

ATELIER INTERNATIONAL DE URBANISMO
DE 17 A 30 OUTUBRO 2009
DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO E SOLIDARIEDADES TERRITORIAIS
MUTAÇÕES DAS ESTRUTURAS URBANAS EM TORNO DA BAÍA DE VITÓRIA
SINTESE

ATELIER INTERNATIONAL DE MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE
DU 17 AU 30 OCTOBRE 2009
DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN ET SOLIDARITES TERRITORIALES
MUTATION DES STRUCTURES URBAINES AUTOUR DE LA BAIE DE VITORIA
SYNTHESE



ATELIER INTERNATIONAL DE URBANISMO
DE 17 A 30 OUTUBRO 2009
DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO E SOLIDARIEDADES TERRITORIAIS
MUTAÇÕES DAS ESTRUTURAS URBANAS EM TORNO DA BAÍA DE VITÓRIA
SINTESE

ATELIER INTERNATIONAL DE MAITRISE D'ŒUVRE URBAINE
DU 17 AU 30 OCTOBRE 2009
DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN ET SOLIDARITES TERRITORIALES
MUTATION DES STRUCTURES URBAINES AUTOUR DE LA BAIE DE VITORIA
SYNTHESE

1



As relações internacionais, que por séculos basearam-se em interesses meramente comerciais, ganharam uma nova dimensão a partir das cooperações descentralizadas entre cidades. O novo mecanismo agrega mais riqueza e complexidade às relações diplomáticas tradicionais. Seu principal diferencial está em aproximar governos locais que agem diretamente no cotidiano dos cidadãos.

Dentro desse modelo de gestão, a cidade de Vitória (BR) e a Comunidade Urbana de Dunkerque (FR) possuem uma relação de irmandade muito bem sucedida. O acordo, inédito no Brasil, foi firmado há cinco anos e, desde então é tido como referência.

As semelhanças entre as duas cidades foram fundamentais para o irmanamento e também para a definição de uma agenda profícua pautada em quatro áreas principais: urbanismo, economia, cooperação acadêmica e cultura.

É interessante destacar que a cooperação na área de projetos urbanos é um dos alicerces dessa união. Os resultados já obtidos com o Portal Sul - conjunto de estudos para facilitar o acesso pela parte sul da cidade – e a realização do 27º Ateliê Internacional de Urbanismo em Vitória, o primeiro promovido nas Américas, comprovam isso.

Les rapports internationaux, qui pendant des siècles se sont basés sur des intérêts purement commerciaux, ont aujourd'hui gagné une nouvelle dimension grâce à la coopération décentralisée entre les villes. Ce nouveau mécanisme apporte une plus richesse et de complexité aux rapports diplomatiques traditionnels. Son principal atout est celui de rapprocher les gouvernements locaux, directement liés au quotidien des citoyens.

Dans ce modèle de gestion, la ville de Vitória (Br) et la Communauté Urbaine de Dunkerque (Fr) entretiennent des relations fraternelles couronnées de succès. L'accord - à l'époque une première au Brésil - a été signé il y a 5 ans et depuis lors est pris comme référence.

Les similitudes entre les deux Villes ont été fondamentales pour établir cette collaboration ainsi que la définition d'un agenda important basé sur quatre thématiques principales : urbanisme, économie, coopération universitaire et culture.

Il est intéressant de rappeler que la coopération dans le domaine du projet urbain est un des piliers de cet union. Les résultats déjà obtenus avec le « Portal Sud » - ensemble d'études qui visent faciliter l'accès de la partie sud de la ville de Vitória – et la réalisation d'un Atelier International de maîtrise d'oeuvre urbaine à Vitoria, le premier à se tenir aux Amériques, sont des exemples réussis de cette collaboration.

Essa última experiência foi extremamente enriquecedora tanto para Vitória, que recebeu o Ateliê e seus participantes, quanto para os profissionais. Foi um momento único de troca de saberes e de aprendizagem com foco no planejamento para o desenvolvimento sustentável da cidade. Hoje, com um acordo de cooperação descentralizado renovado e consolidado, Vitória e Dunkerque podem falar em um conjunto bastante consistente de interações entre as duas cidades. E o nosso objetivo é ir sempre além. Queremos estreitar ainda mais esse relacionamento e descobrir novas possibilidades de crescermos juntos.

João Coser
Prefeito de Vitória

Cette dernière expérience a été extrêmement enrichissante pour Vitória, qui a accueilli l'Atelier et ses participants, comme pour les professionnels qui y ont pris part. L'atelier a été un moment unique d'échanges des savoirs et d'apprentissage tournés vers l'aménagement du territoire et le développement durable de la ville. Aujourd'hui, avec un accord de coopération décentralisée renouvelé et consolidé, Vitória et Dunkerque peuvent se référer à un ensemble consistant d'interactions entre les deux villes. Notre objectif est d'aller toujours au-delà. Nous voulons resserrer encore plus ces liens, et découvrir des nouvelles possibilités de grandir ensemble.

João Coser

SUMÁRIO

Preâmbulo	5
Introdução	7
O território	9
Esboco histórico	11
A temática da sessão	13
O diagnóstico	15
As equipes	17
Por um espaço metropolitano	25
Síntese das recomendações	37
Questões que permaneceram abertas	41
Coordenação e organização	44
O júri	45
O programa da sessão	46
A cooperação descentralizada Vitória – Dunkerque	47

SOMMAIRE

Préambule	5
Introduction	7
Le territoire	9
Esquisse historique	11
La thématique de la session	13
Le diagnostic	15
Les équipes	17
Vers un espace métropolitain	25
Synthèse des recommandations	37
Les questions restant ouvertes	41
Le pilotage et l'organisation	44
Le jury	45
Le programme de la session	46
La coopération décentralisée Vitória – Dunkerque	47



PREÂMBULO

O espaço urbanizado dos quatro municípios de Vitória, Serra, Cariacica e Vila Velha, situados no Estado do Espírito Santo, Brasil, forma uma aglomeração costeira de 1,4 milhões de habitantes em torno da cidade de Vitória e da Baía de mesmo nome. A aglomeração foi incrementada a partir da expansão econômica de atividades exportadoras e de uma evolução demográfica fulgurante, o que engendrou uma conseqüente expansão das cidades; criando, desse modo, um tecido urbano quase contínuo entre os municípios citados. Ela se formou a partir de uma expansão urbana não controlada, baseada nas oportunidades que se apresentavam para a ocupação do espaço e sem coerência global.

Uma transformação dessa aglomeração dentro de um espaço metropolitano necessita de uma visão comum e compartilhada pelos habitantes e seus atores. Sem governança intermunicipal, sem a compreensão dos desenvolvimentos que estão em processo e sem a vontade comum de orientá-los para a mesma finalidade, o espaço urbano de Vitória será uma simples aglomeração orientada por interesses de curto prazo, pelo mercado e pelas rendas advindas do solo.

A gestão de um espaço metropolitano requer um posicionamento claro sobre o desenvolvimento desejado a longo prazo e também a definição

de um roteiro que assegure as necessidades fundamentais dos habitantes: habitação, trabalho, qualidade de vida urbana e direito de viver em um meio ambiente saudável.

Para a síntese dos trabalhos do ateliê sobre o desenvolvimento metropolitano e as solidariedades territoriais, decidimos analisar as propostas das equipes através das possíveis etapas de execução e de projetar uma transformação baseada nas potencialidades e no equilíbrio das desigualdades. Esse desenvolvimento se dispõe através de ações simples que podem ser colocadas em prática nos próximos meses, de outras ações que devem ser desenvolvidas em 2010 para serem realizadas em 2015 e de projetos mais complexos que são realizáveis num horizonte de 2020 e 2030.

Essas ações são diversas e em escalas múltiplas, amplas e ambiciosas, mas possuem pelo menos um ponto em comum. Elas devem ser desenvolvidas e realizadas conjuntamente, pelos habitantes, as associações, os políticos, as equipes municipais, o estado do Espírito Santo e outros atores locais : público e privado. A Comunidade Urbana de Dunkerque pode colocar à disposição sua experiência na criação e gestão das instâncias, assim que as ferramentas para construir uma inter-municipalidade da baía de Vitória.

Christian Horn

PREAMBULE

L'espace urbanisé des quatre communes de Vitoria, Serra, Cariacica et Vila Velha, situées dans l'état de l'Espírito Santo, Brésil, forme une agglomération maritime de 1,4 millions d'habitants autour de la ville de Vitoria (capitale de l'état) et de sa Baie. L'agglomération s'est constituée suite à l'expansion économique des activités exportatrices, à l'accroissement de la population et à l'expansion des villes, suffisamment proches pour créer aujourd'hui un tissu urbain quasi continu. Elle s'est formée par un étalement urbain non contrôlé, par opportunités, sans cohérence globale.

Une transformation durable de cette agglomération dans un espace métropolitain nécessite d'une vision partagée par ses habitants et ses acteurs. Sans gouvernance intercommunale, sans la compréhension des développements en cours et la volonté commune de les orienter, l'espace urbanisé autour de Vitoria resterait une simple agglomération, géré par des intérêts de court terme, par la main invisible du marché et par la rente foncière.

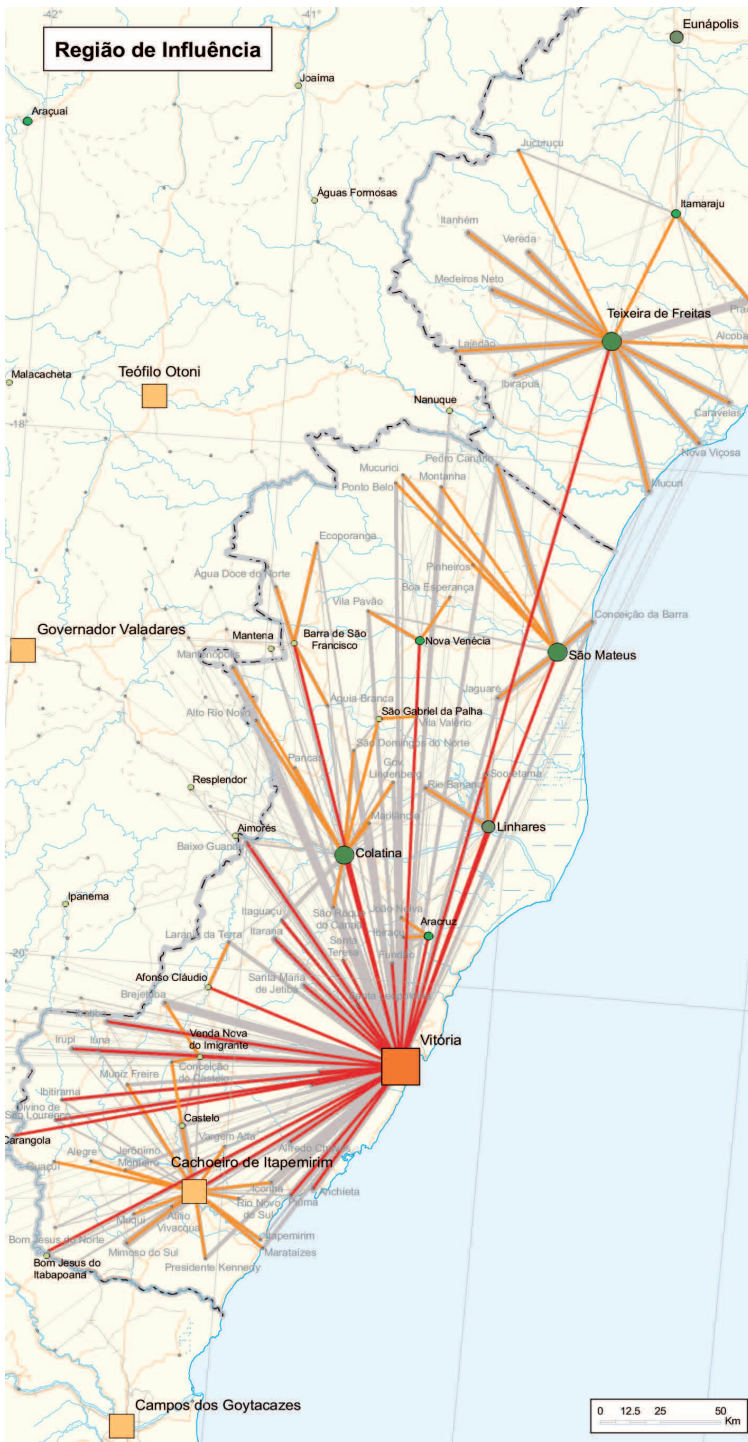
La gestion d'un espace métropolitain demande un positionnement clair sur les développements souhaités à moyen et long terme et la définition d'une feuille de route pour assurer les besoins fondamen-

taux des habitants: l'habitat, le travail, la qualité de vie urbaine et le droit de vivre dans des environnements sains.

Dans cette synthèse des travaux de l'atelier sur le développement métropolitain et les solidarités territoriales, nous avons décidé d'analyser et de positionner les propositions des équipes selon les étapes de leur mise-en-œuvre possible et de dessiner une transformation basée sur les potentialités du territoire et l'équilibrage des inégalités. Ce développement se décline au travers d'actions simples, qui pourraient être mises en œuvre dans les prochains mois, d'autres qui devraient être engagés prochainement pour se réaliser avant 2015 et des projets plus complexes qui sont réalisables à l'horizon de 2020 ou 2030.

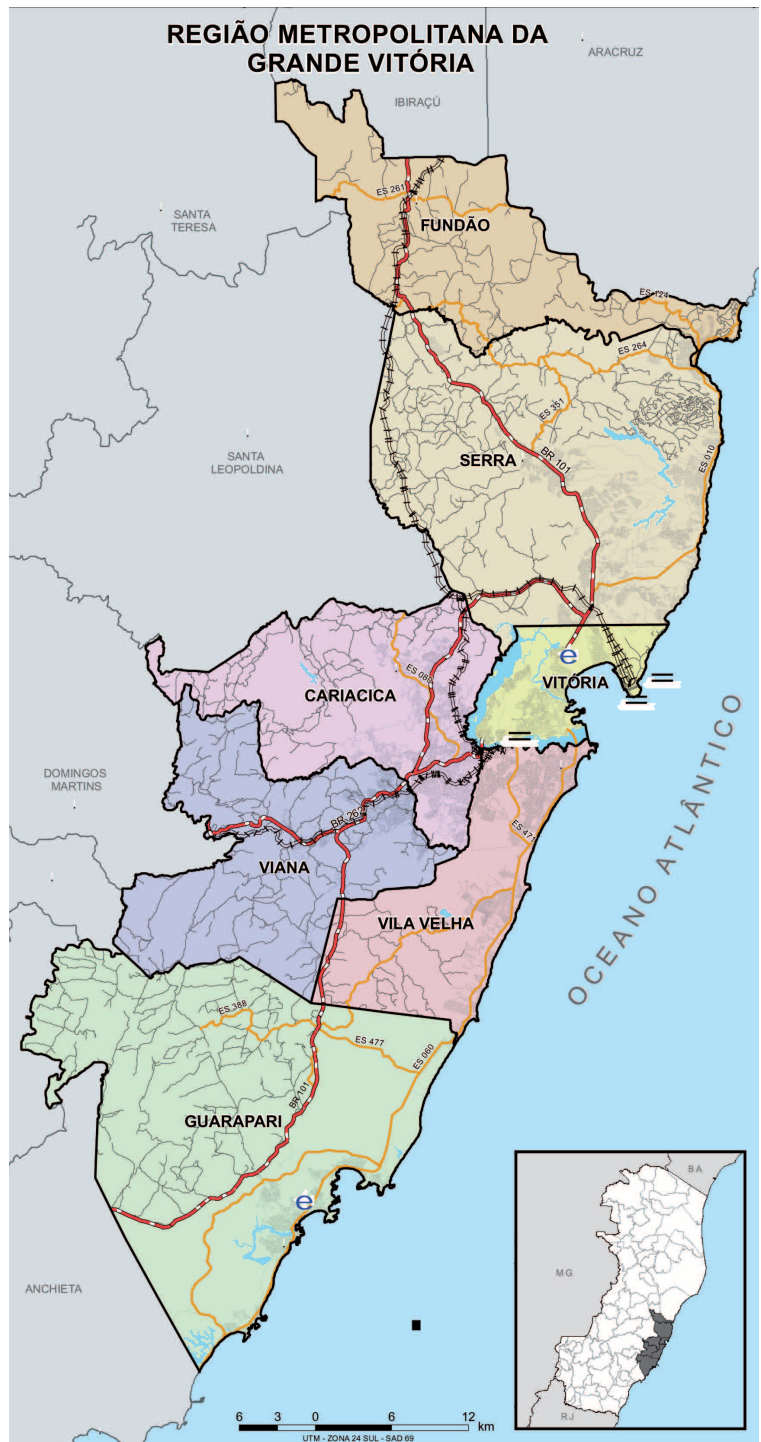
Ces actions sont diverses et à multiples échelles, amples et ambitieuses, avec néanmoins un point commun. Elles doivent être pensées et réalisées ensemble, par les habitants, les associations, les élus, les équipes municipales, l'état de l'Espírito Santo et les autres acteurs locaux - publics et privés - pour tenir à long terme. La Communauté Urbaine de Dunkerque pourrait mettre à disposition son expérience dans la création et la gestion des instances et outils d'une intercommunalité de la Baie de Vitoria.

Christian Horn



© Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE

Região de influência da Vitória
Région d'influence de Vitória



© Estado d'Espírito Santo

Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV)
Région Métropolitaine du Grand Vitória (RMGV)

INTRODUÇÃO

Como parte da cooperação descentralizada, a cidade de Vitória e a Comunidade Urbana de Dunkerque estabeleceram um trabalho em torno das questões urbanas. Para desenvolver os temas de reflexões sobre a problemática urbana do espaço metropolitano de Vitória, a cidade de Vitória e a Comunidade Urbana de Dunkerque solicitaram em 2007 à associação Les Ateliers a organização de um atelier profissional de urbanismo em Vitória. Este Atelier se enquadrou dentro das atividades da comemoração do Ano da França no Brasil e ocorreu entre 17/10/2009 e 30/10/2009 em Vitória-ES, Brasil.

Durante duas semanas, 28 profissionais internacionais de diversos horizontes trabalharam divididos em quatro equipes dentro de um casarão situado no centro histórico de Vitória. Profissionais da prefeitura de Vitória e da comunidade urbana de Dunkerque fizeram parte dos participantes. Eles foram acompanhados por uma equipe de pilotagem e assistidos por uma equipe de organização. A cidade de Vitória – representada por Clemir Regina Pela Meneghel - e os municípios vizinhos, bem como outros atores locais, como o Porto de Vitória, estiveram de maneira constante à disposição dos participantes em função do conhecimento que têm do território. Dois

professores da Universidade Federal do Espírito Santo, Eneida Maria Souza Mendonça e Cláudio Zanotelli, apoiaram de maneira importante a sessão.”

Suas propostas finais foram apresentadas em um auditório da Prefeitura Municipal de Vitória no dia 30/10/2010 para um grande público e debatidas pelos membros do júri, composto por prefeitos, políticos eleitos, atores locais e experts internacionais.

Todas as equipes escolheram livremente seu método de trabalho, sua estratégia e modo de aproximação do tema, com o objetivo de sinergia e enriquecimento dos projetos através de múltiplas abordagens e não como trabalhos concorrentes. Em função de sua composição, das experiências profissionais dos participantes, seus interesses e visões do território, as equipes encontraram aspectos singulares no seu diagnóstico e no aprofundamento dos projetos.

A fim de continuar essas reflexões e aprofundar a cooperação descentralizada, a cidade de Dunkerque acolherá Les Ateliers em julho de 2010 com a participação de profissionais e envolvimento das equipes municipais da aglomeração de Vitória.

INTRODUCTION

Dans le cadre de la coopération décentralisée, la Ville de Vitória et la Communauté Urbaine de Dunkerque ont mis en place un programme de travail autour des questions urbaines. Pour développer des pistes de réflexion sur les problématiques urbaines de l'agglomération de Vitória, la Ville de Vitória et la Communauté Urbaine de Dunkerque ont demandé en 2007 aux Ateliers d'organiser un atelier professionnel de maîtrise d'œuvre urbaine à Vitória. Cet Atelier s'inscrivait dans le cadre de l'année de la France au Brésil et a eu lieu entre le 17/10/2009 et le 30/10/2009 à Vitória, Brésil.

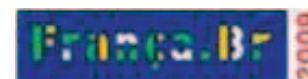
Pendant deux semaines, 28 professionnels internationaux de divers horizons professionnels ont travaillé en quatre équipes dans une maison au centre historique de Vitória. Des professionnels de la Ville de Vitória et la Communauté Urbaine de Dunkerque ont fait partie des participants. Ils étaient accompagnés par une équipe de pilotage et assistés par une équipe d'organisation. Des représentants de la Ville de Vitória - Clemir Regina Pela Meneghel - et des communes voisines, ainsi que d'autres acteurs locaux, comme le Port de Vitória, ont été régulièrement sollicités par les participants pour leur connaissance du territoire. L'université d'Espírito Santo a fortement soutenu

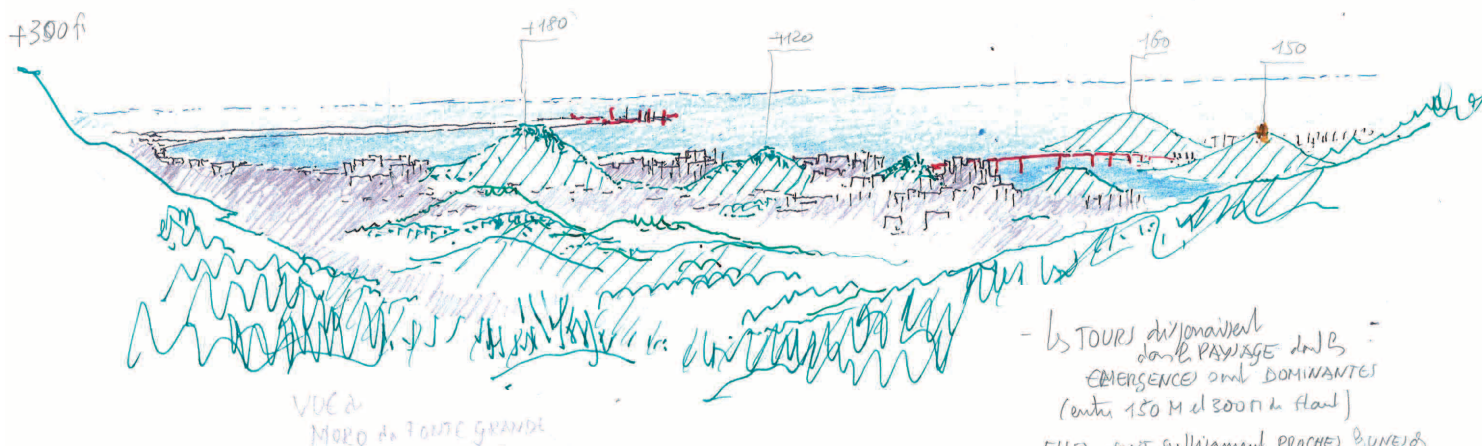
la session à travers la présence de deux professeurs, Eneida Maria Souza Mendonça et Claudio Zanotelli.

Les propositions des équipes ont été présentées dans l'auditorium de la Mairie de Vitória le 30/10/2009 devant un large public, et débattues au sein du jury composé de maires, élus, acteurs locaux et experts internationaux.

Toutes les équipes étaient libres de choisir leur méthode de travail, leur stratégie et leur approche de la thématique, dans un objectif de synergie et d'enrichissement des projets par des approches multiples plutôt que par une mise en concurrence. De par leur composition, les expériences professionnelles des participants, leurs intérêts et leur vision du territoire, les équipes ont trouvé des entrées singulières dans leur diagnostic et l'approfondissement de leurs projets.

Pour poursuivre ces réflexions et approfondir la coopération décentralisée, la Ville de Dunkerque accueillera les Ateliers en juillet 2010 avec la participation de professionnels et l'implication d'élus de l'agglomération de Vitória.





- LES TOURS directionnelles dans le PAYSAGE dans les EMERGENCE sont DOMINANTES (entre 150 M et 300 M de haut)
- ELLES SONT SUFFISAMMENT PROCHES DES UNES DES AUTRES pour s'IMPOSER dans la CONTINUITÉ URBAINE

- 1) Ilha do Príncipe:
empresa Flexibrás | entreprise Flexibras
- 2) Granéis Líquidos:
derivados de petróleo | produits derives
- 3) Paul:
ferro gusa | le fer et la fonte
- 4) Paul:
granel sólido | marchandises en vrac
- 5) Paul:
cargas diversas | marchandises diverses
- 6) Porto de Capuaba:
produtos agrícolas | produits agricoles
- 7) TVV:
contêinere, pedras,... | container, pierres,...
- 8) CPVV:
contêinere, petróleo,... | container, pétrole,...
- 9) Porto de Vitória:
papel, celulose,... | papier, cellulose,...
- 10) Praia Mole:
aço, carvão,... | acier, charbon,...
- 11) Porto de Tubarão
minério de ferro,... | minerai de fer,...



© B. Warnier

© C. Zanotelli

Vitória vista do morro da Fonte Grande | Vitória vue du Morro de Fonte Grande

Complexo Portuario de o aglomeração de Vitória | L'ensemble portuaire de l'agglomération de Vitória

O TERRITÓRIO

A cidade de Vitória (318 mil habitantes) está situada em um pequeno estado na costa do Brasil, Espírito Santo, à leste do estado de Minas Gerais e de suas riquezas minerais. Capital do estado, Vitória concentra uma ampla parte das atividades econômicas e recursos financeiros da aglomeração. Sua aglomeração portuária e logística constitui a porta de entrada e de saída de mercadorias da região com uma zona de influência de 700 Km que se estende até Minas Gerais.

O território da cidade está limitado pelo mar e pela baía de Vitória e na parte insular, por um imponente maciço montanhoso. Uma grande parte da cidade depois de 1960 foi construída sobre aterros. A aglomeração conheceu um crescimento rápido nos últimos decênios e o espaço urbano saiu há muito tempo de seu sítio original, limitado para acolher uma expansão, para se desenvolver em direção ao Oeste, ao Sul, do outro lado da baía, e em direção do litoral e do norte da aglomeração.

Essas evoluções acentuaram os desequilíbrios entre a fachada litoral e o interior da aglomeração, elas aceleraram a perda de atratividade do centro histórico de Vitória e a degradação do meio-ambiente. A construção do porto industrial de Tubarão (Serra) e o desenvolvim-

ento intensivo da fachada marítima à Vitória e Vila Velha se faz em detrimento do interior (Cariacica, bairros de Vitória situados a Oeste da Ilha, antigo porto de Vitória, boa parte do município de Vila Velha). A transferência de funções superiores para os bairros Enseada do Suá e Praia do Canto (Vitória) teve como consequência a desvitalização do centro histórico. O re-desenvolvimento portuário no centro e no entorno da baía e o espalhamento urbano contribuem para atingir a paisagem e fragilizar os ecossistemas, notadamente o manguezal e os morros. Assim, o desenvolvimento dos portos encontra freios importantes.

As cidades de Vitória, Vila Velha, Cariacica e Serra eram no início do século XX distantes umas das outras envoltas pela/ou tendo a baía como ponto de referência. Depois com a extensão urbana e a expansão das cidades, a baía se encontra encerrada pelo tecido urbano, considerada como um obstáculo que é pouco transponível. Apesar disso, ela continua a ser um dos elementos marcantes, com seu manguezal e os ecossistemas costeiros onde deságuam inúmeros cursos d'água. Os aspectos físicos, os modos de ocupação e de habitat da baía são semelhantes em suas diferentes margens. As questões de meio-ambiente são nessa região associadas às desigualdades socioeconômicas e às desigualdades territoriais.

LE TERRITOIRE

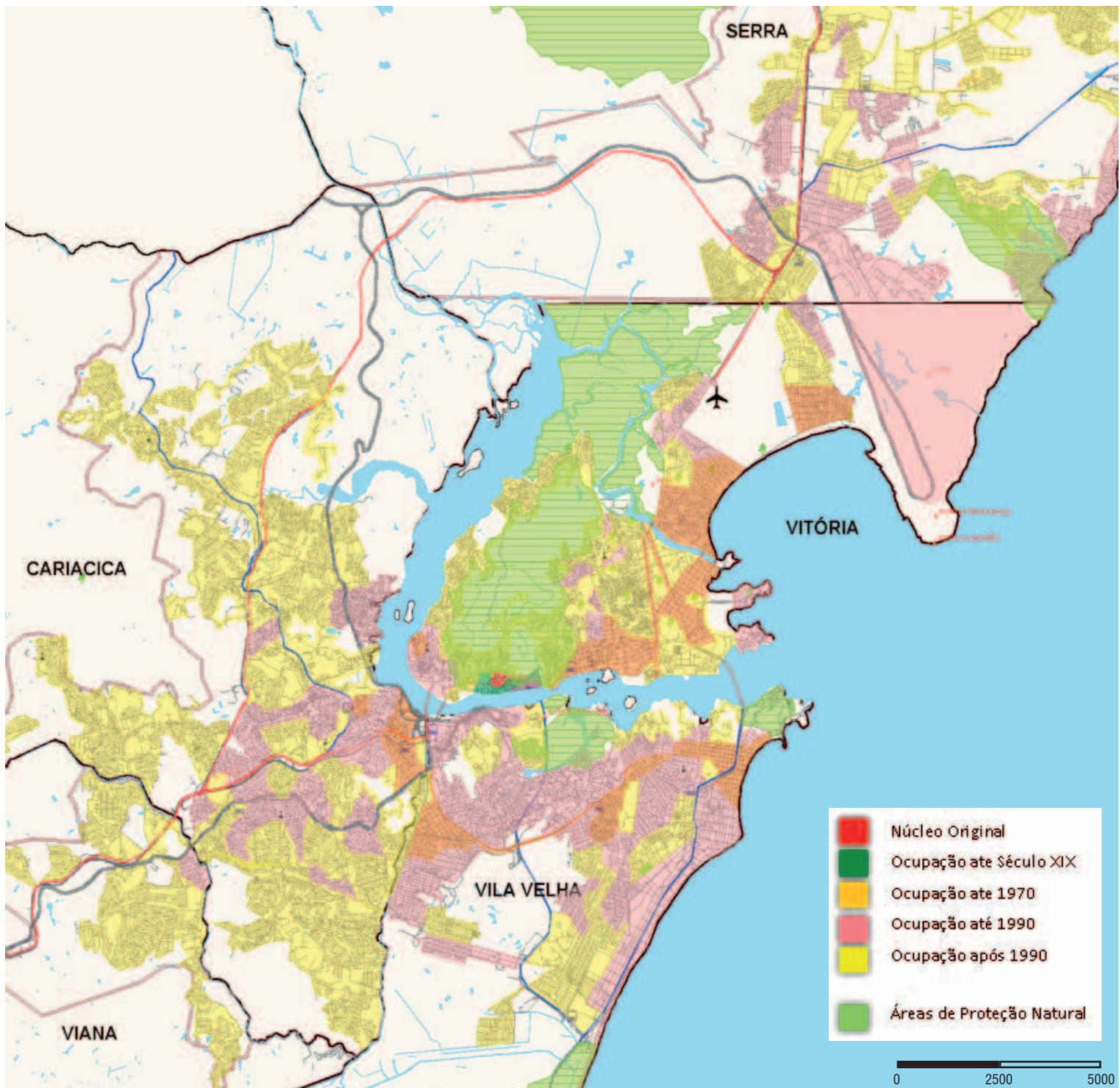
La ville de Vitória (318.000 hab.) se situe dans un petit état côtier du Brésil, Espírito Santo, à l'Est de l'état de Minas Gerais et de ses richesses minières. Capitale de l'état, Vitória concentre une large part de l'activité économique et des ressources financières de l'agglomération. Son agglomération portuaire et logistique constitue la porte d'entrée et de sortie de marchandises de la région avec une zone d'influence de 700 km allant jusqu'au Minas Gerais

Le territoire de la ville se trouve limité, d'une part par la mer et la Baie de Vitória, et d'autre part, dans la partie insulaire, par un massif montagneux imposant. Une grande partie de l'extension de la ville après 1960 a été construite sur des remblais. L'agglomération a connu une croissance rapide dans les dernières décennies et l'espace urbain est depuis longtemps sorti 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 et le nord de l'agglomération.

Ces évolutions ont accentué les déséquilibres entre la façade littorale et l'agglomération intérieure, accéléré la perte d'attractivité du centre historique de Vitória et la dégradation de l'environnement. La construction du port industriel de Tubarao (Serra) et le développement

intensif du front de mer à Vitória et à Vila Velha se fait au détriment de l'intérieur (Cariacica, quartiers de Vitória situés à l'Ouest de l'île, ancien port de Vitória, et une part importante de Vila Velha). Le transfert des fonctions supérieures vers les quartiers d'Enseada do Sua e Praia do Canto (Vitória) a pour corollaire la dévitalisation du centre historique. Le re-développement portuaire dans le centre-ville et autour de la Baie et l'étalement urbain contribuent à porter atteinte au paysage et à fragiliser les milieux, notamment la mangrove et les mornes. Le développement des ports rencontre des freins importants.

Les villes de Vitória, Vila Velha, Cariacica et Serra étaient au début du 20^e siècle quatre communes distantes entourées et/ou ayant la baie comme point de référence. 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. Malgré cela, elle reste un des éléments marquants, 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.



ESBOCO HISTORICO

Séculos XVI a XVII: Os índios, os colonos, a baía e os rios

Até o século XVI, o território era povoado unicamente pelos povos indígenas. A primeira ocupação da colonização portuguesa se deu na Vila do Espírito Santo, atual Vila Velha. Os jesuítas instalaram fazendas ao Norte e ao Sul da baía. A sede da colônia se deslocou para a Ilha de Vitória ainda no século XVI. As atividades eram na época intimamente ligadas aos rios, à baía e ao acesso ao mar. As fazendas, em seguida, expandiram sua influência, através notadamente da criação de gado, plantio de mandioca, milho e cana-de-açúcar.

Século XVIII a XX: o ciclo do café e o desenvolvimento do porto

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. No final do século XIX, o porto começa a se desenvolver e é construída a ferrovia Leopoldina, ambas serão utilizadas para escoamento da produção de café que vinha da hinterlândia das montanhas localizadas à Oeste de Vitória e da região Sul do estado. É iniciada a construção da ferrovia Vitória-Minas que direcionará a expansão do front pioneiro para o Norte do estado e Minas Gerais.

ESQUISSE HISTORIQUE

XVI^{ème} – XVII^{ème} : Les indiens, les colons, la baie et les rivières

Jusqu'au XVI^{ème} siècle, le territoire était peuplé uniquement par des tribus indiennes. Puis viennent les colons portugais qui s'installent d'abord à Vila do Espírito Santo (l'actuelle Vila Velha). Puis les jésuites développent des fazendas au Nord et au Sud de la baie. Le siège de la colonie se déplace sur l'île de Vitoria au XVI^{ème} siècle. L'activité était intimement liée aux rivières et à l'accès à l'océan. Les fazendas ont ensuite étendu leur influence, avec notamment la pratique de l'élevage et les plantations : canne à sucre, manioc, maïs.

XVIII^{ème} – XX^{ème} siècle : le café et le développement du port

Pendant le Cycle de l'Or (jusqu'à la fin du XVIII^{ème} 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 XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} siècle le port commence à se développer et on construit une ligne ferroviaire (Leopoldina) qui ramènera le café, destiné à l'exportation, de l'hinterland situé dans les montagnes et le sud de l'état. En outre, on construit une autre voie ferrée (Vitoria-Minas) que conduira le front pionnier vers le Nord de l'état et le Minas Gerais.

1920 -1970: nascimento da cidade moderna

Em 1928 foi inaugurada uma primeira ponte, conhecida como “Cinco Pontes” ligando Vitória à Vila Velha. Anteriormente somente a ligação por barco permitia o acesso ao Porto de Vitória. Para acompanhar a exploração crescente das minas de ferro de Minas Gerais, a estrada de ferro Vitória-Minas foi concluída na década de 40 e serviu para escoar o minério de ferro até o Porto de Vitória, donde era exportado. Começou, então, um princípio de industrialização que se intensifica até os anos 1990 ao longo dum eixo norte-sul de um lado e outro da cidade de Vitória.

Depois de1970 : a expansão urbana

Na década de 70 finaliza-se o aterro da ilha do Príncipe, próximo à Cinco Pontes (1^a a ser construída) juntamente com o aterro Enseada do Suá. Em 1980 há a construção da segunda ponte que liga Vitória a Vila Velha. Nos anos 1990 a terceira ponte é concluída e liga o Leste de Vitória à 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), desses, 4 municípios formam uma conurbação (Serra, Cariacica, Vila Velha e Vitória) e são objeto de estudo deste Atelier.

1920 – 1970 : naissance de la ville moderne

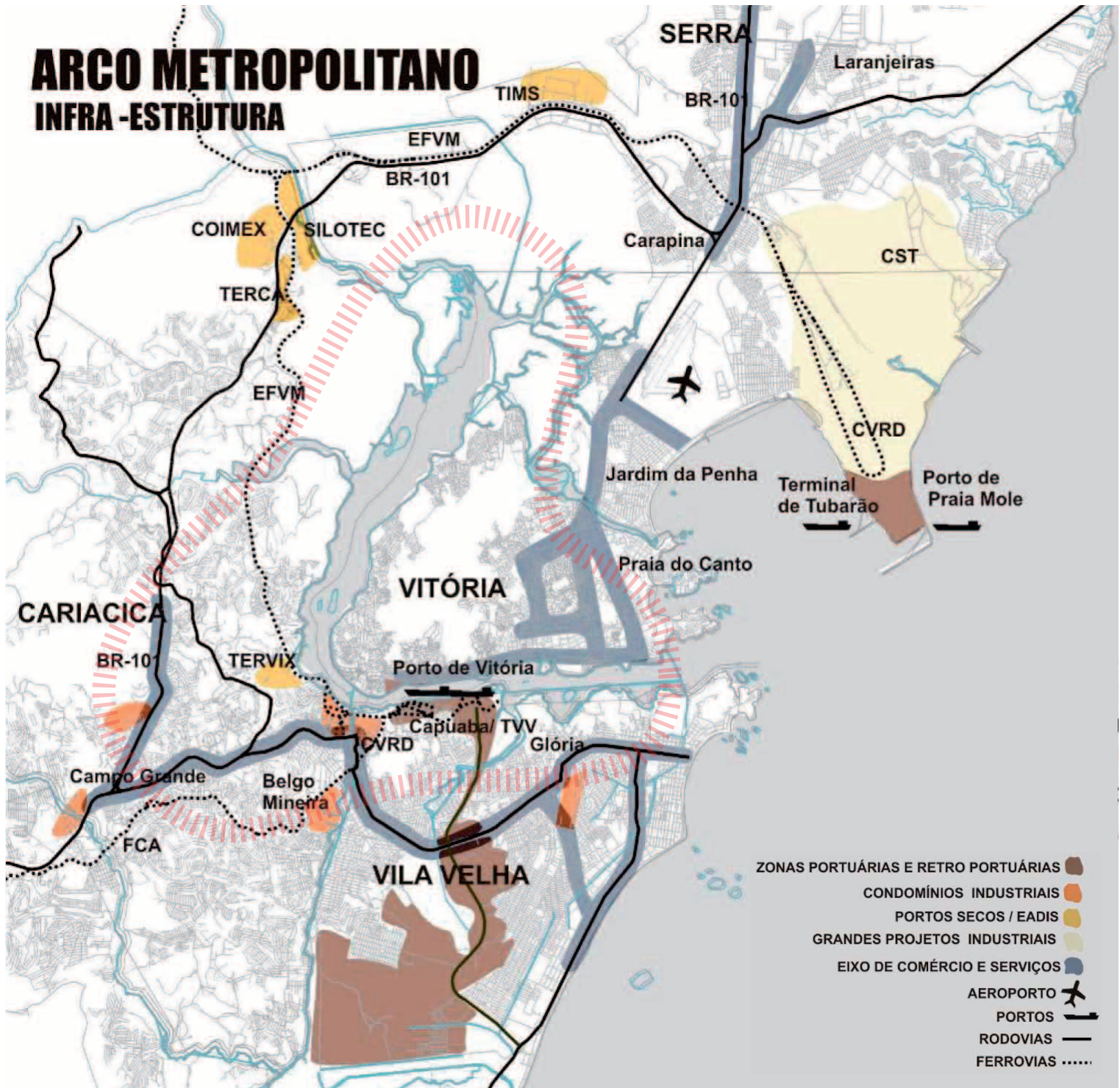
En 1928 a été inauguré un premier pont, connu sous le nom « Cinco Pontes », liant l'île de Vitoria au continent (Vila Velha). Avant, seules les liaisons par bateau permettaient d'accéder au port de Vitória. Puis, pour accompagner l'exploitation croissante des mines de fer dans le Minas Gerais, la voie ferrée Vitoria-Minas a été achevée dans les années 40, pour pouvoir exporter le minerai depuis Vitoria. Commence alors une industrialisation qui s'intensifie jusqu'aux années 90 sur un axe Nord Sud, de part et d'autre de la Ville de Vitoria

Depuis 1970 : l'expansion urbaine

Dans la décennie 1970 on remblaye l'Île du Prince, proche du Cinco Pontes, ainsi que l'Enseada do Suá. Au début des années 1980 a été construit le deuxième pont qui lie Vitória, Vila Velha et Cariacica, dans les années 1990 le troisième pont est achevé et relie l'est de Vitoria à 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 e Vitória), qui sont l'objet de cet Atelier, forment une conurbation.

ARCO METROPOLITANO

INFRA-ESTRUTURA



A TEMÁTICA DA SESSÃO

Criada oficialmente em 1985, a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) não possui uma governança ou intermunicipalidade reais, nem recursos próprios. Vitória, capital do estado, concentra o poder econômico e administrativo da região e do estado.

As municipalidades vizinhas de Cariacica, Serra e Vila Velha foram influenciadas em grande parte pelo desenvolvimento econômico de Vitória, ocupando o papel de lugar de passagem e de estocagem de mercadorias, bem como de lugar de habitação de uma parte da população trabalhando em Vitória. Serra, no entanto, tem há alguns anos, um desenvolvimento industrial significativo. Mas polaridades e desenvolvimentos diversos se multiplicam nesses municípios. A população de cada um desses municípios ultrapassou nos últimos anos o número de habitantes de Vitória.

O espalhamento urbano continua seguindo os principais eixos rodoviários, é estimulado pela especulação fundiária e pela demanda por condomínios e loteamentos fechados fora de Vitória que é cada vez mais intensa. Entrepostos se instalam ao lado de novas estradas periféricas e se aproximam de zonas naturais sensíveis. Engarrafamentos fazem parte do cotidiano dos habitantes.

LA THEMATIQUE DE LA SESSION

Créée officiellement en 1985, la Région Métropolitaine du Grand Vitória (RMGV) ne possède pas de gouvernance ou intercommunalité éprouvée, ni de ressources propres et de compétences réelles. Vitória, capitale de l'état, concentre la puissance économique et administrative de la région et de l'état.

Le communes voisines de Cariacica, Serra et Vila Velha ont subi en grande partie le développement économique de Vitoria dans leur rôle de point de passage, lieu de stockage et lieu d'habitation d'une partie de la population travaillant à Vitória. Serra, néanmoins, connaît depuis quelques années, un développement industriel significatif. Mais des polarités et développements divers se multiplient dans ces communes. La population de chacune de ces communes est croissante et a dépassé le nombre d'habitants de Vitoria.

L'étalement urbain se poursuit en suivant les principaux axes routiers, est stimulé par la spéculation foncière et par la demande de pavillons sécurisés (condominium fermés) hors de Vitória qui reste soutenue. Des entrepôts s'installent à côté des nouvelles routes périphériques en s'approchant des zones naturelles sensibles. Les embouteillages font partie du quotidien des habitants.

Para apoiar a transformação dessa aglomeração em um espaço metropolitano que tenha uma estratégia e uma gestão comum, nos parece necessário repensar a solidariedade territorial metropolitana, através de um reequilíbrio dos pontos de passagem, da criação de riquezas e de melhoria da qualidade dos espaços públicos, considerando as seguintes questões iniciais:

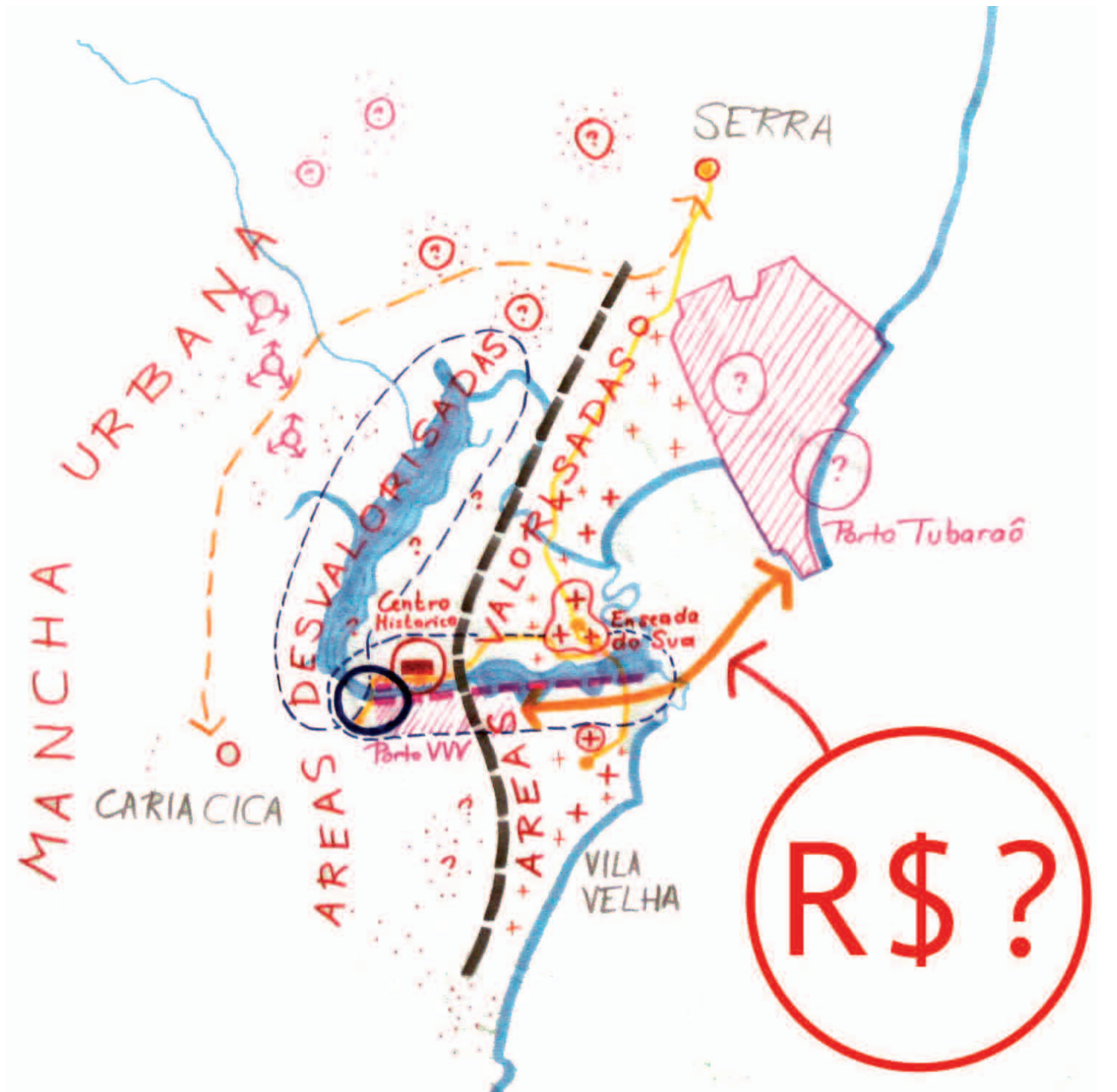
- Reforçar as ligações e articulações entre os dois lados da baía
- Estabelecer uma solidariedade territorial entre os municípios
- Equilibrar as atividades portuárias e logísticas com as mutações urbanas que estão ocorrendo
- Melhorar a oferta e a qualidade das habitações e dos espaços de convivência comuns
- Trabalhar a proteção e a integração dos espaços naturais sensíveis dentro do tecido urbano da aglomeração
- Diversificar os recursos econômicos e o tecido das empresas
- Definir as funções das diferentes centralidades da RMGV.

Os projetos das equipes são descritos de acordo com a ordem de apresentação final do dia 30 outubro 2009 à Vitoria.

Pour soutenir la transformation de cette agglomération vers un espace métropolitain ayant une stratégie et une gestion commune, il nous a paru important de regarder la solidarité territoriale de cette agglomération à travers un rééquilibrage des points de passage, de la création des richesses et de la qualité des lieux de vie, avec les questions initiales suivantes:

- Renforcer les liens et articulations entre les deux côtés de la baie,
- Etablir une solidarité territoriale entre les communes,
- Equilibrer les activités portuaires et logistiques avec les mutations urbaines en cours,
- Améliorer l'offre et la qualité de l'habitat et des lieux de vie,
- Travailler la protection et l'intégration des espaces naturels sensibles dans le tissu urbain de l'agglomération,
- Diversifier les ressources économiques et le tissu d'entreprises,
- Clarifier les fonctions des différentes centralités de la RMGV.

Les projets des équipes sont décrits suivant l'ordre de passage lors de la présentation finale le 30 octobre 2009 à Vitoria.



O DIAGNÓSTICO

A área de estudo foi o centro histórico de Vitória, os morros e as favelas do seu entorno, a baía Noroeste da ilha de Vitória, as áreas de Cariacica e de Serra que se encontram na costa Leste da baía, bem como o Norte da municipalidade de Vila Velha que se encontra em face da zona central de Vitória. Ela se situou, particularmente, de um lado e outro das duas pontes da baía de Vitória (Cinco Pontes e Segunda Ponte), na junção dos municípios de Vitória, Cariacica e Vila Velha, com um olhar particular sobre a zona do Portal Sul, o centro histórico estendido de Vitória.

No trabalho de diagnóstico das equipes, a análise política, do meio-ambiente e da paisagem é próxima e coloca a questão da governança, como condição para uma redistribuição das cartas no jogo econômico regional. Uma questão obrigatória para liberar as municipalidades das limitações fundiárias e orçamentárias, e instalar uma política comum de gestão das atividades econômicas - notadamente portuárias, das infraestruturas e do habitat irregular. Todos esses pontos devem evoluir no sentido de um reequilíbrio e adequação do território às novas obrigações.

Para o conjunto das equipes o território possui uma geografia singu-

lar e portadora de identidade. Ele é também marcado por seu espaço portuário singular. O porto é um ator principal da aglomeração em termos de economia e criação de tráfego. Mas os cais na baía não têm espaço suficiente, o que engendra uma dispersão das zonas logísticas e de portos secos no território. A cohabitação em um mesmo espaço de um porto ativo, de um centro histórico e de bairros é um trunfo e uma limitação. O sistema portuário não é hoje performático, a cidade e o porto “urbano” se incomodam mutuamente.

Cada equipe fez, igualmente, uma análise do meio-ambiente do sítio, colocando a questão dos canais e da baía utilizados como esgoto dos espaços urbanos. Situação que está sendo corrigida no município de Vitória. Outras questões dizem respeito, à preservação do ecossistema, particularmente do manguezal e das áreas inondáveis, colocados em perigo pelo desenvolvimento das atividades portuárias e industriais e pela estrada do contorno (BR 101) e pelos diferentes projetos de contorno da metrópole.

Serra possui uma posição estratégica dentro da aglomeração, através do setor industrial de Tubarão. Este setor merece uma reflexão particular sobre a sua extensão-valorização. Por enquanto ele parece evoluir de maneira não planejada. O Ateliê não pôde tratar deste aspecto, que, no entanto, é essencial.

LE DIAGNOSTIC

L'aire d'étude regroupait le centre historique de la ville de Vitória, les morros et favelas alentour, la Baie Nord-Ouest de l'île de Vitória, la zone de Cariacica et de Serra 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. Elle se situait, particulièrement, de part et d'autre des deux ponts de la Baie de Vitoria (Cinco Pontes e Segunda Ponte), à la jonction des villes de Vitoria, de Cariacica et de Vila Velha avec un regard particulier sur la zone du Portal Sud, le centre historique étendu de Vitoria.

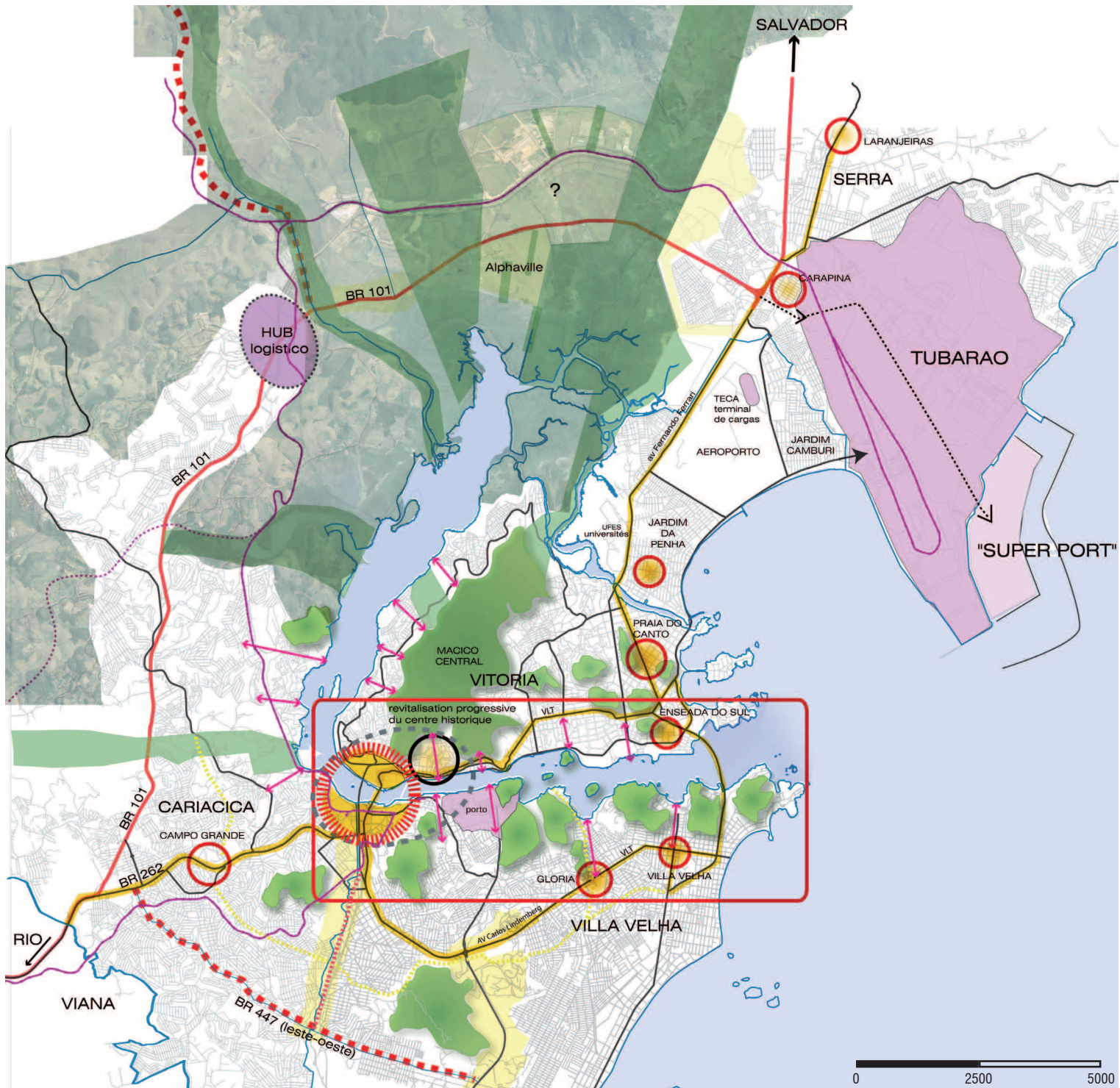
Dans le travail de diagnostic des équipes, l'analyse urbaine, paysagère et politique est proche et pose la question de la gouvernance, comme préambule à une redistribution économique des cartes. Un passage obligé pour libérer les collectivités de la contrainte foncière et budgétaire, et asseoir une politique commune de gestion des activités économiques - notamment portuaires, des infrastructures et de l'habitat irrégulier. Ces points sont appelés à évoluer dans un souci de rééquilibrage et d'adéquation du territoire aux nouvelles contraintes.

Le territoire possède une géographie singulière et porteuse d'identité., mais aussi un espace portuaire unique. Le port est un

acteur principal de l'agglomération en termes d'économie et de création de trafic. Mais les quais dans la baie souffrent du manque d'espace qui engendre un éparpillement des zones logistiques et du port sec dans le territoire. La cohabitation sur un même espace d'un port actif, d'un centre historique 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.

Chaque équipe a fait une analyse environnementale du site, posant la question des canaux et de la baie comme égout à ciel ouvert des espaces urbains environnants. Situation pour autant en cours de régularisation sur la commune de Vitoria. Autres questions concernent la préservation des écosystèmes, particulièrement la mangroves et les zones inondables, mise à mal par le développement des activités portuaires et industrielles et de la route de contournement BR101 et les différents projets de contournement de la métropole.

Serra a une position stratégique au sein de l'agglomération, grâce au secteur industriel de Tubarão, bien desservi par rapport à l'agglomération. Ce secteur mérite à lui seul une réflexion sur son extension-valorisation. Pour l'instant il semble évoluer au coup par coup. L'atelier n'a pas pu à porter ses yeux sur cet aspect, il n'en demeure pas moins essentiel.





Os membros da equipe (da esquerda) | Les membres de l'équipe (de gauche)

Angela GOMES DE SOUZA - Brasil | Brésil

Ricardo DE SOUZA ROCHA - Brasil | Brésil

Leonardo LEAL SCHULTE - Brasil | Brésil

Pierre FELLER - França | France

Nathalie ROUSSEL - França | France

Paul LECROART - França | France

Emmanuelle LEROY - França | France

VITORIA MÉTROPOLIS 4+ 1 [VM]

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

Para esta equipe, a aglomeração tem um desenvolvimento desequilibrado: o coração histórico da metrópole (o centro de Vitória), perde a sua influência em favor da faixa costeira. As funções metropolitanas (notadamente administrativas e comerciais) se realocizam progressivamente no setor da Enseada do Sua. Há uma clivagem que segue dois grandes eixos Norte-Sul de divisão social do território entre o interior pobre da aglomeração, e um eixo Leste de moradias das camadas privilegiadas da população, com desenvolvimento residencial e econômico mal controlado

VITORIA MÉTROPOLE 4+ 1 [VM]

La Baie de Vitória 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.

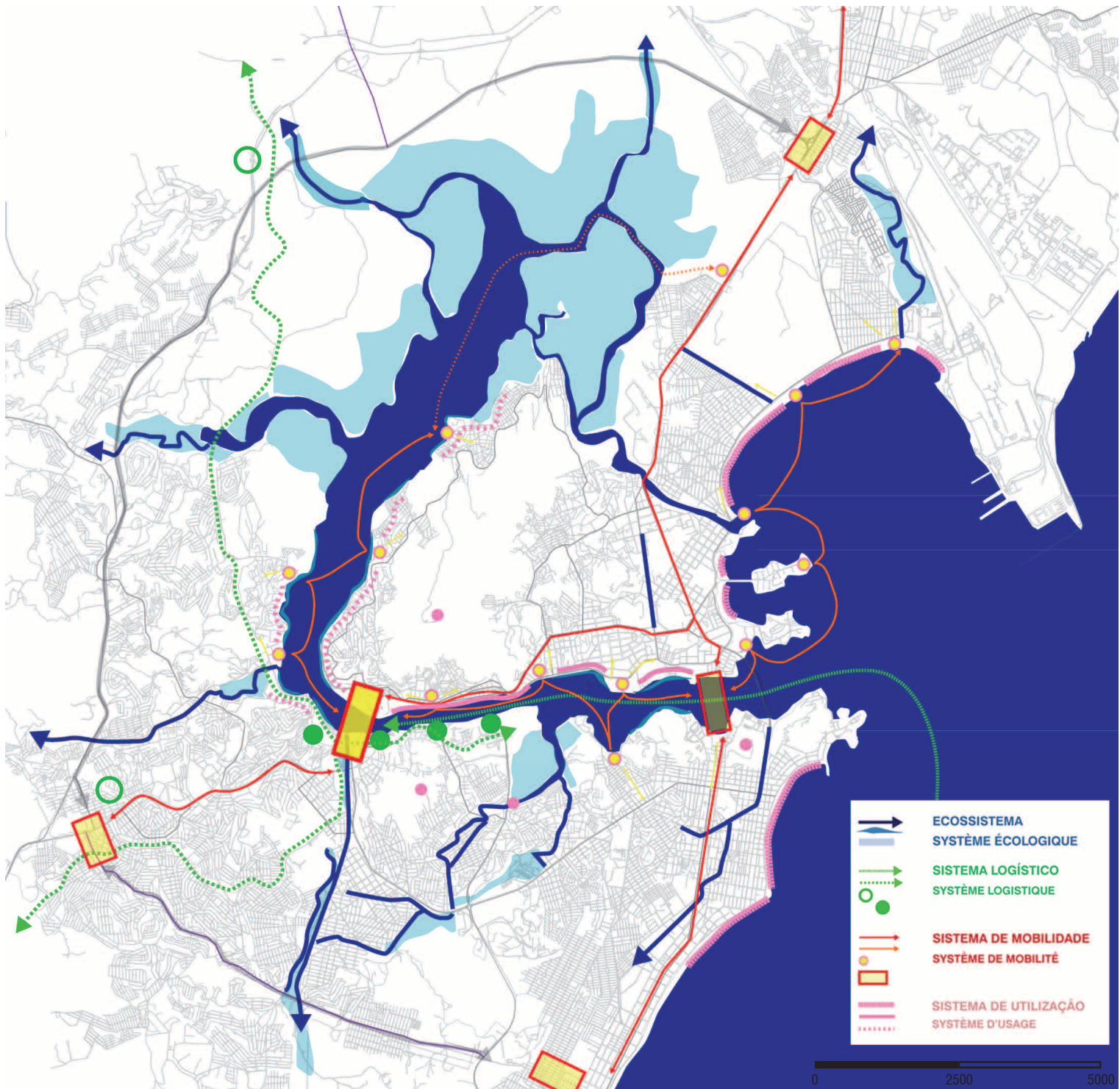
Pour l'équipe, l'agglomération connaît un développement déséquilibré: le centre-ville de Vitória, cœur historique de la métropole, périclité au profit de la bande littorale. Les fonctions métropolitaines (administratives et commerciales notamment) se relocalisent progressivement dans la bande littorale dans le secteur d'Enseada do Sua. Cette évolution renforce la fracture entre l'agglomération intérieure paupérisée (Cariacica, l'ouest de Vitória et de Vila Velha) et la bande littorale qui connaît un développement résidentiel et économique mal maîtrisé.

A regulamentação da urbanização à Oeste e ao Norte da baía parece necessária devido à rodovia do Contorno, cujos efeitos sobre a urbanização começam a transparecer (o projeto de uma “comunidade fechada” – os condomínios fechados – como Alphaville, com sua marina nas margens do manguezal, no município de Serra).

Para esta equipe os problemas de logística ligados ao contorno viário da Grande Vitória (BR 101), a ausência de radiais eficazes devido à topografia e o desenvolvimento do “super-porto” ao Norte (Serra) implicam em transformações do porto de Vitória que tocarão todos os municípios da RMGV; é talvez a oportunidade de realizar uma requalificação e reequilíbrio do território e dos municípios, sob a ótica de uma sinergia com a universidade dentro de uma abordagem experimental, colocando o atual porto como laboratório de novas atividades.

Il se pose aussi la question de la réglementation de l'urbanisation à l'ouest et au nord de la baie, du fait de la proximité de la rocade dont les effets sur l'urbanisation commencent déjà à transparaître (projet d'une “gated community” Alphaville avec sa marina, en bord de mangrove, sur la commune de Serra).

Les problèmes de logistique liés au contournement par l'extérieur du Grand Vitória (BR 101), l'absence de radiales efficaces du fait de la topographie et le développement du super-port au Nord posent des questions pour le devenir du port de Vitória. Sa mutation touchera l'ensemble des communes de la RMGV et sera peut être l'opportunité d'une requalification et un rééquilibrage du territoire et des communes, avec l'optique de renforcer les synergies entre le port et l'université comme appui au développement de nouvelles activités à plus haute valeur ajoutée.





Os membros da equipe (da esquerda) | Les membres de l'équipe (de gauche)

Leandro AZEVEDO TERRÃO - Brasil | Brésil

Marion TALAGRAND - França | France

Marie-Claire BARRE - Brasil | Brésil

Ernesto APOLAYA CANALES - Peru | Pérou

Michel LE DUC - França | France

Eliana KUSTER - Brasil | Brésil

Gabriela LEANDRO PEREIRA - Brasil | Brésil

SINFONIA [SI]

A identidade da RMGV se lê a partir da Baía de Vitória, que reúne em seu entorno 4 diferentes municípios. Deve ser lida como uma entidade, articulada em torno de 5 temas objetivando a valorização desse lugar que anteriormente contornava a cidade e que atualmente é cercado por ela e aterrado pouco a pouco. É difícil imaginar a construção física e política da região metropolitana da Grande Vitória sem mudar o olhar sobre a natureza, o papel e a identidade da Baía e colocá-la no centro da metrópole:

- Imagem e Identidade - Reconhecer a baía como um elemento fundador e unificador do projeto de Metrópole, torná-la o centro dos olhares de todos.

- Água e espaços habitados – Respeitar a baía como elemento natural que tem a possibilidade de suprir as atividades humanas se for conservada e melhorada a qualidade da água.

SINFONIA [SI]

L'identité de la RMGV se lit à partir de la baie, qui réunit autour d'elle les 4 communes. A lire comme une entité, articulée autour de 5 thèmes dans un souci de valorisation de ce site autrefois entourant la ville et aujourd'hui cerné par elle et remblayé peu à peu. Il est difficile d'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, et la mettre au centre de la métropole :

- Image et identité - 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.

- Eaux et espaces habités – Respecter la baie comme élément naturel pouvant soutenir une activité humaine en veillant à la qualité de ses eaux.

- Atividades portuárias e sistema urbano – Reforçar a utilização da baía e do porto como parte do funcionamento metropolitano através da integração em um sistema de fluxos e de mercados locais (e não somente através da importação e exportação).

- Urbanidade e usos coletivos da cidade – Aproveitar a baía como lugar de urbanidade e de vida pública através da requalificação de suas bordas e espaços públicos com forte valor de uso.

- Centralidades e mobilidades – Unificar a metrópole em torno da baía através da complementaridade da 'eficácia econômica' dos deslocamentos e do 'prazer de viver na cidade'.

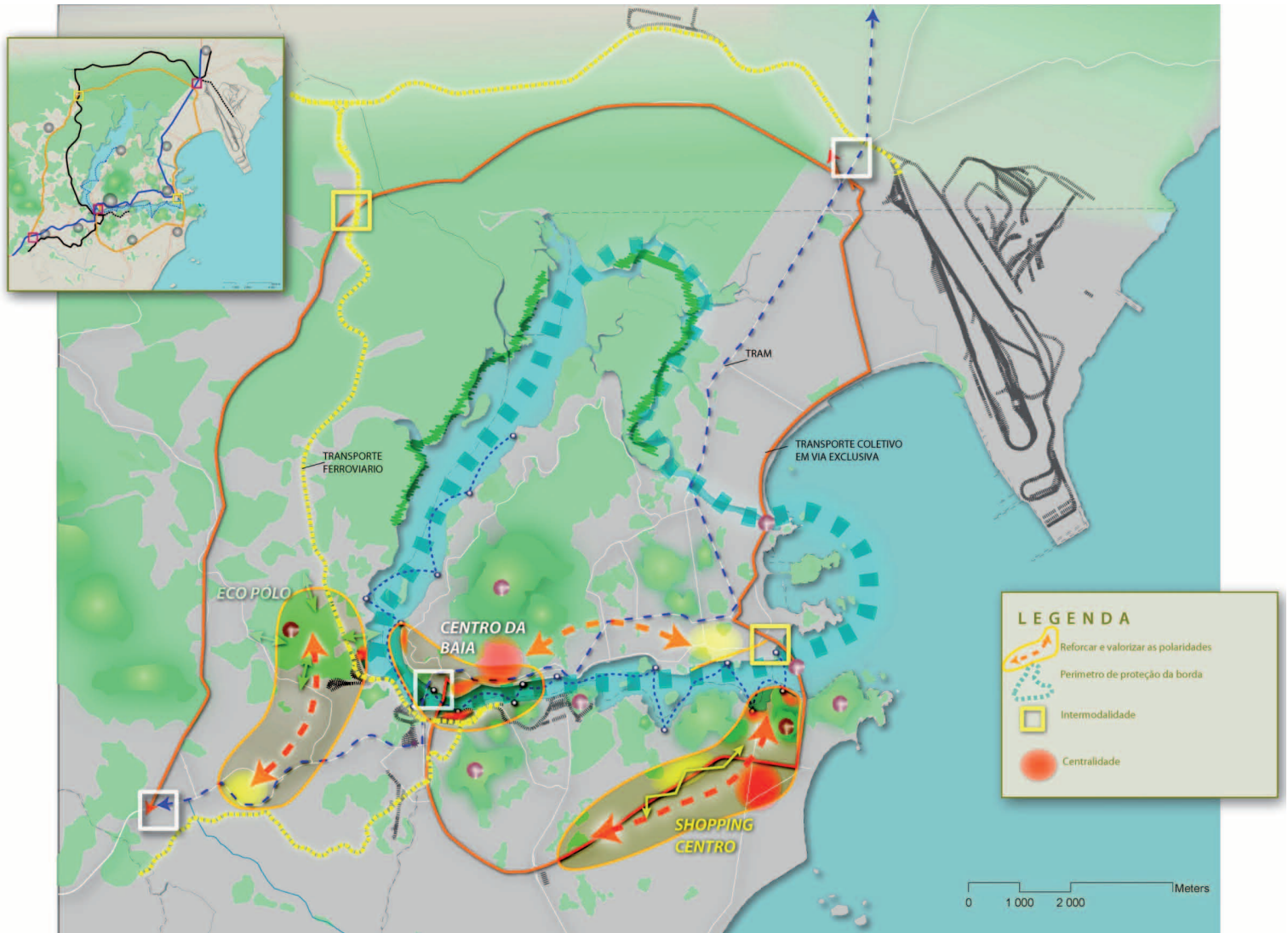
O porto, a serviço da cidade, dentro de uma nova configuração evolutiva e diversificada, que consuma menos espaço. A equipe propõe de aproveitar da futura saída dos containers dos portos de Vila Velha em direção do Grande Porto a ser construído em Tubarão para desenvolvê-lo juntamente com a universidade.

- Activités portuaires et système urbain – 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).

- Urbanité et usages collectifs de la ville – 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.

- Centralités et mobilités – Fédérer l'aire métropolitaine autour de la baie en jouant de la complémentarité "efficacité économique" des déplacements et "plaisir de vivre la ville".

Le port se met au service de la ville, dans une nouvelle configuration évolutive et diversifiée, moins consommatrice d'espace. L'équipe propose de profiter du futur départ des containers des ports de Vila Velha vers le grand port, à être construit, à Tubarão pour le développer en lien avec l'université.





Os membros da equipe (da esquerda) | Les membres de l'équipe (de gauche)

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 | France
Anna Claudia DIAS PEYNEAU - Brasil | Brésil

TERRITÓRIO EM MOVIMENTO [TM]

A tectônica territorial das placas

A região de Vitória é a princípio um sítio natural notável. O território metropolitano é constituído de numerosas entidades que a equipe assimila à placas, cada uma com uma tipologia e uma identidade particular. Da interação ou fricção dessas placas nasce a imagem do território. Essa tectônica territorial ao representar a força também representa as possíveis falhas se elas são mal ou não tratadas.

A abordagem se declina em quatro grandes linhas:

- Azul: se trata de grandes extensões de água que representam o manguezal, o braço de mar e a baía.
- Verde: o verde é também onipresente sobre o território principalmente sobre o relevo e às margens do manguezal,
- Cinza: as zonas urbanas construídas e as atividades desenvolvidas

TERRITOIRE EN MOUVEMENT [TM]

La tectonique territoriale des plaques

La région de Vitoria est d'abord un site naturel remarquable. Ce territoire est constitué de nombreuses entités que l'équipe assimile à des plaques avec chacune une typologie et une identité particulière. De l'interaction ou du frottement de ces plaques naît l'image du territoire. Cette tectonique territoriale en représente la force mais aussi les possibles faiblesses si elles sont mal ou pas traitées.

L'approche se décline en quatre grandes lignes :

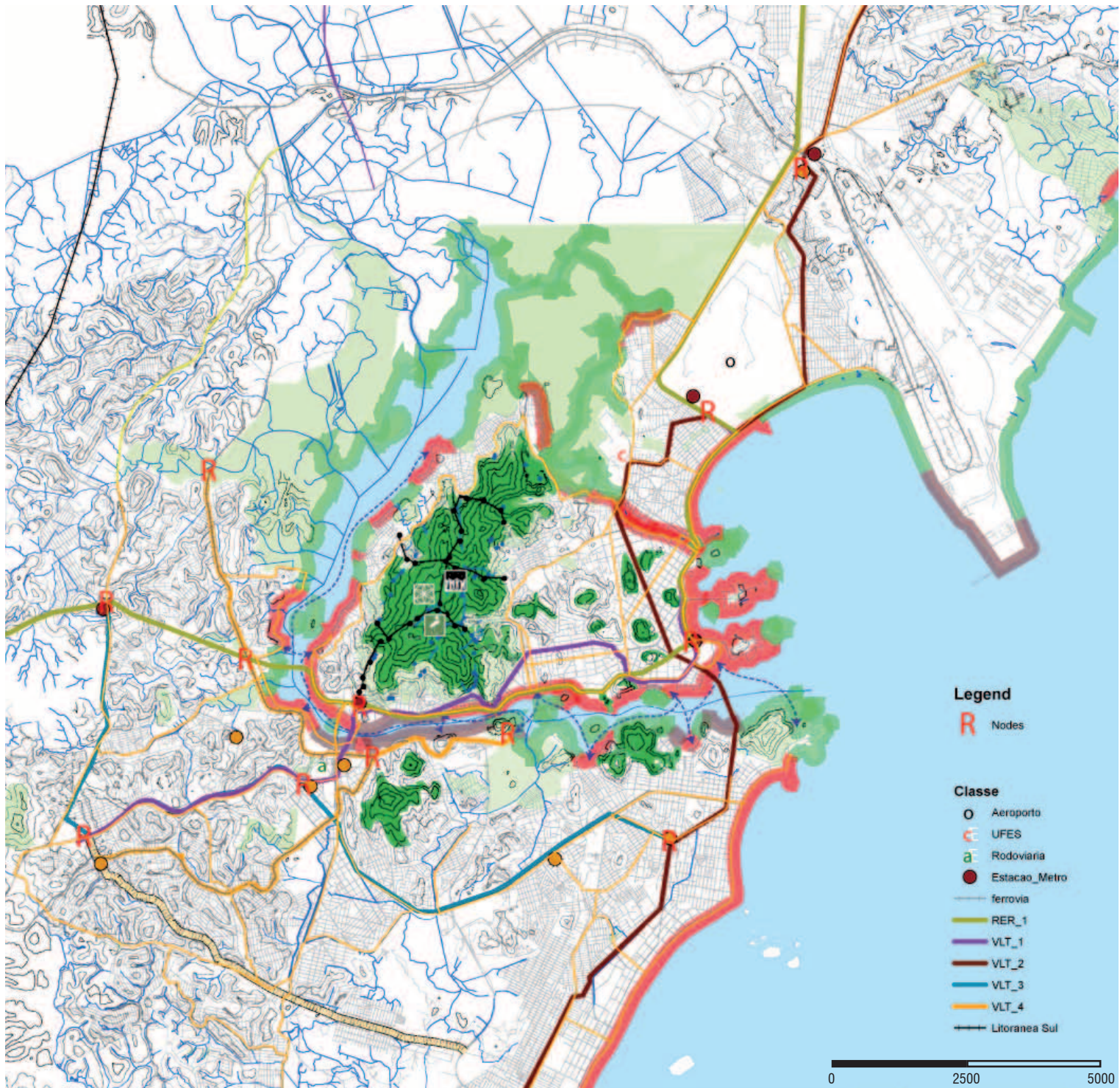
- Bleu : il s'agit des grandes étendues d'eau que représentent la mangrove, le bras de mer et la baie.
- Vert : le vert est aussi omniprésent sur le territoire principalement sur le relief et aux abords de la mangrove.
- Gris : les zones construites urbaines et d'activités, au sein de ce

nesse cinza reagrupam uma infinidade de tecidos diferentes assim como zonas de contato. As pressões exercidas sobre as outras entidades aparecem claramente desde que consideremos a extensão e as disparidades de implantação.

- O invisível: o invisível traduz os impactos dos fenômenos não materiais existentes (as relações sociais, a questão de identidades e de imagem, mas também de uma consciência comum de um território).

gris se regroupe une multitude de tissus différents avec autant de zones de contact. Les pressions exercées sur les autres entités, apparaissent clairement dès lors que l'on en considère l'étendue et les disparités d'implantation.

- Invisible : l'invisible traduit l'impact des phénomènes non matériels existants (les rapports sociaux, la question des identités et de l'image, mais aussi d'une conscience commune du territoire).





Os membros da equipe (da esquerda) | Les membres de l'équipe (de gauche)

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

REDE SETE [R7]

Neste projeto o desenvolvimento das tecnologias alternativas de deslocamento permite regular o tráfego de automóveis e favorecer o acesso de todos a todos os serviços, preservando a paisagem e melhorando a qualidade de vida. A sua proposta se baseia em 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, de novas práticas de transporte, habitação e lazer. Eles distinguem 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 (TC) e de cargas ligadas ao porto.
- as redes finas de capilaridade cidade/natureza que se apoiam sobre o sistema hidráulico e sobre as massas vegetais como um elo de un-

REDE SETE [R7]

Dans ce projet le développement de techniques alternatives de déplacement permet de réguler le trafic automobile et favoriser l'accès de tous à tous les services, tout en préservant le paysage et en améliorant la qualité de vie. L'approche se base sur 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 et de nouvelles pratiques de transport, d'habitat et de loisir. Ils distinguent 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 (TC) et des transports de marchandises liés au port.

ião entre a cumplicidade oferta pela Baía suavizada pelo manguezal e as encostas dos morros. Rios, canais, talvegues e manguezais criam um espaço comum de interesse que nos liga à baía.

Muitas idéias de transporte alternativo são propostas, como uma estação ligada por trem ao Rio de Janeiro, onde haja transportes intermodais com uma rede de trens regionais e de veículo leve sobre trilhos que ligue a totalidade dos setores de habitação com os de atividade econômica, supondo uma reorganização dos terminais de ônibus necessários para permitir uma eficaz intermodalidade. Uma rede de ciclovias que sigam os canais, a instalação de teleféricos com uma estação intermediária que sirva os bairros existentes nas partes mais elevadas dos morros e novos parques públicos a fim de preservar as colinas da extensão das moradias difusas e irregulares, completam esse dispositivo. Em fim uma rede de barcos com linhas em zig zag criando uma ligação entre as margens da Baía.

- Les réseaux fins de capillarité ville/nature qui s'appuient sur le système hydraulique et sur les masses végétales comme trait d'union entre la complicité offerte par 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.

Plusieurs pistes de transport alternatif sont proposées, comme une gare en liaison avec Rio de Janeiro et en intermodalité avec un réseau de train régionaux et de tramway reliant l'ensemble des secteurs d'habitat et d'activités supposant une réorganisation des terminaux de bus nécessaire pour permettre une véritable intermodalité. Un réseau de pistes cyclables s'appuyant sur les canaux, la mise en place de téléphériques avec une station intermédiaire desservant les quartiers installés sur les mornes, et de nouveaux parcs publics préservant les collines de l'extension de l'habitat diffus irrégulier complètent ce dispositif. Enfin un réseau de bateaux zigzag crée du lien de part et d'autre des rives de la baie.



POR UM ESPAÇO METROPOLITANO

Os capítulos seguintes descrevem o caminho que deve ser seguido a fim de orientar a constituição e desenvolvimento solidário dessa aglomeração, sem pretender ser um plano diretor congelado. Algumas proposições são ligadas à realização de outras, como a reabilitação do centro histórico está ligada, em todas as equipes, a uma mutação das atividades portuárias no centro da cidade e à despoluição da baía de Vitória e também à instalação de um sistema de saneamento nos bairros.

A água e a paisagem do entorno são suportes da valorização urbana e social, do desenvolvimento econômico e de uma ecologia urbana. A valorização da baía é um fator de identidade para os habitantes da metrópole. A geografia da baía forma uma paisagem excepcional, mas não somente isso, ela é também um espaço de união. A paisagem é um bem coletivo. A questão da preservação do manguezal e dos morros é colocada pelas equipes de diferentes formas. A limitação da urbanização por meio dos planos e leis e pela proteção dos espaços naturais, a qualidade da água deve ser assegurada por meio do saneamento, a redução do tráfego marítimo e a regulamentação da utilização dos barcos de lazer a motor no manguezal.

Para o futuro dos portos e da logística, opções diferentes foram

levantadas pelas equipes, cada uma integrando como ponto de partida básico a transferência das atividades ligadas aos contêineres em Vila Velha em direção ao futuro grande porto de contêineres de Tubarão e a liberação, em médio prazo, dos espaços ligados às atividades do porto do centro de cidade de Vitória, organizando as fases dessa mutação. O desenvolvimento do funcionamento da logística metropolitana é baseado na ferrovia, com a reativação da via férrea subutilizada e a cabotagem pela água.

Todas as equipes propõem a caracterização das margens da baía no centro histórico de Vitória em espaço de lazer e cultura, o que será alcançado pela transferência das atividades portuárias, a fim de reforçar a renovação do centro da cidade. Esta proposta é acompanhada por um re-investimentos dos sítios – mais organizados – dos portos do lado de Cariacica e de Vila Velha.

Numerosas respostas foram apresentadas em termos de deslocamentos alternativos, tanto à escala local quanto à escala metropolitana ou mesmo federal, as repercussões desses deslocamentos sobre o tecido urbano e a preservação da paisagem são analisados minuciosamente. Todas as equipes chamaram atenção sobre a necessidade de pensar na rede de transportes à escala metropolitana e de romper com a lógica de uma cidade modelada por e para o automóvel. Isso será

VERS UN ESPACE METROPOLITAIN

Les chapitres suivants décrivent une feuille de route pour orienter la constitution et le développement solidaire de cette agglomération, sans vouloir être un master plan figé. Certaines propositions sont liées à l'accomplissement d'autres, ainsi la réhabilitation du centre historique est liée, pour toutes les équipes, à une mutation des activités portuaires au centre-ville et à la dépollution de la baie ainsi qu'à l'installation d'un système d'assainissement des quartiers.

L'eau et le grand paysage sont des supports de valorisation urbaine et sociale, de développement économique et d'une écologie urbaine. La valorisation de la baie est un facteur d'identité pour les habitants de la métropole. La géographie de la baie forme un paysage exceptionnel, mais pas seulement, aussi un espace d'union. Le paysage est un bien collectif. La question de la préservation de la mangrove et des mornes se pose pour les équipes sur plusieurs plans. La limitation de l'urbanisation par la réglementation et le classement en espace naturel, la qualité de l'eau par l'assainissement des eaux rejetées, la réduction du trafic maritime et l'encadrement de l'usage des bateaux de loisirs à moteur dans la mangrove.

Pour l'avenir des ports et de la logistique, des options différentes ont été

prises par les équipes, chacune intégrant à minima le départ des activités de containers vers le grand port des containers situé à coté de Tubarão et la libération, à moyen terme, des emprises côté Vitoria, en organisant le phasage de la mutation sur cette rive. Le développement du fonctionnement logistique métropolitain est basé sur le fer, avec la remise en service de la voie ferrée sous-utilisée, et le cabotage par voie d'eau.

L'ensemble des équipes propose une vocation de loisirs et culturelle sur les berges du centre historique de Vitoria, retrouvées par le transfert des activités portuaires afin de renforcer le renouvellement de ce centre ville. Ceci s'accompagne d'un réinvestissement des sites - mieux organisés - des ports côté Cariacica et Vila Velha.

De nombreuses réponses sont apportées en termes de déplacements alternatifs, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle métropolitaine, voire fédérale, et dont les répercussions sur le tissu urbain et la préservation du paysage sont analysées très finement. Toutes les équipes ont attiré l'attention sur la nécessité de penser les réseaux de transport à l'échelle métropolitaine et de rompre avec la logique d'une ville modelée par et pour la voiture. Ceci serait rendu possible par l'organisation de rabattement sur les infrastructures collectives principales, en interconnectant les différents modes et en développant des fonctions variées sur les pôles d'échanges.

possível pela organização das infra-estruturas coletivas principais, pela interconexão dos diferentes modais e desenvolvendo funções variadas nos pólos de trocas desses modais.

O ponto de partida nesse processo de transformação da aglomeração dentro de um espaço metropolitano é constituído pelo peso econômico do porto. Sua importância para a aglomeração tem a força de reunir regularmente, a partir de 2010, os grandes atores do território em debates abertos e igualitários.

A FAZER EM 2010

Governança metropolitana, solidariedades, cultura

O prenúncio de uma governança intermunicipal é indispensável para todas as equipes. [VM] propõe uma política de pequenos passos através de uma governança por meio da gestão integrada da Baía de Vitória. A criação de um Comitê de Gestão Pública da Baía permitirá realizar em seguida os primeiros projetos sociais, culturais ou urbanos diretamente ligados à baía. Este comitê poderia ser integrado pelos municípios de Vitória, Serra, Cariacica, Vila Velha, o porto, a RMGV, o estado do Espírito Santo e a sociedade civil.

O comitê poderia se instalar na Casa da Metrópole, proposta por

Le point d'entrée dans ce processus de transformation de l'agglomération dans un espace métropolitain, est constitué par le poids économique du port. Son importance pour l'agglomération a la force de réunir régulièrement à partir de 2010 les grands acteurs du territoire dans des discussions ouvertes et égalitaires.

A FAIRE EN 2010

Gouvernance métropolitaine, solidarités, culture

La préfiguration d'une gouvernance intercommunale est indispensable pour toutes les équipes. [VM] propose une politique des petits pas au travers d'une gouvernance pour la gestion intégrée de la Baie de Vitória. La mise en place d'un groupement d'intérêt public permettra de réaliser par la suite de premiers projets sociaux, culturels ou urbains directement en lien avec la baie. Ce groupement pourrait rassembler les municipalités de Vitória, Serra, Cariacica, Vila Velha, le port, la RMGV, l'état d'Espírito Santo et la société civile.

Le groupement pourrait s'installer dans la Maison de la Métropole, proposée par [SI], située symboliquement dans un ancien entrepôt du port de Vitória. Ce lieu de rencontre permet d'exposer les projets, de débattre avec les habitants et associations sur la prise de conscience de l'identité actuelle et future de l'agglomération.

[SI], situada simbolicamente dentro de um antigo galpão do porto de Vitória. Esse lugar de encontros permite a exposição de projetos, de debater com os habitantes e associações sobre a conscientização da identidade atual e futura da aglomeração.

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

Com melhorias concretas e facilmente realizáveis, as equipes [SI] e [VM] propõem desenvolver em vários lugares pontos de vistas sobre a cidade, a paisagem e a atividade portuária. As equipes propõem aberturas pontuais, sobre o território dos municípios de Vitória e de Vila Velha, acessos à água e à baía, por exemplo, no cais da ilha do Príncipe com uma mise en scène do Penedo. [SI] propõe mais um trabalho sobre a identidade da baía estendendo ao longo da mesma cada problemática dentro de uma distribuição equilibrada.



[SI]

Construção de cais | Aménagements des quais

Baie, espaces naturels, atouts paysagers

Avec des aménagements concrets et facilement réalisables, [SI] et [VM] proposent de développer à plusieurs endroits des vues, sur la ville, le paysage et l'activité portuaire. Les équipes proposent d'ouvrir ponctuellement, sur le territoire de la ville de Vitória et de Vila Velha, des accès à l'eau et à la baie, par exemple sur le quai de l'île au Prince avec la mise en scène du Penedo. [SI] propose d'avantage un travail sur l'identité de la baie en étirant tout au long de la baie chaque problématique dans une répartition équilibrée.



[TM]

Interface porto-cidade | Interface ville-port

ATÉ 2015 (+5)

Governança metropolitana, solidariedades, cultura

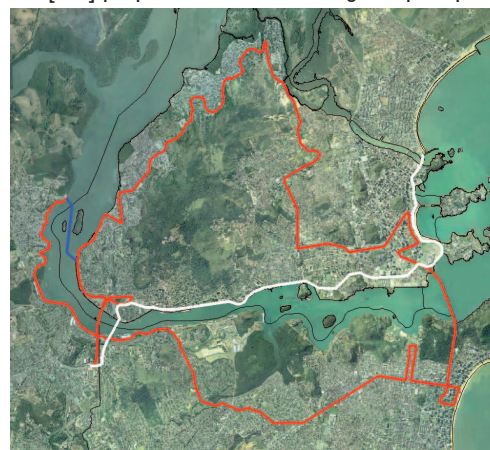
O início de uma governança metropolitana, instituída em 2010, objetiva definir uma visão estratégica a longo prazo, elaborar as estratégias de ordenamento do território e de desenvolvimento, coletivizar e otimizar os recursos financeiros e humanos e desenvolver projetos operacionais de interesse metropolitano. [VM] et [SI] desejam propor uma visão de desenvolvimento metropolitano sustentável, equilibrado, solidário e coletivo em torno de um projeto de valorização de seu território comum: o espaço da baía. O financiamento poderá se apoiar sobre a criação de um fundo solidariedade intermunicipal.

Para todas as equipes a arte na cidade tem um papel essencial na criação de uma identidade global e de uma identidade dos lugares, essencial para a qualidade do espaço público e para um diálogo com a população. [SI] prevê obras de arte pontuais nos espaços de encontro entre a baía e a cidade, para fazer desses lugares espaços fortemente utilizados, reforçar a qualidade do espaço público ligado à água e em complementaridade com as praias do litoral, valorizando, assim, os lugares notáveis da baía. Do lado dos eventos, [SI] e [TM] prevêem a organização de ações recorrentes e portadoras de imagem para o

espaço metropolitano como um “triathlon”, um carnaval náutico....

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

[R7] propõe parar a urbanização nas encostas com a criação de um parque linear, composto de espaços naturais e parques públicos, como limite da expansão da urbanização e de trabalhar sobre esses limites entre cidade, espaços públicos e morros. Com olhar similar [VM] propõe corredores ecológicos para preservar o manguezal



[SI]

Triathlon da baía
Triathlon de la baie

JUSQU'À 2015 (+5)

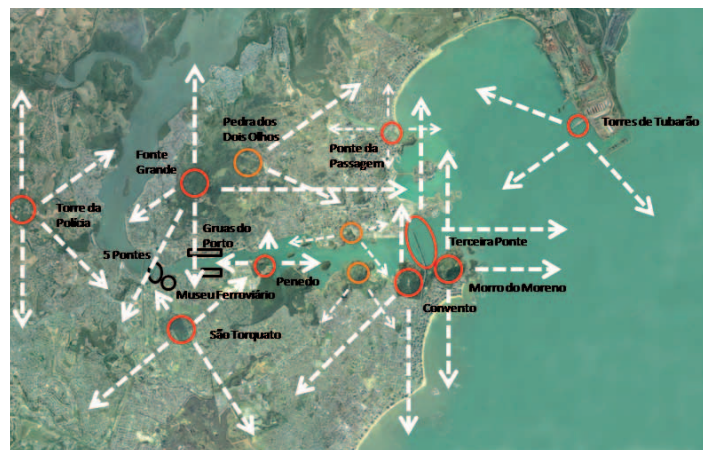
Gouvernance métropolitaine, solidarités, culture

L'amorce d'une gouvernance métropolitaine, mise en place en 2010, vise à définir une vision stratégique à long terme, élaborer des stratégies d'aménagement et de développement, mutualiser et optimiser les ressources financières et humaines et développer des projets opérationnels d'intérêt métropolitain. [VM] et [SI] souhaitent proposer 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. Le financement pourrait reposer sur la création d'un fond de solidarité intercommunale.

Pour toutes les équipes l'art en ville joue un rôle essentiel dans la création d'une identité globale et d'une identité des lieux, essentiel pour la qualité de l'espace public et pour un dialogue avec la population. [SI] prévoit la ponctuation d'œuvres d'art sur les espaces de rencontre entre la baie et la ville, pour en faire des lieux à forte valeur d'usage, renforcer la qualité de l'espace public en lien avec l'eau en complémentarité avec les plages du littoral, et valoriser les sites remarquables de la baie. Côté événementiel, [SI] et [TM] prévoient l'organisation d'actions récurrentes et porteuses d'image pour l'espace métropolitain comme un triathlon, un carnaval nautique....

Baie, espaces naturels, atouts paysagers

[R7] propose de geler l'urbanisation au sommet des morres par la mise en place d'un parc linéaire, composé par les espaces naturels et des parcs publics, comme limite haut de l'urbanisation, et de travailler sur ces lisières entre ville, espace public et morres. D'une façon similaire [VM] propose des corridors écologiques pour préserver



[TM] Pontos de referência e ícones da cidade | Repères et ícones de la ville

situado ao Norte de Vitória da urbanização excessiva e [TM] deseja a regularização da urbanização das margens, procurando aprofundar a Lei do Litoral que protege atualmente de maneira imperfeita uma faixa de 33m de largura.

A geografia e os trunfos paisagísticos constituem as marcas, os ícones da cidade, a serem reforçados e completados, como propõe a equipe [TM]. Para todas as equipes o trabalho sobre as margens continua, em particular à Vitória, com a construção de espaços públicos abertos oferecendo visadas sobre a paisagem, a baía e as atividades portuárias. Tem-se que prosseguir na diversificação das atividades ligadas à baía. [VM] demanda de se acabar definitivamente com os aterros e [SI] prevê um programa para proteger e reforçar o ecossistema da baía,

[R7] quer valorizar as redes finas de capilaridade cidade/natureza que se baseia em um sistema hidráulico como traço de união entre a cumplicidade mágica da baía mitigada pelo mangue e os paredões dos morros. Rios, canais, talvegues e manguezais criam uma comunidade de interesse ligada à baía. Ela propõe a criação de um marketing forte da cidade, que comunique uma imagem baseada nas paisagens como, por exemplo, abertura do sambódromo para a baía.

Porto, logística, economia

la mangrove situés au nord de Vitoria de l'urbanisation excessive, et [TM] souhaite la réglementation de l'urbanisation des berges, en cherchant à approfondir la loi Littoral qui protège aujourd'hui de manière imparfaite une bande de 33m.

La géographie et les atouts des paysages constituent des repères, icônes de la ville à renforcer et à compléter, comme proposé par [TM]. Pour toutes les équipes le travail sur les berges continue, en particulier à Vitoria, avec des espaces publics ouverts offrant des vues sur le paysage, la baie et les activités portuaires. Il faut poursuivre la diversification des activités liées à la baie. [VM] demande de mettre définitivement fin aux remblais et [SI] prévoit un programme pour protéger et renforcer l'écosystème de la baie.

[R7] veut révéler les réseaux fins de capillarité ville/nature qui s'appuient sur le système hydraulique comme trait d'union entre la complicité magique offerte par la baie adoucie par sa mangrove et l'aplomb des mornes. Rivières, canaux, torrents et mangroves créent une communauté d'intérêt qui lie à la baie. Elle propose de créer un marketing fort de la ville et de communiquer une image basée sur les paysages avec par exemple l'ouverture du sambódromo sur la baie.

Port, logistique, économie

A mutação do porto resta marcada nesse período, de acordo com [R7], pela otimização do funcionamento interno dos portos para diminuir os fluxos e economizar espaços. O objetivo é de domar sua extensão e devolver doravante a praia da Glória à cidade de Vila Velha. A equipe aposta, como [VM], sobre o reforço dos portos secos com a criação de um pólo logístico no Noroeste da aglomeração, utilizado por diferentes portos e disponível para um desenvolvimento do frete aéreo. [VM] prevê neste período o deslocamento das instalações perigosas ou nocivas para Tubarão e o desenvolvimento de novas funções marítimas (cruzeiros, esportes náuticos) e interfaces cidade-porto para permitir a requalificação do centro.

Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades

A cidade de Vitória continua a trabalhar com seu projeto « Terra mais igual » sobre a qualidade de vida e a imagem da cidade alta de Vitória (morros habitados do maciço central) e melhorar o acesso aos morros do entorno do Centro instalando funiculares e teleféricos, seguindo as recomendações da equipe [R7]. Esta equipe preconiza igualmente instalar uma política ativa de reserva fundiária, em Vitória e nas outras cidades, para antecipar a especulação que não permitiria no futuro a prefeitura poder comprar terrenos valorizados por seus próprios investimentos, o propósito é o de realizar operações destinadas à

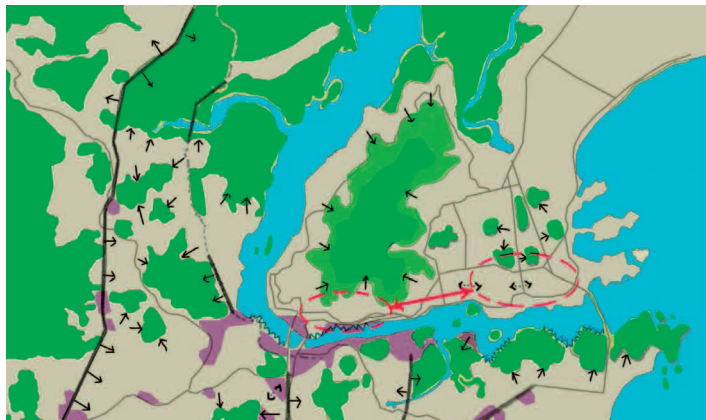
La mutation du port est marquée durant cette période et selon [R7], par l'optimisation du fonctionnement interne des ports pour diminuer les flux et économiser les espaces. L'objectif est de maîtriser son extension et de rendre à l'avenir la plage de Glória à la ville de Vila Velha. L'équipe table, comme [VM], sur le renforcement des ports secs avec la création d'un pôle logistique au Nord-Ouest de l'agglomération, utilisée par les différents ports et disponible pour un développement du fret aérien. [VM] prévoit dans cette période le déplacement des installations dangereuses ou nuisantes à Tubarão et le développement de nouvelles fonctions maritimes (croisières, plaisance, sports nautiques) et interfaces ville-port pour permettre la requalification du centre

Centralités, espace métropolitain, mobilité

La ville de Vitoria continue de travailler avec son projet « Terra mas igual » sur la qualité de vie et l'image de la ville haute de Vitoria, (morros habités et le massif central) et améliore leur accessibilité par la mise en place de funiculaires et téléphériques, suivant les principes donnés par [R7]. Cette équipe préconise également de mettre en place une politique active de réserves foncières, à Vitoria et dans les autres villes, pour anticiper la spéculation qui empêcherait à l'avenir la collectivité d'acheter des terrains valorisés par ses propres

habitação para as populações de baixa renda e de equipamentos públicos. [VM] procura oferecer novos espaços para a requalificação do centro de Vitória, de Cariacica e Vila Velha (espaços públicos, espaços culturais...).

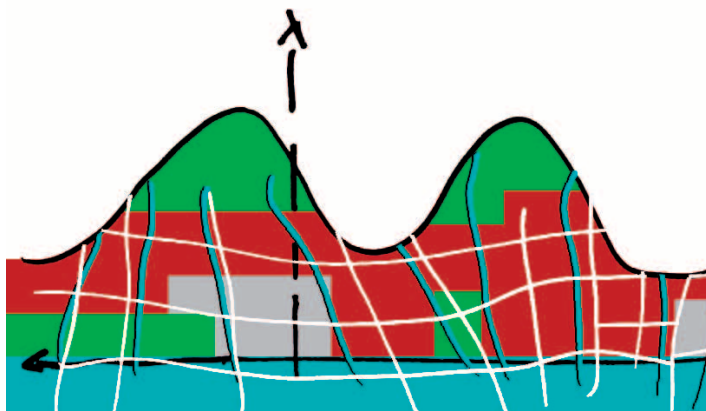
Para permitir a requalificação do centro, o projeto de tramway deve ser realizado rapidamente neste período a fim de limitar o aumento do transporte individual motorizado e requalificar certos espaços urbanos.



[TM] Dinâmica urbana | Les dynamiques urbaines

investissements, afin de réaliser des opérations d’habitat social, d’équipements publics. [VM] cherche à offrir de nouveaux espaces pour la requalification du centre de Vitoria, de Cariacica et Vila Velha (espaces publics, lieux culturels,...).

Pour permettre la requalification du centre, le projet de tramway doit être réalisé rapidement dans cette période afin de limiter l’accroissement du transport individuel motorisé et requalifier



[R7] Redes capilares cidade/natureza | Réseaux de capillarité ville/nature

Isso é possível sendo pragmático e estabelecendo fases para a implementação do tramway. O tramway será acompanhado por uma rede fina de meios de locomoção amenas (bicicletas, pedestres) e conectados à rede metropolitana. A circulação náutica pela baía com barcos fazendo linhas “sinuosas”, servindo vários pontos, foi unânime. A organização dos transportes públicos sobre a água permite uma outra relação à baía e facilita a mobilidade.

A equipe [TM] propõe a organização de uma série de propostas sob a forma de “caixa de ferramentas” para animar a baía como uma « placa » em eterno movimento : oferecer uma habitat digno, qualificar os setores urbanos, intensificar a interface cidade-porto, construir um futuro comum, promover lazer e recreação para todos, oferecer espaços culturais e pedagógicos, realizar projetos para as margens transformando-as em locais para passeios.

ATÉ 2020 (+ 10)

Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades

As equipes prevêm o desenvolvimento das centralidades periféricas numa lógica de criação de uma metrópole multipolar, conectadas em rede por um sistema de transportes metropolitano, para reequilibrar um território metropolitano no qual toda a riqueza vai em direção ao

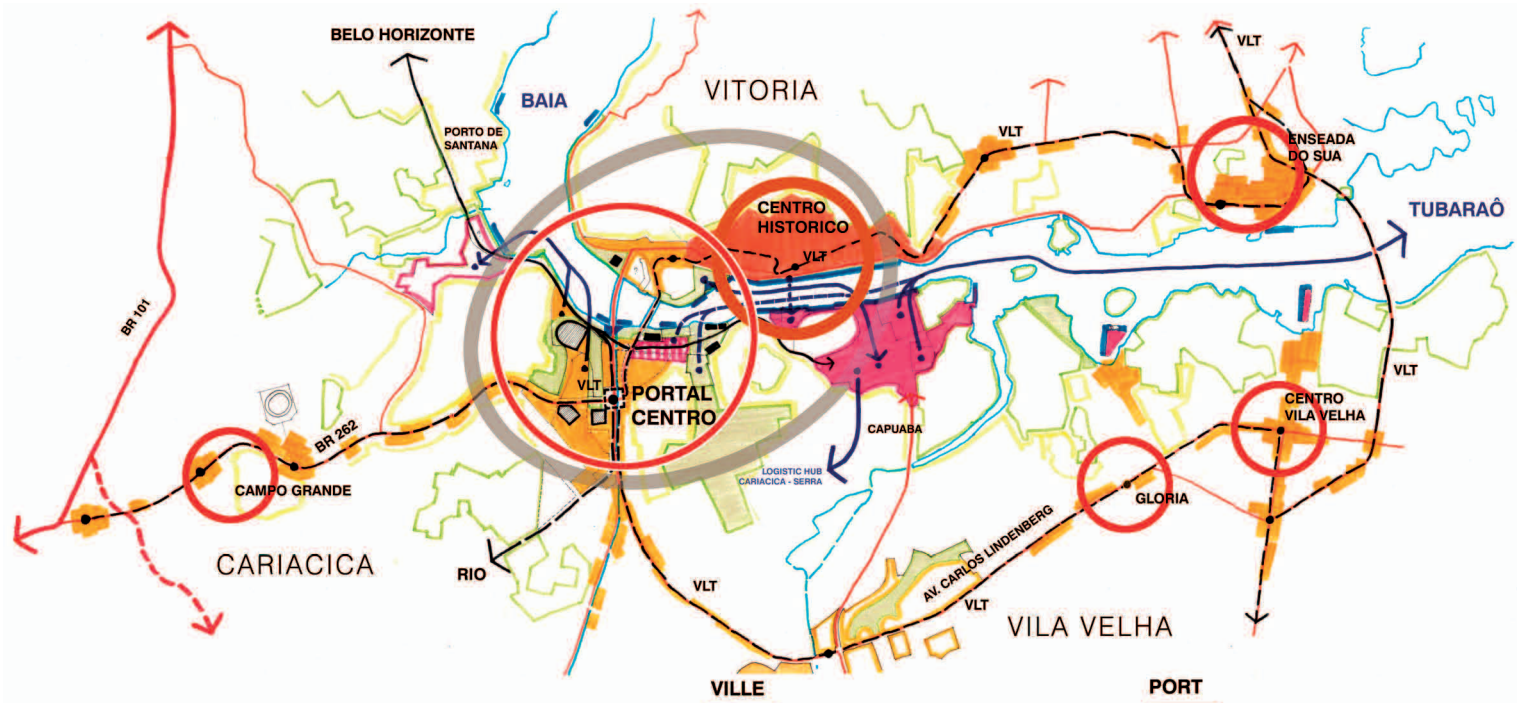
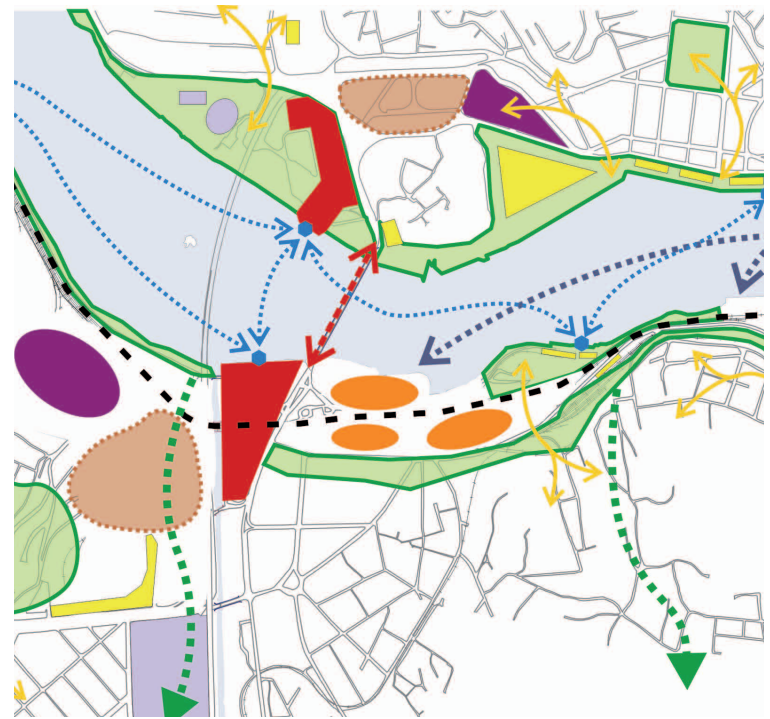
certaines espaces urbains. Cela est possible en étant pragmatique avec un phasage. Le tramway sera accompagné par un réseau fin de mobilité douce (velos, piétons), connecté au réseau métropolitain. La circulation nautique sur la baie avec un bateau zigzag fait l’unanimité. L’organisation de transport public sur l’eau permet un autre rapport à l’ensemble de la baie et facilite la mobilité.

L’équipe [TM] met en place une boîte à outils pour animer la baie comme une « plaque » en éternel mouvement : offrir un habitat digne ; qualifier les secteurs urbains ; intensifier interface ville-port ; construire un avenir commun ; promouvoir des loisirs récréatifs pour tous ; offrir des lieux culturels et pédagogiques ; aménager les berges pour des promenades.

JUSQU’À 2020 (+ 10)

Centralités, espace métropolitaine, mobilité

Les équipes prévoient le développement des centralités périphériques dans la logique de créer une métropole multipolaire cohérente, mise en réseau par un système de transport métropolitain, pour rééquilibrer un territoire métropolitain où toute la richesse va vers le front de mer. Elles envisagent de mettre en service une liaison ferroviaire



[VM]
[VM]

Portal Centro | Portal Centro [SI]
Portal Centro na interseção de três municipalidades | Le Portal Centro au croisement de trois communes

Estação das duas beiras | La Gare des Deux Rives

front de mar. Elles préconisent la installation de une liaison ferroviária interestadual com Rio e Salvador, seja pela reativação da via férrea que liga Vitória ao Rio (Leopoldina) ou por um trem rápido (TGV), com estações como pôles de desenvolvimento urbano.

Para [VM] esse equilíbrio passa por uma reorganização de um Portal Centro no cruzamento de três municípios: Vitória, Vila Velha e Cariacica. Uma reorganização dos espaços portuários e industriais atualmente subutilizados com uma centralidade que se estrutura nas duas margens da baía em torno de uma estação intermodal e um parque público até as suas margens no continente e uma requalificação predominantemente cultural do centro antigo de Vitória.

[SI] prevê igualmente a criação de um pôle intermodal, que solidarize os dois lados da baía, entre a 2^o ponte e a “Cinco Pontes”, « a Estação das duas Margens ». Este pôle é acompanhado pelo desenvolvimento das atividades ligadas ao porto e a criação de um « pôle de compétence » que deve traiter da logística do futuro e do petróleo, associando a universidade, o porto e empresas como a Petrobrás. Espaços de vivência, de lazer e de comércio são criados em torno deste pôle. [TM] deseja desenvolver uma nova centralidade « ecopôle ». Uma attitude forte em uma metrópole industrial onde os investimentos são sempre voltados para a indústria e a logística.

inter-états avec Rio et Salvador, soit par réactivation de la voie ferrée allant vers Rio (Leopoldina) ou par un train à grande vitesse, avec des gares comme pôles de développement urbain.

Pour [VM] ce rééquilibrage passe par la réorganisation d'un Portal Centro au croisement de trois communes, Vitoria, Vila Velha et Cariacica. Un réaménagement d'espaces portuaires et industriels actuellement sous-utilisés avec une centralité qui se structure des deux côtés de la baie, autour d'une gare intermodale et d'un jardin public jusqu'aux berges côté continent, et une requalification à dominante culturelle du centre ancien de Vitoria en lien avec Portal Sul.

[SI] prévoit également la création d'un pôle intermodal solidarisant les deux rives entre le 2^o pont et les cinq ponts, « la Gare des Deux Rives ». Ce pôle est accompagné par le développement des activités liées au port et la création d'un “pôle de compétence” sur la logistique du futur et sur le pétrole, associant l'université, le port et des entreprises comme Petrobras. Des espaces de vie, de loisir et de commerce sont créés autour de ce pôle. [TM] souhaite développer une nouvelle centralité “ecopôle” dans une métropole où les investissements vont toujours vers plus d'industrie et plus de logistique.

[R7] table d'avantage sur une requalification urbaine autour et à partir d'une gare ferroviaire, positionnée comme pôle intermodal majeur

[R7] se debruça prioritariamente sobre a requalificação urbana em torno e a partir de uma estação ferroviária, posicionada como pólo intermodal importante dentro do setor Portal Sul, acompanhada por um reinvestimento importante nesse espaço a nível do patrimônio e a nível econômico. O desenvolvimento de conexões metropolitanas, que articulem em diferentes escalas os sistemas de transporte coletivo e de transportes de mercadorias ligados ao porto, relaciona a totalidade dos maiores equipamentos existentes (aeroporto, universidade, novas centralidades do Portal Centro, terminais de ônibus, estação ferroviária...).

Porto, logística, economia

Dentro do objetivo de tornar possível a organização de uma centralidade dos dois lados da baía, as equipes vêm a mudança do porto com a transferência progressiva das atividades do porto de Vitória como inevitável. A liberação das áreas ocupadas pelo porto no centro histórico de Vitória é uma condição para o sucesso da re-dinamização do centro. Do outro lado, face ao centro, em Cariacica e Vila Velha, as atividades econômicas de entrepostos localizadas nas áreas de influência dos portos serão mantidas com a condição da reorganização que limite a passagem de caminhões.

A equipe [VM] se orienta para uma mutação profunda do porto racio-

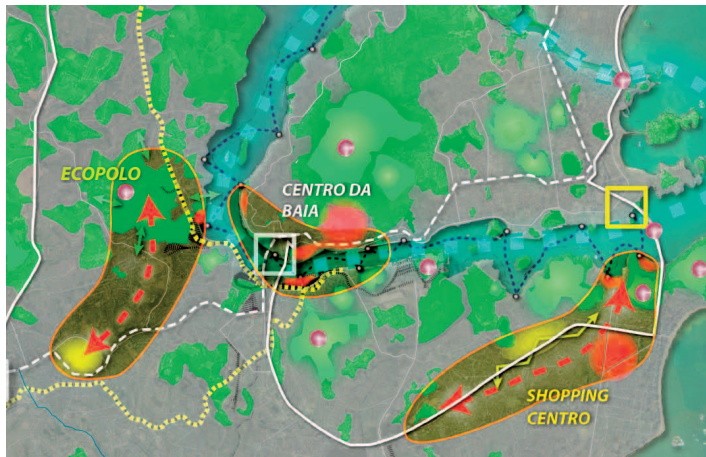
dans le secteur du Portal Sul et accompagné par un réinvestissement important de ce site. Le développement des connexions métropolitaines, qui articulent à différentes échelles les systèmes de transport en commun et de transport de marchandises liés au port, met en relation l'ensemble des équipements majeurs existants (aéroport, université, nouvelle centralité du Portal Centro, terminaux de bus, gare ferroviaire,...). Les quartiers en rive de la baie sur Cariacica vont se densifier alors qu'ils ne disposent pas de voie urbaine de desserte suffisante. Pour éviter de répliquer les difficultés d'engorgement d'en face, les deux rives de la voie ferrée existante doublée sont à préserver pour cette desserte.

Port, logistique, économie

Dans l'objectif de rendre possible l'aménagement d'une centralité des deux côtés de la baie, les équipes voient la mutation du port avec le transfert progressif des activités du port de Vitoria comme inévitable. La libération des emprises portuaires du centre historique de Vitoria est une condition à la réussite de la redynamisation du centre. En face, à Cariacica et Vila Velha, les activités économiques d'arrière port sont maintenues sous conditions d'une réorganisation pour limiter le passage des camions.

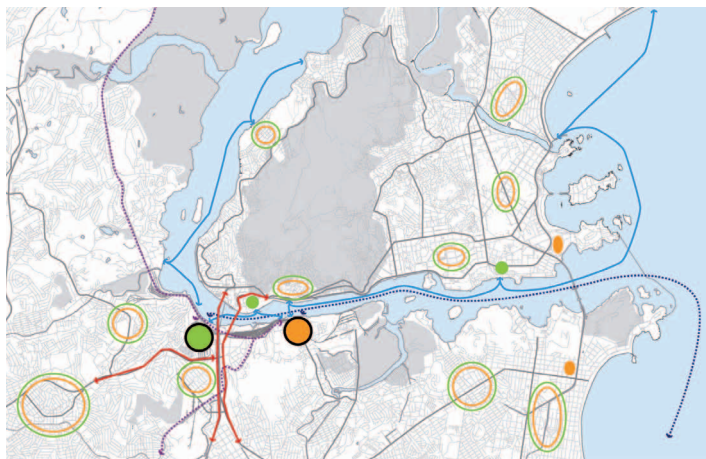
L'équipe [VM] s'oriente vers une mutation profonde du port en

nalizando ou transferindo as atividades portuárias inclusive aquelas que se encontram em Cariacica e Vila Velha à longo prazo. Trata-se de racionalizar e intensificar as atividades portuárias ou ligadas ao porto em termos de credibilidade, segurança, funcionamento 24 horas, formação, qualificação, assim que agregando valor pelo desenvolvimento de serviços. Ações preventivas destinadas à população devem



[TM] Nova centralidade “ecopolis” | Nouvelle centralité “écopole”

rationalisant ou transférant les activités portuaires y compris côté Cariacica et Vila Velha à long terme. Il s’agit de rationaliser et intensifier les activités portuaires ou liées au port en termes de fiabilité, sécurité, fonctionnement 24/24h, formation, qualification et création de valeur ajoutée par le développement des services. Des actions préventives accompagnent les populations, dont le travail informel



[SI] Circuitos de distribuição pela água | Circuits de distributions par l’eau

ser realizadas, assim, os trabalhadores informais podem ser apoiados pelas atividades portuárias, como, por exemplo, a instalação à curto prazo de um centro de formação em Cariacica que funcionará em rede com o centro de aprendizagem de tecnologias baseadas na informática, “Fabrica de Trabalho”, em Vitória. A liberação das antigas áreas industriais de Cariacica por meio da realocação dos centros de estocagem em novo “hub” logístico multimodal, acessível pela rodovia BR-101 e por transporte ferroviário, permite iniciar a organização de um novo bairro central entre Cariacica, Vitória e Vila Velha na área entre as Cinco Ponte e a Segunda Ponte: o Portal Centro.

As outras equipes optam por uma mutação mais ou menos importante do porto do lado de Vila Velha, no entanto, propõem que seja mantida a função, mas as orientam de preferência para atividades utilizando como modo de transporte a ferrovia ou a água (logística urbana, porto seco de suporte para as atividades petrolíferas, pólo de negócios - trading) pólo de lazer e recepção de turistas. O espaço liberado do lado de Vitória permite a todas as equipes requalificarem as margens num trabalho preciso ao nível do detalhe e dentro de um cronograma das etapas a serem seguidas.

[SI] encoraja a utilização do trilho para o transporte dos produtos hortifrutigranjeiros provenientes da região montanhosa. Eles

est soutenu par des activités portuaires, comme l’installation à court terme d’un centre de formation à Cariacica et sa mise en réseau avec le centre d’apprentissage des technologies assistées par informatique “Fabrica de Trabalho” à Vitória. La libération des sites industriels anciens de Cariacica par la relocalisation du stockage vers un nouveau hub logistique multimodal, accessible par la voie BR-101 et le transport ferroviaire, permet de démarrer l’aménagement du nouveau quartier central entre Cariacica, Vitória e Vila Velha : le Portal Centro.

Les autres équipes optent pour une mutation plus ou moins importante du port côté Vila Velha, tout en conservant la fonction en l’orientant de préférence sur des activités relayées par le ferroviaire ou l’eau (logistique urbaine, base arrière pour les plateformes pétrolières, pôle de trading), pôle de loisirs et accueil touristique. L’espace libéré côté Vitória permet à toutes les équipes de requalifier les berges dans un travail fin y compris de phasage.

[SI] encourage l’utilisation du rail pour l’acheminement des produits vivriers en provenance des “montagnes”. Ils prévoient la création d’un outil de logistique urbaine avec un marché de gros et un marché vivrier via un réseau de distribution dans la ville utilisant, outre la route, le fer (La Leopoldina prolongée en tunnel jusqu’à Vitória) et la

prevêm a criação de uma logística urbana com um mercado de atacado e um mercado de alimentos com uma rede de distribuição dentro da cidade utilizando, além da rodovia, a estrada de ferro Leopoldina (prolongado por meio de um túnel até Vitoria) e a circulação em cabotagem pela baía. A equipe se baseia na utilização da baía como um vetor de transportes de bens domésticos e de pessoas.



[R7] O Portal Sul depois de 2025 | Le Portal Sul après 2025

circulation de cabotage sur la baie. Ils envisage l'utilisation de la baie comme vecteur de transport des biens et des personnes.

Baie, espaces naturels, atouts paysagers

[SI] favorise une relation approfondie avec la baie par des continuités gagnées sur les terrains portuaires et des liaisons en profondeur le



[R7] O porto de Capuaba depois de 2025 | Le port de Capuaba après 2025

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

[SI] favorece uma relação mais próxima com a baía através das continuidades ganhadas sobre os terrenos portuários e as ligações em profundidade ao longo dos rios. A equipe beneficia os espaços públicos de Vila Velha por uma via interior, devolvendo o livre acesso às margens da baía e permitindo sua preservação através de um trabalho sobre a qualidade da água e das visadas de um lado e de outro da baía. Para re-incorporar o ciclo da água nos espaços urbanizados, ela age na escala da baía e dos bairros.

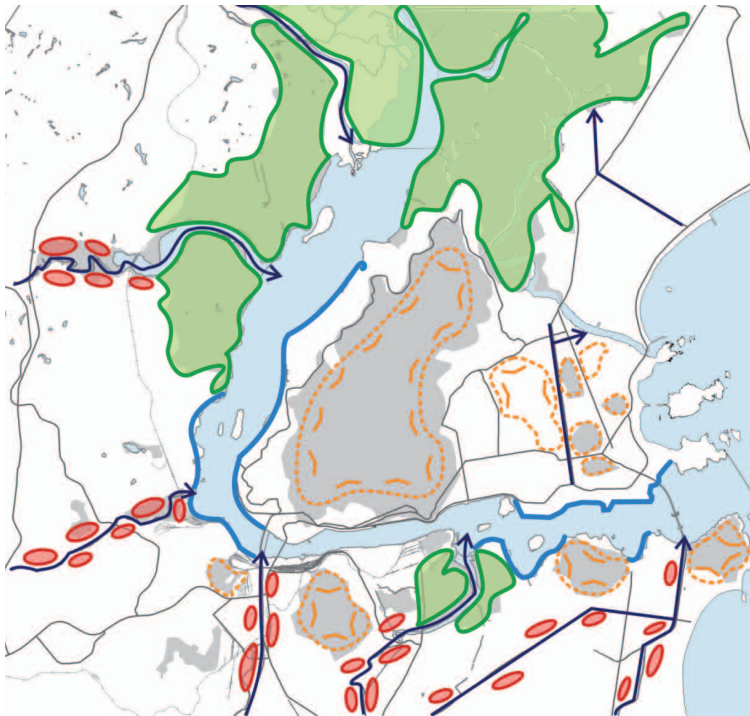
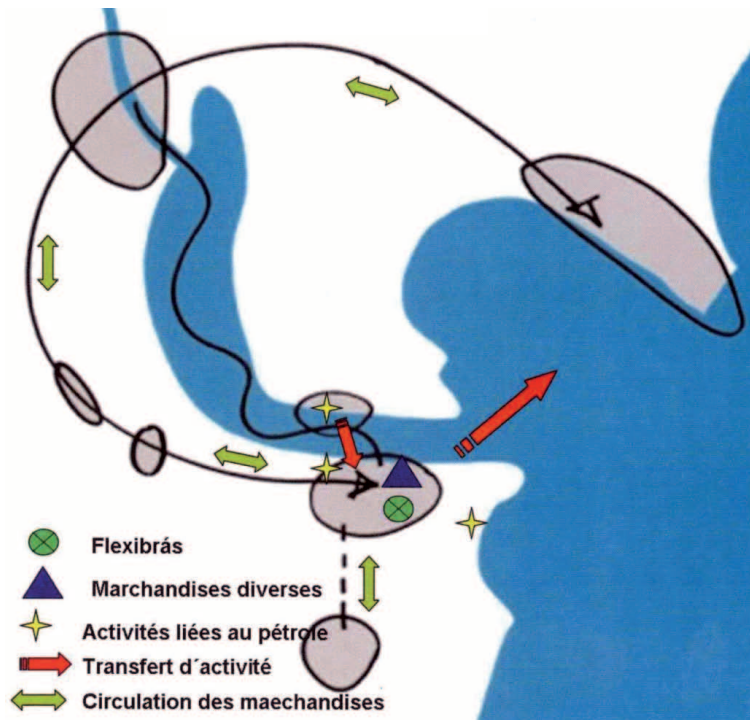
Na escala do ecossistema « baía », trata-se de proteger a zona de manguezal, desenvolver uma gestão diferenciada dos espaços naturais e das margens de acordo com sua vocação, recompor os cursos d'água naturais e favorecer as suas conexões. O trabalho sobre os cursos d'água e o ordenamento dos espaços verdes das margens é parte da requalificação dos bairros. Isso necessita de um trabalho sobre os canais, afastados de seu uso atualmente (canais algumas vezes estreitos e que servem de valão) especialmente nos municípios de Vila Velha e Cariacica onde somente 27% das habitações são ligadas à uma rede de esgoto.

Na escala dos bairros, as águas pluviais são retidas nas bacias de retenção para aliviar a rede pluvial. Desenvolve-se bacias de

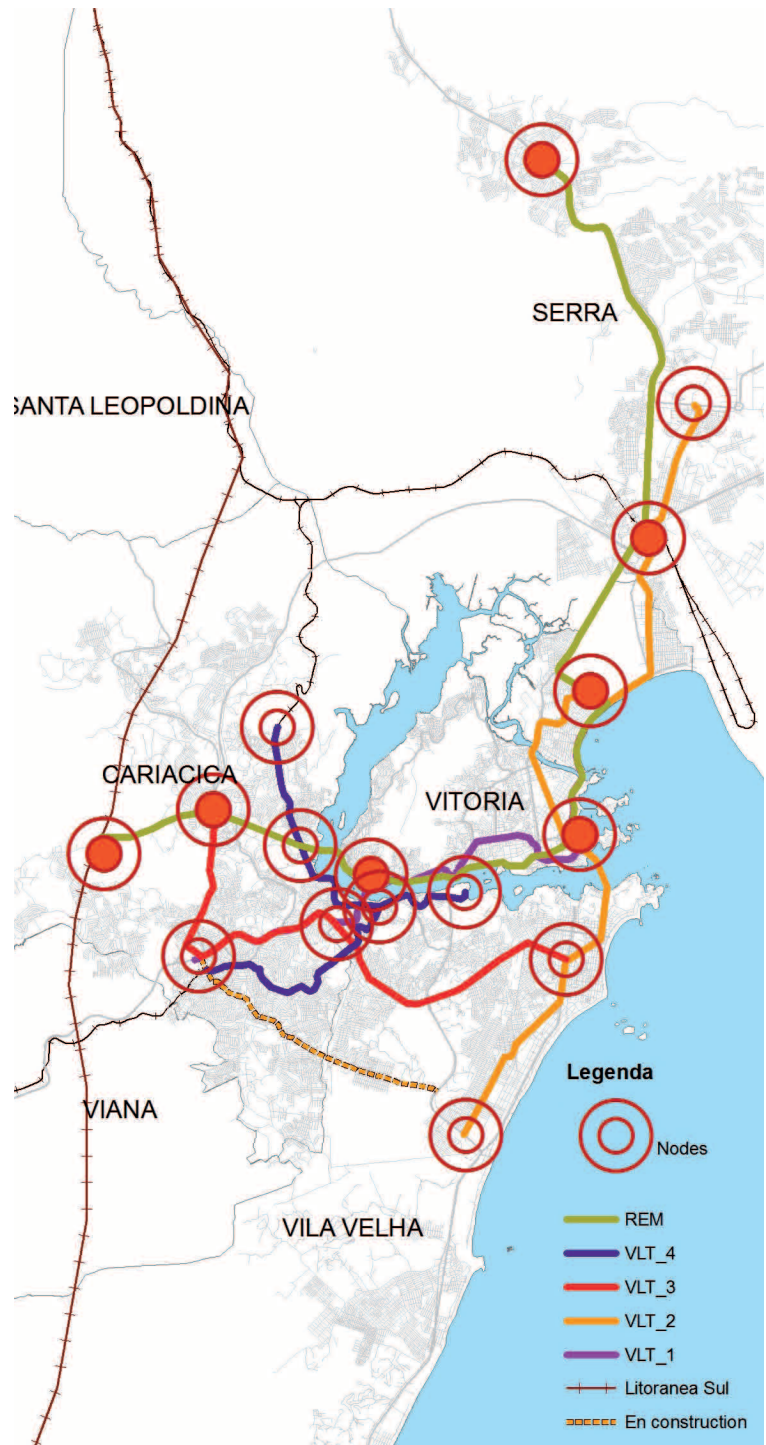
long des rivières. L'équipe dessert les espaces publics de Vila Velha par une voie arrière, redonnant l'accès libre à la berge et permettant sa préservation grâce à un travail sur la qualité de l'eau et des vues de part et d'autre de la baie. Pour repositionner le cycle de l'eau dans les espaces urbanisés, elle agit à l'échelle de la baie et des quartiers.

A l'échelle de l'écosystème "baie", il s'agit de protéger la zone de mangrove, développer une gestion différenciée des espaces naturels et des rives selon leurs vocations, de renaturer des cours d'eau et favoriser leur mise en connexion. Le travail sur les cours d'eau et l'aménagement « vert » des rives participe ainsi à la requalification des quartiers. Cela nécessite un travail sur les canaux, détournés de leur usage aujourd'hui (canaux parfois busés et servant d'assainissement) notamment sur les communes de Vila Velha et Cariacica où seulement 27% des habitations sont raccordées à un réseau d'évacuation des eaux usées.

A l'échelle des quartiers, les eaux de pluie sont retenues dans des bassins de rétention pour soulager les réseaux. On développe des bassins de phytoremédiation là où les réseaux d'assainissement n'arrivent pas encore et récupère des eaux pluviales pour anticiper l'augmentation du prix de l'eau due aux investissements nécessaires.



[R7] O arco do "Super-Porto" | L'arc du "Super-Porto"
 [SI] A gestão diferenciada das águas | La gestion différenciée de l'eau



[R7] A rede de transporte rapido : ferroviária e bonde
 Le réseau rapide ferroviaire et tramways

fitoremediação onde as redes de saneamento não chegam ainda e armazena-se a água das chuvas, já antecipando o aumento do preço da água devido aos investimentos necessários.

ATÉ 2030 (+20)

Porto, logística, economia

A abertura de um novo porto de container em Tubarão antes de 2030 permite, para [VM] e [R7], a transferência das atividades de containers e a granel dos portos da área de estudo. Esse é o último toque na reorganização e mutação das atividades portuárias e resulta na liberação de espaços em Capuaba (Vila Velha) e é a oportunidade para uma requalificação urbana desse setor logístico.

[R7] desenvolve um arco do “Super-Porto” integrado na região metropolitana e formado pela duplicação da via férrea existente e ligada por cabotagem entre Capuaba e o porto seco de Cariacica para aliviar a cidade de tão numerosos caminhões. Os eixos rodoviários, que restam devido ao tráfego do porto (Estrada de Capuaba, futura BR 447), serão pensados como estruturas urbanas em evolução e serão qualificados como avenidas urbanas. Eles concentram, assim, as zonas logísticas especializando-as por tipo de mercadoria, segundo os modos de transporte associados.

JUSQU'À 2030 (+20)

Port, logistique, économie

L'ouverture du nouveau port de container à Tubarao avant 2030 permet, pour [VM] et [R7], le transfert des activités conteneurs et vrac des ports dans la baie. Ceci est la dernière pierre à la réorganisation et mutation des activités portuaire et aboutit à une libération d'espace à Capuaba (Vila Velha) et l'opportunité pour une requalification urbaine de ce secteur de logistique.

[R7] développe un arc du “Super-Porto” intégré dans la région métropolitaine - formé par le doublage de la voie ferrée existante et relayé par un cabotage entre Capuaba et le port sec de Cariacica - pour permettre de décharger la ville de nombreux camions. Les axes routiers, qui restent concernés par le trafic du port (Estrada de Capuaba, future BR 447), vont être pensés comme structures urbaines en devenir et être qualifiés comme des avenues urbaines. Ils concentrent ainsi les zones logistiques en les spécialisant par type de marchandises, selon les modes de transport associés.

Baie, espaces naturels, atouts paysagers

Pour [SI], 2030 est la date limite pour terminer la dépollution de la baie et la récupération de toutes les eaux usées dans des systèmes

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

Para [SI], 2030 é a data limite para finalização da despoluição da baía e do tratamento de todo esgoto do sistema local de saneamento. Os afluentes da baía são igualmente controlados e protegidos, como também os espaços naturais adjacentes.

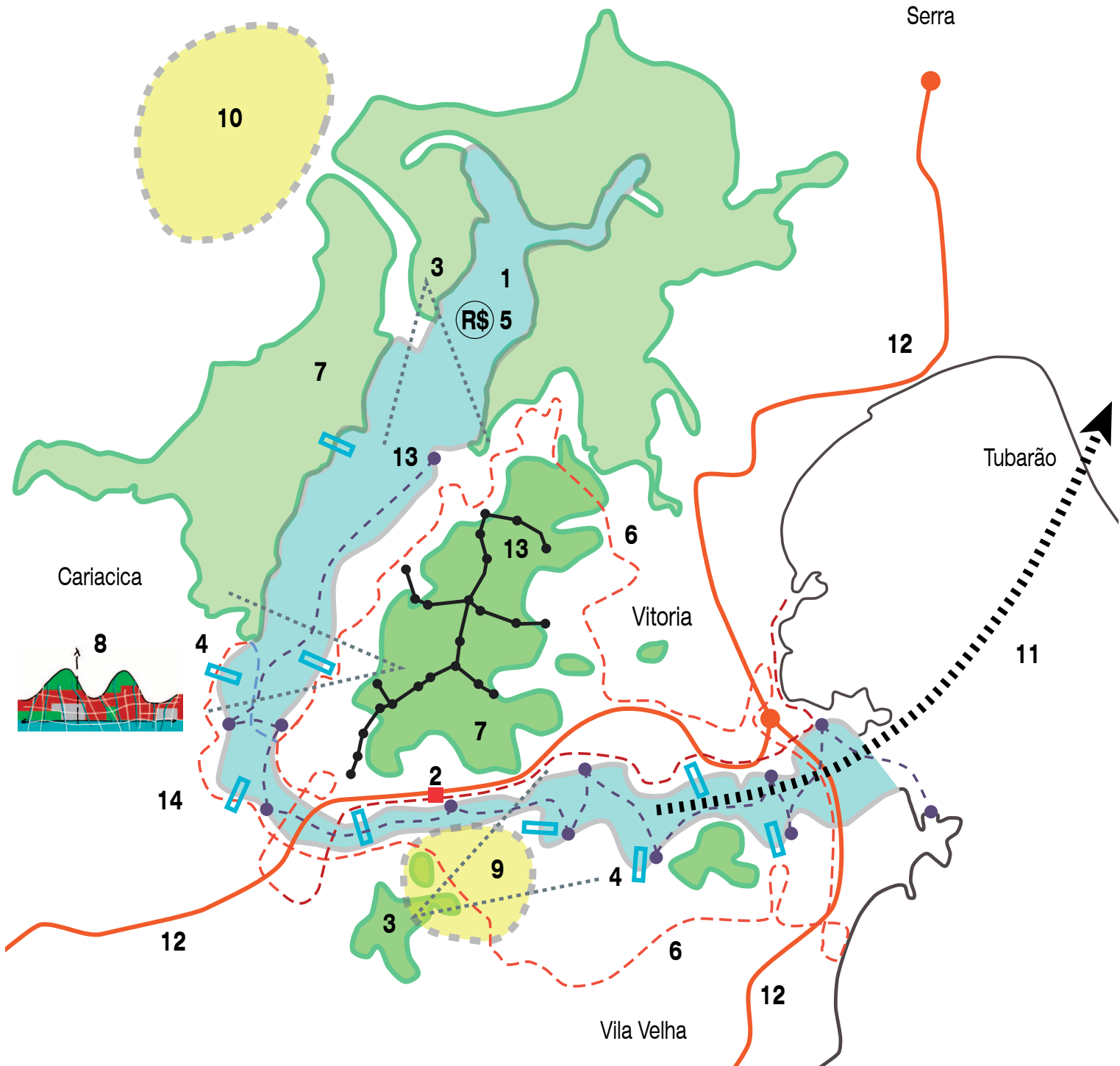
Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades

A equipe [R7] prevê a criação de uma rede rápida ferroviária que permita apoiar a mudança de hábito do transporte individual motorizado para o transporte coletivo com um ganho real de tempo, conforto e que seja econômico. Essas infraestruturas pesadas ligam densas zonas de habitação, os pólos de emprego, centros econômicos e os pólos multimodais (estações ferroviárias, rodoviárias, aeroporto). Duas novas travessias da Baía de Vitória são previstas com uma quarta ponte Vitória/Cariacica para a rede rápida ferroviária e também para automóveis e um túnel Vitória/Vila Velha para o tramway e automóveis. A longo prazo se coloca a questão da localização do aeroporto. Só a área do aeroporto atual, que seria urbanizável, financeira, assim, a transferência desse equipamento, si necessário, para um lugar mais adaptado em relação aos impactos provocados pelo aeroporto atual. Seria útil de situar e reservar a localização futura desse futuro aeroporto.

locaux d'assainissement. Les affluents de la baie sont également surveillés et protégés, ainsi que les espaces naturels adjacents.

Centralités, espace métropolitain, mobilité

L'équipe [R7] prévoit la mise en place d'un réseau rapide ferroviaire, qui soutient le changement des habitudes des transports individuels motorisés vers les transports en commun avec un gain de temps, de confort et des économies. Ces infrastructures lourdes relient les zones d'habitat dense, les pôles d'emploi, centres économiques et pôles multimodaux (gares, aéroport). Deux nouvelles traversées de la Baie de Vitoria son envisagés avec un 4° pont Vitoria/Cariacica pour le réseau rapide ferroviaire plus l'automobile et un tunnel Vitoria/Vila Velha pour le tramway plus l'automobile. A long terme se pose la question de l'emplacement de l'aéroport. Son foncier urbanisable à lui seul financera le déplacement de cet équipement, si besoin, en un lieu mieux adapté du point de vue des nuisances. Il serait utile de le situer, voir d'en réserver la localisation.



SINTESE DAS RECOMENDAÇÕES

2010

Governança metropolitana, solidariedades, cultura

- 1) Criação de um Comitê da baía de Vitória pelos municípios de Vitória, Serra, Cariacica e Vila Velha e os atores locais.
- 2) Organização e abertura da « Casa da Metrópole » no centro histórico de Vitória, espaço de encontro e de debate

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

- 3) Desenvolver visadas sobre a cidade, a paisagem e o porto.
- 4) Abrir pontualmente os acessos à água e à baía e colaborar com artistas para tratar dos espaços entre a baía e a cidade.

ATÉ 2015 (+5)

Governança metropolitana, solidariedades, cultura

- 5) Criação de um fundo de solidariedade intermunicipal para financiar parte dos projetos operacionais de interesse metropolitano
- 6) Criar eventos como triathlon, carnaval náutico...

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

- 7) Criar um parque linear, com espaços naturais e espaços públicos e definir os corredores ecológicos para preservar o manguezal.
- 9) Comunicar uma imagem baseada nas paisagens e na geografia.

Porto, logística, economia

- 10) Otimização do funcionamento interno dos portos com o propósito de domar sua extensão, diminuir os fluxos e economizar espaço.
- 11) Reforçar os portos secos com a criação de um pólo logístico no Noroeste da aglomeração.
- 12) Deslocamento das instalações perigosas e nocivas para Tubarão e desenvolvimento de novas funções marítimas.

Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades

- 13) Instalação do projeto de tramway e de uma rede fina de mobilidade mais lenta (bicicleta e pedestre).
- 14) Instalação de funiculares, teleféricos e barcos zig-zag.
- 15) Instalar uma política ativa de reservas fundiárias

SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS

2010

Gouvernance métropolitaine, solidarités, culture

- 1) Mise en place d'un groupement d'intérêt public de la Baie de Vitória par Vitoria, Serra, Cariacica, Vila Velha et des acteurs locaux.
- 2) Aménagement et ouverture de la Maison de la Métropole au centre historique de Vitoria, comme lieu de rencontre et de débat.

Baie, espaces naturels, atouts paysagers

- 3) Développer des vues, sur la ville, le paysage et l'activité portuaire.
- 4) Ouvrir des accès à l'eau et à la baie pour les habitants et travailler avec des artistes sur l'espace entre la baie et la ville.

JUSQU'À 2015 (+5)

Gouvernance métropolitaine, solidarités, culture

- 5) Création d'un fond de solidarité intercommunal pour financer en partie des projets opérationnels d'intérêt métropolitain.
- 6) Mise en place des évènements: un triathlon, un carnaval nautique.

Baie, espaces naturels, atouts paysagers

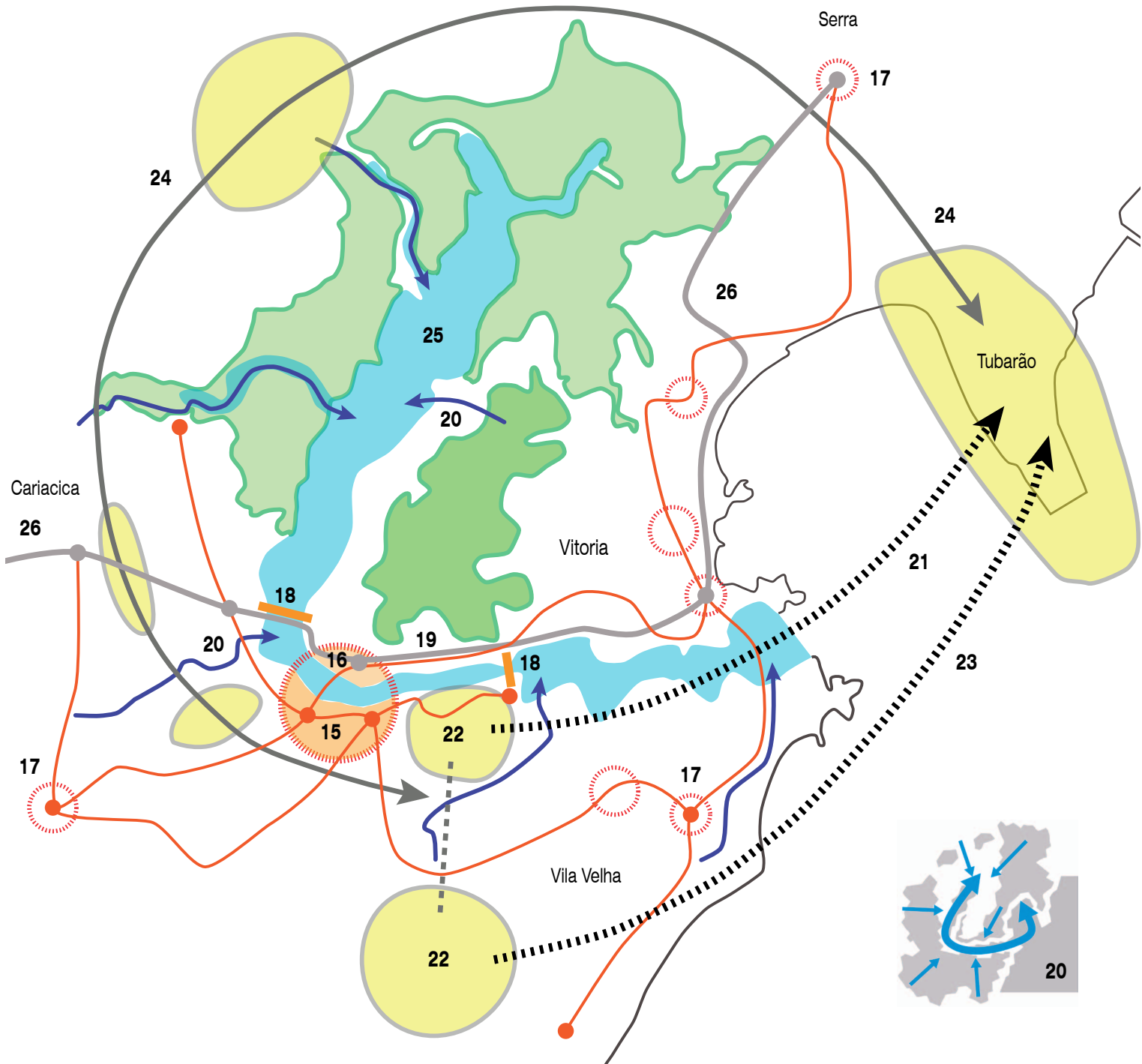
- 7) Créer un parc linéaire, avec des espaces naturels et parcs publics et définir des corridors écologiques pour préserver la mangrove.
- 8) Communiquer une image basée sur le paysage, la géographie.

Port, logistique, économie

- 9) L'optimisation du fonctionnement interne des ports pour maîtriser son extension, diminuer les flux et économiser l'espace.
- 10) Renforcement des ports secs avec la création d'un pôle logistique au Nord-Ouest de l'agglomération.
- 11) Déplacement des installations dangereuses, nuisantes à Tubarão et développer des nouvelles fonctions maritimes.

Centralités, espace métropolitain, mobilité

- 12) Mise en place du tramway et d'un réseau fin de mobilité douce.
- 13) Mise en place des funiculaires, téléphériques et bateaux zig-zag
- 14) Mise en place d'une politique active de réserves foncières



SINTESE DAS RECOMENDAÇÕES

ATÉ 2020 (+10)

Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades

- 15) Reorganização de um Portal Centro no cruzamento dos três municípios com uma centralidade nas margens da baía?
- 16) Requalificação urbana no entorno da uma estação ferroviária, pólo intermodal importante no setor do Portal Sul ou à Cariacica ?
- 17) Desenvolvimento de centralidades periféricas com rodoviárias e estações de trens como pólo de desenvolvimento urbano complementando os centros existentes à Vitória (administrativo, histórico).
- 18) Considerar duas novas travessias da Baía de Vitória.

Porto, logística, economia

- 19) Liberação de áreas do porto no centro histórico de Vitória a fim de apoiar a redinamização e transformação do centro.

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

- 20) Recolocar o ciclo das águas dentro dos espaços urbanizados à escala da baía e dos bairros

ATÉ 2030 (+20)

Porto, logística, economia

- 21) Transferência progressiva das atividades de containers e granel para Tubarão e liberação de espaço à Capuaba (Vila Velha). Oportunidade para realizar uma requalificação urbana desse setor logístico.
- 22) Manutenção de atividades econômicas dos entrepostos de Cariacica e Vila Velha, mas limitar a passagem de caminhões ?
- 23) Mutação profunda do porto, transferindo as atividades portuárias para Tubarão, inclusive aquelas de Cariacica e Vila Velha ?
- 24) Desenvolvimento de um arco do “Super-Porto” integrado.

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

- 25) Finalizar a despoluição da Baía e de seus afluentes. Proteção ativa do manguezal realizando um trabalho sobre a biodiversidade.

Centralidades, espaços metropolitanos, mobilidades

- 26) Construção de uma rede de trens rápidos e de tramways.

SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS

JUSQU'À 2020 (+10)

Centralités, espace métropolitaine, mobilité

- 15) Réorganisation d'un Portal Centro au croisement de trois communes avec une centralité des deux côtés de la baie.
- 16) Requalification urbaine autour d'une gare ferroviaire, positionnée comme pôle intermodal majeur soit au Portal Sul soit à Cariacica?
- 17) Développement des centralités périphériques avec des gares comme pôles de développement urbain, en complémentarité des centres existants de Vitória (historique, administratif, ...).
- 18) Envisager deux nouvelles traversées de la Baie de Vitória.

Port, logistique, économie

- 19) La libération des emprises portuaires du centre historique de Vitória soutient la redynamisation et transformation du centre.

Baie, espaces naturels, atouts paysagers

- 20) Repositionner le cycle de l'eau dans les espaces urbanisés à l'échelle de la baie et des quartiers.

JUSQU'À 2030 (+20)

Port, logistique, économie

- 21) Transfert progressif des activités conteneurs et vrac à Tubarao et la libération d'espace à Capuaba (Vila Velha). Une opportunité pour une requalification urbaine de ce secteur de logistique.
- 22) Maintien des activités économiques d'arrière-port à Cariacica et Vila Velha, mais limitation du passage des camions ?
- 23) Mutation profonde du port en transférant les activités portuaires à Tubarao, y compris côté Cariacica et Vila Velha à long terme ?
- 24) Développement d'un arc du “Super-Porto” intégré

Baie, espaces naturels, atouts paysagers

- 25) Terminer la dépollution de la baie et ses affluents. Protection active de la mangrove avec un travail sur la biodiversité.

Centralités, espace métropolitain, mobilité

- 26) Mise en place d'un réseau rapide ferroviaire et des tramways



Moradia á beira do mar | Habitat au bord de la mer
O centro histórico | Le centre historique

Moradia á beira da baía | Habitat au bord da la baie
Vista de Vitória para Tubaro | Vue de Vitoria vers Tubarão

QUESTÕES PERMANECERAM ABERTAS

Nesse curto período da sessão, com poucos dias de trabalho, é difícil para as equipes tratar o conjunto de questões que poderiam ou deveriam ter sido colocadas considerando o futuro desse território. Algumas foram mencionadas nas apresentações e outras não foram discutidas devido à falta de tempo.

Durante as apresentações e os debates com o público e a deliberação do júri, muitos pontos foram evocados e muitas dessas questões não tratadas foram colocadas. O resumo que se segue enuncia esses pontos, sem ser exaustivo, esperamos que possa servir como contribuição a ser integrada em futuros estudos sobre essa aglomeração.

Habitação

As questões da economia e da mobilidade parecem hoje receber uma atenção maior em muitos estudos urbanos. As reflexões sobre a estruturação dos espaços metropolitanos partem frequentemente das atividades econômicas e da infra-estrutura de transporte. Outras questões importantes são deixadas em segundo plano, uma tendência às vezes lamentável.

LES QUESTIONS RESTANT OUVERTES

Dans cette courte période de la session, avec une dizaine de jours de travail, il est difficile pour les équipes de traiter l'ensemble des questions, qu'on pourrait ou devrait se poser en regardant l'avenir de ce territoire. Certaines sont juste mentionnées dans les présentations et d'autres ne sont pas traitées faute de temps.

Lors des présentations et des débats avec le public et la délibération du jury, plusieurs points ont été évoqués et plusieurs de ces questions non traitées se sont posées. Le résumé suivant énonce ces points, sans être exhaustif, espérons que celui-ci puisse servir comme contribution à intégrer dans des futures études sur cette agglomération.

Habitat

Les questions de l'économie et de la mobilité semblent prendre aujourd'hui une attention majeure dans beaucoup des études urbaines. Les réflexions sur la structuration des espaces métropolitaines partent souvent des activités économiques et des infrastructures de transport. D'autres questions importantes se retrouvent en arrière-plan, une tendance parfois regrettable.

A propósito da habitação existem questões essenciais nos espaços metropolitanos: sua forma urbana, sua acessibilidade e sua inserção nas cidades assim como seu desenvolvimento,. No contexto do Brasil, e da América do Sul, há formas particulares de habitação, os condomínios fechados, e formas de ocupação do solo, como nos morros, que colocam a questão da legalização de certos bairros.

Algumas equipes responderam a essa questão, através da valorização e da melhoria da acessibilidade dos bairros de habitat precário localizados nos morros. Mas os questionamentos sobre o futuro da paisagem urbana dessa aglomeração continuam com a multiplicação dos condomínios fechados fora dos tecidos urbanos constituídos, longe dos transportes públicos e, às vezes, ocupando espaços naturais. Será uma fatalidade ou será que outras formas urbanas poderiam responder a essa busca de tranquilidade e de segurança sem acentuar a segregação urbana? A busca por novas formas urbanas e novas maneiras de habitar poderia também se orientar em direção a uma oferta de habitação de padrão intermediário, integrada no tecido urbano existente.

Baía, espaços naturais, trunfos paisagísticos

Durante a deliberação do júri foi evocada a problemática do tratamento da poluição das atividades portuárias, tais que o combustível

L'habitat, ses formes urbaines, son accessibilité et son insertion dans la ville ainsi que son développement, sont des questions essentielles des espaces métropolitains. Dans le contexte du Brésil et de l'Amérique du Sud il y a des formes particulières d'habitat, les condominiums fermés, et des formes d'occupation du sol, telles que les morros, qui posent la question de la légalisation de certains quartiers.

Certaines équipes y ont répondu, par la mise-en valeur et l'amélioration de l'accessibilité des quartiers d'habitat précaires sur les morros. Mais on continue de se poser des questions sur le futur paysage urbain de cette agglomération avec la multiplication des condominiums fermés hors des tissus urbains constitués, loin des transports en commun et parfois sur l'emprise des espaces naturels. Est-ce que c'est une fatalité, ou est-ce que d'autres formes urbaines pourraient répondre à cette recherche de tranquillité et de sécurité sans accentuer la ségrégation urbaine ? La recherche de nouvelles formes urbaines et façons d'habiter pourrait aussi s'orienter vers une offre d'habitat intermédiaire, intégrée dans le tissu urbain existant.

La baie, les espaces naturels, les atouts paysagers

Lors de la délibération du jury à été évoquée la problématique du traitement de la pollution des activités portuaires à plus grande

dos grandes navios e a poluição pela navegação recreativa.

Em seus trabalhos, quase todas as equipes desenvolveram abordagens visando reduzir a poluição na baía em médio e longo prazo baseando-se na transferência das atividades portuárias para fora da baía. Nesse diagnóstico, o problema da poluição de certas praias próximas aos portos foi evocado, mas não foi tratado na seqüência. Na ausência de uma solução para essa problemática, o uso para o lazer das praias na baía a curto ou médio prazo, como foi proposto em certos projetos, dificilmente parece compatível com a presença de atividades portuárias.

Centro histórico e a escala do pedestre

O júri teria gostado de saber mais sobre as etapas de desenvolvimento dos projetos, sobre o processo proposto e o caráter desse futuro bairro durante e após a sua reabilitação. Atualmente o centro histórico constitui um pólo comercial forte com múltiplos comércios ao longo de suas vias principais. Mas no futuro, como manter o comércio de rua no centro de Vitória frente ao modelo de shopping center, que se beneficia de uma popularidade cada vez mais crescente? Como acompanhar os processos frágeis de transferência ou de mutação das atividades portuárias e em quais etapas, sem desequilibrar a vida cotidiana do bairro e de sua população?

échelle, tels que le carburant des gros porteurs et les nuisances par des bateaux de loisirs.

Dans leurs travaux, les équipes ont presque toutes développés des approches pour réduire la pollution de la baie sur le moyen et long terme sur la base d'un transfert des activités portuaires hors de la baie. Dans le diagnostic le problème de pollution de certaines plages à proximité des ports est évoqué, mais il n'est pas traité par la suite. En absence d'une solution pour cette problématique, un usage de loisir des plages en dans la baie à court ou moyen terme, comme il a été proposé dans certains projets, paraît difficilement compatible avec la présence d'activités portuaires.

Centre historique et l'échelle du piéton

Le jury aurait aimé en savoir d'avantage sur le passage, le processus envisagé et le caractère de ce futur quartier pendant et après sa réhabilitation. Actuellement le centre historique constitue un pôle commercial fort avec des multiples commerces le long des artères principales. Mais dans le futur, comment maintenir le commerce de rue dans le centre de Vitoria vis-à-vis du modèle du shopping mall, qui bénéficie d'une popularité croissante ? Comment accompagner les processus fragiles du transfert ou de la mutation des activités portuaires et avec quelle phasage, sans déséquilibrer la vie de

Nessa escala, o júri também colocava a questão do desenvolvimento da cidade para os pedestres. Em seus trabalhos, as equipes sublinharam a importância dos espaços da vida cotidiana, os percursos, os lugares, a qualidade do meio ambiente urbano. Certas equipes trabalharam pontualmente sobre perspectivas e desenhos desses novos espaços públicos. Teria sido interessante desenvolver mais essas idéias, mas foi difícil devido ao curto período de trabalho.

Mobilidade

O transporte individual motorizado se encontra em forte crescimento no Brasil. Uma parte da população começa a atingir um nível de renda suficiente para adquirir carros, o que é igualmente importante para demonstrar seu status social. Em outros casos, pela localização de seu lugar de moradia e de seu lugar de trabalho e a oferta insuficiente de transporte público, as pessoas são obrigadas a fazer investimentos em carros se endividando. A demanda é sustentada pelos carros e caminhões às vezes importados, mas na maioria fabricados no Brasil.

As equipes elaboraram propostas viáveis, mas também ambiciosas, para o desenvolvimento dos sistemas de transporte público. Um olhar sobre a situação do transporte individual motorizado nos próximos 10 ou 15 anos, antes de uma eventual estabilização de cresci-

quartier existante et sa population ?

A cette échelle, le jury se posait aussi la question du développement de la ville pour les piétons. Dans leur travaux, les équipes ont souligné l'importance accordée aux espaces de la vie quotidienne, les parcours, les places, la qualité de l'environnement urbain. Certaines équipes ont travaillé ponctuellement sur des perspectives et des dessins d'ambiance de ces nouveaux espaces publics. Il aurait été intéressant de les développer plus, mais c'était difficile dans ce court laps de temps.

Mobilité

Le transport individuel motorisé (TIM) se trouve en forte croissance au Brésil. Une partie de la population commence a atteindre un niveau de revenu suffisant pour l'acquisition des voitures, importantes pour afficher son statut social. D'autres, en raison de la localisation de leur lieu de vie et lieu de travail et une offre de transport public insuffisante, sont obligés de faire des investissements dans la voiture en s'endettant. La demande est soutenue pour les voitures et camions parfois importés et visible dans les grands ports secs de l'agglomération, mais de plus en plus souvent fabriqués au Brésil.

Les équipes ont élaboré des propositions faisables, mais aussi

mento, teria permitido um enriquecimento importante nas propostas. A ambição de buscar mudanças nas mobilidades visando diretamente o transporte coletivo e as mobilidades lentas é necessária, no entanto, na maior parte das equipes, essa discussão ganhou maior atenção do que a necessidade de prever a localização das futuras infra-estruturas viárias, pontes e túneis, para esse período de transição entre o crescimento dos transporte individual motorizado que vem acontecendo e as mudanças de comportamento em direção às mobilidades alternativas. Pois os engarrafamentos que acontecem dependem em boa parte de obras de transposição da baía já bem utilizadas pelos ônibus. O VLT não trará novas passagens. Ele rischia mesmo de ocupar vias sobre cada uma das duas pontes (Segunda ponte e Cinco Pontes), isso em um período onde a situação dos transportes individuais motorizados colocará ainda problemas.



© C.Horn

Voie de contournement | Voie de contournement

ambitueuses, pour le développement des systèmes de transport public. Un regard sur la situation des TIM dans les prochaines 10 à 15 ans, avant une éventuelle stabilisation de l'accroissement, aurait été un enrichissement important des propositions. L'ambition de viser directement un changement des mobilités vers les TC et les mobilités douces est nécessaire, néanmoins elle a emporté dans la plupart des équipes sur la nécessité de prévoir les emplacements de futures infrastructures routières, ponts et tunnels, pour cette période de transition entre l'accroissement des TIM et le changement des comportements vers les mobilités alternatives. Car l'engorgement dépend pour la majeure part des ouvrages de franchissement déjà bien utilisés par le TC bus. Le tram n'apporte pas de nouveau passage. Il risque même d'occuper des voies sur chacun des 2 ponts, à une époque où la situation des TIM sera plus grave encore



© C.Horn

Habitat au bord da la baie | Habitat au bord da la baie

O COORDENAÇÃO LE PILOTAGE



Christian HORN

arquiteto urbanista | responsável da sessão
architecte-urbaniste | pilote de la session
c.horn@rethink.fr



Claudio ZANOTELLI

urbanista geógrafo | co-responsável da sessão
urbaniste-géographe | correspondant local
clzanotelli@yahoo.com.br



Florence BOUGNOUX

arquiteta urbanista | “rapporteur” da sessão
architecte-urbaniste | rapporteur de la session
bougnoux@seura.fr



Clemir REGINA PELA MENEGHEL

Vitória | subsecretaria do desenvolvimento da cidade
ville de Vitória | secrétariat du développement urbain
crpmeneghel@vitoria.es.gov.br



Rose-Anne BISIAUX

comunidade urbana de Dunkerque
communauté urbaine de Dunkerque
rose-anne.bisiaux@tud.fr



Eneida Maria SOUZA MENDONÇA

arquiteta urbanista
architecte-urbaniste
eneidamendonca@gmail.com

O ORGANIZAÇÃO L'ORGANISATION

Nicolas DETRIE
diretor do Ateliers
directeur des Ateliers
nicolas.detrie@ateliers.org

Ronaldo FRECHIANI
cidade de vitória | supervisor geral
ville de Vitória | supervisor geral
frechiani@uol.com.br

Pauline DUBOIS
comunidade urbana de Dunkerque
communauté urbaine de Dunkerque
pauline.dubois@tud.fr

Antoine PLANE
vice diretor do Ateliers
vice-directeur des Ateliers
antoine.plane@ateliers.org

Claudia VILELA
arquiteta | assistente
architecte | assistente
claudiarvilela@gmail.com

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

Kaio GAVA VITORINO
estudante de geografia | assistente
étudiant en géographie | assistente
kaiogava@gmail.com





João COSER
 prefeito de Vitória
 maire de Vitória



Pierre-André PERISSOL
 presidente do Ateliers | prefeito de Moulins | ex-ministro
 président des Ateliers | maire de Moulins | ancien ministre



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



Nicolas BUCHOUD
 conselheiro do presidente da região ile-de-france
 conseiller du président de la région Ile-de-France



Guillaume CHIRON
 AFD - banco francês de desenvolvimento
 AFD - banque française de développement



Neucimar FRAGA
 prefeito de Vila Velha
 maire de Vila Velha



Jean-Michel GUENOD
 arquiteta urbanista | ex-diretor de Euromediterranee
 architecte urbaniste | ancien directeur d'Euroméditerranée



Marco ROMANELLI
 presidente do instituto de arquitetos do Brasil, seção ES
 président de l'ordre des architectes de l'



Nicolas SAMSOEN
 consultante AREP / ex-diretor do EPAMSA
 consultant AREP / ancien directeur de l'EPAMSA

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
Bertrand WARNIER
 arquiteto urbanista | criador dos Ateliers
 architecte urbaniste | créateur des Ateliers



Angelo BATISTA
 presidente da CODESA
 président de la CODESA



Patrick CHEVRE
 diretor geral da comunidade urbana de Dunkerque
 directeur général de la communauté urbaine de Dunkerque



Waldemar CUNHA
 presidente do conselho popular de Vitória
 président du conseil populaire de Vitória



Kleber FRIZZERA
 Vitória | secretário de desenvolvimento da cidade
 ville de Vitória | maire-adjoint au développement urbain



Mirta LEVIN
 cidade de Rosario | secretária de planejamento
 ville de Rosario | maire-adjointe à l'urbanisme



Helder SALOMÃO
 prefeito de Cariacica
 maire de Cariacica



Sergio VIDIGAL
 prefeito de Serra
 maire de Serra



O PROGRAMA DA SESSÃO

LE PROGRAMME DE LA SESSION

17/10/2009	Sábado Samedi	Chegada dos participantes Jantar de confraternização Arrivée des participants Dîner d'accueil
18/10/2009	Domingo Dimanche	Conferências Visita da cidade Apresentação dos participantes Conférences Visite de la ville Présentation des participants
19/10/2009	2ª - feira Lundi	Conferências Visita da Região Metropolitana Abertura oficial Conférences Visite de la Région Métropolitaine Ouverture officielle
20/10/2009	3ª - feira Mardi	Conferências Início do trabalho em ateliê Conférences Début du travail des équipes
21/10/2009	4ª - feira Mercredi	Trabalho em ateliê Travail des équipes
22/10/2009	5ª - feira Jeudi	Trabalho em ateliê Travail des équipes
23/10/2009	6ª - feira Vendredi	Trabalho em ateliê Apresentação intermediária Travail des équipes Présentation intermédiaire
24/10/2009	Sábado Samedi	Trabalho em ateliê Confraternização das equipes Travail des équipes Fête de mi-session
25/10/2009	Domingo Dimanche	Journée libre Visita da baía de barca Journée libre Visite en bateau
26/10/2009	2ª - feira Lundi	Trabalho em ateliê Travail des équipes
27/10/2009	3ª - feira Mardi	Trabalho em ateliê Chegada dos membros do júri Travail des équipes Arrivée des membres du jury
28/10/2009	4ª - feira Mercredi	Trabalho em ateliê Visitas e conferências para os membros do júri Travail des équipes Conférences et visite des membres du jury
29/10/2009	5ª - feira Jeudi	Trabalho em ateliê Entrega das apresentações escritas Travail des équipes Rendu des présentations écrites
30/10/2009	6ª - feira Vendredi	Apresentação dos projetos Debate público e deliberação do júri Festa de encerramento. Présentation des projets Débat public et délibération du jury Fête de clôture

O BALANÇO (PEGADA) DE CARBONO

Viajens aéreas, apoiadas pelo les Ateliers :

592.800 km percorridos = 130,4 TeCO² (0,22 TeCo²/1000 km)

Um ateliê internacional produz foçosamente CO². Descrevemos abaixo de forma sucinta um primeiro balanço (pegada) de carbono das viagens aéreas realizadas para a sessão de Vitória. Isso nós permitira de tomar medidas para reduzir e compensar as emissões de CO².

LE BILAN CARBONE

Déplacements en avion, pris en charge par les Ateliers :

592.800 km parcourus = 130,4 TeCO² (0,22 TeCo²/1000 km)

Un atelier international ne peut pas se faire sans émission de CO². Nous détaillons ici un premier bilan carbone des déplacements en avion pour la session à Vitoria. Ceci nous permettra de prendre des mesures afin de réduire et compenser les émissions de CO².

A COOPERAÇÃO DECENTRALIZADA

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 chancelado por Cultures 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 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.

Nos encontramos em julho 2010 em Dunkerque.

LA COOPERATION DECENTRALISEE

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 Etrangères et Européennes.

L'organisation croisée des ateliers, du 17 au 31 octobre 2009 à Vitória et du 3 au 16 juillet à 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.

Rendez-vous en juillet 2010 à Dunkerque.



vitoria09

Atelier Vitoria 2009, Brasil

>> Síntese

Documento redigido por :

Christian HORN, architecte-urbaniste | Pilote de la session

Agencia rethink / www.rethink.fr

Baseado em documentos elaborados durante a realização do l'atelier à Vitoria.

E nos conselhos preciosos de :

o indispensável Claudio ZANOTELLI, geógrafo | Correspondente local

Florence BOUGNOUX, Arquiteta-urbanista | Relatora da Sessão

Tradução:

Claudia VILELA et Ana Maria LEITE de BARROS e Claudio ZANOTELLI

Os Les Ateliers agradecem calorosamente seus parceiros :

Cidade de Vitoria

Prefeito: João Carlos COSER

Vice-prefeito: Sebastião BARBOSA

Responsaveis do projeto :

Kleber FRIZZERA et Clemir MENEGHEL

Comunidade Urbana de Dunkerque

Presidente : Michel DELEBARRE

Responsavel do projeto : Rose-Anne BISIAUX

Les Ateliers – Maestria da obra urbana

Presidente : Pierre-André PERISSOL

Diretor : Nicolas DETRIE

Endereço:

Le Verger, rue de la gare

F-95020 Cergy-Pontoise Cedex

Tel : +33 (0)1 34 41 93 91

Fax: +33 (0)1 34 41 93 92

E-mail : contact@ateliers.org

Web: www.ateliers.org

Copyright: Les Ateliers, 2010

Não foi possível encontrar todos os detentores de direitos autorais das ilustrações e imagens. Solicitamos aos interessados de contatar Les Ateliers

Janeiro 2010

Imagem da primeira pagina : Porto de Vitoria © C.Horn

Imagem da contracapa: Vista de Vitoria a partir de Cariacica © C.Horn

Atelier Victoria 2009, Brésil

>> Synthèse

Document réalisé par :

Christian HORN, architecte-urbaniste | Pilote de la session

Agence rethink / www.rethink.fr

Sur la base des documents réalisés dans le cadre de l'atelier à Vitoria.

Et les précieux conseils de :

l'indispensable Claudio ZANOTELLI, géographe | Correspondant local

Florence BOUGNOUX, architecte-urbaniste | Rapporteur de la session

Traduction:

Claudia VILELA, Ana Maria LEITE de BARROS et Claudio ZANOTELLI

Les Ateliers remercient très chaleureusement leurs partenaires :

Ville de Vitoria

Maire : João Carlos COSER

Vice-maire: Sebastião BARBOSA

Responsables du projet :

Kleber FRIZZERA et Clemir MENEGHEL

Communauté urbaine de Dunkerque

Président : Michel DELEBARRE

Responsable du projet : Rose-Anne BISIAUX

Les Ateliers - Maîtrise d'œuvre urbaine

Président : Pierre-André PERISSOL

Directeur : Nicolas DETRIE

Adresse :

Le Verger, rue de la gare

F-95020 Cergy-Pontoise Cedex

Tel : +33 (0)1 34 41 93 91

Fax: +33 (0)1 34 41 93 92

E-mail : contact@ateliers.org

Web: www.ateliers.org

Copyright: Les Ateliers, 2010

Il n'était pas possible de trouver tous les détenteurs des droits d'auteurs des illustrations et images. Des personnes concernées sont demandés de contacter les Ateliers.

Janvier 2010

Image sur la page titre : Port de Vitoria © C.Horn

Image sur la le dos: Vue de Vitoria vers Cariacica © C.Horn

LES ATELIERS

Associação sem fins lucrativos, Les Ateliers é uma rede internacional de profissionais, de universitários e de responsáveis do planejamento urbano. Centrada na prática de gerenciamento de projetos de urbanismo, a associação organiza ateliers que visam ser um espaço para conceituação e criatividade. Na França ou em outros países, esses ateliês levam aos chefes de projeto um olhar internacional e proposições inovadoras sobre seus problemas de planejamento. Inicialmente focados sobre as temáticas de planejamento para Île-de-France (organizando um atelier a cada verão desde 1982), em seguida, Les Ateliers adquiriram um forte back ground na Ásia (Tokyo, Doi Tung, Xangai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok) e atualmente diversificaram suas atividades organizando ateliers em torno do mediterrâneo (Casablanca, Marseille, Alexandria), na África (Benin e Senegal) e América do Sul (Brasil).

LES ATELIERS

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'œuvre 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, 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 (Bénin, Sénégal) et Amérique du Sud (Brésil).



12 Reais
5 Euros