilité

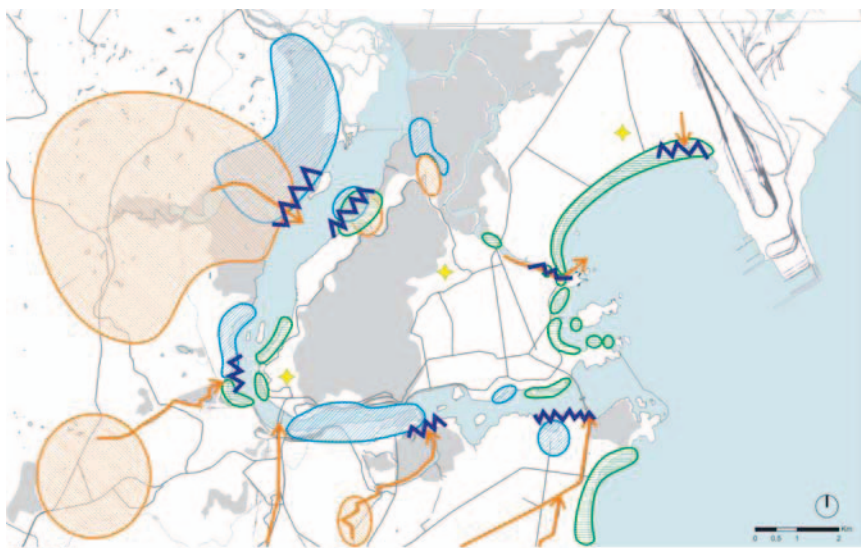
- La ponctuation d'oeuvres d'art sur les espaces de rencontre entre la baie et la ville donne à voir et valorise les sites remarquables de la baie

- Le réaménagement des entrepôts du port en "maison de la métropole" et équipement de loisir. La maison de la métropole qui expose les projets, permet le débat avec les associations et la prise de conscience de l'identité actuelle et future de l'agglomération. L'équipement de loisir pour les habitants qui y est lié, crée une liaison nouvelle entre le centre ville et la baie

- La réalisation d'un équipement de loisir au sommet de la montagne, relié par un ascenseur (cf Valparaiso) aux "entrepôts" donne une vue sur l'ensemble de l'agglomération.



Sinfonia Sinfonia



Relação entre qualidade e usos da água
Mise en relation de la qualité et des usages de l'eau

Água e espaços urbanos - E se a água fosse utilizável? Eaux et espaces habités - Et si l'eau devenait propre ?

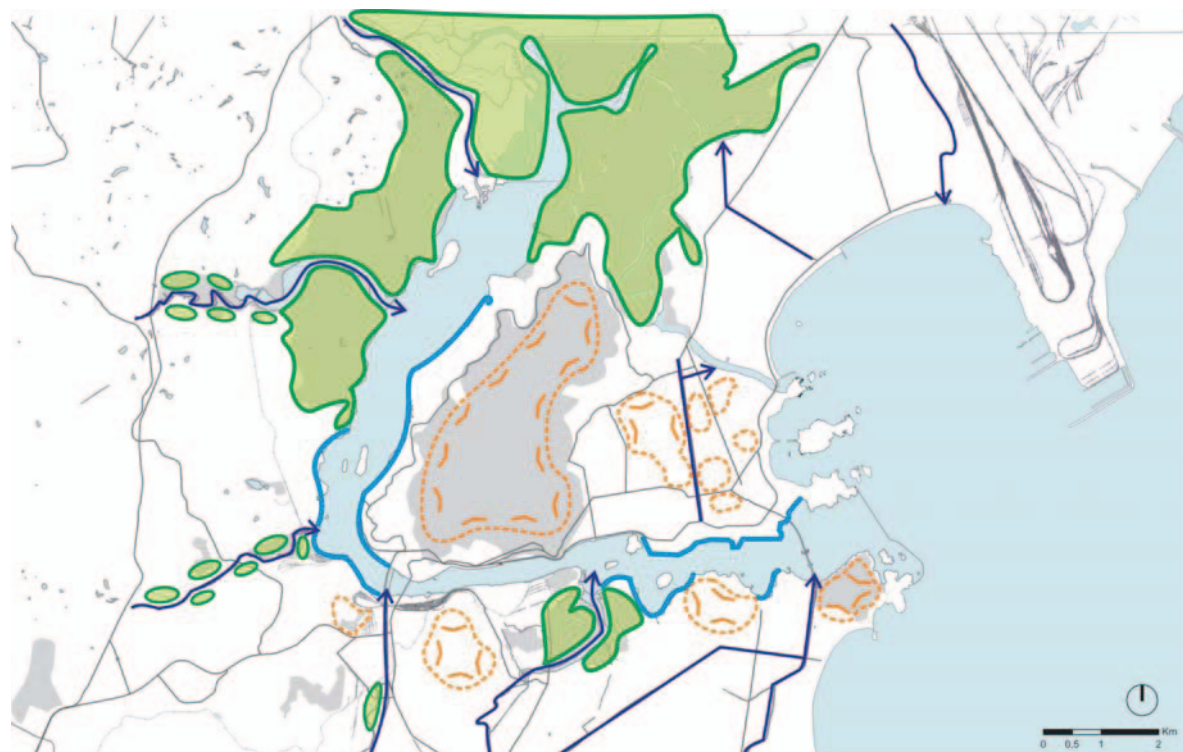


Gráfico da gestão diferenciada dos espaços naturais e da água
Schéma de gestion différenciée des espaces naturels et de l'eau

Na escala do ecossistema da baía:

Proteção da zona de mangue na escala metropolitana

Gestão diferenciada dos rios respeitando suas diferentes vocações

Recuperação dos cursos d'água

Na escala dos bairros:

As águas da chuva poderiam ser retidas em bacias para minimizar o papel das redes de tratamento e abastecimento, direcionando seu uso para onde se façam mais necessárias.

Bacias de filtragem orgânica nos locais onde as redes de tratamento não atingem.

Recuperação e utilização das águas pluviais para antecipar o aumento previsível do custo da água.

A l'échelle de l'éco-système "baie"

- Protection de la zone de mangrove à l'échelle métropolitaine

- Gestion différenciée des rives selon leurs différentes vocations

- Renaturation des cours d'eau et mise en connexion

A l'échelle des quartiers :

- Les eaux de pluie sont retenues dans des bassins de rétention pour soulager les réseaux et leur donner une valeur plus urbaine (par ex. en contrebas des collines)

- Bassins de phytoremédiation là où les réseaux d'assainissement n'arrivent pas encore

- Récupération et utilisation des eaux pluviales pour anticiper l'augmentation prévisible du prix de l'eau due à l'assainissement nécessaire.

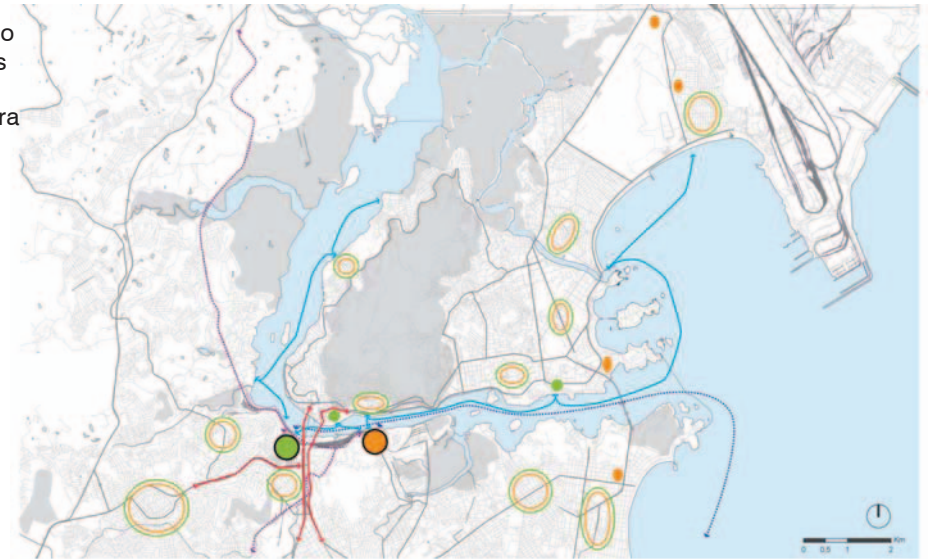
Sinfonia Atividades portuárias e espaços urbanos – E se o porto servisse à cidade?

Sinfonia

Activités portuaires et système urbain - Et si le port servait la ville ?



- Aproveitar a saída do Porto de containers rumo à Tubarão para reorganizar as funções portuárias
- Liberar a região ao redor do Porto de Vitória para requalificar o centro histórico.
- Reestruturar o Porto prioritariamente próximo das vias ferras e do transporte marítimo, em detrimento das rodovias.
- Desenvolver a cabotagem entre Vitória e os outros portos brasileiros para desbloquear essa rota específica.
- Encorajar a utilização do transporte ferroviário para a chegada dos produtos oriundos dos pequenos produtores do interior.
- Criar um mercado atacadista e outro varejista sobre uma rede de distribuição na cidade, que se utilize, ora da rodovia, ora da ferrovia, assim como do transporte marítimo.
- Criar um 'pólo de competência' que desenvolva pesquisas sobre a logística do futuro e sobre os rumos tomados pela cidade com o petróleo, associando a Universidade, a Codesa e a Petrobrás.



Circuitos de distribuição pela água
Circuits de distributions par l'eau

Abastecimento da Região Metropolitana da Grande Vitória
Approvisionnement de la Région Métropolitaine du Grande Vitória

- | | |
|---|----------------------------|
| ■ Logística urbana | Logistique urbaine |
| ■ Base de suporte petrolífero | Base arriere petrole |
| ■ Lazer, cultura, turismo | Loisirs, culture, tourisme |
| ■ Pólo de competência | Pole de competence |



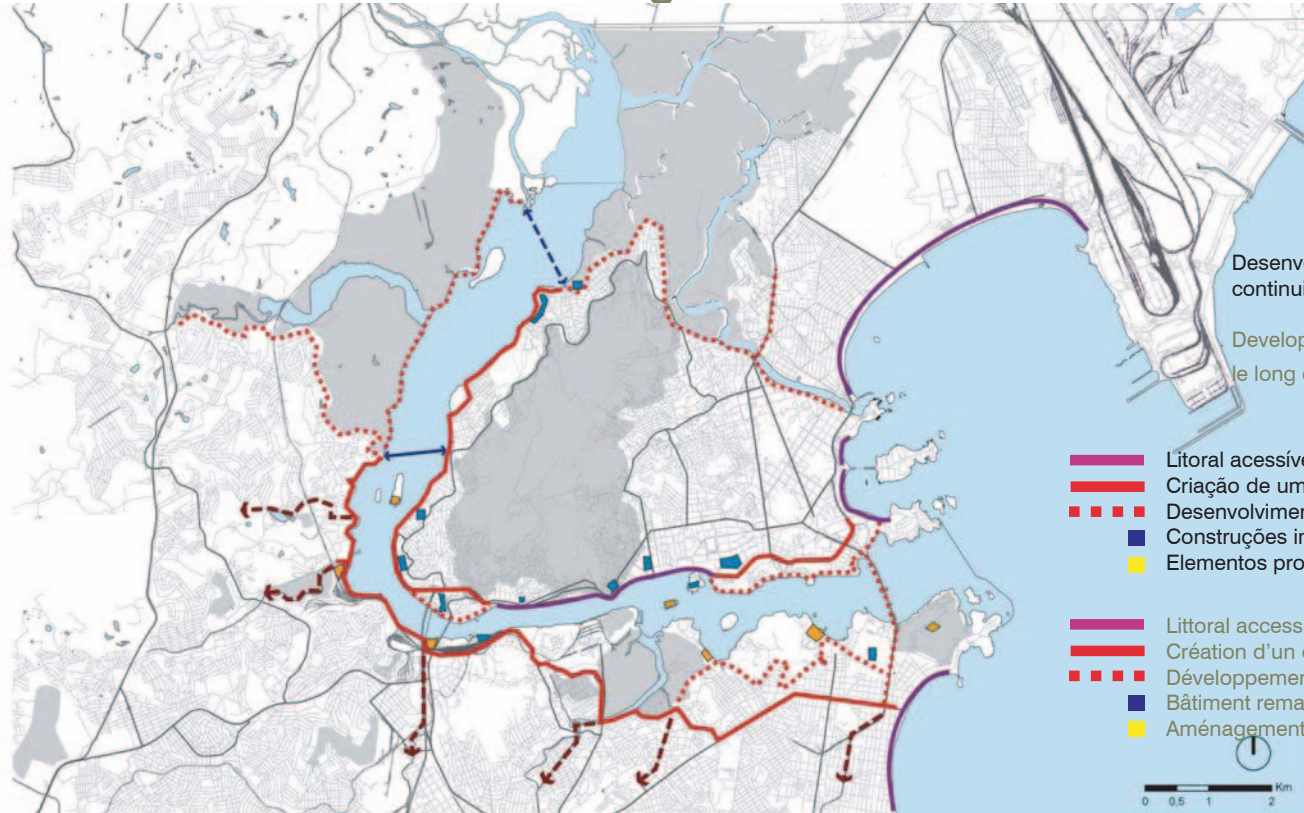
- Profiter du départ du port à conteneurs vers Tubarao pour réorganiser les fonctions portuaires
- Libérer les terrains portuaires sur Vitoria pour requalifier le centre historique
- Restructurer le port prioritairement sur le rail et l'eau plutôt que sur la route
- Developper le cabotage entre Vitoria et les autres ports brélsiens pour désengorger la route
- Encourager l'utilisation du rail pour l'acheminement des produits vivriers en provenance des "montagnes"
- Créer un outil de logistique urbaine avec un marché de gros et un marché vivrier avec un réseau de distribution dans la ville utilisant, outre la route, le fer (prolongé en tunnel) et la circulation de cabotage sur la baie
- Créer un "pôle de compétence" sur la logistique du futur et sur le petrole associant (Université, Codesa, Petrobras)

Sinfonia Urbanidade e usos coletivos da cidade

E se a baía se tornasse uma outra forma de 'praia'?

Sinfonia

Urbanité et usages collectifs de la ville - Et si la baie devenait une autre "plage" ?



Desenvolvimento das
continuidades ao longo da baía
Developpement des continuités
le long de la baie

- Litoral acessível e equipado
 - Criação de uma ligação
 - - - Desenvolvimento a longo prazo
 - Construções importantes
 - Elementos projetados
-
- Littoral accessible et aménagé
 - Création d'un cheminement
 - - - Développement a long terme
 - Bâtiment remarquable
 - Aménagements projetés



Circuito de Triathlon
Circuit de Triathlon



- Criar lugares com forte valor de uso na região interna da cidade, e reforçar a qualidade dos espaços públicos nos pontos nos quais eles possuem ligação com o mar, complementando assim a atração exercida pelas praias.

- Utilizar a curto prazo as continuidades possíveis para incrementar a ligação das construções existentes com a região próxima ao mar, criando assim, ambiências urbanas interessantes.

- Organizar a longo prazo uma relação prolongada com a baía através de continuidades conseguidas através dos terrenos portuários e de possíveis continuidades ao longo dos rios.

- Organizar todos os anos um triathlon na região da baía.

- Créer des lieux à forte valeur d'usage dans l'intérieur de la baie et renforcer la qualité de l'espace public en lien avec l'eau, en complémentarité des plages du littoral-

- Utiliser à court terme les continuités possibles en reliant les batiments existants en contact étroit avec l'eau pour créer des vues urbaines intéressantes

- Organiser à long terme une relation plus profonde avec la baie par des continuités gagnées sur les terrains portuaires et des prolongements en profondeur le long des rivières

- Organiser tous les ans un triathlon sur l'ensemble de la baie.



Sinfonia

Centralidades e mobilidades

E se nós pudéssemos parar e aproveitar a baía como parte da vida cotidiana ?

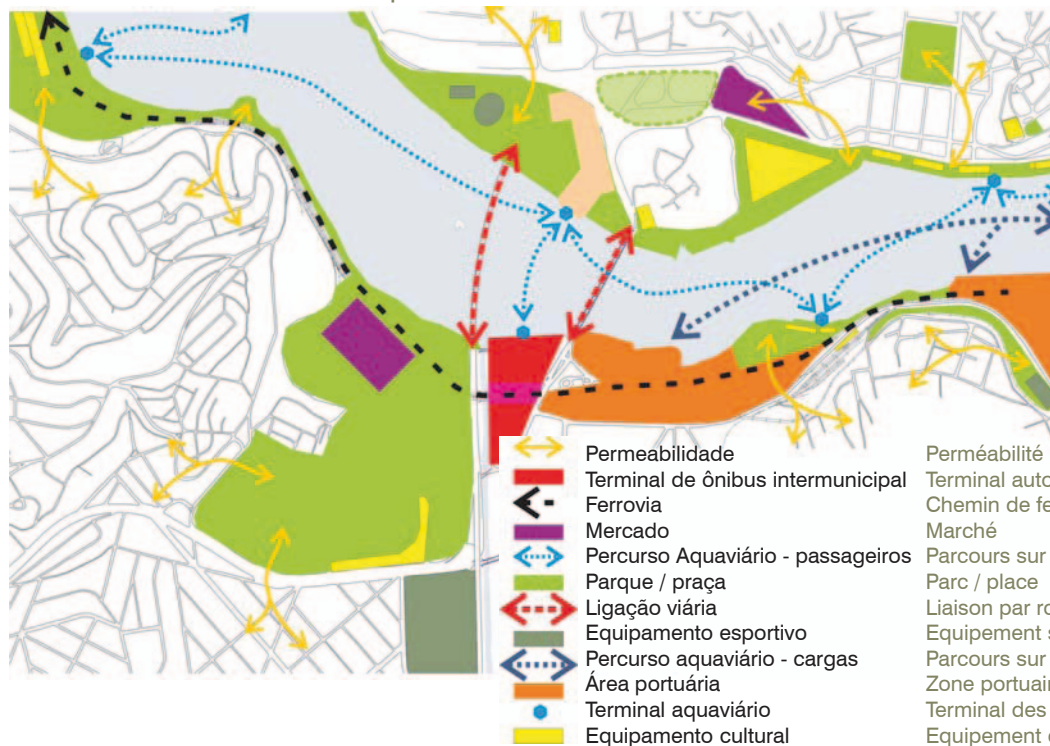
Sinfonia

Centralités et mobilités - Et si on pouvait s'arrêter et "vivre" la baie ?



Centralidades e fluxos

Centralités et fluxes



Pólo Intermodal

Pole Intermodal

Análise do local

Analyse du site



- Criar uma linha de lanchas de transporte público que possam servir aos dois lados da baía.
- Recriar um serviço de viagens de trem em direção ao Rio de Janeiro (isso pode ser feito através da reativação da via férrea ou dos trens de alta velocidade).
- Criar um pólo intermodal de trem, ônibus, barcas e estacionamento que relaciona solidariamente os dois lados da baía, entre a segunda ponte a Ponte Florentino Ávidos: "A estação dos dois lados"
- Desenvolver as atividades ligadas ao Porto na proximidade deste ponto.
- Criar espaços de vida, lazer e comércio urbano em torno deste ponto.
- Créer une ligne de bateaux-bus pour desservir les deux rives de la baie
- Remettre en service un train pour les voyageurs vers Rio (reactivation de la voie ferrée ou grande vitesse)
- Créer un pôle intermodal tramway / bus / bateaux / train / parking relais solidarisant les deux rives entre le 2^e pont et les cinq ponts : "la gare des deux rives"
- Développer des activités liées au port à proximité de ce pôle
- Créer des espaces de vie, de loisir et de commerce urbain autour de ce pôle

Sinfonia

Sinfonia

Tabela final

Tableau final

	<i>E se a cidade e a baía se oferecessem aos olhares de todos?</i>	<i>E se a água se tornasse própria para o uso ?</i>	<i>E se o Porto servisse à cidade ?</i>	<i>E se a baía se tornasse uma outra forma de 'praia' ?</i>	<i>E se nós pudéssemos parar e aproveitar a baía como parte da vida cotidiana ?</i>
Pensar a cidade de amanhã	Imagem identidades Articular a valorização do património natural e construído para a cidade do futuro	Água, natureza e atividades Restaurar o ecossistema da baía e recuperar o equilíbrio entre a natureza e a cidade	Cidade e Porto Valorizar as redes de produção regional no espaço metropolitano, Incentivar a sinergia entre a economia da cidade e o Porto de Tubarão	Espaço público e usos coletivos Lutar contra a fragmentação urbana através da valorização do domínio público. Reequilibrar os valores de uso da baía e do litoral	Centralidades e mobilidades Repensar a mobilidade como um momento da vida urbana.. Organizar a multimodalidade em relação as razões dos deslocamentos.
Social	Reforçar o sentimento de pertencimento a um lugar em particular.	Melhorar a qualidade do habitat e do espaço público.	Criar ou desenvolver circuitos entre a metrópole e seu entorno.	Oferecer a todos acesso igualitário à baía e a todos os tipos de lazer que ela permite.	Oferecer a todos as melhores condições de deslocamento na metrópole.
Economia	Reposicionar a região metropolitana dentro da rede de cidades do sudeste	Favorecer as atividades ligadas ao ambiente.	Manter o Porto na cidade, desenvolvendo atividades de pesquisa ligadas à logística e ao petróleo.	Apoiar-se no lazer e na cultura como forma de desenvolvimento.	Incentivar a implantação de novas atividades no centro da metrópole.
Ecologia	Ressaltar a qualidade da grande paisagem	Restaurar e preservar o ecossistema da baía.	Incentivar a utilização das estradas de ferro e do transporte marítimo para mercadorias, limitando o tráfego nas estradas.		Desenvolver a intermodalidade para limitar o tráfego nas rodovias.

	<i>Et si la baie et la ville s'offraient aux regards de tous ?</i>	<i>Et si l'eau était propre ?</i>	<i>Et si le port servait la ville ?</i>	<i>Et si la baie devenait une autre plage ?</i>	<i>Et si on pouvait s'arrêter et « vivre » la baie ?</i>
Penser la ville demain	Image et identités Articuler la mise en valeur des héritages avec un projet pour le futur	Eau, nature et activités Restaurer l'écosystème de la baie et rétablir l'équilibre entre la nature et la ville	Ville et port Valoriser les filières de production régionale dans l'espace métropolitain, Et favoriser la synergie entre l'économie de la ville et de Tubarao	Espace public et usages collectifs Lutter contre la fragmentation urbaine en redonnant de la valeur au domaine public. Rééquilibrer les valeurs d'usage de la baie et du littoral	Centralités et mobilités Repenser le déplacement comme un moment de la vie urbaine. Organiser la multimodalité en relation avec les motifs de déplacement.
Socio	Renforcer un sentiment d'appartenance à un lieu particulier.	Améliorer la qualité de l'habitat et de l'espace public.	Créer ou développer des circuits courts entre la métropole et ses arrières pays.	Offrir à tous un accès équivalent à la baie et aux loisirs qu'elle permet.	Offrir à tous les meilleures conditions de déplacement dans la métropole
Eco	Repositionner la RMGV au sein du réseau de villes du sud-est.	Favoriser les activités en lien avec l'environnement.	Maintenir le port en ville en développant l'activité de recherche liée à la logistique et au pétrole.	S'appuyer sur les loisirs et la culture comme levier de développement.	Favoriser l'implantation des nouvelles activités au centre de la métropole.
Envt	Marquer la qualité du grand paysage.	Restaurer et préserver l'écosystème de la baie	Favoriser l'utilisation du fer et de l'eau pour le transport des marchandises pour limiter le trafic routier.		Développer l'intermodalité pour limiter le trafic routier.

TERRITÓRIO EM MOVIMENTO



(da esquerda para direita/de gauche à droite)

Sergio PRUCOLI BARBOZA (Brasil/Brésil)

Chakib BENRAMDANE (Argélia/Algérie)

Florence DANHYER (França/France)

Toger Nis THOMSEN (Dinamarca/Danemark)

Norberto IGLESIAS (Argentina/Argentine)

Clara BARETTO (França-Brasil/France-Brésil)

Anna Claudia DIAS PEYNEAU (Brasil/Brésil)

Territorios em movimento para uma Grande Vitoria sustentável - Territoires en mouvement pour une Grande Vitoria durable



A região de Vitória se configura um sítio natural excepcional e destacado.

São os movimentos geológicos que condicionam a urbanização e o desenvolvimento do território que, aliado a forma de vida da população e suas dinâmicas locais, enriquecem e agregam mais valor na construção uma imagem.

A Grande Vitória é constituída a partir de várias entidades que podemos chamar de « placas » onde cada uma delas possui uma tipologia e identidade particular.

Da interação ou fricção dessas « placas » surge tipos diferentes de ocupação. Elas representam forças, as vezes possíveis fraquezas ou riscos (« terremotos ») se essas ocupações não possuírem qualidade.

Assim, para compreender um sistema tão complexo que constitui esse território, nos pareceu útil realizar uma leitura dessas entidades a partir de grandes massas homogêneas que permitem apreender melhor esse sistema de « placas tectônicas urbanas ».

A aproximação se desenvolve em quatro grandes linhas :

Azul : São as grandes áreas de água que representam o manguezal, os brassos de mar e a baía.

Essas entidades aqui estão ao contato de áreas urbanas, de atividades econômicas e naturais (zonas verdes).

Verde : É predominante no território, principalmente no relevo e ao intorno do manguezal. As franjas dessa área são pressionadas pela urbanização.

Cinza : Se refere as zonas construídas, urbanizadas e/ou de atividades. Dentro desse « cinza » diferentes tipos de tecidos convivem possuindo também várias zonas de contato. As pressões feitas nas outras placas (verde e azul) aparecem claramente.

Invisível – é a escala macro das grandes dinâmicas regionais (mobilidade, economia, etc.), mas também representa as relações que não se podem materializar como as solidariedades territoriais, à qualidade de vida da população fixada e imagem global do território.

A Região Metropolitana de Vitória é um centro populacional de placas interdependentes com um destino comum. Neste contexto e frente as disparidades identificadas, nos parece essencial reforçar a solidariedade metropolitana entre os vários elementos desse sistema.

Esse reforço passa por um reequilíbrio dos territórios e o surgimento de projetos comuns que levantam as riquezas e de identidade. Os usos, as características e as vocações locais precisam fortalecer o sistema metropolitano através do apoio de suas riquezas singulares, o sítio, potencial humano e o patrimônio histórico-cultural.

Em vários setores, o que já existe é bastante para desencadear dinâmicas urbanas positivas que, além de contribuir com todo o território, deve preservar suas riquezas naturais, sociais e econômicas.

Um sistema de governança territorial na escala metropolitana deve respeitar as identidades locais e deixá-las contribuir na composição global desse território para o interesse de todos. Um território sustentável só se pode estabelecer a partir de essa escala. A questão dos deslocamentos e dos transportes está no centro de uma visão sustentável do território tanto como a qualidade de vida e a preservação do meio ambiente ou também as energias renováveis (limpas).

Essas preocupações se colocam na escala mundial para todas as sociedades humanas cuidando do seus futuros. Esse é o desafio maior das próximas décadas. E também favorecer a construção de uma imagem positiva e rica na escala da Região Metropolitana de Vitória.

Inteligência urbana :

O aspecto sustentável do projeto deve se pensar à través da articulação das escalas que é indispensável.

A ação na escala do bairro permite agir sobre as intercomunidades e o grande espaço do território. Tem que também que o projeto seja compartilhado (construção pública), ferramentado (eixos de ação) e comunicável (entendido e levado pela a maioria da população)

Um território metropolitano em movimento que se apoia nas riquezas naturais e conhecimentos locais para um desenvolvimento compartilhado.

Territorios em movimento para uma Grande Vitoria sustentável - Territoires en mouvement pour une Grande Vitoria durable



La région de Vitória est d'abord un site naturel exceptionnel et remarquable.

Ce sont les mouvements géologiques qui ont conditionnés l'urbanisation et le développement du territoire. Le bassin de vie s'en enrichit et s'en a construit une image.

Le grand Vitória est aujourd'hui constitué de nombreuses entités que l'on pourrait assimiler à des « plaques » avec chacune une typologie et une identité particulière. Comme une « tectonique territoriale », de l'interaction ou du frottement de ces plaques sont nées différentes occupations. Elles représentent des forces, parfois des possibles faibles ou des risques si elles sont mal ou pas traitées.

Ainsi pour comprendre un système aussi complexe que celui du territoire, il nous a semblé utile d'opérer une lecture de ces entités par grandes masses homogènes permettant de mieux appréhender cette tectonique urbaine.

L'approche se décline en quatre grandes lignes :

Bleu : il s'agit là des grandes étendues d'eau que représentent la mangrove, le bras de mer et la baie. Ces entités bleues sont au contact de zones urbaines, d'activités économiques et naturelles (Zone verte).

Vert : Il est omniprésent sur le territoire principalement sur le relief et aux abords de la mangrove, pour ce qui est des grandes masses. Ses franges sont soumises à une pression urbaine de tout côté.

Gris : Il s'agit des zones construites, résidentielles et/ou les zones d'activités. Dans ce "gris" différentes typologies de tissus cohabitent avec de nombreuses zones de contact entre elles. Les pressions exercées sur les autres plaques (verte et bleu) apparaissent clairement.

L'invisible : C'est l'échelle macro, des grandes dynamiques régionales (mobilités, économie, etc.), mais aussi les relations qui ne peuvent pas se matérialiser comme les solidarités entre territoires, la qualité de vie des habitants, l'image globale du territoire.

Vitória est un grand bassin de vie avec des plaques interdépendantes, avec un destin commun. Dans ce contexte et face aux disparités identifiées sur le grand Vitória, il nous semble essentiel de relancer la solidarité métropolitaine entre les différents éléments du système.

Ce renforcement passe par un rééquilibrage des territoires et l'émergence de projets communs porteurs de richesses et d'identité. Les usages, caractéristiques et vocations de chaque partie du territoire doivent consolider le système métropolitain, en prenant appui sur les richesses que sont le site, le potentiel humain, le patrimoine culturel et historique.

Dans de nombreux secteurs, les principaux atouts sont là, il suffit de les réactiver pour déclencher une dynamique urbaine positive, la préservation des richesses naturelles, sociales et économiques formant la base du projet de territoire.

Un système de gouvernance territoriale à l'échelle du bassin de vie est aussi à penser pour que la communauté d'intérêt prenne tout son sens.

Un territoire durable ne peut se faire qu'à partir de cette échelle précisément. La question des déplacements et des transports est au cœur d'une vision durable du territoire au même titre que la qualité de vie et la préservation des milieux ou encore la question des énergies renouvelables (dites propres...).

Ce sont là des questions qui se posent à l'échelle mondiale pour toutes les sociétés humaines soucieuses de leurs avenir. C'est l'enjeu et le défi majeur des décennies à venir. Rendre possible la construction d'une image porteuse de richesses à l'échelle du grand Vitória.

L'intelligence urbaine :

L'aspect durable du projet doit être particulièrement porté par l'articulation des échelles qui est décisive.

L'action à l'échelle du quartier permet d'agir sur l'intercommunalité et le grand territoire. Il faut aussi pour donner toutes ses chances à l'intelligence métropolitaine que le projet soit partagé (concerté), outillé (ligne d'action) et énonçable en quelques mots (communicable et intelligible par le plus grand nombre).

Un territoire métropolitain en mouvement qui s'appuie sur des richesses naturelles et des savoirs-faire locaux pour un développement partagé.

Diagnostico orientado - Diagnostic orienté



Uma área metropolitana solidária

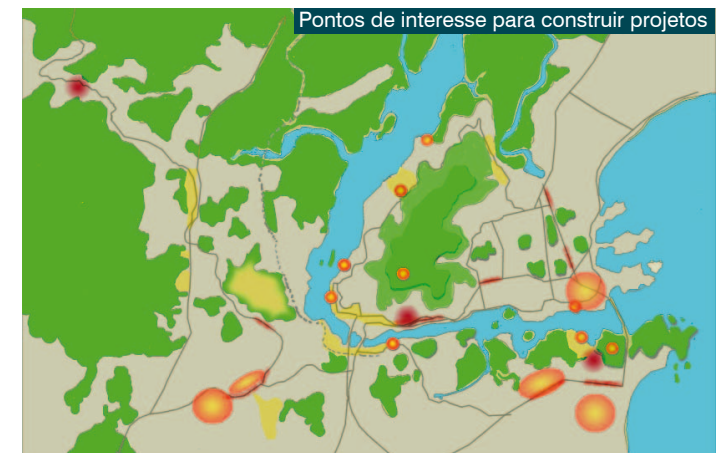
Uma definição...

Integração de ações para combater problemas comuns, assim como, para acionar potenciais existentes estagnados. Ações conjuntas das administrações municipais que visam, principalmente, o crescimento equilibrado dos sistemas econômicos, sociais, ambientais e culturais da região de forma integrada.

Transformar as "tensões" em ações para o desenvolvimento metropolitano

A tensão é o conjunto de duas ou mais forças (interesses, movimentos, potenciais, fluxos...). Uma tensão não é necessariamente boa ou mal. Contudo no presente contexto, percebemos, junto a idéia de uma região metropolitana solidária, tensões desejáveis (T.D.) e indesejáveis (T.I.).

E aqui nos propomos à acionar tensões desejáveis estagnadas, potencializar tensões desejáveis subutilizadas, abrir campo para a criação de novas tensões desejáveis (virtualidades ou invisível), desativar as forças que compõem uma T.I., a fim de converter ou compor uma T.D.



Une aire métropolitaine solidaire

Une définition...

Intégration des actions pour soigner des problèmes communs, ainsi démarrer potentiels existants qui sont bloqués. Des actions conjointes de l'administration des communes qui visent, principalement, la croissance équilibrée des grandes composantes économiques, sociales, environnementales et culturelles de la région de manière intégrée. La cohabitation de grandes plaques créent des phénomènes de frottements, de frictions que nous appelons "tensions".

Transformer les "tensions" en leviers de développement métropolitain

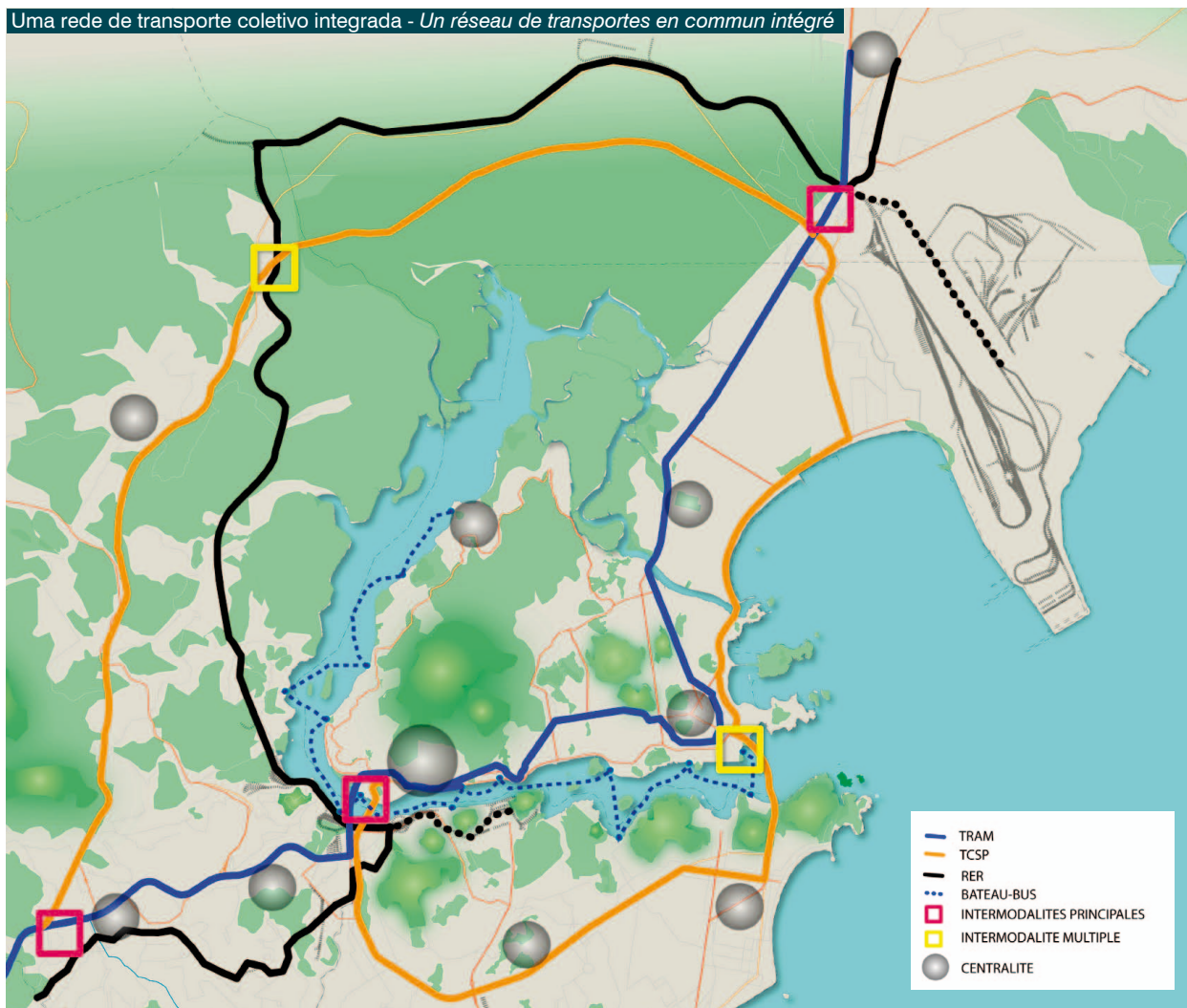
La tension est un ensemble de deux ou plusieurs forces (intérêts, mouvements, potentiels, flux...). Une tension n'est pas nécessairement bonne ou mauvaise. Néanmoins dans le contexte actuel, on aperçoit l'idée d'une région métropolitaine solidaire, tensions désirable/souhaitables (TD) e indésirables (TI)

Nous nous proposons d'encourager les actions sur des tensions désirables/souhaitables sous-utilisées, ouvrir un champ pour la création de nouvelles tensions désirables/souhaitables (virtualités ou invisibles), désactiver les forces qui composent une TI pour la convertir ou composer une TD.



Construção de uma visão - escala metropolitana Construction d'une vision - échelle métropolitaine

Uma rede de transporte coletivo integrada - Un réseau de transportes en commun intégré



Le système de transport en commun actuel repose sur un réseau de bus qui transite principalement par l'île de Vitoria et son aire centrale, congestionnant le centre et perturbant les espaces publics.

Les déplacements étant l'un des enjeux majeurs de l'aménagement durable, ils reposent sur un système de transport en commun efficace et le moins polluant possible. Le tramway actuellement en projet à Vitoria trouve toute sa place dans le projet du territoire. Il semble utile de l'envisager à une échelle plus globale dans un système complémentaire et intégré.

Notre proposition : un réseau de transports en commun permettant l'utilisation de divers modes, un maillage plus étendu avec des pôles d'interconnexions rapides.

- Une première boucle de bus à haute qualité de service dessert le territoire de Cariacica par la partie ouest du territoire du nord au sud pour ensuite desservir la centralité de Vila Velha et rejoindre la multimodalité de l'aire centrale de Vitoria. Cette boucle de transport en commun en site propre devient l'opportunité de requalifier l'espace urbain environnant

- L'aire centrale de Vitoria bénéficie du tramway ainsi que de la desserte par voie d'eau (bateau bus). Cette ligne dessert autant des lieux attractifs touristiques que les quartiers denses des villes.

- Le réseau de voies ferrées existant devient le support d'une ligne de type métro régional desservant le territoire du sud au nord. Cette liaison rapide connecte à la fois le port, l'aéroport et les communes au nord de Vitoria sans nécessité de passer par l'aire centrale.

- Un réseau de bus vient compléter le réseau viarie primaire et secondaire pour irriguer finement les tissus plus denses, sur des sites plus complexes d'accès.

Um sistema de transporte coletivo atual passando principalmente por Vitoria, congestionando o centro e perturbando o espaço publico.

Os deslocamentos da população (por motivo de trabalho, areas residenciais, outros) são os desafios maiores do planejamento sustentavel, fazem parte de um sistema de transporte coletivo eficaz e menos poluante possivel. O projeto de tramway atual encontra seu lugar no projeto do territorio, parece importante pensar-lo numa escala global e integrado com outros modos.

Nossa proposta é desenvolver uma rede de transportes coletivos multipla em possibilidades e destinos.

- Uma alça de onibus com alta qualidade de serviço que merece Cariacica, ao norte, volta para a bera mar este e conecta Vila Velha. Esse sistema permite de requalificar a relação com o espaço publico.

- A area central de Vitoria pode ser deservida por tramway e barco-onibus que passa pelas areas residenciais e turisticas.

- A rede ferroviaria existente pode acolher uma linha de transporte urbano tipo metro express regional do norte ao sul, conectando o aeroporto, o porto e os municipios do norte.

- Uma rede de onibus completa o sistema para deservir os tecidos urbanos denses e mais complexos de acesso.

Construção de uma visão - escala metropolitana

Construction d'une vision - échelle métropolitaine

Reforçar a área central (ilha de Vitória)

Oferecer qualidade como fio condutor do desenvolvimento da área central

Agir para a qualidade de vida no espaço urbano

Realizar novos bairros residenciais e oferecer moradias dignas, atrativas e contemporâneas

Qualificar os espaços públicos

Reconquistar os espaços urbanos emblemáticos e favorecer circulações de pedestres e ciclistas.

Continuar e reforçar a realização de projetos referentes ao patrimônio histórico

Intensificar a interface CIDADE-Porto : virar a cidade para a água

A cidade tem que reencontrar seu papel de porta de entrada do território.

Constituir um "water front" de qualidade : as atividades portuárias devem encontrar seu lugar no coração da cidade sem comprometer seu desenvolvimento urbano.

Vitória "Centro da Baía" tem que diversificar suas atividades econômicas para consolidar seu papel de Cidade Porto do século 21.

Construir um futuro comum

Realizar um sistema urbano integrado

Conectar as polaridades secundárias ao sistema urbano metropolitano através de uma rede de transportes eficaz.

Reforçar ou emergir novas vocações nas polaridades secundárias.

Viabilizar moradias de qualidade para a população próximas aos centros secundários (serviços)

Integrar a natureza ao desenvolvimento do território

Sensibilização ao meio ambiente

Preservar os elementos naturais (água, ar, flora e fauna)

Construir o patrimônio comum da grande Vitória e revelar sua identidade.

Animar a baía como um espaço em movimento constante.

Requalificar o "centro" da baía, Consolidar as novas centralidades valorizando as especificidades dos sítios e implementando novas dinâmicas
Requalifier le centre de la baie, Conforter les nouvelles centralités en valorisant les spécificités des sites et impulsant de nouvelles dynamiques



Construção de uma visão - agir no "meio ambiente" de vida Construction d'une vision - agir sur le cadre de vie

Renforcer l'aire centrale (île de Vitória)

La qualité comme leitmotiv du développement de l'aire centrale. Permettre aux résidents d'y vivre, attirer de nouveaux investisseurs et encourager les vitoriens à redécouvrir et s'approprier la ville.

Agir sur le cadre de vie :

Réaliser de nouveaux quartiers résidentiels et offrir un habitat digne, attractif et contemporain.

Qualifier les espaces publics

Reconquérir les espaces urbains emblématiques et favoriser les déplacements doux.

Poursuivre et conforter la démarche de valorisation du patrimoine.

Intensifier l'interface VILLE-port : retourner la ville vers l'eau

La ville doit retrouver sa place de « tête de pont » d'entrée du territoire.

Constituer un water front de qualité ; les activités portuaires doivent trouver leur place au cœur de la ville sans compromettre le développement urbain.

Vitoria doit amorcer sa diversification économique pour développer son rôle de Ville-Port du 21ème siècle.

Construire un avenir commun

Former un système urbain intégré

Connecter les polarités secondaires au système urbain métropolitain grâce à un réseau de transport performant.

Renforcer ou faire émerger une vocation des centres secondaires.

Permettre aux populations de vivre dans des zones résidentielles de qualité avec des services de proximité et connectées aux centres secondaires.

Intégrer les forces de la nature au développement du territoire

Sensibilisation au milieu naturel.

Veiller à la préservation des éléments naturels.

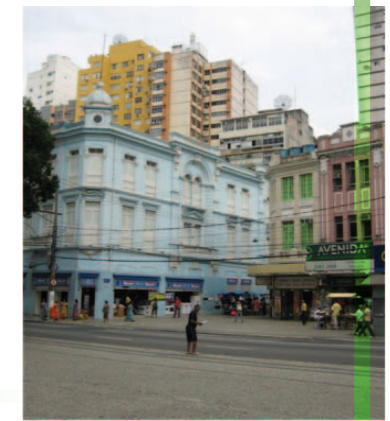
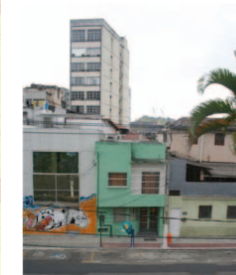
Construire le patrimoine commun de la grande Vitoria et révéler son identité.

Animer la baie comme un espace en mouvement constant.

Qualificar os espaços públicos Qualifier les espaces publics



Oferecer moradias atrativas no centro da cidade Offrir un habitat attractif en centre ville



Relier et intensifier les espaces au bord de l'eau Conectar e intensificar os espaços das bordas



Atração metropolitana - A baía e as bordas

Attraction métropolitaine - La baie et les berges



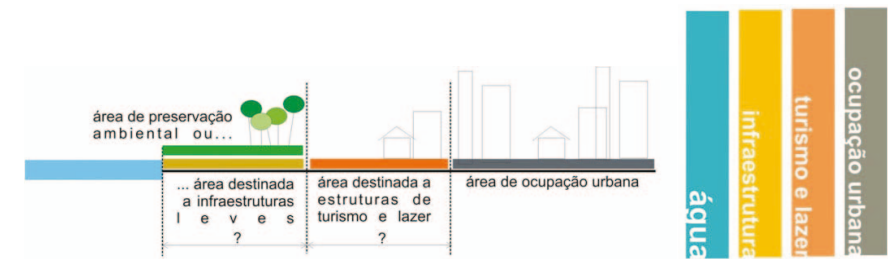
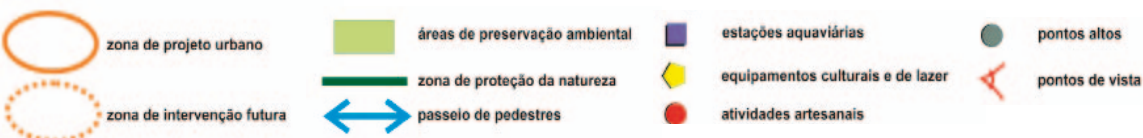
Inventar uma nova relação com a água - Inventer un nouveau rapport à l'eau



Construir um water front - Construire un waterfront



Intensificar a interface cidade-porto - Intensifier l'interface ville-port

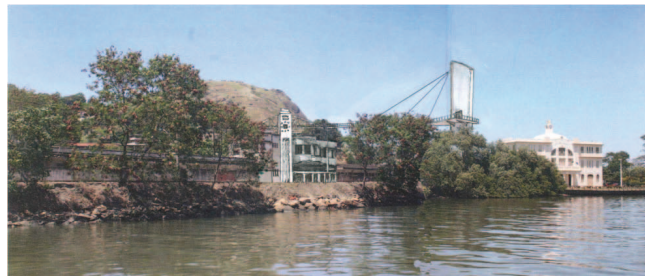


Reglar a ocupação das bordas - Réglementer l'occupation des berges

Atração metropolitana - Uma valorização integrada dos sitios emblematicos

Attraction métropolitaine - Une valorisation intégrée des sites emblématiques

Exemplos de ações - *Exemples d'actions*



Abrir as bordas aos moradores - *Ouvrir les berges aux habitants*

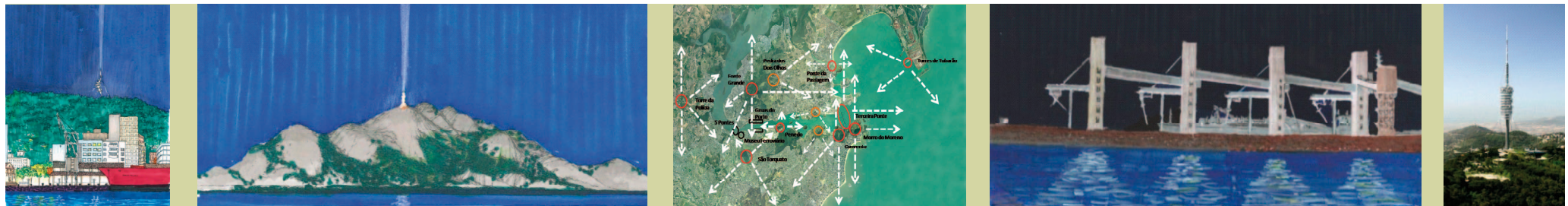


Propor lazer recreativo e cultural para todos
Proposer des loisirs récréatifs et culturels pour tous



Um palco que olha para a agua, um carnaval que vira unico
Une tribune qui regarde l'eau, un carnaval qui devient unique

Realização de iconos artisticos para valorizar a paisagem geografica e iluminação dos pontos altos -
Réalisation d'icônes artistiques pour valoriser le grand paysage et mise en lumière des points hauts



REDE SETE



(da esquerda para direita/de gauche à droite)

Sylvie DELATTE (França/France)

Michel GAILLARD (França/France)

Julia VARGA (Hungria/Hongrie)

Marcus ZANOTTI BRECIANI (Brasil/Brésil)

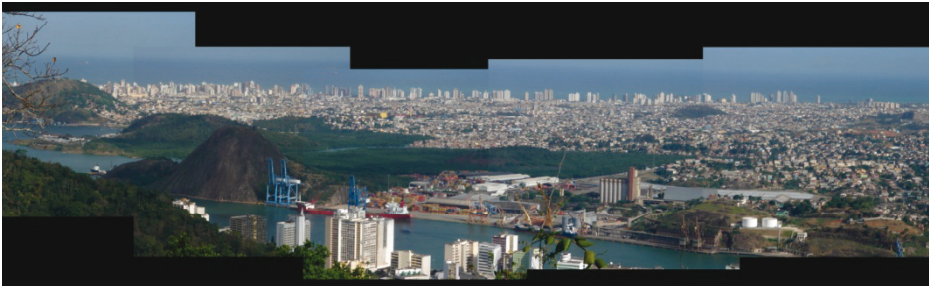
Karen CHEVALLIER (França/France)

Juliana PETRUZZI ZALTA (Brasil/Brésil)

Latussa Bianca LARANJA MONTEIRO (Brasil/Brésil)

DAS BEIRAS AOS CUMES (equipe « rede 7 »)

DES RIVES AUX CUMES (équipe « réseau 7 »)



A Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV), articulada ao redor da Ilha de Vitória, sofre atualmente pressões urbanas sobre seus espaços naturais e engarrafamentos em suas pontes para o continente.

Para permitir o re-equilíbrio da solidariedade territorial e o desenvolvimento dos territórios menos favorecidos, melhorar o cotidiano de sua população e a força de sua imagem de « Cidade Presépio », propomos :

- um re-equilíbrio e um diálogo construtivo entre o porto, a cidade e a natureza,
- um trabalho de costura e articulação entre essas entidades através das redes em todas as escalas,
- novas práticas de transporte, habitação e lazer.

Distinguimos 2 grandes tipos de redes, associando a grande paisagem e os desafios da cidade:

- **as redes maiores das conexões metropolitanas**, que articulam em diferentes escalas os sistemas de transporte coletivo e de cargas ligadas ao porto.
- **as redes finas de capilaridade cidade/natureza** que se apóiam sobre o sistema das águas como um elo de união entre a cumplicidade mágica da baía alagadiça e as encostas dos morros. Rios, canais, talwegues e manques criam um espaço comum de interesse que nos liga à baía.

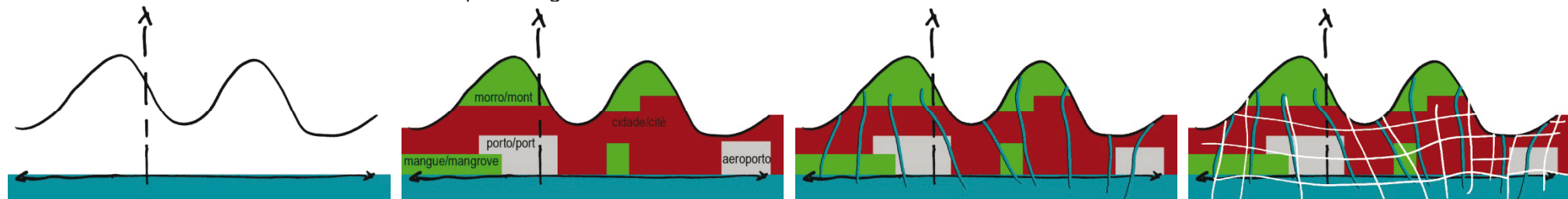
La région métropolitaine de Grande Vitória (RMGV), articulée autour d'Ile de Vitória, souffre aujourd'hui des pressions urbaines sur les espaces naturels et d'un engorgement de ses ponts vers le continent.

Pour permettre le rééquilibrage des solidarités territoriales et l'évolution des territoires défavorisés, améliorer le quotidien de sa population et la force de son image de « petite Rio », nous proposons :

- un rééquilibrage et un dialogue constructif entre port, ville et nature,
- un travail de couture et d'articulation entre ces entités par le biais des réseaux à toutes les échelles,
- de nouvelles pratiques de transport, d'habitat et de loisir.

On distingue 2 grands types de liens associant grand paysage et enjeux urbains :

- **Les réseaux majeurs de connexions métropolitaines** qui articulent à différentes échelles les systèmes des transports collectifs et des transports de marchandises liés au port.
- **Les réseaux fins de capillarité ville/nature** qui s'appuient sur le système hydraulique comme trait d'union entre la complicité magique de la baie adoucie par sa mangrove et l'aplomb des mornes. Rivières, canaux, torrents et mangroves créent une communauté d'intérêt qui nous lie à la baie.



Geografia, natureza/cidade/porto, capilaridade das redes d'água, redes humanas
Géographie, nature/ville/port, capillarité des réseaux d'eau, réseaux humains

Redes maiores de conexões metropolitanas / sistemas de transporte

Réseaux majeurs de connexions métropolitaines / système des transports

1. transportes coletivos / organizar, qualificar

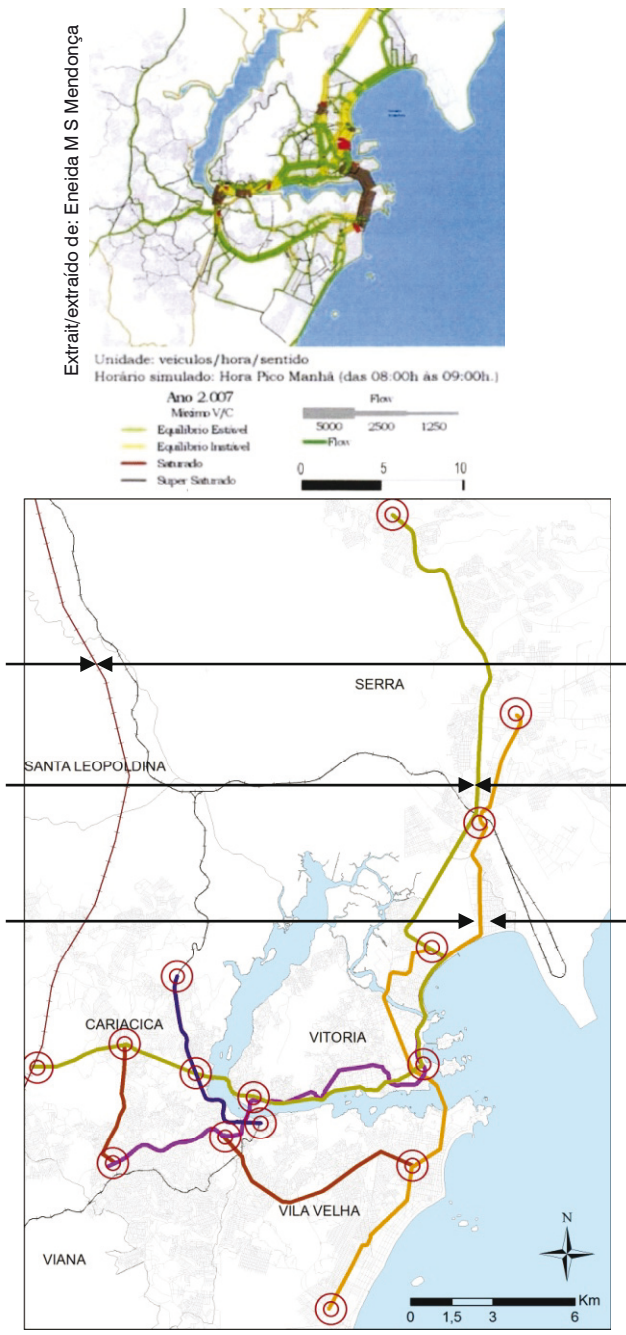
Essa é a base da nossa proposição para :

- limitar a utilização dos veículos motorizados individuais geradores de CO₂, velocidade, engarrafamentos e barulho,
- revitalizar o centro histórico de Vitória,
- desenvolver as comunidades periféricas de Vila Velha, Cariacica e Serra.

Esta rede conecta as zonas de habitação densa, os pólos de emprego, centros econômicos e pólos multimodais – estações ferroviárias, terminais de onibus e o aeroporto. A melhora da qualidade do nível dos transportes coletivos (REM -Rede Expressa Metropolitana, VLT-Veículo Leve sobre Trilhos) permitira a migração dos usuários de veículos particulares (ganho de tempo, conforto).

São constituídos por :

- A ligação interestadual rápida entre Rio/Vitória até Salvador: a futura linha de carga Litorânea Sul deve permitir o tráfego de trens de passageiros.
- A REM para as grandes distâncias intermunicipais, calibrada segundo velocidade (50 à 70 km/h), capacidade (50 000p/HP) e distância (1 a 4 Km),
- O VLT complementando os eixos maiores (35km/h, 5000p/HP, distância 450/600 m). A ferrovia utilizada pelo porto também poderia ser incorporada no sistema,
- Os ônibus (1000/1500p/HP) com reorganização das redes/paradas deve antecipar as futuras estações de VLT e os pontos de interconexão mais eficazes.
- Os funiculares (500p/HP) servem aos bairros nos morros atendendo ao longo de toda encosta,
- Os teleféricos (1500p/HP) permitem a ligação rápida entre regiões Leste e Oeste e a conexão com os pólos turísticos dos cumes.



1. les transports en commun / clarifier, qualifier

Ils sont la base de notre proposition pour :

- limiter l'utilisation des véhicules individuels engendrant CO₂, vitesse, embouteillages et bruit,
- revitaliser le centre ancien de Vitoria,
- développer les communes périphériques de Vila Velha, Cariacica et Serra.

Ils relient les zones d'habitat dense, les pôles d'emploi, centres économiques et pôles multimodaux -gares ferrées/routières, aéroport. La montée en gamme des transports collectifs (REM -Réseau Express Métropolitain, VLT-tramway) doit permettre d'attirer les utilisateurs de véhicules particuliers (gain de temps, confort, sécurité).

Ils sont constitués de :

- La liaison rapide inter Etats de Rio/Vitoria puis Salvador. La future ligne marchandises « Litorenea Sur » doit pouvoir accueillir des trains de passagers.
- Le REM sur les grandes distances intercommunales, calibrée selon la vitesse (50 à 70 km/h), capacité (50 000 p/HP) et interdistance (1 à 4kms),
- Le VLT (tramway) en complément sur les axes majeurs (35km/h, 5000p/HP, interdistance 450/600m). La voie ferrée conduisant au port pourrait aussi être incorporée dans ce dispositif.
- Les bus (1000/1500p/HP) dont la réorganisation des réseaux/arrêts doit anticiper les futures stations VLT et les points d'interconnexion les plus efficaces.
- Les funiculaires (500p/HP) desservent les quartiers des mornes au fur et à mesure de la pente,
- Les téléphériques (1500p/HP) permettent la liaison rapide entre quartiers Est et Ouest et la connexion avec les pôles touristiques des cimes.

As etapas são :

- oferecer à população a opção VLT o mais rápido possível para aliviar a circulação sobre as infraestruturas existentes. Sobre as Cinco Pontes, veículos e VLT passam alternados esperando a remoção do porto do Centro de Vitória no longo prazo.
- preservar o espaço para a chegada da REM e indicar as novas travessias para enfrentar uma circulação coletiva e individual que aumenta inexoravelmente : 4º ponte Vitória/Cariacica e túnel Vitória/ Vila Velha.

Os « nós » urbanos impactam a cidade em todas as escalas. Densificados ou criados por essas novas linhas de transporte coletivo, eles são fortes atrativos e devem ser objeto de estudo detalhado para evitar seu esgotamento (prever as etapas para permitir a futura interconexão VLT/REM) e permitir a costura entre as tipologias dos bairros limítrofes (Portal Sul por exemplo). A fim de realizar empreendimentos de habitação de interesse social, instalação de equipamentos públicos, as oportunidades fundiárias devem ser antecipadas para evitar a especulação que impediria à municipalidade a compra dos terrenos valorizados por seus próprios investimentos



Áreas reservadas para o Túnel Vitória/Vila Velha
Tunnel Vitória/Vila Velha

4º ponte Vitória/Cariacica
4º Pont Vitória/Cariacica

Vazios urbanos
Vides urbains

Les étapes sont :

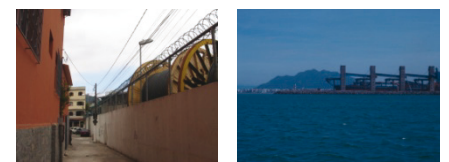
offrir à la population l'option VLT le plus tôt possible pour alléger la circulation sur les infrastructures existantes. Sur Cinco Ponte, véhicules et VLT passent en alternance en attendant le déplacement du port du centre de Vitória à long terme.

- réserver l'avenir en privilégiant le REM et en désignant les nouvelles traversées pour faire face à une circulation collective et individuelle qui augmente inexorablement (enrichissement de la population, fabrication et importation massive de véhicules) : 4º pont Vitória/Cariacica et tunnel Vitória/Vila Velha.

Les « nœuds » urbains ont des impacts à toutes les échelles. Densifiés ou créés par ces nouvelles lignes de transports collectifs, ils sont fortement attractifs et doivent faire l'objet d'études fines pour éviter leur engorgement (phaser les opérations pour permettre l'interconnexion ultérieure VLT/REM) et permettre la couture entre les typologies des quartiers limitrophes (Portal Sul notamment). Afin de réaliser des opérations d'habitat social, d'équipements publics... les opportunités foncières sont à anticiper pour éviter la spéculation qui empêcherait à la collectivité l'achat des terrains valorisés par ses propres investissements.



Portal Sul
Portal Sul



2. o porto / reorganizar, otimizar, integrar

Os portos da baía sofrem a falta de espaço que acarreta a dispersão das zonas logísticas e do porto seco por toda metrópole. Para resolver isso, é importante ter em conta o desenvolvimento das atividades econômicas em 2 fases :

- 2010-2025 (mantê-las e responder às oportunidades – petróleo...).
- após 2025 (reorganização ligada ao deslocamento do terminal de contêineres à Praia Mole, novo porto contíguo à Tubarão).

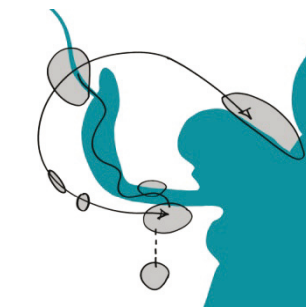
2. le port / réorganiser, optimiser, intégrer

Les ports de la baie souffrent du manque d'espace qui engendre un éparpillement des zones logistiques et du port sec dans la métropole. Pour y remédier, il importe de tenir compte du développement des activités économiques selon 2 phases :

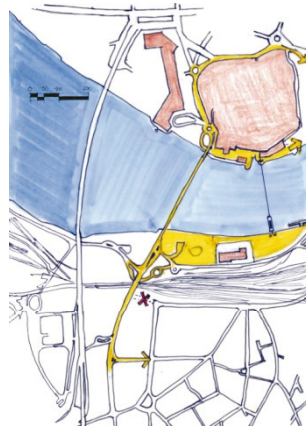
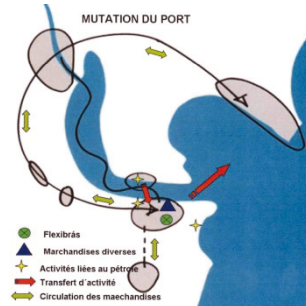
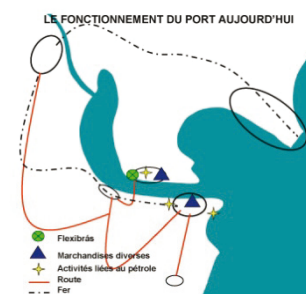
- 2010-2025 (les maintenir et répondre aux opportunités –pétrole...),
- après 2025 (réorganisation liée au déplacement du terminal à conteneurs de Capuaba à Praia Mole, nouveau port contigu de Tubarao).



Transformação do porto de Capuaba após 2025
Transformation du port de Capuaba après 2025



Arco do 'Superporto'
Arc du 'Superport'



acesso / caminhões-5 pontes
accès / camions – 5 pontes

O porto sendo um ator principal da metrópole (economia e tráfego), o arco do « Super Porto », formado pela via férrea existente (a duplicar) e potencialmente complementado pela cabotagem Capuaba/porto seco de Cariacica, deve liberar a cidade de numerosos caminhões/carretas. Ele concentra assim as zonas logísticas especializadas por tipo de mercadoria, bem como dos modos de transporte associados. É igualmente a oportunidade de refletir sobre novas atividades de maior valor agregado, menos danosas à cidade.

Le port étant un acteur principal de la métropole (économie et trafic), l'arc du « Super Porto », formé par la voie ferrée existante (à doubler) et potentiellement relayé par le cabotage Capuaba/porto seco de Cariacica, doit permettre de décharger la ville de nombreux camions. Il concentre ainsi les zones logistiques en les spécialisant par type de marchandises, selon les modes de transport associés. C'est également l'occasion de réfléchir à des nouvelles activités à plus forte valeur ajoutée, moins nuisantes pour la ville.

Os eixos rodoviários que são concernentes à atividade portuária (Estrada de Capuaba, futura BR 447) devem ser pensados como estruturas da cidade e serem qualificados para se tornar avenidas urbanas.

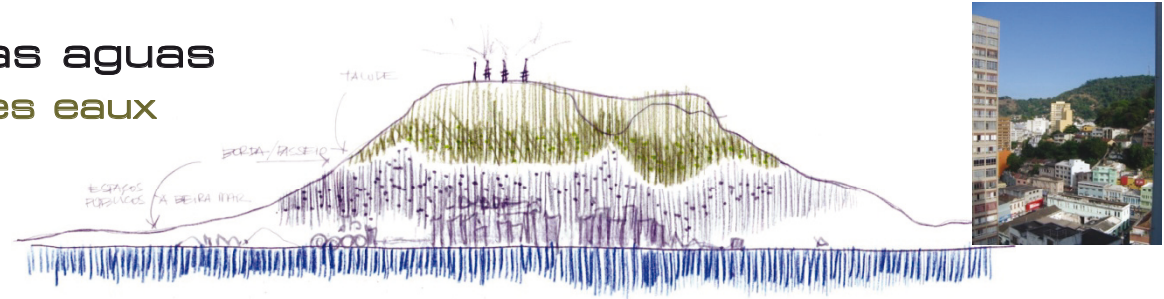
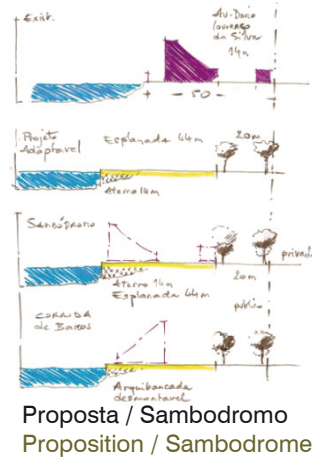
Na Fase 1, a otimização do funcionamento interno dos portos é buscada para diminuir os fluxos e economizar espaços. Sua extensão é determinada para devolver a prainha da Glória à cidade de Vila Velha. A via existente ao longo da baía entre Capuaba e os terminais férreos de Cariacica é adotada para receber a circulação de carretas. A Entrada do porto de Vitória pelas Cinco Pontes é igualmente reconfigurada. Na Fase 2, a transferência das atividades permite liberar espaços para a cidade (Cais de Vitoria)

Les axes routiers qui restent concernés par le trafic du port (estrada de Capuaba, future BR 447) doivent aussi être pensés comme structures de la ville en devenir et donc être qualifiés comme des avenues urbaines.

En phase 1, l'optimisation du fonctionnement interne des ports est recherchée pour diminuer les flux et économiser les espaces. Son extension est maîtrisée pour rendre la plage de Gloria à la ville Vila Velha. La voie existant le long de la baie entre Capuaba et les terminaux ferrés de Cariacica est adaptée pour recevoir la circulation camion. L'entrée du port de Vitoria par Cinco Ponte est également reconfigurée. En Phase 2, le transfert des activités permet de libérer des espaces pour la ville (port de Vitoria).

Redes finas e limites : sistema das aguas

Réseaux fins e limites : le système des eaux



O parque linear como mirante retém a urbanização e preserva o Morro da Fonte Grande
Le parc linéaire de la corniche contient l'urbanisation et préserver le mont Fonte Grande

1. os espaços naturais / contornar, conter, proteger

Para conter a expansão urbana e portuária sobre áreas frágeis, preservar o meio ambiente e assegurar a qualidade do contato cidade/natureza, os limites serão perenes e se tornarão espaços públicos reconhecidos. Para a contemplação da grandiosa paisagem, tanto na baía como no mangue ou nos morros, se fazem mirantes, passeios para pedestres, ciclovias, deques, espaços de lazer e esportes, equipamentos públicos... como exemplo : a nova orla de Sao Pedro.

1. les espaces naturels / contourner, contenir, protéger

Pour contenir l'expansion urbaine et portuaire sur les zones fragiles, préserver les milieux naturels et assurer la qualité du contact ville/nature, les limites se pérennisent en espaces publics reconnus. Pour la contemplation de la grandeur des paysages, sur la baie comme sur la mangrove ou les mornes, se développent belvédères, promenades piétonnes, pistes cyclables, pontons, aires de loisir et de sports, équipements publics... à l'image des nouvelles berges de Sao Pedro.

- **a baía** precisa do desenvolvimento da Região Metropolitana para oferecer a alternância harmoniosa entre mangue, porto e cidade, e encontrar o lugar de cada um (portos de pesca, mercados populares, clubes de vela e marinas). O sambodromo se torna uma estrutura movel que pode se voltar tanto para cidade como para baía conforme os eventos (carnaval/corridas de carro, regatas/teatro sobre agua) ou liberar a esplanada para outros usos. O porto se reforça e se afirma como elemento da paisagem, como janela para a baía (substituir os muros por gradis).
- **o mangue** necessita uma proteção de seu bioma e da pesca de subsistência (cata de caranguejos) apoiando-se no conceito Wetlands (reconquista das águas privilegiando a inundação e os usos adaptados, acordo Ramsar).
- **os morros** formam o patrimônio a ser preservado, onde convivem espaços naturais e parques públicos (jardim botânico e zôo).

- **la baie** exige le développement de l'intercommunalité pour offrir l'alternance harmonieuse entre mangrove, port et ville et trouver la place de chacun (ports de pêche, marchés populaires, clubs de voile et marinas). Le sambodrome devient une structure amovible qui peut s'orienter vers la ville ou la baie en fonction des évènements (carnaval/courses de voiture, Régates/ théâtre sur l'eau) ou libérer l'esplanade pour d'autres usages. Le port se renforce et s'affirme comme élément du paysage / fenêtre sur la baie (remplacer les murs par des grilles).
- **la mangrove** nécessite une protection de son biotope et des milieux de pêche (crabes) s'appuyant sur le concept de Wetlands (reconquête fluviale privilégiant l'inondation et des usages adaptés, convention Ramsar...).
- **les mornes** forment le patrimoine à préserver où cohabitent espaces naturels et parcs publics (jardin botanique et zoo).



A praia da Gloria em Vila Velha volta a ser de uso dos habitantes da cidade
La plage de Gloria à Vila Velha redevient d'usage public pour les habitants de la ville



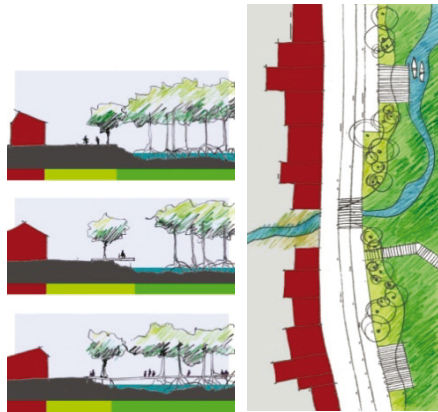
Barcobus 'zigzag'
Bateau-bus 'zigzag'

2. os caminhos de água / ramificar, atravessar

Os rasgos da baía sobre as terras ocupadas multiplicam os fios para tecer os caminhos (rios, canais, talwegues) oferecem percursos naturais de qualidade na cidade e surpresas renovadas (passeios, ciclovias, funiculares servindo aos bairros nos morros, teleféricos atravessando as zonas naturais da Fonte Grande, barco-bus « Zigzag » para atravessar a baía) e dão a oportunidade de gerenciar as águas pluviais (canais retificados, bacias de retenção da água dos talwegues)

2. les liens de l'eau / ramifier, traverser

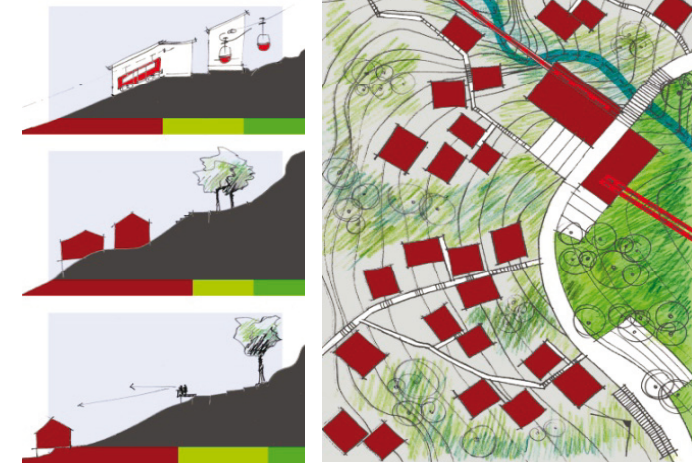
Les échancrures de la baie sur les terres occupées multiplient les fils pour tisser des liens (rivières, canaux, talwegs). Ils sont l'occasion de gérer les eaux de pluie (canaux recalibrés, bassins de régulation le long des talwegs en amont des habitations des mornes qui calment les ravages des pluies torrentielles). Ils offrent des parcours de qualité naturelle en ville et de surprises renouvelées : promenades, pistes cyclables, funiculaires desservant les mornes habités, téléphériques à travers les zones naturelles de Fonte Grande, bateau-bus « Zigzag » pour traverser la baie.



margens cidade / espaço publico / mangue
lisières ville / espace public / mangrove



canais / espaços publicos
canaux / espace public



margens cidade / espaço publico / morros
lisières ville / espace public / mornes



Conclusão

Conclusion

Desenvolver o sistema invisível das idéias (e evolução do pensamento) é imprescindível para colocar em prática os sistemas físicos propostos. Por tanto, ha dois eixos para serem desenvolvidos :

- uma governança comum (e um fundo solidário) no entorno da baía e dos portos, a fim de compactuar os desafios políticos e financeiros (através da taxa única ... para evitar a localização não-funcional de atividades);
- uma educação sobre os desafios da cidade e do desenvolvimento sustentável... A ação coletiva sendo a base de um futuro compartilhado.

Développer le système invisible des idées et l'évolution des mentalités est incontournable pour mettre en œuvre les systèmes physiques proposés. Deux axes sont à développer :

- une gouvernance commune (et un fond de solidarité) autour de la baie et des ports afin de fixer les enjeux politiques et financiers (vers taxe unique mutualisée ?... pour éviter la localisation non fonctionnelle d'activités);
- une éducation aux enjeux de la ville et du développement durable ... L'action collective étant la base d'un futur partagé.



Exemplo de orlas em Porto Rico
Exemple de berges à Puerto Rico



@sociedade do Havre de Montreal
@société du Havre de Montréal



Jardim botanico de Eze, França
Jardin botanique d'Eze, France

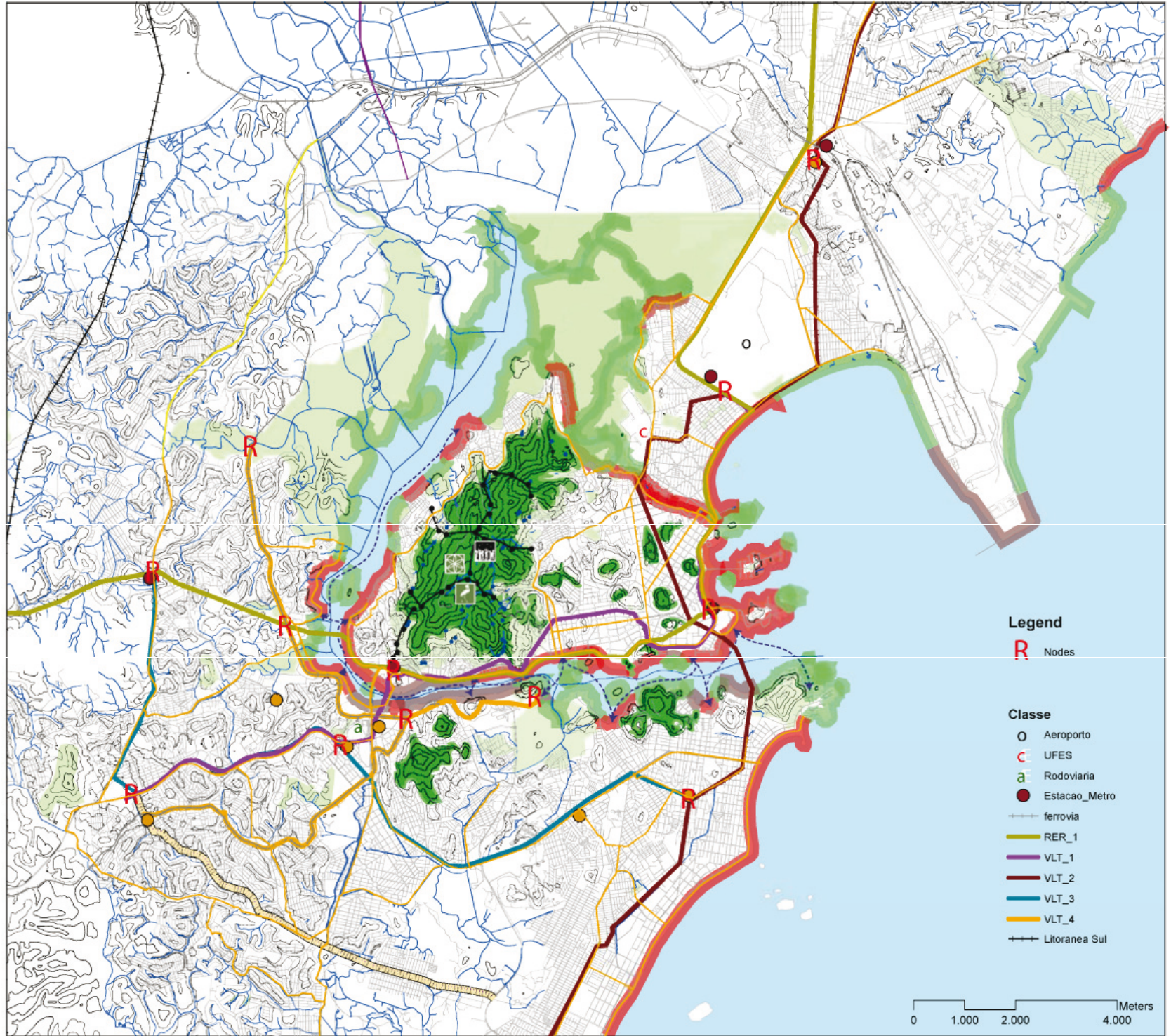


Barcos restaurantes
Bateaux restaurants



Mapa geral

Plan général





O JÚRI

LE JURY

APRECIÇÃO DOS TRABALHOS DAS EQUIPES PELO JÚRI INTERNACIONAL DO ATELIER DE URBANISMO A DESTINAÇÃO DAS INSTITUIÇÕES RESPONSÁVEL PELO PLANEJAMENTO.

DISTINCTION PAR LE JURY DES IDÉES CONTENUES DANS LES TRAVAUX DES ÉQUIPES A DESTINATION DES MAÎTRES D'OUVRAGES.

Síntese rápida realizada pela equipe de pilotagem dos ateliês a partir dos debates do júri. As siglas entre parênteses se referem às equipes que trabalharam sobre as idéias enunciadas. As idéias avançadas pelo conjunto das equipes não têm siglas.

Equipe Vitória Metrópole (VM)
Equipe Sinfonia (SI)
Equipe Território em Movimento (TM)
Equipe Rede 7 (R7)

Vitória: Vantagens da paisagem

Vitória : Atout paysages

Diagnóstico: Geografia singular da região, portadora de identidade
 Paisagem portuária significativa. Complementaridade entre as referências naturais e a verticalidade da cidade.

Ações propostas

Desenvolver visadas sobre a cidade, a paisagem, a atividade portuária (SI)
 Reforçar e criar referências, ícones da cidade (TM)
 Criar um parque linear seguindo as curvas de nível altas nos morros (R7)
 Limitar a partir do parque linear a expansão urbana sobre a vegetação dos morros (R7)
 Desenvolver um marketing forte da cidade: comunicar uma imagem baseada em suas paisagens (R7)
 Se preocupar com a manutenção dos espaços naturais/ Despoluição da Baía (S)

Compte-rendu rapide réalisé par l'équipe de pilotage suite aux discussions du jury. Les sigles indiqués entre parenthèses font référence aux équipes ayant traité l'idée énoncée. Les idées avancées par l'ensemble des équipes n'ont pas de sigles.

Equipe Vitória Metrópole (VM)
Equipe Sinfonia (SI)
Equipe Território em Movimento (TM)
Equipe Rede 7 (R7)

Diagnostic : Géographie singulière. Porteuse d'identité. + paysage portuaire très marquant.
 Complémentarité des repères naturels et de la verticalité de la ville.

Actions proposées

Développer les vues, sur la ville, le paysage, l'activité portuaire. (SI)
 Renforcer les « repères », icônes de la ville. En créer des nouveaux.(TM)
 Créer un « parc linéaire » suivant une ligne de niveau haute sur les morros. (R7)
 Limiter l'expansion sur la végétation des morros (R7) (avec le parc linéaire). Créer un marketing fort de la ville. Communiquer une image basée sur ces paysages (slogan...). (R7)
 S'inquiéter de la propreté des espaces naturels / Dépollution de la baie (SI)

Solidariedades (governança)

Solidarités (gouvernance)

Diagnóstico: desequilíbrio territorial este-oeste (VM)
 Concentração em Vitória das receitas fiscais.

Ações e processus proposés

Dar novamente uma atratividade ao centro estendido de um lado e outro da Baía, entre Vitória, Vila Velha e Cariacica, a fim de reequilibrar o território metropolitano, pois boa parte da riqueza se desloca à Leste (para as praias) (VM, TM)
 Estimular os “pequenos projetos solidários” que criam um sentimento de identidade territorial para além dos limites municipais (VM,SI). Criar um fundo de solidariedade territorial (VM). Tudo isso prefigurando uma governança intermunicipal.
 Tratar da cidade alta: morros habitados, o maciço central. Proposta de um teleférico, melhorar a acessibilidade, a qualidade de vida e a imagem.(R7)

Solidariedade em longo prazo: política de aquisições e reservas fundiárias, com o propósito de guardar uma margem de ação para o futuro.(R7)

Utilizar o econômico (o porto) para que os grandes atores do território (grandes empresas e as autoridade públicas) conversem

Coisas que faltaram

Abordagem dos condomínios fechados
 A dimensão social/ habitat
 Ocupação dos morros/qual abordagem e o futuro dos bairros “ilegais”

Diagnostic : déséquilibre territorial est-Ouest. (VM)
 Concentration sur Vitória des ressources fiscales.

Actions et processus proposés

Redonner une attractivité à un Centro élargi de part et d'autre de la baie (avec Cariacica) pour rééquilibrer un territoire métropolitain où toute la richesse va vers le front de mer. (VM, TM)
 Encourager les « petits projets solidaires », qui créent un sentiment d'identité au-delà des frontières municipales (VM, SI). Créer un Fonds de solidarité territoriale (VM). Le tout en préfiguration d'une gouvernance intercommunale.
 Traitement de la ville haute (morros habités + massif central). Proposition d'un téléphérique, améliorer l'accès, la qualité de vie et l'image. (R7)

Solidarité à long terme : Politique de réserves foncières, afin de préserver des marges d'action pour l'avenir. (R7)

Utiliser l'économique (le port) pour mettre autour de la table les grands acteurs du territoire (grandes entreprises et autorité publiques).

Manques

Traitement de la croissance des condominiums.
 Habitat / Logements.
 Occupation des morros / traitement et avenir des « quartiers illégaux »

A Baía

La Baie

Uma paisagem, mas também um espaço de união

Território de projeto metropolitano que continua sendo um espaço portuário.

Espaço onde ocorreram histórias importantes (SI, TM, R7).

A questão dos ecossistemas da Baía (SI)

Despoluição da Baía. Tratamento das redes de esgoto e pluvial (SI)

Limites

Os lazeres e a praia na Baía interior parecem difíceis diante da manutenção das atividades portuárias. Questão da poluição em grande escala (Combustível de grandes navios e dos navios de cruzeiros, além do problema dos esgotos).

O Porto

Le Port

Porto: manter a atividade econômica e ao mesmo tempo permitir que se continue a ter um espaço público de qualidade

Manter as atividades dos portos secos e entrepostos em Cariacica e Vila Velha, pois eles constituem o tecido econômico e social dessas cidades, mas de maneira reorganizada a fim de limitar a circulação dos caminhões.

Mutação organizada do porto no Centro de Vitória: liberação do espaço ocupado pelo porto é indispensável para a redinamização do centro da cidade.

Propostas nas margens da Baía - em particular à Vitória - de um espaço público aberto sobre as paisagens: Baía e atividade portuária. Diversificar as atividades ligadas à Baía: portuária/turística/lazer

Mutação do porto em fases, com transferência de atividades e liberação dos espaços (R7).

Paysage, mais pas seulement. Espace d'union.

Territoire de projet métropolitain, qui reste un espace portuaire.

Espace événementiel. (SI, TM, R7)

Ecosystème de la baie. (SI)

Dépollution dans la baie. Traitement des eaux usées et pluviales des affluents. (SI)

Limites

Usage loisirs ou plage en début de la baie - paraît difficile avec le maintien d'activités portuaires.

Question de la pollution à plus grand échelle (carburant des gros bateaux, et des bateaux de loisirs,...en plus du problème des égouts).

Port : maintenir l'activité économique tout en permettant un espace public de qualité

Prise en compte et maintien de l'activité économique d'arrière-port diffuse à Cariacica et Vila Velha car elle constitue le tissu économique et social de ces villes, mais réorganisation pour limiter la dépendance aux camions.

Mutation organisée du port : libération de l'emprise portuaire de Vitória centre. Indispensable à la redynamisation du centre-ville. Proposer sur les berges - en particulier à Vitoira - un espace public ouvert sur les paysages : baie + activité portuaire. Diversifier les activités liées à la baie : portuaire / touristique / loisirs.

Phasage de la mutation du port, avec transfert des activités et libération des espaces. (R7)

Logística

Frêt/Logistique

Desenvolvimento de um funcionamento logístico metropolitano baseado sobre as vias férreas e a água por meio de cabotagem

Reforma e utilização das estradas de ferro sub-utilizadas

Reforçar os portos secos. Criação de um pólo logístico à Noroeste da aglomeração, utilizado pelos diferentes portos e disponível para um desenvolvimento do transporte aéreo (VM, R7)

Mobilidade

Mobilité

Romper com a lógica de uma cidade modelada pelo automóvel.

Pensar na rede à escala metropolitana

Intermodalidade sistêmica: organizar os desdobramentos sobre as infraestruturas coletivas principais, enlaçar os diferentes modos de transporte metropolitano. Desenvolver funções variadas sobre os pólos de troca.

Realizar o projeto do VLT, sendo pragmático quanto à programação das etapas a serem implementadas. O VLT deve ser posicionado como limitador do crescimento da circulação do automóvel e como projeto de qualificação do espaço urbano atravessado.

Circulação náutica na Baía. Barco-zig-zag Projeto ferroviário ligando os estados, com uma abordagem urbana por meio da construção das estações ferroviárias ((VM, R7).. Rede fina de transporte, mobilidades "doce", conectada com a rede metropolitana

Limites

Não foi discutido aprofundadamente o transporte individual motorizado em pleno crescimento, Muito menos se abordou as propostas existentes de ligar as margens da Baía por pontes e tneis.

Développement d'un fonctionnement logistique métropolitain basé sur le fer et l'eau - cabotage.

Remise en service de la voie ferrée sous-utilisée.

Renforcement des ports secs. Création d'un pôle logistique au Nord-Ouest de l'agglomération, utilisé par les différents ports et disponible pour un développement du fret aérien (VM, R7)

Rompre avec la logique d'une ville modelée par et pour la voiture.

Penser le réseau à l'échelle métropolitaine.

Faire système / Intermodalité : Organiser les rabattements sur les infrastructures collectives principales, nouer les différents modes. Développer des fonctions variées sur les pôles d'échange.

Tramway : le faire ! En étant pragmatique, avec phasage. Tramway à positionner comme limiteur de l'accroissement de la circulation automobile et comme projet de qualification de l'espace urbain traversé.

Circulation nautique sur la baie - Bateau-zig-zag.

Projet ferroviaire inter-états, avec une approche urbaine à travers les gares. (VM, R7) Réseau fin, de mobilités douces, connecté au réseau métropolitain. (R7)

Limites

Quid du transport individuel motorisé, en pleine croissance ?

Peu de traitement de la nécessité de nouvelles traversées de la baie : ponts, tunnels.

Centralidades

Centralités

Levar em conta as centralidades “periféricas”, incentivar o seu desenvolvimento, lógica do pólicentrismo, colocá-las em rede por meio de um sistema metropolitano. (VM, TM, R7)

Uma nova centralidade “Eco-pólo”. Gesto forte e significativo em uma metrópole onde os investimentos vão cada vez mais para indústria e para logística. (TM)

Alguns pontos foram indicados para a requalificação do centro. (TM, R7)

O que faltou

Um tratamento mais aprofundado do Centro histórico.

Análise dos comércios? Como favorecer o comércio popular e de rua no centro de Vitória? Desenvolver uma comparação com o modelo “Shopping Mall”

Qualidade da vida urbana

Contato do habitat e da água

Acessibilidade à natureza e à Baía (SI)

Criar espaços públicos urbanos de qualidade (TM)

Limites

Poucas propostas para uma cidade voltada para os pedestres

Cultura na cidade !

Culture en ville !

Arte na cidade, criadora de identidade global, de identificação dos lugares (pontos de referência), de abertura para a população, de qualidade do espaço...

Criação de uma “Casa da metrópole” (SI)

Organizar eventos metropolitanos portadores de imagem (Triathlon, carnaval náutico...). (SI, TM)

Reestruturar o sambódromo e abri-lo para a Baía. (TM, R7)

Prise en compte des centralités périphériques, en encourageant leur développement, logique d’un polycentrisme, mis en réseau par un système de transport métropolitain.

(VM, TM, R7)

Une nouvelle centralité « Ecopole ». Geste fort dans une métropole industrielle où les investissements vont toujours vers plus d’industrie et plus de logistique. (TM)

Ebauche d’une requalification du centre. (TM, R7)

Manques

Traitement du centre historique.

Le commerce ? Comment encourager le commerce de rue dans le centre de Vitória ?

Développer une comparaison avec le modèle « Shopping Mall ».

Qualité de vie urbaine

Contact habitat / eau.

Accès à la nature et à la baie. (SI)

Créer des espaces publics urbains de qualité. (TM)

Limites

Peu de proposition pour développer « Une ville de piétons ».

Art en ville, créateur d’identité globale, d’identification des lieux (repères), d’ouverture pour la population, de qualité de l’espace...

Proposition d’une « Maison de la métropole ». (SI)

Événements métropolitains porteurs d’image (triathlon, carnaval nautique..). (SI, TM)

Réouverture du sambodrome : restructurer et ouvrir sur la baie. (TM, R7)

ANEXOS

ANNEXES

Facebook

Trombinoscope

Os participantes / Les participants



Emmanuelle LEROY

chefe do planejamento urbano da comunidade urbana de dunkerque
participante
emma.leroy@ cud.fr
frança

Diplômée en Sciences-politiques (IEP de Lille), en relations internationales (University of Kent au Royaume-Uni) et en urbanisme (Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille), je suis actuellement directrice de la planification urbaine et de l'aménagement à la Communauté urbaine de Dunkerque. Dans mes fonctions antérieures j'ai développé une expertise pluridisciplinaire en développement économique, en politique de la ville, en gouvernance territoriale et en affaires européennes, mais toutes ont eu un fil conducteur: le développement urbain, stratégique et intégré. Habitée au management de projets complexes et transversaux, j'ai aussi l'expérience du travail en équipes européennes et internationales. Enfin, je suis très attachée à transmettre ma connaissance du développement stratégique des villes en assurant des cours au sein du Master Culture et développement de l'Institut d'Études Politiques de Lille, du Master Euroétudes de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de Lille, et du Master Culture, création artistique et développement local de l'Université du Littoral.



Florence DANHYER

agencia de urbanismo
participante
f.danhyer@agur-dunkerque.org
frança

Urbaniste-géographe, je suis qualifiée par l'organisme professionnel français des urbanistes (OPQU) et diplômée du centre d'études en aménagement et urbanisme de Tours, CESA/Polytech. J'ai acquis une première expérience à l'agence d'urbanisme de Reims. J'exerce aujourd'hui au sein du pôle projet urbain à Dunkerque-AGUR, dans le domaine de l'urbanisme commercial. Je collabore à des projets complexes: rénovation urbaine de quartiers de grands ensembles, gare TGV, tramway, et le développement de centre-ville. D'autres sujets de prédilection complètent mon activité: la démocratie participative, la gestion de l'espace public et son animation. Sensible à la place des artistes en urbanisme, j'ai écrit une publication « Visions, ces territoires qui se fabriquent avec les artistes », AGUR 2007. Je participe aussi à la vie du réseau au travers du Club projet urbain et paysage de la FNAU. Après deux expériences enrichissantes, en territoire d'outre-mer-Guadeloupe et à Barcelone, j'ai plaisir à me confronter à de nouvelles méthodes et pratiques du projet urbain.

Graduada em Ciências Políticas (Instituto de Pesquisas Políticas, Lille, France), em relações internacionais (University of Kent, UK) e em urbanismo (Instituto de planejamento urbano, Lille), sou agora responsável pelo planejamento estratégico e planejamento urbano da Comunidade Urbana de Dunkerque. Anteriormente, desenvolvi conhecimentos multidisciplinares em desenvolvimento econômico, renovação urbana, administração territorial e política europeia, mas sempre em relação ao mesmo assunto: o desenvolvimento urbano, estratégico e integrado. Estou acostumada à administrar projetos complexos e transversais, e tenho experiência em trabalho em equipes europeias e internacionais. Transmito meu conhecimento em desenvolvimento estratégico das cidades nos cursos de Master "Cultura e desenvolvimento" no IEP, em Lille, no Master "Euroétudes" do IAU Lille, e no Master "Cultura, criação artística e desenvolvimento local da Universidade do Littoral" em Dunkerque, na França.

Urbanista e geógrafa, sou certificada pelo Organismo Profissional Francês de Urbanistas, e também graduada pelo Centro de Pesquisas em Planejamento Urbano de Tours, CESA/Polytech. Minha primeira experiência foi na agência pública de urbanismo de Reims. Hoje trabalho no pólo de projeto urbano de Dunkerque-AGUR como especialista em urbanismo comercial. Participei de vários projetos complexos: renovação urbana de bairros de moradia social, estação de trem de alta velocidade, bonde, e desenvolvimento de centros urbano. Outros assuntos me interessam: democracia participativa, administração e utilização do espaço público. Sensível ao papel dos artistas no urbanismo, escrevi o artigo "Visões, esses territórios que são construídos com os artistas", AGUR 2007. Participo também do Clube "Projeto urbano e paisagem" da FNAU (Avignon 2006 e Carbonne-aire Toulousaine 2007). Depois de duas experiências internacionais, em Guadalupe e em Barcelona, tenho prazer em descobrir novos métodos e práticas do projeto urbano.



Sylvie DELATTE

chefe das relações portuárias e das infra-estruturas logísticas da CUD
participante
sylvie.delatte@cud.fr
frança

De formation juridique, je suis entrée à la Ville de Dunkerque, dans les années 1990 aux affaires économiques. Je me suis engagée au projet de reconquête des espaces portuaires en lien avec l'Agence d'Urbanisme et de Développement, le projet « Neptune » qui devait durer une vingtaine d'années et dont Richard Rogers a élaboré le masterplan, avec la réalisation du quartier durable du Grand Large par l'architecte urbaniste Nicolas Michelin. Aujourd'hui il s'agit de renforcer le centre d'agglomération. J'ai ensuite rejoint l'Agence d'Urbanisme pour élaborer et suivre la mise en œuvre du projet de développement du territoire de l'agglomération dunkerquoise. Puis j'ai intégré la Communauté Urbaine de Dunkerque pour m'occuper des relations internationales et j'ai suivi la coopération avec l'équipe du Ceara Periferia a ville de Fortaleza, Ceara, au Brésil. Aujourd'hui je suis responsable au sein de la CUD des relations Ville-Port. J'ai participé à un atelier urbain à Dunkerque avec la ville d'Annaba en Algérie. Je participe à l'organisation de la 6ème conférence des villes durables qui se déroulera à Dunkerque en mai 2010.

De formação jurídica, eu comecei a trabalhar na cidade de Dunkerque, no ano de 1990 na área de economia. Me envolvi no projeto de reconquista dos espaços portuários ligado com a Agência de Urbanismo e Desenvolvimento, no projeto chamado « Neptune » que deveria durar vinte anos e no qual Richard Rogers elaborou o plano geral e com a realização de um bairro sustentável Grand Large projetado pelo arquiteto e urbanista Nicolas Michelin. Atualmente o projeto foca no centro da aglomeração. Em seguida, integrei a Agencia de Urbanismo para elaborar e acompanhar a obra do projeto de desenvolvimento do território de Dunkerque. Depois me integrei à Comunidade Urbana de Dunkerque atuando nos trabalhos de relações internacionais, onde segui a cooperação com a equipe do 'Ceará Periferia', na cidade de Fortaleza, Ceará, Brasil. Atualmente sou responsável, através da CUD, pelas relações Cidade-Porto. Participei de um ateliê urbano em Dunkerque com a cidade de Annaba, na Argélia. Participo da organização da 6ª conferência de cidades sustentáveis que acontecerá em Dunkerque em maio 2010.



Marie-Claire BARRE

Cidade de Dunkerque - urbanismo
participante
mcbarre@ville-dunkerque.fr / mc.barre@laposte.net
frança

Je suis tombée dans l'urbanisme à partir d'une formation universitaire en animation socioculturelle. J'ai construit mon parcours en assemblant différentes briques: recherche (Doctorat d'Urbanisme Aménagement ENPC 2001 préparé au LATTs), prestation de services urbains (opérateur de télécommunications), assistance à maîtrise d'ouvrage (au sein d'un bureau d'étude du groupe Suez puis en libérale), avant d'intégrer la Ville de Dunkerque en 2006. Mon action opérationnelle a toujours été rythmée par des sessions d'enseignement (à l'École Nationale des Ponts et Chaussées ou à l'Université Littoral Côte d'Opale) ou d'encadrement d'étudiants (en aménagement ou en architecture). Mon approche est résolument transversale et vise à atteindre un équilibre concilié au bénéfice de tous et de chacun. Ma pratique actuelle s'assimile à de la « médiation urbaine»: donner à voir, à comprendre, à agir sur la ville aux différentes parties-prenantes (services publics, habitants, élus, partenaires institutionnels...).

Me deparei com urbanismo fazendo uma formação universitária em animação sócio-cultural. Meu percurso é uma construção feita por vários elementos: pesquisas (Doutorado em Planejamento Urbano ENPC 2001, preparado no LATTs), serviços urbanos (operadora em telecomunicação), assistência ao planejamento urbano (no escritório do grupo Suez), antes de entrar na Prefeitura de Dunkerque em 2006. Eu sempre reservei tempo para lecionar (na ENPC ou na Universidade do Littoral), ou para orientações de estudantes (em planejamento ou urbanismo). Meu estilo é totalmente transversal, viso atingir um consenso para o benefício de todos e de cada um. Minha prática é comparável à "mediação urbana": dar às partes interessadas (serviços públicos, moradores, eleitos, parceiros institucionais...) elementos para ver, compreender e agir sobre a cidade.



Julia VARGA
arquiteta urbanista
participante
ailujagrav@gmail.com
hungria

Je suis une jeune architecte-urbaniste hongroise.
- Faculté d'Architecture de l'Université Technique de Budapest, diplômée en 2002
- DESS « Urbanisme, habitat et aménagement » à l'Université de Perpignan et à École d'architecture du Languedoc-Roussillon.
J'ai commencé à travailler dans le département d'urbanisme de la Société Fober à Budapest en 2004. Depuis 2007 je me suis intégrée dans l'agence d'architecture de Rudy Ricciotti à Bandol, dans le Sud de France. Je suis membre des Ateliers depuis 2004. J'ai participé pour la première fois comme étudiante à la session des Ateliers de Phnom Penh, au Cambodge en 2003. Ensuite j'ai eu l'occasion d'être assistante aux sessions de Cergy-Pontoise en 2004 et de Porto-Novo, au Bénin en 2005. Je publie des articles sur l'architecture et l'urbanisme régulièrement dans des revues hongroises. Cette année, j'ai participé à l'organisation de conférences professionnelles dans mon pays. Je fais également partie de l'Ordre des Architectes Hongrois.



Pierre FELLER
artista
participante
pierrefeller@gmail.com
frança

Diplômé de l'école d'art de Paris-Cergy (Master DNSEP), j'ai aussi étudié à l'école d'art de La Cambre (Bruxelles en Belgique). Je pratique la sculpture et l'installation. Je m'interroge sur la place de l'artiste dans la ville de nos jours et je pratique l'urbanisme comme une expérience pouvant croiser l'art.
J'ai participé en 2007 à la session étudiante des Ateliers "Revisiter les grandes infrastructures urbaines"

Sou uma jovem arquiteta e urbanista húngara.
- Faculdade de Arquitetura da universidade Técnica de Budapeste, graduada em 2002.
- DESS "Urbanismo, Moradia e Planejamento" na Universidade de Perpignan e na Escola de Arquitetura do Languedoc-Roussillon.
Comecei a trabalhar no departamento de urbanismo da Sociedade Föber em Budapeste em 2004. Desde 2007 trabalho na agência de arquitetura de Rudy Ricciotti em Bandol, no Sul da França.
Sou membro dos Ateliês desde 2004. Participei na primeira vez como estudante na sessão dos Ateliês em Phnom Penh, no Cambodja em 2003. Depois tive a oportunidade de ser assessora nas sessões em Cergy-Pontoise (2004) e em Porto-Novo no Benin (2005).
Publico regularmente artigos sobre arquitetura e urbanismo em revistas húngaras. Neste ano participei na organização de conferências profissionais no meu país. Também faço parte da Ordem dos Arquitetos Húngaros.

Graduado da Escola de Artes Paris-Cergy (Máster DNSEP), estudei também na Escola de Arte de La Cambre (em Bruxelas, na Bélgica).
Eu faço escultura e instalações. E questiono o papel do artista na cidade contemporânea, e eu pratico o urbanismo como uma experiência que pode combinar-se com a arte.
Participei em 2007 na sessão estudante do Ateliê "Re-imaginar as grandes infra-estruturas urbanas."



Karen CHEVALIER
arquiteta urbanista
participante
kc_co@hotmail.fr
frança

Après un diplôme d'architecte en 1994 mené en parallèle d'une licence en danse contemporaine pour « ouvrir ses horizons » sur l'espace sensible, elle séjourne au Brésil puis travaille en Guyane française. En 1996, elle y rencontre Michel Hoessler, paysagiste de l'Agence TER (Paris-Karlsruhe-Kourou) avec laquelle elle entame une collaboration de 12 ans qui fonde son expérience en Aménagement du territoire, urbanisme et paysage. En 1998, de retour à Paris pour le DEA Jardins, Paysages, Territoires, elle approfondit la théorie de ce qu'elle a déjà mis en pratique comme chargée de projet sur les schémas urbains des communes de Guyane. A Paris, chef de projet, elle travaille à des études urbaines d'échelles variables et suit quelques chantiers. Elle assure aussi la coordination du pôle urbanisme lors du Masterplan North Bahráin New Town (1300 ha de remblai). Après six mois chef d'agence à Kourou fin 2008, elle a choisi de suivre le Master Maîtrise d'Ouvrage des Projets Urbains à l'Institut d'Urbanisme de Paris pour continuer à prendre le temps de se poser des questions.

Depois da sua graduação em arquitetura em 1994, paralelamente a uma licença em dança contemporânea, para "abrir os seus horizontes" sobre o espaço sensível, ela morou no Brasil e trabalhou depois na Guiana Francesa. Em 1996 ela encontrou Michel Hoessler, paisagista na agência TER (Paris-Karlsruhe-Kuru), com quem ela trabalhou durante 12 anos e adquiriu sua experiência em planejamento territorial, urbano e paisagem. Em 1998, voltou para Paris para fazer um DEA em Jardins, Paisagens e Territórios, e intensificou a sua cultura teórica, já que sua prática se fez quando era encarregada de projetos de planos urbanos para cidades na Guiana.
Em Paris, como chefe de projeto, trabalhou sobre diversos estudos urbanos e em diversas escalas, segue também obras. Foi também coordenadora do departamento de urbanismo para o Masterplan North Barhein New Town. Depois de seis meses na direção do escritório de Kourou em 2008, resolveu seguir os cursos do Master Planificação dos Projetos Urbanos no Instituto do Urbanismo em Paris para continuar a ter tempo de pensar e interrogar-se.



Ernesto APOLAYA CANALES
arquitecto
participante
netoapolaya@hotmail.com
peru

Mes parents étant architectes, j'ai été familiarisé très tôt avec la construction et le design. J'ai obtenu mon diplôme d'architecte à Lima en 2001. Après cinq ans d'expériences diverses et de voyages je suis parti à Paris séduit par l'approche urbaine et architecturale française. J'ai intégré l'École d'Architecture de Belleville après une première année d'études à l'Institut Français d'Urbanisme. Après avoir finis mes études, j'ai participé à deux projets importants en France : le Grand Paris avec l'équipe d'Antoine Grumbach ou le grand projet urbain des Halles à l'agence SEURA dans laquelle je travaille actuellement.

Meus pais sendo arquitetos, estive desde muito cedo em contato com a construção e com o design.
Obtive minha graduação em arquitetura em Lima em 2001.
Com cinco anos de experiências variadas e viagens, fui para Paris, interessado pela especificidade do urbanismo e da arquitetura franceses. Entrei na escola de arquitetura de Belleville depois de um ano de estudos no Instituto Francês do Urbanismo. Após minha formatura, participei em dois projetos importantes na França : o Grande Paris, na equipe de Antoine GRUMBACH, e no projeto urbano dos "Halles de Paris" no escritório SEURA, onde ainda trabalho.



Michel GAILLARD
arquiteto urbanista
participante
micgaillard@wanadoo.fr
frança

Enseignement

Assistant 67/69 à l'école d'architecture d'Alger ; Création en 82 avec B Warnier, des Ateliers d'été de Cergy-Pontoise ; Participation à diverses sessions de 1982 à 2009 ; Chargé de cours d'Urbanisme à l'École d'Architecture Paris Villemin en 83/85 ; Atelier de Management urbain : Institut français d'urbanisme 97/99

Urbaniste

EPAMARNE Urbaniste: 92/2000 : Projet touristique et urbain Disneyland-Paris.
Ville de Niort Urbaniste : 87/92 : Atelier Opérationnel d'Urbanisme : Logements, halles, hôtel de Ville, Place St Jean / Technopole de la Venise Verte.
EPA Cergy-Pontoise Urbaniste: 72/87 : Quartier préfecture et Saint Christophe.
Algérie Architecte : Travaux avec F Pouillon : Hôtels, Rénovation de villa Mauresques 67/69 ; Service architecture de l'usine sidérurgique d'El Hadjar. 69/72 ; Plan-masse, Ateliers, Restaurant, Bureaux, logements, hôpital de jour.



Clara BARRETTO
arquiteta urbanista
participante
barrettoclara@yahoo.fr
frança

Dans mon parcours je me suis attachée à diversifier mes connaissances et à développer mes compétences dans les domaines de l'aménagement territorial, la sociologie urbaine, et le patrimoine urbain/architectural. Des expériences en France et à l'étranger m'ont permis d'acquérir un savoir faire technique et l'adaptation à des contextes de projet variés : relevés architecturaux en Inde, schéma de structuration urbaine pour un secteur d'habitats informels (bidonvilles de Buenos Aires), projet de revitalisation architecturale et urbaine d'un quartier du centre historique à Salvador de Bahia (Brésil). En 2007 j'ai complété ma formation par un master spécialisé Aménagement et Maîtrise d'Ouvrage Urbaine (AMUR). Cette spécialisation en urbanisme a été une opportunité de développer des outils d'analyse et d'évaluation nécessaires à la conception de politiques urbaines. Je participe aujourd'hui à la mise en œuvre opérationnelle du plan stratégique directeur sur Orly Rungis Seine-Amont au sein de l'EPAORSA qui assure la maîtrise d'ouvrage urbaine de la grande opération d'urbanisme pour le territoire.

Ensinos

Assessor 67/69 na escola de arquitetura de Alger ; criação em 82 com B. WARNIER dos Ateliês Internacionais de Urbanismo ; Participação em varias sessões entre 1982 e 2009 ; Responsável do curso de urbanismo na Escola de Arquitetura Paris-Villemin 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".
Arquiteto
Argélia Arquitetos, 67/69 : Hotéis, renovações
Departamento de arquitetura da usina siderúrgica de El Hadjar, 69/72 : plano geral, ateliês, restaurante, oficinas, habitações, hospital de dia.

No meu percurso sempre quis diversificar meus conhecimentos e desenvolver competências na área do planejamento territorial, sociologia urbana, e do patrimônio urbano/arquitetural. Experiências na França e no exterior enriqueceram minha técnica e minha capacidade de adaptação a lugares e projetos diversos : levantamentos arquitetônicos na Índia, plano de estruturação urbana para bairro de favelas em Buenos Aires, projeto de revitalização urbana e arquitetônica de um bairro da Cidade Baixa em Salvador. Em 2007 fiz uma pós graduação em planejamento urbano estratégico (AMUR). Esta especialização foi uma oportunidade de desenvolver ferramentas de análise e de avaliação necessárias à implementação de políticas urbanas. Hoje participo da implementação do plano urbano estratégico para a área de Orly Rungis Seine-Amont na sede do órgão institucional (EPAORSA) encarregado do projeto para o território.



Chakib BENRAMDANE
arquiteto urbanista
participante
chakib.benramdane@free.fr
argélia

Architecte Ingénieur de formation puis urbaniste par curiosité et intérêt, j'exerce entre autre et depuis quelques années le formidable métier de soudeur. En effet, après plusieurs années de pratiques il m'est apparu que notre action dans les domaines urbains relevait de la création de liens, de continuités et de cohérence relevant bien souvent du simple bon sens, d'une bonne appréciation des choses et d'une juste anticipation. Comprendre les choses, imaginer les futurs possibles et aider celui d'entre eux qui nous semble convenir à se construire.
Ne dit' on pas que l'œuvre de l'homme doit prolonger celle de la nature ? « de la nature des choses ». Et puis imaginons un monde sans soudures ! rien de ce que nous réalisons ne tiendrait de lui-même. L'action même de la maîtrise d'œuvre urbaine revient à assurer les liens pour de bonnes pratiques, et, peut-on penser raisonnablement, de bons résultats.
Mes sensibilités professionnelles « personnelles » restent très liées à la qualité et la condition de vie des gens. Je reste à l'écoute de situations nouvelles toutes aussi différentes et uniques les unes que les autres.

Arquiteto e engenheiro, me formei em urbanismo por curiosidade, e trabalho desde alguns anos neste trabalho maravilhoso de "soldador". De fato, depois de anos de prática, descobri que nossa intervenção no setor urbano se aproxima da criação de conexões e de uma coerência que muitas vezes tem suas origens no bom sentido e numa justa apreciação e boa antecipação. Compreender as coisas, imaginar os futuros possíveis, e ajudar aquele que nos parece o mais pertinente a se desenvolver.
O provérbio diz "A obra do homem tem que prolongar a obra da natureza"... da natureza das coisas. Temos que imaginar um mundo sem soldas ! (Nada do que fazemos ficaria em pé). A ação mesma do projeto urbano corresponde em garantir conexões para boas práticas, e imaginar, razoavelmente bons resultados.
Minhas sensibilitades profissionais "pessoais" ficam bem ligadas à qualidade e às condições de vida das pessoas. Eu fico atento às situações novas, todas tão diferentes umas das outras e únicas.



Michel LE DUC
urbanista
participante
michel.le.duc@free.fr
frança

Michel LE DUC a développé l'essentiel de son activité dans le domaine de l'aménagement urbain à la SCET (Société centrale pour l'équipement du territoire), au BERU (Bureau d'études de réalisations urbaines) à l'APUR (Atelier parisien d'urbanisme), à l'OTH (Omnium technique de l'habitat). Il a géré de nombreuses années le GIE Pluridis regroupant une vingtaine de consultants dans les divers domaines de l'aménagement et réalisé de nombreuses missions hors Europe (Algérie, Afrique sub-saharienne, Chine) ainsi que dans divers pays européens (Italie, Espagne, Grande Bretagne et Allemagne). Il a fondé l'ACAD, Association des consultants en aménagement et développement des territoires, dont il est actuellement Président honoraire. Il est membre de l'AFEPE, association de formation de cadres territoriaux chinois en France. Il a enseigné dans une école d'architecture et en formation permanente.

Michel LE DUC desenvolveu a maioria da sua atividade no setor do planejamento urbano na SCET (Sociedade Central para o Desenvolvimento do Território), no BERU (Oficina de pesquisas para projetos urbanos), na APUR (Agência de Urbanismo de Paris), no OTH (Omnium Técnico da Moradia). Dirigiu durante vários anos o GIE (Grupo Interdisciplinar de Empresas) Pluridis, órgão que inclui mais de vinte consultores em diversos setores do planejamento e realizou várias missões fora da Europa (Argélia, África negra, China) e também em vários países Europeus (Itália, Espanha, Grã-Bretanha, Alemanha). É presidente da ACAD que criou (Associação dos Consultores em Planejamento e Desenvolvimento dos Territórios). Membro da AFEPE, (associação de formação dos administradores da função pública territorial chinesa na França). Ensinou numa escola de arquitetura e em palestras de formação permanente.



Nathalie ROUSSEL
arquiteta urbanista
participante
nath_rousseau@yahoo.com
frança

Architecte-urbaniste, je travaille depuis 2007 au sein de l'agence Devillers sur plusieurs projets urbains et métropolitains (Bordeaux, Villeurbanne, Sud francilien).

Dès ma formation à Versailles, j'ai fait le choix de m'intéresser plus particulièrement aux échelles de la ville et du territoire, ce qui m'a conduite à enrichir mon parcours de voyages et d'expériences à l'étranger afin de m'ouvrir à d'autres problématiques urbaines ainsi qu'à d'autres démarches de projet. Ainsi, j'ai étudié à Barcelone en Erasmus (99-2000), puis intégré le DESS « Ville, patrimoine au Proche et Moyen Orient » et participé à l'atelier DAMAS ; enfin je me suis impliquée dans un workshop au Liban l'été 2003. Puis, dans le cadre de mon exercice professionnel, j'ai alternativement travaillé dans des agences à Paris mais également à la Réunion, en Espagne et au Chili.

* où initialement partie à la découverte de la « Ciudad Abierta » et de Valparaíso, j'ai eu l'occasion de participer à des projets avec des architectes et artistes chiliens.

Arquiteta e urbanista, trabalho desde 2007 no escritório Devillers em vários projetos urbanos e metropolitanos (Bordeaux, Villeurbanne, Sul de Paris).

Logo na época da minha formação em Versailles, me interessei especificamente sobre as escalas das cidades e do território, o que incentivou meu desejo de enriquecer meu percurso com várias viagens e experiências no exterior para abrir minha inspiração à outras problemáticas urbanas e outras formas de execução de projetos. Assim, estudei em Barcelona (99-2000), fiz um DESS sobre o tema "Cidade, Patrimônio no Oriente Próximo e Médio", e participei no ateliê DAMAS. No verão 2003, participei num workshop no Líbano.

Através da minha atividade profissional, trabalhei alternativamente em escritórios em Paris, em Reunião, na Espanha, e no Chile*.

*onde descobrindo a "Ciudad Abierta" e Valparaíso, e tive a oportunidade de participar em alguns projetos com arquitetos e artistas chilenos.



Toger Nis THOMSEN
urbanista
participante
tonist@tmf.kk.dk
dinamarca

Architect / Town planner

30 years experience in the public and private sector, hereof 12 year in developing countries. At present working for the City of Copenhagen with sustainability and environment in the municipal, district and local planning. I am also engaged in the development of tools designed to secure sustainability in the development of the city such as a tool which tests the environmental, social and economic sustainability of new urban development projects on the spatial use of the area, transport, energy, water, resources, green and blue areas, social diversity, townscape, urban life, identity, business and commerce, municipal investments and economical impact. Beside this we have an indicator tool to evaluate the status of environmental, social and economical sustainability in existing districts and finally we are currently developing and upgrading guidelines for sustainability in construction and civil works.

30 anos de experiência no setor público e privado, 12 anos em país emergente.

Agora estou trabalhando para a cidade de Copenhague, no setor do desenvolvimento sustentável e meio-ambiente no planejamento do município, dos bairros, e das operações locais.

Trabalho na constituição de "ferramentas" capazes de garantir a sustentabilidade no desenvolvimento da cidade, como medir a influência no nível social, econômico e no meio ambiente de novos projetos urbanos em termos de uso do espaço, transporte, energia, água, áreas verdes e azuis, diversidade social, vida urbana, identidade, negócios e comércio, investimentos municipais e impacto econômico. Sobretudo temos um indicador para estimar o estado de sustentabilidade do meio ambiente, social, econômico em bairros existentes. Estamos também desenvolvendo e melhorando regras para manter sustentáveis obras e construções civis.



Marion TALAGRAND
arquiteta urbanista
participante
marion.talagrand@wanadoo.fr
frança

Après les années de formation en géographie, paysage et urbanisme et puis à l'agence Ter paysagiste et Mosbach paysagiste, j'ai choisi de répondre personnellement à des commandes publiques portant sur des projets d'aménagement d'espace public puis des projets urbains et de territoire. A travers ces commandes, je privilégie une recherche sur les territoires de périphéries urbaines interrogeant les échelles de nos modes de vie, de nos représentations et des recompositions politiques et administratives en cours. L'importance de la géographie est une constante de mon travail. L'interprétation des figures topographiques permet d'interroger la structure de territoires souvent gouvernés par des logiques de produit et de périmètre. La compréhension des milieux et des dynamiques naturelles permet de questionner la manière dont les activités humaines disposent de l'étendue et de la matière.

Depois de anos de formação em geografia, paisagem e urbanismo e experiências profissionais no escritório TER e Mosbach Paysagistas, resolvi responder pessoalmente às encomendas públicas sobre projetos de planejamento dos espaços públicos e projetos urbanos e de território. Através dessas encomendas, tenho privilegiado uma pesquisa sobre os territórios nas periferias urbanas, tratando-se das questões das escalas do nosso estilo de vida, de nossas representações e das reorganizações políticas e administrativas que estão acontecendo.

A importância da geografia é uma constante no meu trabalho. A interpretação das figuras topográficas ajuda a examinar a estrutura dos territórios que muitas vezes estão sendo dirigidos por lógicas de produto e de perímetro. A compreensão dos meios e das dinâmicas naturais nos questiona sobre a maneira de como as atividades humanas dispõem do espaço e da substância



Paul LECROART
urbanista
participante
paul.lecroart@iau-idf.fr
frança

Paul LECROART (1962) est urbaniste (Magistère Aménagement, Paris-1 Sorbonne et Institut Français d'Urbanisme) à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAU îdf) depuis 1991, après une pratique d'urbanisme opérationnel au sein du BAPH (filiale OCIL). Il travaille sur le rôle des projets urbains dans la transformation de la métropole francilienne en s'appuyant sur l'expérience d'autres métropoles. En France, il participe régulièrement aux ateliers du Club Projet Urbain et Paysage de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme : Besançon (2003) : reconversion de sites industriels en bord du Doubs; Le Havre (2004) : mutation du site des Magasins Généraux ; Lorient (2005) : stratégie de développement pour la Baie; Reims (2008) : aménagement de l'axe Reims-Bazancourt.

Paul LECROART (1962) é urbanista (pós graduação em planejamento urbano na Sorbonne, e no Instituto Francês de Urbanismo), trabalha no Instituto de Planejamento e Urbanismo da região Île-de-France (IAU îdf) desde 1991, depois de ter adquirido a prática do urbanismo operacional no BAPH (filial do OCIL). Trabalha sobre o papel dos projetos urbanos na transformação de Paris, usando sua experiência em outras metrópoles. Na França, participa frequentemente dos ateliês do Clube Projeto Urbano e Paisagem da Federação Nacional das Agências de Urbanismo : - Besançon (2003) : reconversão dos sítios industriais do lado do rio "Doubs" ; - Le Havre (2004) : Mutação do sítio dos Armazéns Gerais ; - Lorient (2006) : estratégia de desenvolvimento da Baía ; - Reims (2008) : planificação do eixo Reims-Bazencourt



ANNA CLAUDIA DIAS PEYNEAU

arquiteta
participante
anna.claudia@vitoria.es.gov.br
brasil

J'ai été diplômé de l'UFES en architecture et urbanisme en 1998.

En 2001 j'ai commencé à suivre un mastère en aménagement urbaine et régionale à l'Institut d'études et de planification urbaine et régionale (IPPUR) de l'Université Fédérale de Rio de Janeiro, que j'ai terminé en 2003. A cette époque je vivais à Rio et je suis retournée vivre à Vitória à la fin du Master.

A Vitória je suis retourné travailler comme architecte pour la municipalité dans une équipe de projet urbain développant des propositions pour la ville et réalisant l'interface entre ces projets et les concessionnaires prestataires de service urbains et les organes responsables des cessions de foncier. J'ai également enseigné le projet urbain et l'aménagement pour le cours d'architecture et d'urbanisme d'une université privée appelée UNIVIX.

Graduei-me em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo no ano de 1998. Em 2001 ingressei no mestrado em Planejamento Urbano e Regional no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR) da Universidade Federal do Rio de Janeiro que conclui em 2003. Nesse tempo morei na cidade do Rio de Janeiro e retornei a Vitória após a conclusão do mestrado.

Já em Vitória, voltei a trabalhar como arquiteta na Prefeitura na equipe de projetos urbanísticos desenvolvendo propostas para a cidade e realizando a interface desses projetos com as concessionárias que prestam serviços urbanos e órgãos responsáveis por licenciamentos e cessão das áreas. Também ministrei aulas de projeto e planejamento urbano para o curso de Arquitetura e Urbanismo numa faculdade particular chamada UNIVIX.



LATUSSA BIANCA LARANJA MONTEIRO

arquiteta
participante
latussa@vitoria.es.gov.br
brasil

Je suis architecte et urbaniste, diplômée en 1998 de l'Université Fédérale de l'Espírito Santo, et titulaire d'un mastère d'urbanisme du programme PROURB de l'Université Fédérale de Rio de Janeiro - spécialisation en projets urbains et logement en centre ville - obtenu en 2001.

J'ai une expérience dans l'enseignement universitaire dans les disciplines de l'urbanisme, théorie et projet, pour le cours Architecture et Urbanisme de l'UFES et de Planification Urbaine pour le Tourisme, à l'université Estácio de Sá de Vila Velha. Architecte à la Ville de Vitória depuis 2002, où j'ai travaillé à la révision du Plan Directeur et du projet intégré de re-urbanisation des favelas "Terra mais Igual", responsable de l'interface entre les entreprises contractées, les secteurs de l'administration publiques liés au milieu physique urbain, et les communautés concernées par le projet.

Actuellement je m'occupe de contrôler l'usage du sol et les occupations, au département de Gestion Urbaine.

Sou arquiteta e urbanista graduada em 1998 pela Universidade Federal do Espírito Santo, mestre em Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, PROURB, Universidade Federal do Rio de Janeiro, com ênfase em projetos urbanos e habitação em áreas centrais finalizado em 2001.

Experiência docente nas disciplinas de Urbanismo, teoria e projeto, para o curso de Arquitetura e Urbanismo da UFES e de Planejamento Urbano para Turismo, Faculdade Estácio de Sá de Vila Velha.

Arquiteta da Prefeitura Municipal de Vitória desde 2002, onde trabalhei na Revisão do Plano Diretor e no Projeto integrado de re-urbanização de favelas Terra Mais Igual, fazendo a interface entre as empresas contratadas, setores da administração pública relacionados ao meio físico urbano e comunidades alvo dos projetos.

Atualmente atuo no monitoramento do uso do solo e ocupação, na Gerência de Gestão Urbana.



LEANDRO AZEVEDO TERRAÃO

arquiteto
participante
laterraao@vitoria.es.gov.br
brasil

Diplômé en Architecture et en Urbanisme de la Faculté Brésilienne - UNIVIX en 2008. Actuellement architecte à la Ville de Vitória.

A travaillé dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, en particuliers dans le domaine du patrimoine bâti et de la restauration. Il a également travaillé en tant qu'urbaniste, pour dessiner des plans d'urbanisme.

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

Atuação na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Patrimônio Arquitetônico / Restauração. Atua também na área de urbanismo, desenho urbano.



Leonardo LEAL SCHULTE

engenheiro
participante
leonardo.leal@vitoria.es.gov.br
brasil

Je suis diplômé d'ingénierie civile (1996) de l'UFES.

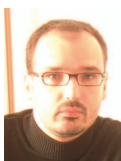
En 1997 je me suis spécialisé dans les couloirs de transports, au cours de laquelle j'ai eu la chance de suivre un cours sur le port de Gent, en Belgique. Lors de mon premier emploi, j'ai d'abord travaillé dans le secteur de l'évacuation des eaux. En 1998 j'ai commencé à travailler sur les systèmes routiers et le transit, où je suis travaille encore. En 2001 j'ai passé un concours pour travailler dans les services de la Ville de Vitória. En tant que fonctionnaire, j'ai participé à plusieurs projets structurants de la ville. J'ai également présenté plusieurs travaux lors de congrès, et donné des cours sur le système viarie. Entre 2005 et 2008, j'ai enseigné le métier d'ingénieur transport à l'UFES. J'ai participé en 2006 à un atelier sur les transports non-motorisés, centré sur le vélo, qui a changé ma manière de penser la mobilité urbaine. Je suis aujourd'hui conseiller technique au Secrétariat au développement de la Ville de Vitória, ou j'administre des projets de systèmes routiers.

Graduei-me em engenharia civil em 1996 na Universidade Federal do Espírito Santo. Em 1997 fiz uma especialização em corredor de transportes, onde tive a oportunidade de fazer um curso sobre portos em GENT na Bélgica. Em meu primeiro emprego trabalhei inicialmente com saneamento. Em 1998 comecei a trabalhar com sistema viário e trânsito onde estou até hoje. Em 2001 fiz um concurso para trabalhar na Prefeitura Municipal de Vitória. Como servidor público participei de diversos projetos estruturantes da cidade. Também apresentei diversos trabalhos em congressos e ministrei palestras sobre sistema viário. Entre 2005 e 2008 fui professor do Instituto Federal do Espírito Santo na disciplina de engenharia de tráfego. Participei, em 2006 de um workshop sobre transporte não motorizado, com ênfase em bicicleta, que mudou a minha maneira de pensar sobre a mobilidade urbana. Atualmente sou assessor técnico da Secretaria de Desenvolvimento da Cidade de Vitória, onde gerencio projetos de sistema viário.



Eliana KUSTER
arquiteta e urbanista
participante
elianakuster@bol.com.br
brasil

Diplômée en Architecture et en Urbanisme de la UFES en 1990, et titulaire d'une Maîtrise en Structure de l'Environnement Urbain de la FAU/SP en 2001. Professeur de l'Institut Fédéral de l'Espírito Santo (IFES) depuis 1992. Actuellement en Doctorat d'aménagement urbain à l'Institut d'Études et d'aménagement urbain et régional de l'UFRJ, dans la sous-catégorie «Ville et Culture». J'ai une expérience dans le domaine de l'esthétique et de l'histoire de l'art, de la théorie et de l'histoire de l'architecture, et de l'évolution et de la perception urbaine, intervenant surtout dans des études portant sur les représentations artistiques de la sociabilité urbaine. Je suis l'auteur d'un livre «Marcovaldo et les douze promenades dans Vitória: parcours temporels de découverte et valorisation de la région centrale de la ville», et de trois vidéos «Messages Urbains», «Les Villes Visibles ou Les nombreuses manières de représenter l'indicible», et «Ways». Tous traitent de la perception de la ville, traduite dans ses représentations artistiques. Le thème de ma thèse est la relation entre la Ville, comprise comme lieu du développement des relations sociales, la Modernité, et le Cinéma.



Ricardo de SOUZA ROCHA
arquiteto e urbanista
participante
rdsr8@hotmail.com
brasil

Architecte diplômé de l'Université fédérale de l'Espírito Santo (1996), je suis actuellement professeur à la Faculté d'Architecture et d'Urbanisme de l'Université Fédérale Pelotas et en Maîtrise en Patrimoine Culturel à l'université fédérale de Santa Maria, toutes deux dans l'état du Rio Grande do Sul, à l'extrême Sud du Brésil. En 2006 j'ai obtenu mon doctorat à l'Université de São Paulo, et en 2008 j'ai suivi des études de post-doctorat à l'Université de Porto, au Portugal. J'ai participé à quelques workshop internationaux comme l'«atelier d'idées : interventions urbaines à la périphérie de Montevideo», et au «1er séminaire international de la frontière Uruguay-Brazil : aménagement d'un territoire international», tous deux organisés par la Faculté d'Architecture de l'Université de la République, Uruguay, en 2001/2002 ; et plus récemment au MO.MO_CON, un atelier sur la préservation du patrimoine moderne dans la région portuaire de Rio de Janeiro, réalisé en parallèle au 8ème Séminaire DO.CO.MO_MO Brasil.

Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFES, em 1990 e Mestre em Estruturas Ambientais Urbanas pela FAU/USP, 2001. Professora do Instituto Federal do Espírito Santo (IFES) desde 1992. Atualmente curso Doutorado em Planejamento Urbano no Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da UFRJ, na sub-área Cultura e Cidade. Tenho experiência na área de Estética e história da arte, Teoria e história da arquitetura, e Evolução e percepção urbana, atuando principalmente na pesquisa sobre as representações artísticas da sociabilidade urbana. Sou autora do livro «Marcovaldo e os doze passeios em Vitória: percursos temporais de conhecimento e valorização da região central da cidade», e dos vídeos «Recados Urbanos», «As Cidades Visíveis ou As várias formas de representar o indizível» e «Ways», todos tratando sobre percepção urbana e sua relação com as representações artísticas. Tenho por tema de pesquisa de doutorado a relação entre a Cidade, entendida como o local do desenvolvimento das relações sociais, a Modernidade e o Cinema.

Arquiteto pela Universidade Federal do Espírito Santo (1996), atualmente sou professor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas e no Mestrado em Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Santa Maria, ambos no Rio Grande do Sul, no extremo sul do Brasil. Em 2006 concluí meu PhD na Universidade de São Paulo e em 2008 realizei estudos de Pós-Doutorado na Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, em Portugal. Participei de alguns workshops internacionais como o Taller de Ideas: intervenciones urbanas en la periferia de Montevideo e o 1er. Seminario Internacional de la Frontera Uruguay – Brazil: diseño urbano de un área internacional, ambos promovidos pela Facultad de Arquitectura da Universidad de la República, Uruguay, em 2001/2002; e do recente MO.MO_CON, um workshop sobre preservação do patrimônio moderno na região portuária do Rio de Janeiro, realizado como atividade paralela ao 8º Seminário DO.CO.MO_MO Brasil.



Juliana PETRUZZI ZALTA
arquiteta e urbanista
participante
juzalta@hotmail.com
brasil

Architecte et Urbaniste diplômée en 2002 de l'Université Fédérale du Rio Grande do Sul.

J'ai travaillé de 2003 à 2007 à la Ville d'Eldorado do Sul, dans la Région Métropolitaine de Porto Alegre, en tant qu'urbaniste en charge de l'élaboration du plan directeur de développement urbain et environnemental de la municipalité. Depuis 2007 je travaille à la Mairie de Caxias do Sul, Região Serran do Rio Grande do Sul. Fin 2008, j'ai achevé le cours de post-doctorat en «Gestion stratégique du territoire urbain» de l'Université de Vale do Rio dos Sinos. J'ai également suivi un cours de post-doctorat intitulé «Architecture des Établissements d'Assistance à la Santé» dispensé par l'UniEvangélica d'Anápolis, Goiás.

Arquiteta e Urbanista graduada em 2002 pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Trabalhou de 2003 a 2007 na Prefeitura de Eldorado do Sul, Região Metropolitana de Porto Alegre, tendo sido a Urbanista responsável pela elaboração do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental do Município. Desde o final de 2007 trabalha na Prefeitura Municipal de Caxias do Sul, Região Serrana do Rio Grande do Sul. No final de 2008 concluiu o Curso de pós-graduação em Gestão Estratégica do Território Urbano pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Possui também pós-graduação na área de Arquitetura de Estabelecimentos de Assistências da Saúde pela UniEvangélica de Anápolis, Goiás.



Gabriela LEANDRO PEREIRA
arquiteta e urbanista
participante
g_gaia@hotmail.com
brasil

Diplômée en Architecture et Urbanisme à l'Université fédérale de l'Espírito Santo en 2006, je suis actuellement les cours du Master Architecture et Urbanisme de l'Université fédérale de la Bahia, où je mène une étude sur les possibilités alternatives de production de la ville, l'habitat informel et les résistances urbaines. J'ai également collaboré à des recherches sur l'impact des emprises immobilières dans le paysage urbain et l'appropriation des espaces publics dans les quartiers périphériques. J'ai participé à des projets et des plans participatifs dans le cadre du Mouvement Social, et j'ai enseigné l'urbanisme et le dessin informatique en tant que professeur remplaçant à l'UFES. A présent, je travaille dans le domaine de l'urbanisme et je développe des recherches sur le thème de l'habitat précaire.

Formada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo em 2006, atualmente é mestranda do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia, na qual desenvolve pesquisa relacionada às possibilidades alternativas de produção da cidade, ocupações informais e resistências urbanas. Já atuou em pesquisas relacionadas ao impacto dos empreendimentos imobiliários na paisagem urbana e à apropriação dos espaços públicos nos bairros periféricos. Participou de projetos e planos participativos junto a Movimentos Sociais e lecionou as disciplinas de urbanismo e computação gráfica como professora substituta na UFES. Atualmente, atua na área de Planejamento Urbano e desenvolve pesquisa relacionada a assentamentos precários.



Sergio Miguel PRUCOLI BARBOZA

arquiteto e urbanista
participante
smprucoli@yahoo.com.br
brasil

Diplômé en Architecture et Urbanisme de l'Université Fédérale de l'Espírito Santo (UFES) en 2004, il y prépare une maîtrise de Psychologie Internationale.

Au cours de sa formation, il s'est intéressé aux thématiques interdisciplinaires, et en particuliers aux interférences entre psychologie et sociologie, et architecture et urbanisme. Il a travaillé dans des entreprises prestataires de services auprès du secrétariat à l'éducation de l'Etat de l'Espírito Santo (SEDU), de 2005 à 2007.

Entre 2007 et 2008 il a vécu à Barcelone en Espagne, où il a étudié et travaillé dans des agences d'architecture locale. Dans sa réflexion, il étudie les processus d'urbanisation des territoires péri-urbain, et leur subjectivisation. Il écrit des articles pour des congrès sur «ville» et urbanisme.

Graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), no ano de 2004. Atualmente é mestrando do programa de Pós-graduação em Psicologia Institucional da UFES.

Durante a graduação se aproximou de temáticas interdisciplinares, sobretudo interferências da Psicologia e da Sociologia sobre a arquitetura e o urbanismo. Trabalhou em empresas que prestavam serviços a Secretaria Estadual de Educação (SEDU), nos anos de 2005 a 2007. Entre 2007 e 2008 morou em Barcelona, Espanha, onde estudou e trabalhou em escritórios de arquitetura locais. Em sua dissertação estuda os processos de urbanização em territórios de periferia e a subjetivação advinda destes. Escreve artigos para congressos sobre "cidade" e urbanismo.



Norberto IGLESIAS

arquiteto
participante
norbertoiglesias@yahoo.com
argentina

Je suis architecte, titulaire d'un master d'urbanisme et d'un magistère en administration publique locale, obtenu à Madrid. Ma spécialité est la gestion urbano-territoriale locale du point de vue de l'administration publique, et plus particulièrement à propos de l'articulation interjuridictionnelle métropolitaine.

J'ai déjà travaillé dans des équipes multidisciplinaires comme coordinateur de groupes interjuridictionnels (Forum de l'Urbanisme Métropolitain, Fédération Argentine des Villes, et réseau Mercocidades), des équipes de planification et de gestion urbaines (Plan Directeur Urbain des Malouines Argentines) et une participation active au processus de planification régionale (Zonage stratégiques pour la Région Métropolitaine de Buenos Aires).

Soy Arquitecto, con posgrados en urbanismo y Magister en Administración Pública Local en Madrid. Mi especialidad es la gestión urbano-territorial local desde la perspectiva de la administración pública, con especial énfasis a la articulación interjurisdiccional metropolitana.

Poseo antecedentes en trabajo en equipos multidisciplinarios de trabajo como coordinador de grupos de articulación interjurisdiccional (Foro de Urbanismo Metropolitano, Federación Argentina de Municipios y Red Mercocidades), equipos de planeamiento y gestión urbana (Plan Director Urbano de Malvinas Argentinas, Proyectos urbanos (Puerto Madero y Nueva Centralidad de Malvinas Argentinas) y participación activa en procesos de planeamiento regional (Lineamiento Estratégicos para la Región metropolitana de Buenos Aires).



Marcus Zanotti BRECIANI

engenheiro Civil
participante
mbreciani@codesa.gov.br
brasil

Je suis diplômé d'ingénierie publique à l'Université fédérale de l'Espírito Santo (UFES), et titulaire d'un mastère en transport et d'un MBA de gestion entrepreneuriale Fondation Getúlio Vargas (FGV).

Je travaille à la Compagnie des Docks de l'Espírito Santo _ CODESA (qui administre le port de Vitória) depuis 25 ans, en ayant tenu des postes aussi divers qu'ingénieur, opérationnel, commercial, administratif et institutionnel. Aujourd'hui j'exerce en tant que coordinateur de l'aménagement et du développement.

Je suis Président de l'Association des Ingénieurs et Techniciens des Ports de l'Espírito Santo - AENPORTES, une entité qui rassemble des professionnels renommés de l'état et du pays.

Sou formado em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Espírito Santo – UFES, com pós-graduação em Transportes - UFES e MBA em Gestão Empresarial – FGV.

Trabalho na Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA (que administra o Porto de Vitória) há 25 anos, tendo passado pelas áreas de engenharia, operacional, comercial, administrativa e institucional. Atualmente sou como Coordenador da área de Planejamento e Desenvolvimento.

Sou Presidente da Associação dos Engenheiros e Técnicos dos Portos do Estado do Espírito Santo – AENPORTES, entidade que possui renomados profissionais de nosso estado e do país.



Angela GOMES de SOUZA

arquiteta e urbanista
participante
angela.daus@gmail.com
brasil

Architecte et urbaniste, diplômée de l'UFES (Université Fédérale de l'Espírito Santo), titulaire d'un Master en «géotraitement».

Activité professionnelle : aménagement (institutions publiques municipales - 5 ans), enseignement et études pluridisciplinaires (UFES - 3 ans), agence DAUS (Design Architecture Urbanisme Durable, directrice - 15 ans).

A présent je coordonne des projets pour des clients publics et privés, aussi bien à l'échelle de l'objet qu'à l'échelle de la ville, dans les domaines de l'architecture, de l'urbanisme et du design.

Centres d'intérêts : art contemporain, communication, philosophie, écologie urbaine, constructions durables, ecodesign, ...

Arquiteta e urbanista, graduada na UFES/Universidade Federal do Espírito Santo - Brasil, com pós-graduação em geoprocessamento. Atuação profissional: planejamento urbano (instituições públicas municipais - 5 anos), experiência didática e pesquisa multidisciplinar - Ufes (3 anos), empresa de projetos (DAUS, sócia-diretora, 15 anos). Atualmente coordeno projetos para clientes públicos e privados, transitando entre a escala do objeto e a escala da cidade, nas áreas de arquitetura, urbanismo e design. Áreas de interesse: arte contemporânea, comunicação, filosofia, ecologia urbana, construção sustentável, ecodesign, ...

A equipe de organização / L'équipe d'organisation



Christian HORN
arquiteto engenheiro urbanista
responsável da sessão
c.horn@rethink.fr
alemanha

Il a pu obtenir une double qualification en architecture et urbanisme à l'Université Technique d'Aix-la-Chapelle en 1998. Son agence, créé en 2002, travaille en collaboration avec d'autres professionnels pour des clients à la fois publics et privés, et français et étrangers sur des projets allant des projets métropolitains à l'architecture. Il publie régulièrement des articles, essais et critiques dans divers supports d'architecture internationaux. Depuis 2005 il s'engage comme expert aux Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine, ou il devient membre du Comité d'Orientation Scientifique et pilote un atelier à Vitória, Brésil en 2009. Depuis 2007, il enseigne à Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-la-Villette en master dans le pôle Architecture, Environnement et Développement Durable, s'occupe de l'analyse technique des projets du Concours Habitat Solaire, Habitat d'Aujourd'hui de l'Observ'ER et intervient comme expert au concours EcoQuartiers du MEEDDAT.



Nicolas DETRIE
diretor do ateliê

nicolas.detrie@ateliers.org
frança

Directeur des Ateliers depuis mai 2007, j'ai participé au pilotage et à l'organisation de 3 ateliers d'étudiants (Aéropolis, les grandes infrastructures, et la Confluence Seine-Oise), de 3 ateliers de professionnels (Delta du Mékong, Bangkok, et Huludao Ecocity) et de 2 séminaires d'experts (Orly et les berges de Porto-Novo). J'ai par ailleurs connu les Ateliers à travers 2 participations (Irkutsk et Marseille 2007) et un assistantat au Bénin en 2005. J'étais alors étudiant à l'ESSEC et impliqué dans la Chaire d'Économie Urbaine. J'ai travaillé 2 ans à la SNCF sur le développement de la multi-modalité TER, puis après un échange universitaire de 8 mois au Brésil, j'ai suivi pour le compte de l'OPAC Sud à Marseille un marché de définition sur le logement social méditerranéen.

Obteve uma dupla graduação em arquitetura e urbanismo na Universidade Técnica de Aix-la-Chapelle em 1998. Sua agência foi criada em 2002, ele trabalha com outros profissionais para clientes públicos e privados, franceses e estrangeiros, desenvolvendo projetos em escalas metropolitanas e arquitetura. Ele já escreveu artigos e críticas em diversas publicações internacionais de arquitetura. Desde 2005 ele participa como perito nos Ateliês Internacionais de Urbanismo, onde ele é membro do Comitê de Orientação Científica, e é responsável do ateliê em Vitória, Brasil, em 2009. Desde 2007 ele ensina na Escola Nacional Superior de Arquitetura de Paris-La Villette, no master do curso de Arquitetura, Meio Ambiente, e Desenvolvimento Sustentável, ele é também analista técnico dos projetos do Concurso Moradia Solar, Moradia de Hoje da associação Observ'ER, e perito no concurso Eco-bairro do Ministério da Ecologia, Energia, do desenvolvimento Sustentável (MEEDDAT).

Diretor do Ateliê desde Maio 2007, eu participei também na preparação e na organização de três ateliês de estudantes (Aéropolis, as grandes infra-estruturas, e a Confluência Seine-Oise), de 3 ateliês profissionais (Delta do Mekong, Bangkok, Huludao Ecocity) e de 2 seminários de peritos (Orly, e as orlas de Porto Novo). Conheci o Ateliê através de duas participações (Irkutsk, Marseille 2007) e sendo assistente no Benin em 2005. Na época, estudava na ESSEC, participando nos cursos do Departamento de Economia Urbana. Trabalhei dois anos na SNCF sobre o desenvolvimento do transporte regional de passageiros, e finalmente, depois de um intercâmbio de 8 meses no Brasil, trabalhei em Marseille para o OPAC Sul (moradias sociais).



Claudio ZANOTELLI
urbanista geógrafo
co-responsável da sessão
clzanotelli@yahoo.com.br
brasil

Licence en Aménagement du territoire et urbanisme (Université de Paris X – Nanterre), DEA en Pratique du développement dans le Tiers-Monde (Paris X – Nanterre). Doctorat en Géographie Humaine, économique et régionale (Paris X – Nanterre). Pos-doc au LATT/ENPC en 2005. Professeur de L'Université Fédérale de l'Espírito Santo (Brésil). Vice-coordonateur du Master en Géographie de l'UFES. Éditeur de la Revue Scientifique Geografares – UFES. Réalise des recherches sur les processus de fragmentation urbaine et d'aménagement du territoire. A participé à plusieurs séances des Ateliers Internationaux de Maîtrise de l'œuvre Urbaine de Cergy-Pontoise comme membre du jury et comme participant de l'atelier International à Marseille, Euro- méditerranée(2007). A Publié plusieurs articles en revues spécialisées sur les questions urbaines.

Graduação em Planejamento territorial e urbanismo - Universidade de Paris X, Nanterre, Mestre em Geografia e Prática do Desenvolvimento no Terceiro Mundo - Universidade de Paris X, Nanterre e doutorado em Geografia Humana, econômica e Regional - Universidade de Paris X, Nanterre (1998). Pós-doutorado no LATT/ENPC (França) em 2005. Atualmente é professor Associado da Universidade Federal do Espírito Santo e Vice-coordenador do Mestrado em Geografia da UFES. Editor de Revista Geografares – UFES. Realiza pesquisas sobre a cidade e o urbano, particularmente as questões ligadas à fragmentação urbana e ao planejamento territorial. Participou de vários ateliê internacionais de urbanismo. Publicou diversos artigos no Brasil e na França em revistas especializadas sobre as questões urbanas.



Bertrand WARNIER
criador do ateliê -
membro do juri
bertrand.warnier@free.fr
frança

Urbaniste-Architecte

- Institut d'Urbanisme de la Région Parisienne: contribution aux Schémas Directeurs
- Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise: Directeur des Etudes Générales et de l'Urbanisme
- Fondateur des Ateliers de Maîtrise d'Œuvre Urbain
- Missions dans le domaine de l'aménagement pour l'Unesco et pour différents organismes
- Etudes urbaines : Le Havre, Vitrolles, Antibes, La Part Dieu, Porte Maillot , Austerlitz, Nantes, plateau de Saclay, Casablanca...
- Sessions Françaises et à l'étranger pendant la première période (de 1982 à 2005)
- Vice Président des Ateliers délégué au Comité d'Orientação Científico

Arquiteto-Urbanista

- Instituto de Urbanismo da Região de Paris : contribuição aos Planos de Indicações para o planejamento urbano
- Cidade Nova de Cergy-Pontoise: Diretor das Pesquisas Gerais e do Urbanismo
- Criador dos "Ateliês Internacionais de Urbanismo"
- Missões para a UNESCO e outras instituições, na área do planejamento urbano.
- Pesquisas urbanas : Le Havre, Vitrolles, Antibes, La Part Dieu, Porte Maillot , Austerlitz, Nantes, plateau de Saclay, Casablanca ..
- Sessões na França e no estrangeiro durante a primeira época dos Ateliês (de 1982 a 2005)
- Vice Presidente dos Ateliês, delegado ao Comitê de Orientação Científico.



Florence BOUGNOUX
arquiteta urbanista
"rapporteur" da sessão
bougnoux@seura.fr
frança

Florence BOUGNOUX signe de nombreuses réalisations au sein de la SEURA, où elle est associée depuis sa création à Jean-Marc Fritz et David Mangin. Son travail et son intérêt la mènent aussi bien sur des enjeux territoriaux complexes (atelier international de maîtrise d'oeuvre urbaine pour l'élaboration d'une éco-cité d'1M hts en Chine, à Huludao, dans le cadre de l'exposition universelle de Shanghai 2010, écoquartier de 160 hectares à Douai, Pont Leclerc et passerelles en entrée de ville de Marseille, etc.) que sur des bâtiments dont elle travaille autant la typologie et l'insertion urbaine que l'écriture des façades: elle vient ainsi de livrer l'hôtel artisanal "brûlon-citeaux", Grand prix SIMI 2008 où elle ré-interprète les cours du faubourg Saint-Antoine et exploite le savoir-faire industriel et artisanal dans un travail de façade complexe; son intérêt la porte aussi sur la petite échelle du mobilier urbain et du design (auvent de la place de Buisses à Lille, garde-corps et béton matricé de l'hôtel d'entreprises de Brulon-Citeaux, échoppes du marché des enfants-rouges, etc.) où elle développe notamment la ligne végétale inspirée par Alain Payeur, fondateur de la Seura.



Claudia VILELA
arquiteta urbanista
assistente
claudiarvilela@yahoo.com.br
brasil

Diplôme d'architecte et urbaniste en 2006 à l'Université Fédérale de Minas Gerais - UFMG (Brésil). Depuis 2008 elle participe de une cooperative (Cooperativa Cultura) a Belo Horizonte-MG où elle travaille avec des professionnels de différentes disciplines pour développer des projets de valorisation et préservation du patrimoine culturel dans des villes historiques. Elle collabore aux projets de restauration et restructuration du patrimoine bâti (relevé, dessin, diagnostique de l'état de conservation, projets d'architecture), et réalise aussi des inventaires des biens culturels (structures urbaines, meuble, immeuble et naturels) pour différents mairies de la région de Minas Gerais. En 2007 elle participait aux travaux publics à São José dos Campos-SP, suivi de chantier et régularisations des bidonvilles, dans le cadre du programme d'amélioration d'habitations populaires (Planta Popular) de la municipalité. Entre mars et juin 2006 elle réalise un stage dans l'agence d'architecture de Christian Horn, où elle a eu un premier contact avec les Ateliers, à Porto-Novo (2005).

Florence BOUGNOUX assina várias realizações na agência SEURA, onde ela é associada desde sua criação com Jean-Marc FRITZ e David MANGIN. Seus trabalho e interesses conduziram-na a desafios territoriais complexos (Ateliê em Huludao, China "Construção de uma Eco-cidade", eco-bairro de 160 ha em Douai (França), Ponte Leclerc e passarelas na entrada da cidade de Marseille, etc. trabalhando a tipologia e a inserção urbana de edificações até o desenho das fachadas: como o hotel artesanal "brûlon-citeaux", que ganhou o primeiro prêmio do SIMI 2008, onde ela reinterpreta as ruas do bairro Saint-Antoine e usa o conhecimento industrial e artesanal num trabalho complexo das fachadas. Seus interesses também a orientam na direção de mobiliários urbanos e design (alpendre da praça des Buisses, Lille ; balastrada do hotel artesanal Brûlon-Citeaux, lojas do mercado "enfants-rouges", etc.) onde ela desenvolveu uma "linha vegetal" inspirada por Alain Payeur, criador do escritório Seura.

Graduada em arquitetura e urbanismo pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) em 2006. Desde 2008 é arquiteta associada à Cooperativa Cultura sediada em Belo Horizonte-MG, onde participa na elaboração e desenvolvimento de projetos voltados para a valorização e preservação do Patrimônio Cultural junto aos órgãos públicos. Participa em projetos de restauração, compreendendo levantamento histórico e físico, diagnóstico de patologias, projeto arquitetônico executivo. E também de dossiês de tombamento de imóveis e núcleos urbanos, inventários de proteção ao acervo cultural, laudos técnicos e afins. Em 2007 trabalhou junto à Prefeitura Municipal de São José dos Campos-SP, onde participou do programa governamental de habitação social "Planta Popular". Em 2006 realizou estágio no escritório de arquitetura de Christian Horn, onde teve o primeiro contato com Les Ateliers através dos trabalhos realizados em Porto Novo (2005).



Antoine PLANE
vice diretor do ateliê
antoine.plane@ateliers.org
frança

Diplômé du MBA de l'ESSEC (École des Hautes Études Économiques et Commerciales) en 2009, je suis à présent Directeur Adjoint des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy-Pontoise. J'ai suivi les enseignements de la Chaire d'économie urbaine de l'ESSEC, puis orienté résolument mon parcours vers l'urbanisme, à travers deux participations aux Ateliers de Cergy (2006) et d'Irkutsk (2008), ainsi que lors de mon apprentissage en aménagement sur les terrains Renault à Boulogne-Billancourt (2006-2008). Ma pratique des villes se traduit aussi à travers mes passions, les voyages (Japon, Brésil) et la photographie.



Ana Maria LEITE de BARROS
geógrafa
assistente
ana_marialeite@yahoo.com.br
brasil

Géographe de formation, je réalise actuellement un Mastère en Géographie à l'Université Fédérale de l'Espírito Santo (UFES). Dans mes études et recherches je m'intéresse aux questions relatives à la ville, surtout celles qui concernent les périphéries urbaines. La recherche pour mon mastère est centrée sur le quartier situé sur un morne dans la ville de Vitória, Morro dos Alagoanos.

Graduado do MBA pela Escola de Altos Estudos Econômicos e Comerciais (ESSEC) em 2009, sou agora vice-diretor dos Ateliês Internacionais de Urbanismo de Cergy-Pontoise. Eu segui os cursos do Departamento de Economia Urbana da ESSEC, e assim resolvi orientar o meu percurso para a área de urbanismo, através de duas participações nos Ateliês em Cergy (2006) e Irkutsk (2008). Durante meus estudos em alternância, escolhi a firma responsável do planejamento urbano dos terrenos das antigas fábricas da Renault em Boulogne Billancourt (Paris, 2006-2008). Minha experiência das cidades se formou também através das minhas paixões : as viagens (Japão e Brasil) e a fotografia.

Geógrafa de formação, estou agora fazendo um Master em Geografia na Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Durante meus estudos e pesquisas, eu me interessei pelas questões urbanas, especialmente sobre as periferias urbanas. A pesquisa para o meu Mestrado está dedicado a um bairro localizado sobre um morro da cidade de Vitória, o Morro dos Alagoanos.



Pauline DUBOIS
communauté urbaine de dunkerque

pauline.dubois@tud.fr
frança

Chargée de développer la coopération avec le Brésil et plus particulièrement avec notre partenaire Vitória, j'ai été représentante de la Communauté Urbaine de Dunkerque à Vitória pendant deux ans. Je suis diplômée de Relations Interculturelles et Coopération Internationale et j'ai fait un passage d'un an à la Pontificia Universidade Católica do Rio de Janeiro où j'ai étudié l'histoire et la géographie. J'ai habité à Vitória pendant deux ans et connaît bien sa dynamique, ses défis, ses difficultés et son contexte de capitale régionale. Mon rôle pendant la préparation était d'accompagner et d'appuyer nos partenaires de Vitória. En 2010, je ferai partie du groupe de pilotage de la Communauté urbaine de Dunkerque qui organisera les Ateliers de Dunkerque dans la même logique que ceux de Vitória.

Encarregada do desenvolvimento da cooperação com o Brasil e mais especificamente das relações com nossa parceira Vitória, representei durante dois anos a Comunidade urbana de Dunkerque em Vitória. Titular de um mestrado de relações interculturais e cooperação internacionais, tive oportunidade de estudar história e geografia na PUC-RIO. Morei dois anos em Vitória e por esta razão conheço bem a dinâmica da cidade, seus desafios, suas dificuldades e o contexto regional. Meu papel foi acompanhar e ajudar nossos parceiros em Vitória. Em 2010, farei parte de grupo de organização dos Ateliers de Dunkerque, retorno dos Ateliers de Vitória 2009.



Cleimir REGINA PELA MENEGHEL
arquiteta e urbanista - cidade de vitória

Subsecretária de gestão urbana da Secretaria do desenvolvimento da cidade
crpmeneghel@vitoria.es.gov.br
brasil

(+5527) 3135 1066

Depuis mon diplôme en Architecture et Urbanisme en 1986, à l'UFES, mon intérêt se porte sur l'urbain, avec un projet de fin d'études sur la revitalisation du Centre Historique de Vitória. En 1987, avec Quadrante Architecture & Urbanisme LTDA, j'ai conçu des projets pour la ville de Vitória. En 2002 je suis retournée à l'UFES pour suivre un cours de spécialiste en construction métallique. En tant que fonctionnaire de la ville, j'ai participé à plusieurs projets dans le cadre de la coordination de la revitalisation urbaine ; comme la réurbanisation du parc Moscoso, ou en tant que coordinatrice de la Commission permanente d'accessibilité. En tant que sous-secrétaire déléguée à la gestion urbaine depuis 2005, j'ai participé aux projets structurants de la ville : révision du plan directeur ; planification interactive du centre (2004/06) qui a défini le plan structurant des actions à mener dans le centre. De 2006 à 2009 j'ai coordonné l'Unité thématique de développement urbain du réseau MERCOCIDADES, où nous avons réalisé deux séminaires et édité un livre : "Restructuration Urbaine et Inclusion Sociale: un défi pour les villes du XXIème siècle." Je coordonne également la partie urbanisme de la coopération technique décentralisée Vitória/Dunkerque - depuis juin 2006.

Desde minha graduação em Arquitetura e Urbanismo em 1986, na UFES, meu enfoque foi no urbano com o projeto de graduação sobre Revitalização do Centro Histórico. Em 1987, com a empresa Quadrante Arquitetura e Urbanismo LTDA elaborei alguns projetos para a cidade de Vitória. Em 2002 voltei à UFES/NEXEM para o curso de Especialista em Construção Metálica. Como funcionária da Prefeitura, participei de vários projetos na Coordenação de Revitalização Urbana, como a Reurbanização do Parque Moscoso, ou Coordenadora da Comissão Permanente de Acessibilidade. Atuando como Subsecretária de Gestão Urbana da Secretaria de Desenvolvimento da Cidade da Prefeitura de Vitória desde 2005, participei nos projetos estruturantes da cidade: Revisão do Plano Diretor ; Planejamento Interativo do Centro (2004/06) que definiu o plano estruturador das ações do Centro. De 2006 a 2009 coordenei a Unidade Temática de Desenvolvimento Urbano da Rede MERCOCIDADES, onde realizamos dois seminários e edição de um livro: "Reestruturação Urbana com Inclusão Social: um desafio para as cidades no século XXI". Coordeno a área de Urbanismo da Cooperação Técnica Descentralizada Vitória/Dunkerque - desde julho/2006.



Rose-Anne BISIAUX
communauté urbaine de dunkerque

rose-anne.bisiaux@tud.fr
frança

Diplômée de Sciences-po Lille, dont une année d'échange universitaire au Mexique, et du Master Carrières Diplomatique, Internationale et Européenne de Clermont-Ferrand, je suis Directrice-adjointe des Relations Internationales de la Communauté urbaine de Dunkerque, chargée des coopérations transfrontalières, européennes et internationales. Depuis 2005, j'ai pour mission de développer une coopération de territoire à territoire entre l'agglomération dunkerquoise et la Ville de Vitória. Cette coopération, dans un esprit très fort de réciprocité, recouvre les domaines du développement urbain, du développement économique et portuaire, des échanges universitaires et culturels. L'organisation croisée d'atelier d'urbanisme internationaux avec l'appui des « Ateliers de Cergy », à Vitória en 2009 et à Dunkerque en 2010, s'inscrit donc dans la continuité des échanges sur la thématique de la revitalisation des centres-villes et de la mobilité que nous avons menés ces dernières années avec Vitória.

Graduada em ciências políticas pelo Instituto de Ciências Políticas de Lille, sendo um ano cursado no México, e titular de um mestrado Carreiras Diplomáticas, Internacionais e Europeias da Universidade de Clermont Ferrand, sou a diretora-adjunta de Relações Internacionais da Comunidade urbana de Dunkerque, encarregada das cooperações "transfronteiriças", europeias e internacionais. Desde 2005, recebi a missão de desenvolver a cooperação com a Prefeitura de Vitória, num âmbito de forte reciprocidade e sobre temas como a gestão urbana, o desenvolvimento econômico e portuário, a cultura. A organização cruzada dos ateliers de urbanismo com o apoio dos « Ateliers de Cergy » em Vitória em 2009 e em Dunkerque em 2010 se inscreve então numa continuidade de intercâmbios concretos relativos à temática da revitalização dos centros e a mobilidade realizados esses últimos anos com Vitória.



Ronaldo FRECHIANI
arquiteto e urbanista - cidade de vitória

supervisor geral
frechiani@uol.com.br
brasil

(+5527) 9962 6178

Diplômé en architecture et urbanisme à l'Université Fédérale de l'Esprito Santo (UFES) en 1995. Entre 2000-2001, il a travaillé à la Mairie de Serra sur des projets de développement du territoire. Il travaille au SEDEC (Secrétariat au Développement Urbain) à la Mairie de Vitória depuis 2001 sur les sujets d'aménagement urbain. Il participe à la coordination et à l'organisation des Ateliers de Vitória.

Graduado em arquitetura e urbanismo pela UFES (Universidade Federal do Espírito Santo) em 1995. Entre 2000-2001 integrou a equipe de projetos da Secretaria de Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de Serra-ES. Desde 2001 trabalha na SEDEC (Secretaria de Desenvolvimento da Cidade) na Prefeitura Municipal de Vitória atuando na área de gestão urbana. Participa da coordenação e organização local dos Ateliers em Vitória.



Eneida Maria SOUZA MENDONÇA

arquiteta urbanista

eneidamendonca@gmail.com

frança

Diplômée en architecture à la l'Université Fédérale de Rio de Janeiro, spécialisée en Méthodologie de Projet de Développement Urbain de l'Institut brésilien d'administration municipale (RJ), puis en planification urbaine et régionale à la Dortmund Universität, en Allemagne, et enfin titulaire d'une maîtrise et d'un doctorat en Architecture et Urbanisme de l'Université de São Paulo. Est actuellement professeur à l'UFES, coordinatrice du mastère en architecture et urbanisme, professeur du mastère de Géographie et chercheuse du Noyau d'Études en Architecture et Urbanisme. Elle réalise des recherches liées au paysage, à l'espace public, à l'histoire de la ville et à la planification urbaine. Elle a participé en tant que consultante et coordinatrice à l'élaboration de plans directeurs participatifs dans plusieurs communes de l'Espírito Santo, d'agenda XXI et de plans stratégiques impliquant, entre autres, les communes de Cariacica, Serra, Vila Velha e Vitória. Elle a participé en tant que consultante à l'élaboration de la planification urbaine interactive du Centre de Vitória et actuellement est consultante pour le Plan de Protection du Paysage de l'Aire Centrale de Vitória.

Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela UFRJ, especialização em Metodologia de Projetos de Desenvolvimento Urbano pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal (RJ), especialização em Planejamento Urbano e Regional pela Dortmund Universität, na Alemanha, mestrado e doutorado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. Atualmente é Professora Adjunto da UFES, atuando como coordenadora do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, professora do Programa de Pós-graduação em Geografia e pesquisadora do Núcleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo. Realiza pesquisas relacionadas à paisagem, espaço público, história urbana e planejamento urbano. Tem participado como consultora e coordenadora da elaboração de planos diretores participativos em diversos municípios do Estado do Espírito Santo, agenda XXI e planos estratégicos, envolvendo, entre outros, os municípios de Cariacica, Serra, Vila Velha e Vitória. Participou como consultora da elaboração do Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória e atualmente é consultora do Plano de Proteção da Paisagem da Área Central de Vitória.



Gabriel

estudante em arquitetura
ajudante

brasil

J'étudie l'architecture et l'urbanisme à l'Université Fédérale de l'UFES. En 2007, il a fait un stage à l'agence d'architecture Anderson Fioretti, où il a réalisé des études de nouvelles emprises urbaines dans l'état de l'Espírito Santo. Il a fait un stage à la mairie de Vitória à la SEDEC/AT, d'octobre 2008 à Août 2009, où il a pu comprendre le sujet des solidarités urbaines, au travers du projet Terra Mais Igual. Actuellement en soutien à la SEDEC/CGU sur la réalisation du plan directeur de Vitória, où il met en oeuvre ses connaissances dans le domaine de la législation urbaine, et l'étude des masses et des flux.

Graduando em Arquitetura e Urbanismo pela UFES. Em 2007, estagiou no escritório de arquitetura Anderson Fioretti, desenvolvendo pesquisas de novos empreendimentos urbanos do Espírito Santo. Iniciou seu estágio na Prefeitura de Vitória na SEDEC/AT, no período de Outubro de 2008 a Agosto de 2009, onde pôde compreender sobre solidariedades urbanas, através do Projeto Terra Mais Igual. Atualmente, apóia na SEDEC/CGU na área do Plano Diretor de Vitória, em que aprimora seus conhecimentos na área de legislação urbana, revitalização urbana e estudo de massas e fluxos.



Kaio GAVA VITORINO

estudante de geografia
assistante

kaiogava@gmail.com

brasil

J'étudie la géographie à l'université fédérale de l'Espírito Santo (UFES) depuis 2006. J'ai choisi cette discipline parce qu'elle nous permet d'avoir une meilleure compréhension du territoire et de nous offrir une vision de la relation entre l'homme et l'espace qu'il habite. J'ai travaillé pendant 2 ans au service de la planification et du développement urbain de Cariacica, et c'est de cette façon que je me suis familiarisé avec les études qui traitent de la ville et de son fonctionnement. Actuellement, je travaille au Service du Développement de la Ville de Vitória et je termine ma formation supérieure.

Faço graduação em Geografia na Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) desde 2006. Optei por essa ciência pelo fato de proporcionar maior entendimento do território e de nos oferecer uma visão da relação do homem com o espaço em que vive. Trabalhei por 2 anos na Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano de Cariacica (atual Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano) e foi aí que me identifiquei com os estudos que envolvem a cidade e todo o seu sistema de funcionamento. Atualmente, trabalho na Secretaria Municipal de Desenvolvimento da Cidade de Vitória e estou concluindo minha formação superior.

Le Jury / O Júri



Michel DELEBARRE

prefeito de dunkerque / presidente da comunidade urbana de dunkerque / ex-ministro
maire de dunkerque / président de la communauté urbaine de dunkerque / ancien ministre

frança



Pierre-André PERISSOL

presidente do atelier / prefeito de moulins / ministro
président des ateliers / maire de moulins / ancien ministre

pierre-andre.perissol@ville-moulins.fr
frança



Patrick CHEVRE

diretor geral dos serviços da comunidade urbana de dunkerque
directeur général de la communauté urbaine de dunkerque

frança



Jean-Michel GUENOD

arq. urb. / ex-diretor de euromediterranee : agencia de desenvolvimento urbano ao redor do porto de marseille
architecte urbaniste / ancien directeur d'euroméditerranée

lauranau@free.fr
frança



Guillaume CHIRON

AFD - banco francês de desenvolvimento

AFD - banque française de développement

chirong@afd.fr
frança



João COSER

prefeito de vitória

maire de vitória

joao.caser@vitoria.es.gov.br
brasil



Helder SALOMÃO

prefeito de cariacica

maire de cariacica

brasil



Neucimaar FRAGA

prefeito de vila velha

maire de vila velha

brasil



Sergio VIDIGAL

prefeito de serra

maire de serra

brasil



Kleber FRIZZERA

arquiteto / secretário de desenvolvimento urbano da cidade - cidade de Vitória
architecte / maire-adjoint chargé du développement urbain - ville de vitória

kpfrizzera@vitoria.es.gov.br
brasil



Nicolas SAMSOEN
consultante AREP / ex-diretor do EPAMSA: agencia de desenvolvimento urbano no oeste de paris
consultant AREP / ancien directeur de l'EPAMSA

nicolas.samsoen@arep.fr
frança



Nicolas BUCHOUD
conselheiro em urbanismo do presidente da região metropolitana de paris
conseiller de Jean-Paul HUCHON

nicolas.buchoud@iledefrance.fr
frança



Bertrand WARNIER
arquiteto urbanista / criador dos ateliers e representante do comitê científico
architecte urbaniste / créateur des ateliers

bertrand.warnier@free.fr
frança



Paulo BASTOS
professor na universidade federal de são paulo
professeur à l'université fédérale de são paulo

arqpaulobastos@uol.com.br
brasil



Mirta LEVIN
secretária de planejamento da municipalidade de rosario
adjoite à l'urbanisme de la ville de rosario (argentina)

mlevin@rosario.gov.ar
brasil



José EDUARDO FARIAS de AZEVEDO
secretario do planejamento do estado do espírito santo
chargé de la planification de l'état de l'esprito santo

brasil



Angelo BATISTA
presidente da CODESA

président de l'autorité portuaire publique

brasil



Waldemar CUNHA
presidente do conselho popular de vitória

président du conseil populaire de vitória

conselhpopulardevitoria@ig.com.br
brasil



Marco ROMANELLI
presidente do instituto de arquitetos do brasil - espírito santo
président de l'ordre des architectes de l'esprito santo

labmaster@lab-es.org.br
brasil



Alberto KLEIMAN
subchefia de assuntos federais - relações institucionais
délégué fédéral à la coopération décentralisée

brasil

Mesa redonda 2008

Qual o futuro da automovel ?

Table Ronde 2008
Quel avenir pour l'automobile ?

QUAL O FUTURO DO AUTOMÓVEL? / QUEL AVENIR POUR L'AUTOMOBILE

O ano passado, em 2008, aconteceu o vinte e sexto ateliê internacional de urbanismo organizado para estudantes pela ONG «Les Ateliers» na região metropolitana de Paris, sobre a temática « grande infra-estruturas no meio urbano ».

Fazendo parte da programação, uma mesa redonda foi organizada com nove especialistas francês do transporte e da automóvel, incluindo representantes dos construtores, responsáveis regionais do planejamento urbano e dos transporte, e pessoas eleitas.

Considerando a importância que tem ainda a automóvel no Brasil e nas problemáticas de transporte, achamos que esse relatório talvez poder enriquecer o debate metropolitano da Grande Vitória.

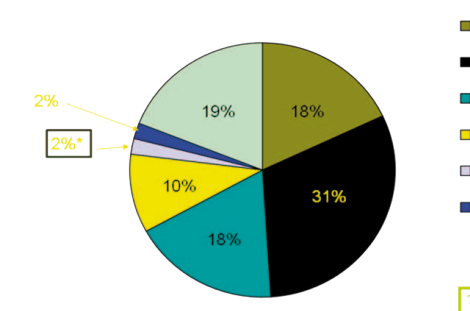
Il y a un an, en 2008, a eu lieu le 26ème atelier international d'urbanisme organisé par Les Ateliers en Île-de-France, sur le thème des "grandes infrastructures en milieu urbain".

Dans le cadre de cet Atelier a été organisée une table ronde avec neuf spécialistes français du transport et de l'automobile, comprenant de représentants des constructeurs, des responsables de la planification urbaine et des transports régionaux, et des élus.

En tenant compte de l'importance actuelle du transport automobile au Brésil et des problématiques de transports, nous pensons que la traduction de ce compte-rendu permettra d'enrichir le débat métropolitain de la Grande Vitória.

Introdução por Jean-Michel Vincent - O desafio climático
Diretor de estratégia e desenvolvimento sustentável pela Direção Regional dos Equipamentos da Região de Paris.

Não se vê o aquecimento global a olho nu, mas os cientistas do GIEC (Grupo de Experts Intergovernamentais sobre a Mudança do Clima) o estudaram. Eles mostraram que nós estamos expostos a mudanças brutais. Os governos ocidentais tomaram as medidas desses riscos em 2007, na França, durante o encontro político chamado "Grenelle de l'Environnement" que popularizou o "fator 4": o objetivo do "fator 4" é de diminuir em 4 vezes as emissões dos gases que provocam o efeito estufa. Como fazê-lo? Como a indústria automobilística, os políticos e os planejadores podem agir para convergir a esse objetivo?



CO2: Emissão por setor no mundo - 2005

- Deforestação
- Indústria e Energia
- Agricultura
- Automóvel
- Avião
- Marítimo

Dominique Gillot - O automóvel controverso
Prefeito de Eragny, Vice presidente do Conselho Geral do Val d'Oise e da Comunidade da aglomeração de Cergy-Pontoise, Ex-Ministro.

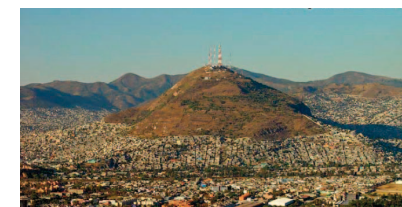
Mesmo sem considerar os desafios da mudança climática, ainda pouco conhecido pelos cidadãos, o lugar do automóvel é motivo de tensão. O carro é um fator de liberdade, mas também de asfixia. Nós o criticamos por causa da poluição, da segurança e do congestionamento dos centros antigos, mas, ao mesmo tempo, ele oferece aos cidadãos a possibilidade de chegar às zonas de emprego sem precisar, contudo, se mudar com toda a família.

Nós, políticos, temos a preocupação de agir de acordo com o interesse dos cidadãos e somos encarregados de desenvolver um meio ambiente urbano equilibrado, levando em conta a economia e a ecologia. Como diminuir 4 vezes as emissões? A questão está na mesa.

Daniel Augello - Do lado dos fabricantes de carros
Presidente da Seção "Automóvel & Sociedade" da Sociedade de Engenheiros Automobilísticos

Os fabricantes defendem uma abordagem integrada ao objetivo da redução das emissões de CO2, quer dizer, agir ao mesmo tempo sobre o consumo do veículo, sobre a energia utilizada e sobre o uso que é feito do veículo. Nossas pesquisas nos levarão, em 2050, a uma diminuição de 2,5 vezes a emissão de CO2 e não de 4 vezes. Falemos primeiro do consumo dos veículos. Mesmo tendo alcançado uma redução considerável das emissões de poluentes, reduzir o consumo de CO2 é um objetivo mais difícil. A Renault fabricou em 1987 um veículo que ia de Paris a Bordeaux (500 km), com duas

pessoas a bordo, a uma velocidade média de 100 km/h consumindo somente 9 litros de combustível, mas todo o conforto desse carro foi sacrificado pelo consumo e ele nunca poderia encontrar um cliente! Os fabricantes têm uma abordagem econômica e devem poder produzir seus veículos em série a um preço que permita a venda. O milagre, então, não está no conhecimento bruto, mas na capacidade de industrializar o processo de fabricação. O que faz com que seja necessário levar em consideração o tempo de difusão das inovações. Ordem de grandeza: há entre 5 a 15 anos entre uma inovação técnica e sua integração no processo de produção, e depois há mais 15 anos para a renovação do parque industrial automobilístico francês...



Em relação aos custos (que na realidade são pagos no momento da compra pelo consumidor), os fabricantes raciocinam sobre o custo de cada tonelada de CO2 economizada: grosseiramente, o custo adicional no momento da compra de um Toyota Prius em relação a um Renault Mégane é de 3500 euros, e sobre 200.000 km, sua tecnologia híbrida permite economizar 4 toneladas de CO2. O custo da tonelada de CO2 economizada é então de 3500 euros/ 4t = 875 euros, enquanto que uma tonelada de CO2 vale hoje 30 euros na bolsa de valores europeia especializada no carbono. O futuro da tecnologia elétrica? Do lado dos construtores, as transmissões estão prontas. O problema principal hoje é a armazenagem da energia, como para o hidrogênio. De fato, 1 kg de energia líquida (petróleo, biocombustíveis...) contém hoje 100 vezes mais energia

que 1 kg de bateria elétrica. Mas, atenção, a “limpeza” dessa tecnologia depende do mix energético do país de utilização do veículo. Considerando as emissões globais “do poço até a roda” (consumo do veículo + transmissão da energia desde a fonte), a utilização da energia elétrica como matriz energética permite, na França, diminuir 3 vezes as emissões de CO₂, mas na China, onde a eletricidade é produzida através do carvão, as emissões seriam multiplicadas por 3! O terceiro eixo da abordagem integrada, agir sobre os usos, permite obter reduções de emissões com um investimento menor e em um tempo mais curto. Por exemplo, modificar os comportamentos no volante desenvolvendo uma direção ecológica permitiria diminuir em 20% as emissões de CO₂ ! Ou ainda, privilegiar a velocidade média de 50 km/h, velocidade na qual os veículos emitem menos partículas.

Alain Gaggero – O desenvolvimento esperado dos veículos elétricos
Representante da Associação europeia de veículos elétricos

O carro elétrico começou sua história na França em 1995. O Estado então havia dado subsídios e todos os fabricantes se lançaram na aventura. Mas esses modelos foram muito pouco difundidos e a sua fabricação parou. As razões: seu custo no momento da compra, a baixa autonomia da bateria, o custo da manutenção e de recarga, a ausência de serviço de manutenção por parte das concessionárias, a degradação das baterias gradualmente e à medida das recargas (efeito memória).

Mas depois desse período de ensaios sem êxito, o veículo elétrico parece estar hoje transformando sua história, na medida em que há a fabricação de baterias de nova geração, particularmente na China onde a produção de baterias é grande. A utilização do Lithium anula o efeito memória e dobra

a autonomia das baterias precedentes, permitindo aos veículos andar 150 km por recarga, respondendo assim a necessidade da maioria dos veículos que não rodam mais que 50 km por dia.

Do outro lado da corrente, a consciência ambiental faz renascer a demanda, particularmente por parte das coletividades locais, demanda que hoje não encontra ainda oferta 100% elétrica. A Toyota Prius, que se beneficia desse interesse renovado (mais de um milhão de veículos vendidos!), é um carro híbrido. Ele começa no modo elétrico, depois o motor térmico se inicia à partir de 20 km/h, recarregando automaticamente a bateria. Mas muitos modelos 100% elétricos são esperados. Com o mix energético francês à base de energia nuclear, as emissões de CO₂ de um veículo elétrico seriam três vezes menores do que o de um Prius.

Jean Grebert – Necessidades e soluções para a mobilidade na escala mundial
Diretor do grupo de pesquisa “Transporte & Mobilidade” da Renault

As necessidades de mobilidade estão crescendo no mundo inteiro, impulsionadas particularmente por dois geradores poderosos que são a urbanização da periferia e a criação de cidades satélites, causando os dois um aumento dos deslocamentos entre as periferias. Em consequência, a motorização aumenta muito. Entre 1980 e 2003, a população mundial dobrou e o número de veículos no mundo foi multiplicado por 15 (majoritariamente os de duas rodas)!

Apesar da construção rápida de imensas infra-estruturas de rodovias e auto-estradas nos países em grande crescimento, e mesmo que o seu gerenciamento inteligente permita limitar os congestionamentos, o seu desenvolvimento não será suficiente para acolher o conjunto de veículos ainda a vir. É preciso, portanto,

pensar sobre o transporte de uma maneira diferente.

Veículos particulares ou veículos coletivos? Quanto mais densas as aglomerações, menos lugar terão os veículos particulares. Observa-se nas metrópoles indianas, cinco vezes mais densas que as metrópoles brasileiras, que a taxa de táxis por habitantes é igualmente 5 vezes superior. Os veículos coletivos com capacidade menor constituem redes de transporte coletivo com muitas malhas (microônibus como as vans, como os coletivos do México que representam 63% dos modais). O modelo do “rickshaw” indiano, ou o “tuk-tuk” tailandês e suas variantes sul americanas, é uma resposta pertinente ao desenvolvimento de necessidades de mobilidade intersticial (ou hectométrica), porque esse suporte otimiza a disponibilidade de infra estrutura, a flexibilidade dos trajetos e sua capilaridade. Enfim, a partilha de veículos particulares (como “Carona solidária”) tende também a se desenvolver, em

parte graças a tecnologias de comunicação. Por outro lado, o formato dos veículos está mudando, se orientando a formas que ocupam menor espaço na rua, como os novos carros “Nano” da Tata Motors, ou ainda a explosão das bicicletas elétricas chinesas, que anuncia um belo futuro para os modos ecológicos de transporte.

Jean-Pierre Orfeuil – O crescimento do automóvel está atrás de nós!

Professor do Instituto de Urbanismo de Paris, autor de “*Eu sou o automóvel*” (*Je suis l’automobile*) - 1994.

Se as necessidades de mobilidade explodem efetivamente nos países emergentes, este não é mais o caso dos países desenvolvidos. Os fatores de crescimento ficaram para trás: já temos na França 14.000 km de autoestradas, o automóvel está em 80% dos



O modelo de urbanismo norte-americano : todo para o carro. Qual futuro para essa urbanização

domicílios, 90% dos jovens tiram a carteira de motorista, e as distâncias percorridas por pessoa devem se estabilizar em torno dos 16.000 km atuais. O automóvel não é mais um objeto emblemático nem um objeto de status. O telefone celular e a internet tomaram o seu lugar! Nós já consagramos muito tempo e dinheiro a eles, e as próximas gerações viverão completamente o mundo virtual, o que reduzirá as necessidades de deslocamento.

De um outro lado, a mobilidade nos países emergentes, hoje em 3.000 km por ano, corre o risco de ser multiplicada por 3 ou 4! Permitindo agilidade e maior alcance aos lugares de emprego, o automóvel acompanha



o dinamismo econômico.

Hoje no mundo os fatores que impulsionam o aumento das emissões de CO2 parecem ser muito maiores que os fatores que levam a diminuição... É preciso então atrelar as necessidades de mobilidade ao preço da habitação. O aumento extraordinário do preço da terra e dos imóveis leva a criação de terrenos habitáveis longe dos caros centros urbanos, sem que novas zonas de habitação sejam corretamente unidas por infraestruturas.

Intervenção de Hervé Dupont
Diretor da Agência de desenvolvimento urbano Plaine de France

O problema do automóvel está mais no congestionamento que ele gera do que na poluição. Como eu não acho que possamos ficar sem o automóvel, o desafio mais importante me parece ser o de reorganizar a cidade e reencontrar a fluidez. Na França,

a grande densidade de veículos é paga pela supressão de nossos espaços verdes, e os ricos habitantes dos centros vão encontrar a natureza nas residências secundárias, de veraneio. As cidades nórdicas tem presença muito maior da natureza na cidade.

Jean-Pierre Orfeuill

Você tem razão de enfatizar esse “efeito renda”. Um parisiense faz 10 km por dia quando um habitante da “Grande Couronne” (arredores de Paris) faz no mínimo 30, e mais sistematicamente de carro. No entanto, ambos percorrem a cada ano a mesma distância, porque os habitantes do centro viajam nas férias e nos fins de semana com mais frequência e vão lugares mais distantes.

Jean-Michel Paumier – A necessidade de transportes coletivos pesados e intersticiais
Conselho Econômico e Social da região Ile-de-France, Ex-diretor de desenvolvimento da RATP

Os planejadores e os políticos devem pensar o “sistema urbano” no seu conjunto, porque transformar um congestionamento poluente em um congestionamento não poluente não resolve o problema. Um problema evidente é a utilização do carro para trajetos muito



curtos. É preciso então trabalhar com a mobilidade intersticial para uma nova gama de soluções, que promova particularmente a multimodalidade.

Outro objetivo a ser perseguido: a mudança entre modais desde veículos individuais até transportes coletivos que contribua a tornar as cidades mais acessíveis e agradáveis de viver. Mas para isso é preciso investimentos pesados. Na região parisiense, a demanda pelo transporte coletivo está em aumento constante, mas a oferta não. Hoje, para ir de um ponto até um outro na periferia, sempre é mais rápido passar por Paris. Além da periferia, há um déficit de investimentos em transporte coletivo há mais de 20 anos! Soluções como os ônibus ritmados com via exclusiva podem ser colocados em prática rapidamente.

Marc Ellenberg – Partilhar as vias de circulação e o espaço público
Diretor adjunto do CERTU (Ministério de Ecologia, Energia, Desenvolvimento sustentável e Marítimo - França)

As recomendações técnicas sobre o planejamento das vias de circulação desenvolvem hoje a noção de partilha, podendo ser compreendida de duas maneiras diferentes. Primeiramente, a partilha como separação.

Separação dos modos – vias dedicadas aos veículos individuais, aos transportes coletivos, às bicicletas – ou separação por tipos – vias dedicadas ao trânsito interurbano/arteriais ou vias locais. A outra interpretação da partilha da via é a de permitir a todos os tipos de usuário acessar em segurança a totalidade do espaço. É o

caso para a “zona de encontro” definida pelo decreto de 30 de julho de 2008: velocidade dos carros limitada a 20 km/h, prioridade para os pedestres, mão dupla autorizada para os ciclistas. Nessas zonas, o fluxo de tráfego pode ser reduzido, mas as baixas velocidades não correspondem ao desejado



no que se refere às emissões poluentes dos veículos atuais. Devemos pensar agora em favorecer os veículos não poluentes como os veículos elétricos e conceber, por exemplo, espaços necessários para recarregar as baterias.

Como o planejador pode contribuir com o fator 4? Ao mesmo tempo em que se desenvolvem as zonas de partilha do espaço, é preciso fazer evoluir as práticas de deslocamento dentro do bairro. Os projetos de planejamento devem ser multifuncionais e evolutivos. Eles devem participar na modificação dos estilos de vida, nas origens e nos destinos dos deslocamentos cotidianos. Esses projetos devem antecipar as novas práticas de deslocamento as encorajando. Deve igualmente poder se adaptar para tirar proveito das melhorias constatadas nos comportamentos e se situar sempre em uma perspectiva em longo prazo. É preciso pensar notadamente na criação de cidades multipolares onde coabitem em cada centro habitação, emprego e serviços. É possível também planejar progressivamente os ritmos de vida: gestão dos horários de trabalho para evitar o congestionamento em horários de pico, desenvolvimento de suportes de mobilidade novos que permitam fazer de maneira diferente o seu circuito cotidiano, e campanhas de informação.

Maya Vitorge – Pensar o planejamento em termos de tempo de acesso mais do que velocidade

Agência de Urbanismo da Região de Grenoble.

Em Grenoble, nossa situação de vale poluído, ponto de passagem obrigatório na rota dos Alpes, nos levou a pensar o problema de uma outra maneira.

Se melhorar o desempenho em termos de velocidade do sistema rodoviário, então haverá mais deslocamentos sobre a rodovia. Essa é a manifestação das grandes estruturas, que canta aos cidadãos: “você podem ir cada vez mais longe, nós permitimos que vocês transitem cada vez mais rápido e de maneira cada vez mais individual!” Quando se pergunta às pessoas sobre a localização de sua residência e de suas atividades, eles sempre respondem em tempo e não em distância, e o tempo dado é aquele do horário sem trânsito. Daí a proposta de conceber os sistemas de transporte em função também do tempo de acesso e, especialmente, fora dos horários de pico: é o eixo principal do “planejamento do tempo”. Nas últimas décadas, o tempo que passamos nos deslocando permaneceu constante. A velocidade nos fez, então, ganhar espaço, mas não tempo, e desfez a proximidade, colocando distância entre os lugares de dormitório e os lugares de atividades...!

Esses distanciamentos geram grandes fluxos e engarrafamentos.

Podemos assim repensar nossas infraestruturas e não mais as utilizar somente como meios de serviço, mas como alavancas para criar o território que nós queremos.

Moderar a velocidade dos veículos e aumentar a dos transportes públicos permite assegurar o tempo de percurso e criar um território multipolar e melhor de se viver. Isso favorece o funcionamento da proximidade e permite certa contigüidade nessas novas estruturas, nem ruas urbanas nem rodovias, mas sim vias adaptadas aos territórios perifé-

ricos e multipolares. Em Grenoble o diálogo e os ateliers participativos convenceram os habitantes a participar. Pode-se notar que durante episódios de poluição, os habitantes de Grenoble transitam na rodovia a 70 km/h, a respeitam e isso funciona!

Bibliografia

Bibliographie

Apresentação **Agenda 21. Agenda Vitória 2008-2028**, Prefeitura Municipal de Vitória.

Apresentação em Power-point: **Aproximações da área de intervenção. O centro metropolitano e suas interfaces**. Prefeitura Municipal de Vitória, 2009.

Apresentação Power-point. **Relação porto cidade**. Porto de Vitória. Companhia Docas do Espírito Santo, 2008.

Apresentação **MG-ES : UM SISTEMA INFRA-ESTRUTURAL. Macro-região Belo-Horizonte (MG) / Vitória (ES) enquanto território extrativo, logístico, infra-estrutural e industrial**. COORDENAÇÃO GERAL Nelson Brissac. Centro de Artes. UFES - Universidade Federal do Espírito Santo, 2004.

Apresentações «**Portal Sul**» elaboradas pela **DAUS (Design, Arquitetura, Urbanismo Sustentáveis)**. Sem data.

Apresentações das conferências « **Terra mais igual** », PMV, 2007.

BARBOSA, Pedro Ivo. **Centralidade embrionária. O bairro Laranjeiras como uma das cristalizações do processo de descentralização comercial da metrópole capixaba**. Monografia – Departamento de Geografia – UFES, 2009.

Como anda Nossa Gente hoje. Pesquisa domiciliar de origem e destino da Região Metropolitana da Grande Vitória. Atualizado em 200.. PDTU. Instituto Jones dos Santos Neves, 2008.

Estudo integral de uso e ocupação do solo e circulação urbana da Região Metropolitana de Grande Vitória. SEP-IJSN, Relatório III, 3 volumes, jul de 2009.

Planejamento Urbano Interativo do Centro. Prefeitura Municipal de Vitória, 2006. Meio Digital

Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana da Cidade de Vitória e Estudo de Viabilidade Técnico-operacional, econômico-financeira do Sistema Metrô-Leve para a cidade de Vitória. Oficina Consultores. Companhia de Desenvolvimento de Vitória, 2006. Meio Digital.

Portal Sul. DAUS, Prefeitura de Vitória, 2007. **Regiões de influência das cidades - 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008

REIS, Luis Carlos Tosta. **Descentralização e desdobramento do núcleo central de negócios na cidade capitalista: Estudo comparativo entre Campo Grande e Praia do Canto, na Grande Vitória – ES**. Tese de doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

Revista do Condevit. Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória. Nº1, Dezembro de 2008.

ZANOTELLI, Cláudio. **Le pôle de Tubarão et l'expansion périphérique de l'agglomération de Vitória**. Tese de doutorado, 3 Volumes, Paris X – Nanterre, 1998.

SOUZA MENDONCA Eneida Maria, MONTEIRO Latussa Laranja. **Vitória do Futuro**

- **Versão 2002. Tema: Urbanismo e espaços de Vitória. Diagnostico, Cenários e Projetos**. Nucleo de Estudos de Arquitetura e Urbanismo (NAU). UFES, 2002.

Projeto Design 356, outubro 09.

Alphaville Jacuhy, Novembro de 2007. Edição especial XXIV.

Serra 21. Agenda 21 Local. Plano estratégico da cidade 2000-2020. Prefeitura Municipal de Serra.

Patricia Stelzer da Cruz. **Pela valorização e preservação da paisagem de Vila Velha : Ensaio sobre a Baía**. UFES, 2002.

FREITAS José Francisco Bernardino, CAMPOS Martha Machado, DE ALMEIDA Renata Hermanny. **Projeto centro.com.vitoria**.

Plano Diretor Urbano de Vitória - Lei 6705/06. Prefeitura Municipal de Vitória.

???? e Giovanna Cruz Alves. **FOCO - Centro de Vitória fotografado por alunos e ex-alunos do curso de Arquitetura e Urbanismo da UFES**. 2006,

II Seminario Montevideo - **Conectividad y Paisaje en los bordes urbanos y cuenca del arroyo Miguelete**.

Celson Ferrari. **Dicionario de Urbanismo**. éd. Disal

Alphaville Jacuhy 2. Você de volta pra casa. DVD, 2009.

Revista de imprensa

Revue de Presse

PORTRAITS & PARCOURS

Des maîtres d'œuvre urbains jouent France/Brésil



Forum de jeux des Ateliers : une métropole à réinventer

Treize lauréats ont été sélectionnés cet été dans le cadre de la 1^{re} session américaine des Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine, qui se déroulera du 17 au 31 octobre à Vitória (Brésil) sur le thème « Développement métropolitain et solidarités territoriales ». Il s'agit des Français **Paul Lecroart**, urbaniste à l'IAU Ile-de-France; **Michel Le Duc**, économiste, consultant; **Nathalie Roussel**, architecte chez Devillers & associés; **Nicolas Samsoen**, économiste-aménageur, chargé de mission à l'Arép; **Marion Talagrand**, urbaniste-paysagiste indépendante; **Karen Chevallier**, étudiante architecte-paysagiste; **Pierre Feller**, artiste indépendant; **Michel Gaillard**, architecte-urbaniste à la retraite (ex-EPA Cergy-Pontoise); **Clara Baretto**, architecte-urbaniste, chargée de mission à l'EPA Orsa, est franco-brésilienne. Les autres lauréats sont **Ernesto Apolaya**, architecte-urbaniste à l'Agence Seura (Péruvien); **Chakib Benramdane**, architecte-urbaniste indépendant (Algérien); **TogerNis Thomsen**, architecte-urbaniste et sociologue à la mairie de Copenhague (Danois); **Julia Varga**, architecte-

urbaniste chez Rudy Ricciotti (Hongroise). Seize participants devaient être sélectionnés par la communauté urbaine de Dunkerque et la municipalité de Vitória, partenaires.

La ville de Vitória (318 000 habitants) se situe dans une agglomération portuaire et logistique, au sein d'une métropole de plus de 1,5 millions d'habitants caractérisée par de fortes inégalités territoriales, du point de vue économique, social et urbain. Ainsi, malgré l'absence d'alternative au transport routier et malgré des embouteillages quotidiens, l'étalement urbain se poursuit avec, notamment une demande pour des pavillons sécurisés (condominium) hors de Vitória. L'atelier invite à « repenser la solidarité territoriale » de la métropole à travers un « équilibrage des points de passage, de la création des richesses et des lieux de vie ». L'aire d'étude se situe de part et d'autre de deux ponts.

Cette opération s'inscrit dans le cadre de la coopération décentralisée entre la Ville de Vitória et la communauté urbaine de Dunkerque et fait partie de la programmation officielle de l'année de la France au Brésil. (VL)

ATRIBUNA VITÓRIA, ES, QUARTA-FEIRA, 14 DE OUTUBRO 2009

Arquitetos vão discutir soluções para o trânsito

Arquitetos e urbanistas do mundo inteiro virão a Vitória, nesta semana, para propor mudanças e solucionar problemas de trânsito na região do centro da cidade.

Ao todo, 24 arquitetos, urbanistas, economistas e artistas chegam à capital para participar do 27º Ateliê Internacional de Urbanismo, que começa no sábado e vai até o dia 31 de outubro. É a primeira edição do evento que acontece nas Américas.

Segundo o secretário municipal de Desenvolvimento da Cidade, Kleber Frizzera, os profissionais já receberam informações sobre o município, e devem fazer visitas e assistir a palestras.

“Eles serão divididos em quatro grupos de sete pessoas e devem desenvolver projetos e apontar soluções para os principais problemas metropolitanos da capital”, afirmou o secretário.



FRIZZERA contou que os profissionais já têm informações sobre o Centro

Frizzera frisou que o encontro terá a participação de profissionais como o arquiteto francês Michel Gaillard, que participou do projeto turístico e urbano da Disneyland Paris. Além disso, autoridades do

Estado, o prefeito João Coser e o secretariado de Vitória estarão presentes.

Os trabalhos serão feitos no Casarão Cerqueira Lima e no Hotel Alice, ambos no Centro.

Cidades

Arquiteto francês propõe soluções para Vitória

Nicolas Détrie, que veio para congresso, sugere retirada de semáforos e metrô de superfície como opções para melhorar o trânsito

Luciana Almeida

Retirada de semáforos e velocidade constante, mas reduzida, nas principais vias de acesso à capital, são algumas propostas sugeridas pelo arquiteto francês Nicolas Détrie para melhorar o trânsito. Ele está em Vitória para participar do 27º Ateliê Internacional de Urbanismo, que começou ontem e vai até o próximo dia 30.

Segundo o arquiteto, em Paris são adotadas medidas simples como essas, que beneficiam tanto motoristas quanto pedestres.

A convite de A Tribuna, o arquiteto percorreu algumas ruas da capital e deu sugestões para melhorar a mobilidade urbana. Entre elas, a velocidade constante dos carros em vias como a Segunda Ponte, que registra grande fluxo de veículos.

"É preciso pensar em organizar os acessos para dar maior fluidez ao trânsito", ressaltou Détrie.

Ele e mais dois profissionais estiveram na cidade em março, quando fizeram um levantamento sobre os problemas de trânsito, principalmente na entrada Sul da capital.

Após essa visita, foi elaborado um projeto sugerindo soluções para o problema. Um dos pontos cri-



NICOLAS diz que a retirada dos semáforos na descida da Segunda Ponte ajudaria a reduzir engarrafamentos

tivos listados pelo arquiteto é o fluxo intenso de caminhões que trafegam na região do porto. Ele propõe a construção de um túnel subterrâneo para um trem escoar as cargas. "Diminuindo o fluxo de caminhões na região, o trânsito irá fluir melhor", destacou.

Outra solução apontada por Détrie seria a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), conhecido como metrô de superfície.

Mas, para isso, seria importante melhorar a infraestrutura de estações, estimular o transporte de bicicletas e interligar o transporte individual com o sistema público.

A travessia da baía de Vitória é outro ponto crítico, segundo ele. Com pontes baixas, não é viável a navegação de embarcações.

O arquiteto também sugere a criação de uma faixa exclusiva para ônibus, para atender uma de-

manda imediata e de baixo custo de implantação.

"Em Paris também temos três faixas e usamos uma para pedestres e bicicletas, outra para ônibus e apenas uma para carros."

Ele ressaltou que o ideal para uma cidade como Vitória seria articular o transporte coletivo com o transporte individual.

"Mas, para isso, é preciso conscientização das pessoas", completou o arquiteto.

O QUE ELE DIZ SOBRE

Metrô de superfície

- > **MAIS FÁCIL** para atravessar vias
- > **MAIS PESSOAS** transportadas, e menos carros nas ruas
- > **MAIS RAPIDEZ** para os passageiros
- > **MENOS** poluição
- > **MENOS** barulho
- > **MELHORIA** da paisagem da cidade

Túnel

- > **FACILITA** o escoamento de cargas no Porto de Vitória
- > **DIMINUI** o fluxo de caminhões na entrada Sul da cidade
- > **MELHORA** a fluidez no trânsito da cidade
- > **DIMINUI** a poluição sonora



ARQUITETO no Porto: túnel

Bicicletas

- > **MAIS** mobilidade
- > **ORGANIZAÇÃO** do trânsito
- > **MAIS AGILIDADE** para chegar aos destinos
- > **BAIXO** custo
- > **MAIS QUALIDADE** de vida para os ciclistas

Ciclovias

- > **FACILIDADE** de locomoção em pequenas distâncias
- > **DIMINUIÇÃO** da poluição nas cidades
- > **FACILIDADE** de acesso aos terminais de transporte coletivo

Retirada de semáforos

- > **MELHORA** o fluxo de veículos



SEMÁFORO: fluidez no tráfego

Ateliê reúne profissionais

Profissionais de todo o mundo, entre arquitetos, urbanistas e economistas, estarão em Vitória até o próximo dia 30, para participar do 27º Ateliê Internacional de Urbanismo. Eles vão apontar os principais problemas urbanos da capital e traçar melhorias para a cidade.

Esta é a primeira vez que o evento acontece no continente ameri-

cano. Participam desta edição 24 profissionais.

Além do arquiteto francês Nicolas Détrie, diretor do ateliê, o evento conta com a presença do arquiteto francês Michel Gaillard, que participou do projeto turístico e urbano da Euro Disney, em Paris, e participantes da Dinamarca, Peru, Hungria e Argentina.

PROGRAMAÇÃO

Conferência acontece de manhã

- > **HOJE**
- > **9 HORAS** - Conferência: "Desenvolvimento histórico da cidade de Vitória e da Região Metropolitana da Grande Vitória", com o professor da Ufes Cláudio Zanotelli.
- > **9H45** - Apresentação da problemática "Desenvolvimento metropolitano e solidariedades territoriais", com a professora da Ufes Eneida Mendonça;
- > **10H15** - "Leitura urbana da área de intervenção", com a professora Eneida Mendonça.
- > **12 HORAS** - Visita a cidade em ônibus.
- > **18 HORAS** - Reunião com a equipe de organização e apresentação dos participantes do ateliê.



BICICLETÁRIO em Paris, onde as pessoas alugam bicicletas para facilitar o acesso aos terminais de transporte coletivo

Bicicletas são diferencial

O uso de bicicletas como meio de transporte é uma das alternativas para dar fluidez ao trânsito.

Na manhã de ontem, o arquiteto francês Nicolas Détrie sugeriu a implantação de um sistema de locação de bicicletas, baseado nos modelos europeus.

O sistema é gerenciado pela prefeitura e as pessoas teriam acesso através de um cartão eletrônico.

Esses veículos ficariam em bicicletários, espalhados em locais es-

tratégicos da cidade, e teriam um determinado tempo para cada usuário.

"Na França os moradores retiraram a bicicleta, realizam seu percurso e guardam o veículo em um bicicletário localizado próximo ao seu destino. É uma estratégia para organizar o trânsito", explicou o arquiteto.

Mas ele lembra que é preciso ter ciclovias seguras e estruturadas, com sombra, por exemplo.

Sugestões para melhorar Vitória

Arquitetos, urbanistas, economistas e artistas de todo o mundo estão visitando Vitória para participar do 27º Ateliê Internacional de Urbanismo, que começou sábado e vai até o próximo dia 31.

Eles vão se reunir em grupos e apresentar melhorias para o centro de Vitória. Apesar de não terem começado os trabalhos, os profissionais já visitaram a cidade e deram dicas do quem vem por aí.

A urbanista francesa Clara Barreto, que já desenvolveu trabalhos para a estruturação urbana de favelas em Buenos Aires, na Argentina, disse que o Centro é rico em elementos como cultura, história,

comércio e beleza, e precisa apenas de projetos que unifiquem essas potencialidades para despoluir. "A avenida Beira-Mar tem um visual fantástico, mas funciona como uma via expressa. Talvez possam fazer um paisagismo, para que as pessoas caminhem mais pela região do porto", destacou.

O arquiteto e urbanista francês Michel Gaillard, que participou do projeto turístico e urbano da Euro Disney, em Paris, disse que o trânsito ainda não é organizado na cidade. "Uma coisa comum de vermos é o trânsito que flui muito intenso para um lado e no outro fica vazio", avaliou.

Segundo Gaillard, a vantagem do ateliê é que ele é democrático e reúne pessoas de várias nacionalidades para formular soluções para uma cidade. "Fui o criador do primeiro ateliê, que aconteceu em uma cidade da França, há 25 anos. O importante é levar em conta o que a população e os representantes também desejam", afirmou.

Durante os 15 dias, os profissionais vão trabalhar simultaneamente no Casarão Cerqueira Lima e no Hotel Alice, no Centro.



KADUJA FERNANDES/AT

ARQUITETOS estrangeiros que estão reunidos em Vitória até o próximo dia 31 sugerem melhorias para o Centro, como um melhor aproveitamento para avenida Beira-Mar

Cidades

Trem expresso e teleférico em Vitória

Especialistas que estão participando do Ateliê Internacional de Urbanismo, em Vitória, vão dar sugestões de projetos para a cidade

Francine Spinassé

Um trem expresso, metrô e até um teleférico estão entre as soluções que devem ser apresentadas amanhã pelos arquitetos e engenheiros no 27º Ateliê Internacional de Urbanismo, para melhorar o trânsito e a qualidade de vida na capital.

Segundo o vice-presidente do ateliê, o francês Antoine Plane, os participantes vão apresentar soluções para os principais problemas da região Sul da cidade. O evento começa às 8h30, no auditório Zemar Moreira Lima, no Palácio Municipal, em Vitória.

"A apresentação e o debate serão abertos ao público e contarão com a presença do prefeito João Co-

ser", ressaltou Antoine.

A subsecretária de Desenvolvimento da Cidade, Cleimir Regina Pela Meneghelli, disse que as quatro equipes vão se apresentar às 9 horas. Cada uma terá 40 minutos.

"Cada equipe tem o território e a área de abrangência em que desenvolve o projeto, por isso eles são complementares. Na parte da tarde será discutida a viabilidade dos projetos", afirmou.

Segundo ela, uma das sugestões é a de um teleférico, ligando São Pedro a Santa Lúcia.

"Tem também um trem expresso, para ser feito a longo prazo. A rota ainda estava sendo discutida, se passaria pelo Contorno de Vitória ou mais abrangente, em volta do Mestre Alvaro", contou.

A subsecretária informou que um metrô de superfície também deve ser apresentado como sugestão. "Ele passaria pelo Centro. Outro projeto é de um grupo que quer explorar a baía, colocando uma embarcação, como se fosse ônibus, andando em zigue-zague, fazendo ligação entre os municípios pela



O FRANCÊS ANTOINE PLANE destaca que a apresentação dos projetos para Vitória, amanhã, é aberta ao público

AS SUGESTÕES

Há pelo menos quatro propostas

> **TREM EXPRESSO:** entre os projetos que devem ser apresentados está o de um trem expresso. Ainda estão sendo definidos detalhes do trajeto.

> **TELEFÉRICO:** ligaria os bairros São Pedro a Santa Lúcia.

> **METRÔ DE SUPERFÍCIE:** passaria pelo Centro de Vitória.

> **BARCOS:** rotas em zigue-zague pela baía de Vitória também estão sendo pensadas. Os barcos funcionariam como ônibus, fazendo ligação entre os municípios pela água.

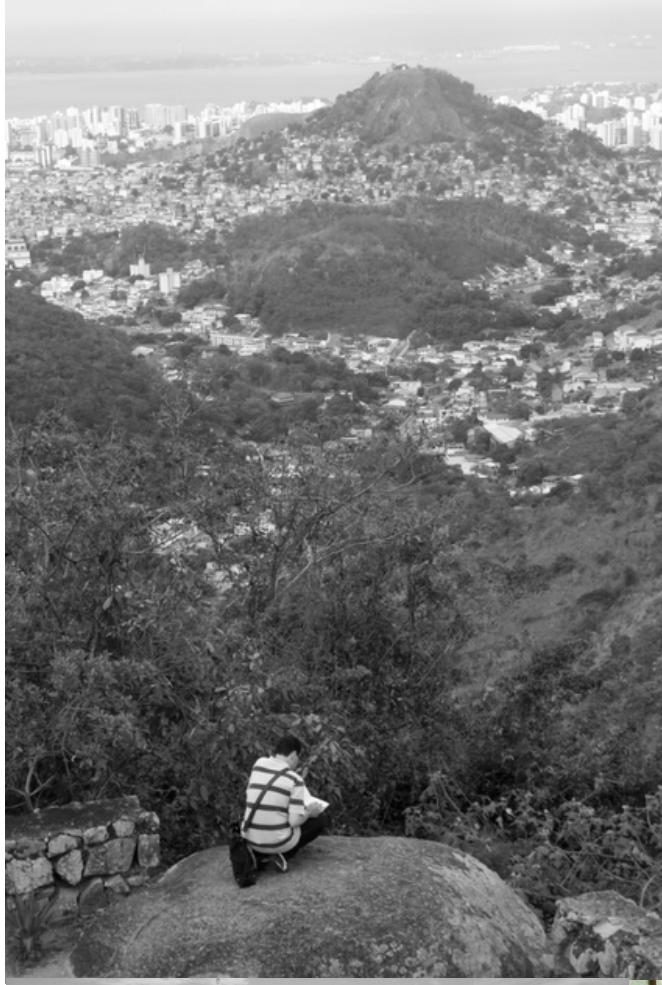
Fonte: Cleimir Pela Meneghelli, subsecretária de Desenvolvimento da Cidade.

Imagens da sessão

Images de la session



Credit photos: Antoine PLANE





Credit photo : PMV

Ateliê Integracional de Urbanismo - Vitória 2009 - www.ateliers.org