

Atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine
du 17 au 31 octobre 2009

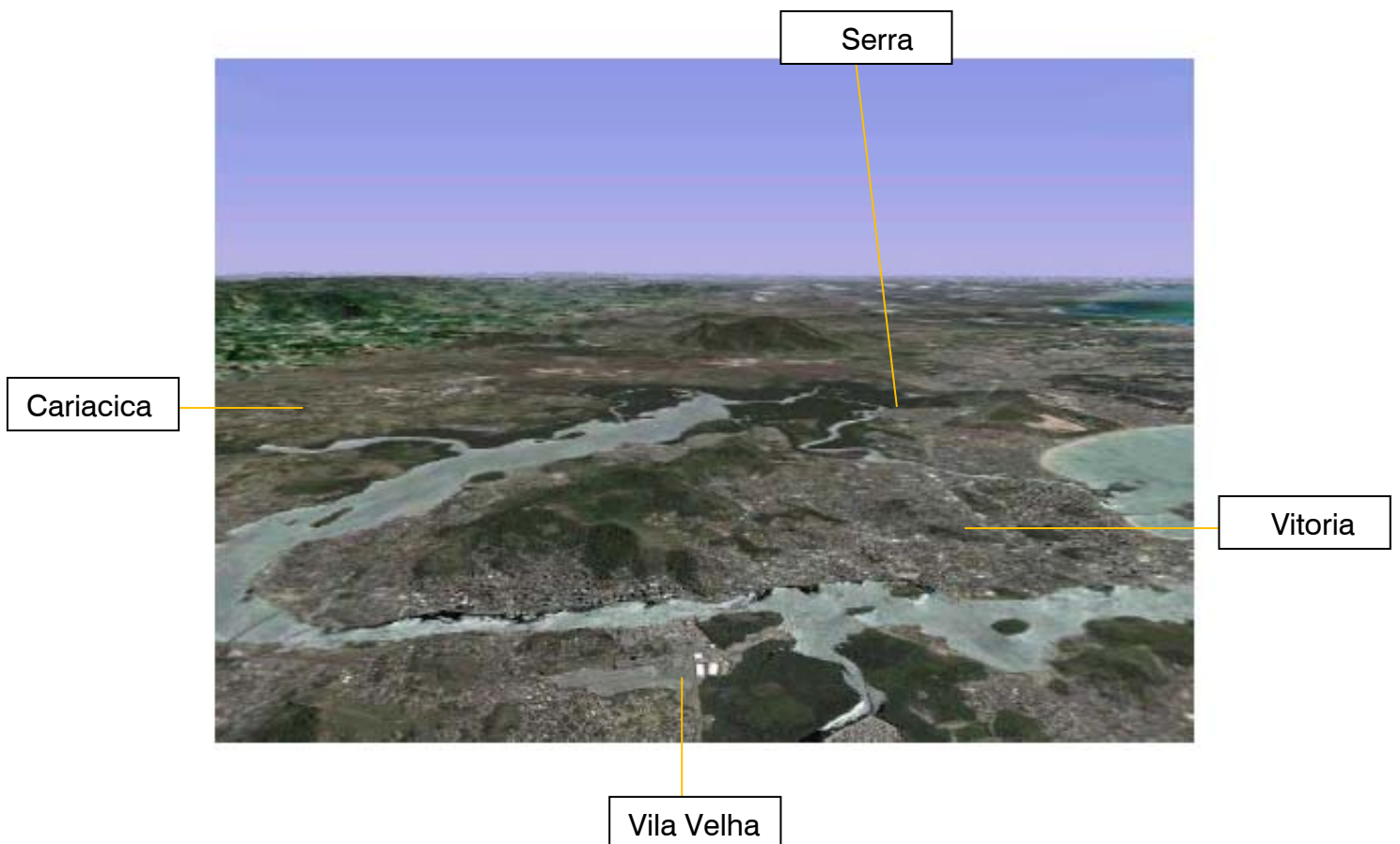
Développement métropolitain et solidarités territoriales
Mutation des structures urbaines autour de la baie de Vitoria

Dossier d'analyse

Ateliê Internacional de Urbanismo
de 17 a 31 de outubro de 2009

Desenvolvimento metropolitano e solidariedades territoriais
Mutações das estruturas urbanas no entorno da Baía de Vitoria

Dossiê de análise



Vitória, Agosto de 2009

O ateliê de Vitória (17 e 31 de outubro de 2009) se inscreve no quadro da cooperação descentralizada entre a Cidade de Vitória e a Comunidade Urbana de Dunkerque, esses parceiros estabeleceram um programa de trabalho para questões urbanas. Com o objetivo de tornar o trabalho um instrumento de cooperação descentralizada, a cidade de Dunkerque acolherá o ateliê em 2010. O ateliê de Vitória recebeu o label pelo ano da França no Brasil:

<http://anodafrancanobrasil.cultura.gov.br>

Elaboração do documento

Cláudio Luiz Zanotelli – Professor de Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo e representante local do Les Ateliers
Victor Galvão - Geógrafo - UFES

Baseado em diversos documentos fornecidos

por: Cidade de Vitória, Cidade de Cariacica, Estado do Espírito Santo e outras instituições.

Agradecemos a colaboração de Pablo Silva Lira, Kaio Gava, Ana Maria Leite de Barros, Ronaldo Volmer Frechiani e Eneida Maria Souza Mendonça, Florence Bougnoux, Christian Horn, Antoine Plane e Nicolas Détrie.

Os ateliês agradecem os seus parceiros:

Cidade de Vitória
Prefeito: João Carlos COSER
Vice-prefeito: Sebastião BARBOSA
Responsáveis pelo projeto: Kleber FRIZZERA e Clemir MENEGHEL
Comunidade urbana de Dunkerque
Presidente: Michel DELEBARRE
Responsável pelo projeto: Rose-Anne BISIAUX

Imagem da primeira página: Baía e ilha de Vitória vistas a partir do sul

Vitória, Agosto de 2009

Ce document est à destination des professionnels sélectionnés pour participer à l'atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine qui se tiendra à Vitória du 17 au 31 octobre 2009. Ce dossier leur donnera les éléments nécessaires à la compréhension du site et de la thématique à l'étude.

Cet atelier s'inscrit dans le cadre de la coopération décentralisée entre la ville de Vitória et la Communauté Urbaine de Dunkerque. A cet atelier à Vitória devrait faire suite en 2010 un nouvel atelier international, organisé sur Dunkerque. L'atelier a été labellisé par l'année de la France au Brésil :

<http://anodafrancanobrasil.cultura.gov.br>

Document réalisé par :

Cláudio Luiz Zanotelli – Professeur de Géographie de l'Université Fédérale de l'Espírito Santo et représentant local de Les Ateliers
Victor Galvão - Geógrafo – UFES

Traduction en français : Florence Balts Zanotelli et Claudio Luiz Zanotelli

Avec l'aide documentaire des villes de Vitória, Cariacica, l'Etat de l'Espírito Santo et autres organismes.

Remerciements pour la collaboration de Pablo Silva Lira, Kaio Gava, Ana Maria Leite de Barros, Ronaldo Frechianni, Eneida Maria Mendonça, Florence Bougnoux, Christian Horn, Antoine Plane et Nicolas Détrie.

Les ateliers remercient ses partenaires :

La Ville de Vitória :

Monsieur le Maire João Carlos COSER ;
Monsieur le Vice-Maire : Sebastião BARBOSA ;
Les responsables pour le projet : Messieur Kleber FRIZZERA et Madame Clemir MENEGHEL ;

La communauté urbaine de Dunkerque :

Monsieur le Président : Michel DELEBARRE ;
La responsable pour le projet : Madame Rose-Anne BISIAUX.

Sumário

Introdução

1. Transformações Sócio-espaciais da Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV

2. A Região Metropolitana da Grande Vitória: território, atividades econômicas e mobilidade

2.1 Os centros terciários metropolitanos

2.2 A busca da mobilidade perdida

3. Solidariedades territoriais e mutações das estruturas urbanas

3.1. As desigualdades sócio-ambientais e sócio-econômicas

3.2. Os projetos sócio-territoriais no centro de Vitória e no seu entorno

3.3. Ligações entre as margens da Baía de Vitória

3.4. Os portos

Bibliografia

Anexos

1-Questões e sugestões dos municípios de Cariacica e Serra para o atelier de Vitória

2-Cartas da Região Metropolitana da Grande Vitória e da área de estudo

Sommaire

Introduction

1. Transformations sociales et spatiales de la région métropolitaine de la Grande Vitória – RMGV

2. La région métropolitaine de la Grande Vitória : territoire, activités économiques et mobilité

2.1 Les centres tertiaires métropolitains

2.2 A la recherche de la mobilité perdue

3. Solidarités territoriales et mutations des structures urbaines des environs de la baie de Vitória : fonctionnement et stratégies

3.1. Les inégalités socio-environnementales et socio-économiques

3.2. Les projets sociaux-territoriaux du centre de Vitória et ses environs

3.3. Liaisons entre les rives de la Baie de Vitória

3.4. Les ports

Bibliographie

Annexes

1-Questions et suggestions des municipalités de Cariacica e Serra à l'atelier de Vitória

2-Dossier cartographique (pièce jointe)

Introdução



– No detalhe da ilustração do “Reys-boeck”, Haia, 1624, na sua parte superior já pode se notar a vila crescendo em volta do Colégio de São Tiago.

A história de Vitória e do seu entorno esteve desde sempre ligada ao mar e aos rios. A cidade originalmente localizada em uma pequena parcela de uma Ilha, a Ilha de mel dos indígenas, desde o século XVI esteve voltada para colonizar sua hinterlândia a partir dos rios que deságuam na Baía de Vitória. Serviu como entreposto para exportação de produtos e mercadoria, inicialmente a cana-de-açúcar, e mais tarde a partir do fim do século XIX, sobretudo, o café e depois o minério de ferro e seus derivados, bem como outras mercadorias diversas. Mais recentemente o porto de Vitória tem tido variados usos (exportação de celulose, importação de trigo, etc.), e tem servido, igualmente, como lugar de reparo de navios-plataforma de petróleo e acolhe instalações industriais voltadas para implementos da cadeia produtiva de petróleo e gás.

Daquele pequeno vilarejo entre mar e morros, surgirá aos poucos uma grande cidade, centro de uma região metropolitana de 1, 6 milhões de habitantes. A história da cidade esteve, portanto, desde sempre, ligada aos portos e ao tráfego de mercadorias, centralidade; não devemos esquecer, que se baseou, no período colonial, muito também no fato de acolher o Colégio dos Jesuítas (onde hoje funciona o Palácio Anchieta) importante força econômica e política da colônia baseada na exploração da força de trabalho indígena. É o porto associado às estradas de ferro que levou a sua expansão; é ele que a colocou no topo da hierarquia urbana do Estado do Espírito Santo. A partir desses diversos portos que inicialmente nasceram como desdobramentos daquele do centro da cidade e que aos poucos foram se expandindo para o continente em face do Centro histórico (Atalaia, Paul, Argolas, Capuaba, localizados em Vila Velha) e para o norte do município (Tubarão, Praia Mole) se constituiu a história econômica e social da cidade e mais tarde do aglomerado urbano.

As mutações territoriais por que passou Vitória – que conquistou ao longo dos anos espaço ao mar - se aceleraram, sobretudo, a partir do ano de 1942 quando do início da exploração das minas de ferro de Minas Gerais e da ampliação da estrada de ferro Vitória-Minas. O porto de Vitória e depois Atalaia em Vila Velha e mais recentemente o Porto de Tubarão (na parte continental norte do município) foram destinados à exportação do minério de ferro tão demandado pelas economias européias e asiáticas depois da Grande Guerra. Esse foi o marco do início de uma industrialização balbuciente e da exportação do minério de ferro que aos poucos tomará o lugar do café como principal produto exportador. Hoje, ao lado do minério de ferro, o petróleo se constitui em um produto importante encontrado nos mares territoriais do Estado e tem contribuído para a transformação do território capixaba. Em função do lugar e das

funções que ocupa a cidade expandiu seu setor terciário, seus comércios e serviços e o setor público.

O espraiamento da cidade será precedido e seguido por uma forte reestruturação rural promovida pelo Estado brasileiro na esteira do declínio do café como principal produto agrícola destinado à exportação; contingentes migratórios significativos acorrerão para a capital a partir do fim dos anos 1950. A partir dos anos 1960/1980 se acelera a industrialização com a construção do pólo de Tubarão, porto de Praia Mole e da usina siderúrgica de Tubarão (CST, atual Acelor-Mittal) localizado nos limites norte, da parte continental de Vitória, com o município da Serra. Assim, a expansão em direção ao norte da indústria e a busca de novos espaços de moradia levaram a um desenvolvimento fulgurante de Serra e da parte continental de Vitória. Esse movimento descentra o núcleo urbano original que tinha se expandido para as margens da Baía, tanto do lado de Vila Velha como Cariacica. Esse último município acolheu a partir dos anos 1940/1960 um certo número de indústrias ligadas ao minério de ferro e oficinas da CVRD (Companhia Vale do Rio Doce, atualmente Vale), conformando uma área contínua com o norte do município de Vila Velha.

Assim, os anos 1980 marcarão o abandono gradual do centro de Vitória, impensado entre mar e montanha, pelas atividades comerciais e de serviços superiores, sedes de grandes empresas e dos órgãos públicos que seguirão a expansão em direção ao Nordeste e às áreas recentemente aterradas na Enseada do Suá à Leste da Ilha. De outro lado, o porto do Centro da cidade perderá gradualmente sua importância face aos portos que se multiplicam sobre o território das vizinhas Vila Velha e Serra e nos territórios circunvizinhos ao sul e norte da Região Metropolitana; isso aliado ao projeto de reforma e ampliação do aeroporto configura a região como um nó logístico. Mas, no entanto, o centro continuará em atividade e se transformará com o tempo, abrigando novas funções tais como a instalação de empresa que fornece tubos para a indústria petroleira na Ilha do Príncipe e a continuidade da exportação de produtos diversos. E, portanto, o Centro apesar de certo declínio em função de sedes das grandes empresas e de atividades da administração pública terem se mudado para a Enseada do Suá e de um relativo esvaziamento populacional, continuará com atividades comerciais de varejo significativas. O entorno do Centro com seus morros ocupados continuará também a se expandir e novas funções surgirão na área do centro expandido em volta da rodoviária e do aterro que ali se instalará (a passarela do Samba, um centro cultural, etc.).

Do outro lado da Baía, em Cariacica, com a transferência gradual das atividades da estrada de ferro Vitória-Minas para Tubarão e a mudança do eixo da expansão industrial e da construção do habitat popular para Serra, houve um relativo empobrecimento, apesar de o município continuar acolhendo vastos contingentes migratórios. Vila Velha na área norte em frente ao Centro de Vitória se expandirá a partir desse núcleo e se transformará na esteira de outro eixo com a construção de uma ligação do Leste de Vitória (Enseada do Suá e Praia do Canto) com o seu centro histórico e suas praias que servirão de lugar de moradia de uma parte dos trabalhadores de Vitória.

Mas, tanto Vila Velha, com o pólo comercial e de confecções da Glória, quanto Cariacica, com o pólo comercial de Campo Grande e a central de abastecimento de produtos horti-fruti-granjeiros terão uma dinâmica própria que se inserirá nessa nova poli-centralidade da metrópole. Esses dois últimos municípios acolherão entrepostos comerciais e retroáreas portuárias importantes O território de Cariacica é atravessado por duas rodovias federais que suportam o tráfego

metropolitano e fazem parte da rede viária federal articulando as ligações Norte-Sul, através da BR 101, e Leste-Oeste, através da BR 262. A Estrada de Ferro Vitória-Minas também se inscreve nessa articulação entre o Leste e o Oeste do país.

Para tentar dar uma perspectiva ampla das questões colocadas para o atelier esse texto buscou, inicialmente, contextualizar o território de estudo na região metropolitana com suas transformações. Em seguida buscamos abordar a área de estudo explicitando as diferenças e complementaridades territoriais no entorno da Baía de Vitória, seu funcionamento e suas estratégias, tanto do ponto de vista das áreas ambientalmente sensíveis, do habitat precário, como das transformações do Centro histórico e dos portos.

Trata-se de um vôo rápido e amplo, utilizando documentos e projetos já existentes, complementados com nossas observações e experiência do terreno. Esperamos ter cumprido com os propósitos desse tipo de documento.

As referências aos mapas e imagens retirados de diferentes trabalhos em meio digital que não estão referenciados no texto se encontram na bibliografia, bem como os documentos consultados. Agradeço desde já as instituições e os autores que os elaboraram.

Realizamos distinções entre a Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV) que diz respeito aos 7 municípios que a compõe (Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão) e a Aglomeração Urbana da Grande Vitória que recobre o território de Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana; a conurbação da metrópole segue um eixo norte-sul e oeste-leste ao longo das principais vias em parte desses municípios, o aglomerado urbano.

Inúmeros mapas em A3 ou A4 que ilustram o texto se encontram nos dossiês cartográficos em anexo.

Cláudio Luiz Zanotelli-

Introduction



La ville autour du collège de Saint Thiago
Illustration de Reys-boeck, Haia, 1624

ar

L'histoire de Vitória et de ses environs a toujours été liée à la mer et aux rivières qui se déversent dans la Baie de Vitória. La ville, localisée à l'origine sur une petite parcelle de l'île, l'Île du Miel des indigènes, était depuis le XVI^e siècle utilisée pour coloniser son hinterland à partir des rivières. Elle servait d'entrepôt pour l'exportation de produits et marchandises, initialement la canne à sucre, puis le café, le minerai de fer et ses dérivés, ainsi que d'autres marchandises diverses. Plus récemment le port de Vitória exporte de la cellulose, importe du blé, et accueille un atelier pour la réparation des plateformes pétrolières, ainsi que pour l'embarquement des tubes pour l'exploitation de l'or noir. De ce petit village entre mer et mornes, surgira petit à petit une grande ville, centre d'une région métropolitaine de 1,6 million d'habitants.

L'histoire de la ville est depuis toujours liée aux ports et au trafic de marchandises, initié pendant la période coloniale, marquée par l'accueil du Collège des Jésuites (aujourd'hui le Palais Anchieta où se trouve le siège du gouvernement de l'Etat de l'Espírito Santo). Les jésuites étaient une importante force économique et politique basée sur l'exploitation de la force de travail des indigènes. C'est le port qui permit son expansion, plaçant Vitória au top de la hiérarchie urbaine de l'Etat de l'Espírito Santo. C'est à partir des nombreux ports de la ville, initialement surgis tout autour et en liaison avec le centre, puis étendus progressivement sur le continent en face du Centre Historique (Atalaia, Paul, Argolas, Capuaba à Vila Velha) et sur le nord de la municipalité (Tubarão, Praia Mole), que s'est construit l'histoire économique et sociale de la ville et plus tard de l'agglomération urbaine.

Les mutations territoriales par lesquelles est passée Vitória – qui conquiert une partie de son territoire au long des années sur la mer – se sont accélérées à partir de 1942 quand a commencé l'exploitation des mines de fer de Minas Gerais et l'agrandissement de la voie ferrée Vitória-Minas. Le port de Vitória puis celui d'Atalaia à Vila Velha et plus récemment le Port de Tubarão (partie continentale de la municipalité) ont été destinés à l'exportation du minerai de fer si demandé par les nations européennes et asiatiques après la Grande Guerre. Ceci a été le début du frémissement industriel et de l'exportation du minerai de fer qui peu à peu a pris la place du café comme principal produit exporté. Aujourd'hui à côté de l'exportation et transformation des minerais de fer et d'autres produits, le pétrole se révèle comme une des principales richesses de l'Espírito Santo. Outre les taxes et impôts générés par le pétrole,

l'exploitation des réserves importantes dans la mer fait surgir des services spécialisés, et permettent ainsi à certaines municipalités de vivre de cette nouvelle manne.

L'expansion de la ville est précédée et suivie par une forte restructuration rurale dans le sillage du déclin du café comme principal produit agricole destiné à l'exportation. Des contingents migratoires significatifs se dirigeront vers la capitale à partir de la fin des années 50. Entre 1960 et 1980, l'industrialisation s'accélère avec la construction du pôle de Tubarão, le port de Praia Mole et l'usine sidérurgique de Tubarão (CST, actuelle Arcelor-Mittal), localisés dans les limites nord de la partie continentale de Vitória avec la municipalité Serra. Ainsi, l'expansion en direction du nord de l'industrie et la recherche de nouveaux espaces d'habitat sont les moteurs d'un développement fulgurant à Serra et au nord de Vitória. Ce mouvement contribuera à décentrer le noyau urbain original qui s'était étendu sur les marges de la baie, aussi bien du côté de Vila Velha que de Cariacica ; cette dernière municipalité a accueilli entre 1940 et 1960 un certain nombre d'industries liées au minerai de fer ainsi que les ateliers liés à l'entreprise qui exploitait ce minerai, constituant un espace urbain continu avec le nord de la municipalité de Vila Velha.

Ainsi, les années 80 ont marqué l'abandon graduel du centre de Vitória, pris entre mer et mornes, de la part des activités commerciales et des services spécialisés. De même, les sièges des grandes entreprises et les organismes publics ont suivi l'expansion en direction du Nord-est et des espaces récemment remblayés de l'Enseada do Suá à l'Est de l'île. De son côté, le port du centre de la ville a perdu progressivement son importance face aux ports qui se sont multipliés sur le territoire voisin de Vila Velha et dans tout l'état de l'Espírito Santo. Cependant, le centre de Vitória continue à garder ses activités et se transforme avec le temps (nouvelles fonctions avec l'installation de l'entreprise fournisseur de tubes pour l'industrie pétrolière à Vila Rubim, réparation de plateformes pétrolières et la continuité de l'exportation de produits divers comme le café). De ce fait, le centre élargi et notamment Vila Rubim, son marché populaire et ses anciennes avenues commerçantes, conservent une attractivité réelle. Le centre se rénove petit à petit et continue à avoir une population significative. De nouvelles fonctions surgissent autour du centre élargi, bénéficiant du remblaiement des mangroves, qui permet l'installation des équipements publics tels que l'espace réservé au défilé des écoles de samba, un théâtre, et surtout un terminal d'autobus interurbain, construit dans les années 1970.

De l'autre côté de la Baie, à Cariacica, le transfert graduel des activités de la voie de chemin de fer Vitória-Minas à Tubarão et le changement d'axe de l'expansion industrielle a produit un appauvrissement relatif, malgré l'accueil continu dans la municipalité d'importants contingents migratoires. La zone nord de Vila Velha en face du Centre de Vitória, s'est développée à partir de son noyau puis s'est étendue le long du nouvel axe créé à l'Est de Vitória (Praia do Canto e Enseada do Suá) attirant avec son Centre Historique et ses plages une partie des travailleurs de Vitória qui sont venus y habiter. Serra a connu un fort développement de l'habitat populaire.

Mais, aussi bien Vila Velha avec le pôle commercial et de confection de Glória, autant que Cariacica avec le pôle commercial de Campo Grande et la centrale d'approvisionnement de produits de fruits et légumes, ont développé une dynamique propre et se sont insérées dans cette nouvelle poly-centralité de la métropole, en accueillant notamment des entrepôts de commerce et port-secs importants. Le territoire de Cariacica et Serra est en effet traversé par la route du Contour de la capitale qui accueille un flux de camions sans cesse croissant, transportant des marchandises diverses.

Pour essayer de donner une perspective ample aux questions posées pour l'atelier, ce dossier d'analyse cherche, préalablement, à insérer le territoire d'étude dans la région métropolitaine avec ses transformations. L'espace d'étude y est ainsi abordé, explicitant les différences et complémentarités territoriales autour de la Baie de Vitória, son fonctionnement et les stratégies de son développement aussi bien d'un point de vue des espaces sensibles de l'environnement et de la résorption de l'habitat précaire que des transformations du Centre historique et des ports.

Il s'agit d'un survol rapide et ample, utilisant autant des documents universitaires que des documents des mairies et institutions d'aménagement et urbanisme de l'Etat, complétés par notre connaissance du terrain. Nous n'avons pas pu être exhaustifs et parfois des données plus précises peuvent nous avoir fait défaut. Les cartes et images ainsi que les documents consultés, qui ne sont pas référencés dans le texte sont nomenclaturés dans la bibliographie

Nous remercions dès à présent les institutions et les auteurs qui les ont élaborés.

Quelques précisions sur des termes utilisés, la Région Métropolitaine de la Grande Vitória (RMGV) est officiellement constituée par sept communes (Vila Velha, Vitoria, Serra, Cariacica, Viana, Fundão e Guarapari), cependant le plus souvent nous faisons référence à l'agglomération urbaine de la Grande Vitória qui constitue, partiellement, une conurbation au long des principaux axes routiers nord-sud et l'est-ouest (Vitoria, Vila Velha, Cariacica, Serra e Viana).

Un dossier cartographique est disponible en annexe.

Cláudio Luiz Zanotelli
Correspondant local,
Equipe de pilotage de l'atelier.

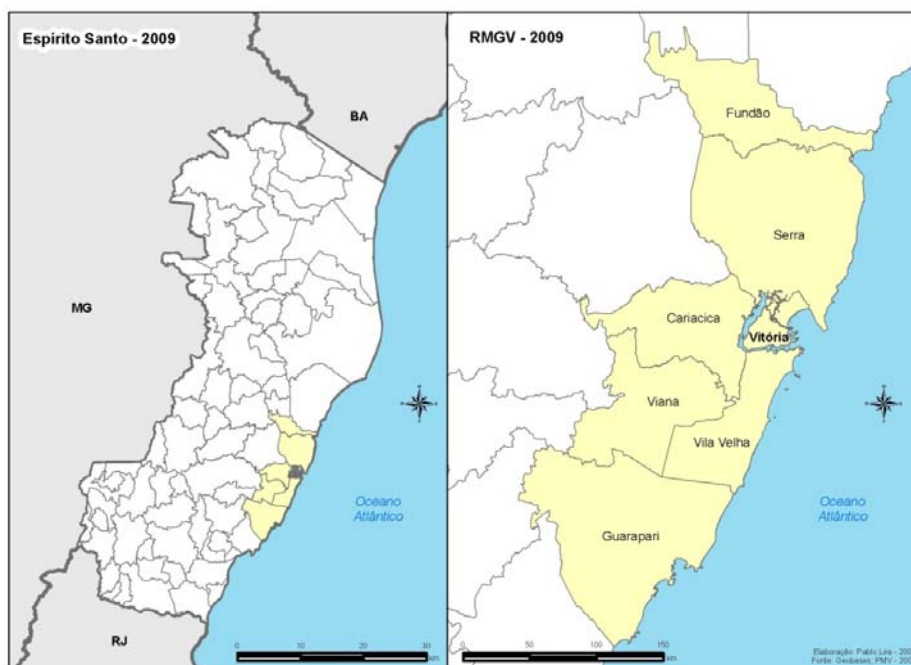
1

Mutações sócio-espaciais da RMGV

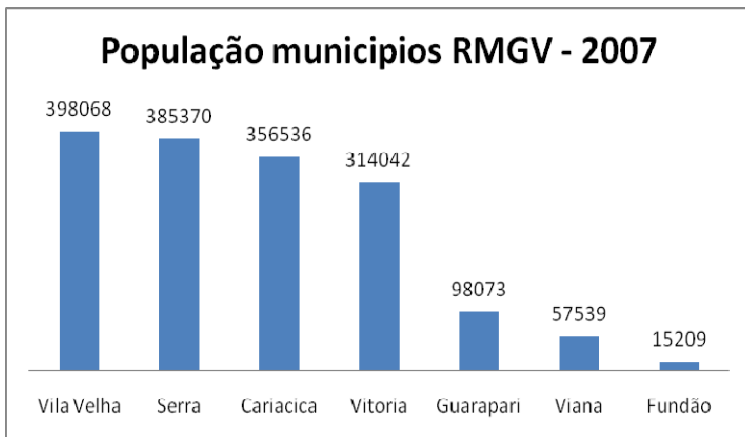
Mutations socio-spatiales de la région métropolitaine de la Grande Vitória

O estado do Espírito Santo está localizado na região mais importante economicamente do Brasil, a Região Sudeste. Nessa região, encontram-se duas metrópoles nacionais, que são Rio de Janeiro e São Paulo, além de uma metrópole importante (Belo Horizonte). O Espírito Santo, por sua vez, é um estado de dinamismo econômico recente. Sua região metropolitana, de nome: "Região Metropolitana de Vitória" (RMGV) foi constituída oficialmente em 1995, e depois modificada em 1999 e 2001, quando incorporou, respectivamente, os municípios de Guarapari e Fundão. Em 2007 a Região possuía 46% da população do Espírito Santo (3,55 milhões de habitantes) e 57% da população urbana.

L'état de l'Espírito Santo se situe dans la région administrative la plus importante économiquement du Brésil : la région Sud-est. Dans cette région se trouvent deux métropoles nationales brésiliennes, Rio de Janeiro et São Paulo, ainsi qu'une autre métropole importante, Belo Horizonte. L'état de l'Espírito Santo, de son côté, est un état au dynamisme économique récent. Sa région métropolitaine appelée « Région Métropolitaine de Vitória » (RMGV) a été constituée officiellement en 1995 puis modifiée en 1999 et 2001 avec l'intégration des municipalités de Guarapari puis Fundão. En 2007, la RMGV possédait 46% de la population de l'Etat de l'Espírito Santo et 57% de la population urbaine.



Estado do Espírito Santo e a Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV
L'Etat de l'Espírito Santo et la Région Métropolitaine de la Grande Vitória -RMGV

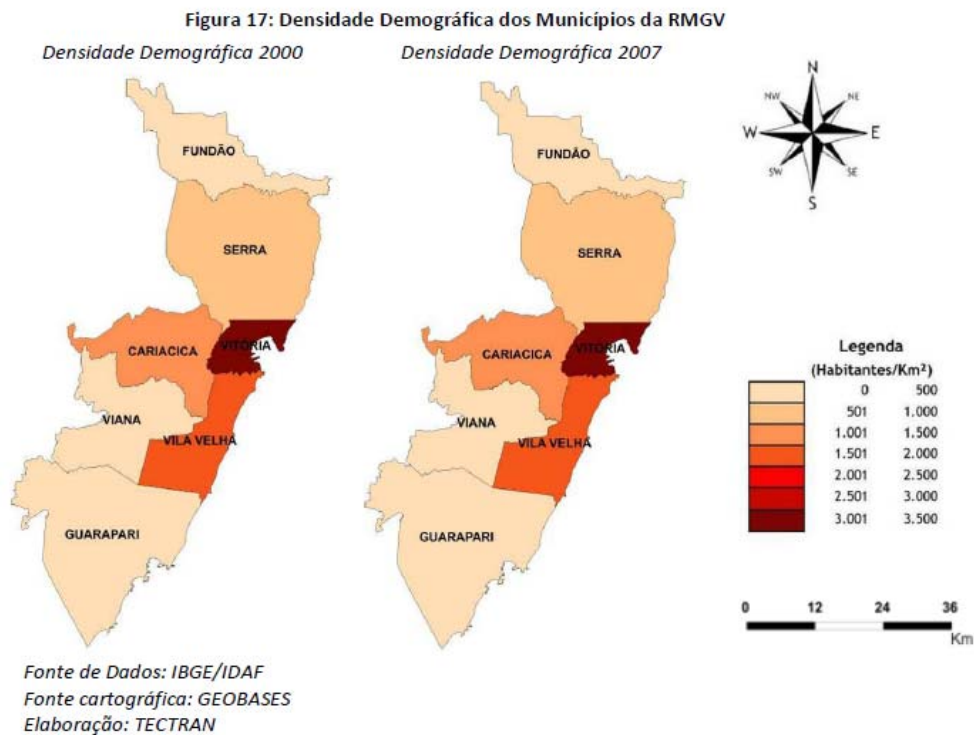


Quelques données RMGV

Superfície: 2.331 Km²
 Population (2007): 1.624.837
 Densité: 698 hab/Km²
 IDH moyen: 0,798

Population des municipalités de la RMGV - 2007

ESTUDO INTEGRADO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E CIRCULAÇÃO URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA



Densité des municipalités de la RMGV - 2000 et 2007

Até a década de 1960, o Espírito Santo ainda era um estado de população e Produto Interno Bruto (PIB) predominantemente rurais. Foi a partir desta mesma década que fatores como o agravamento de problemas sócio-econômicos nas zonas rurais, bem como o início de uma incipiente industrialização promoveram o início de uma urbanização acelerada da região da capital.

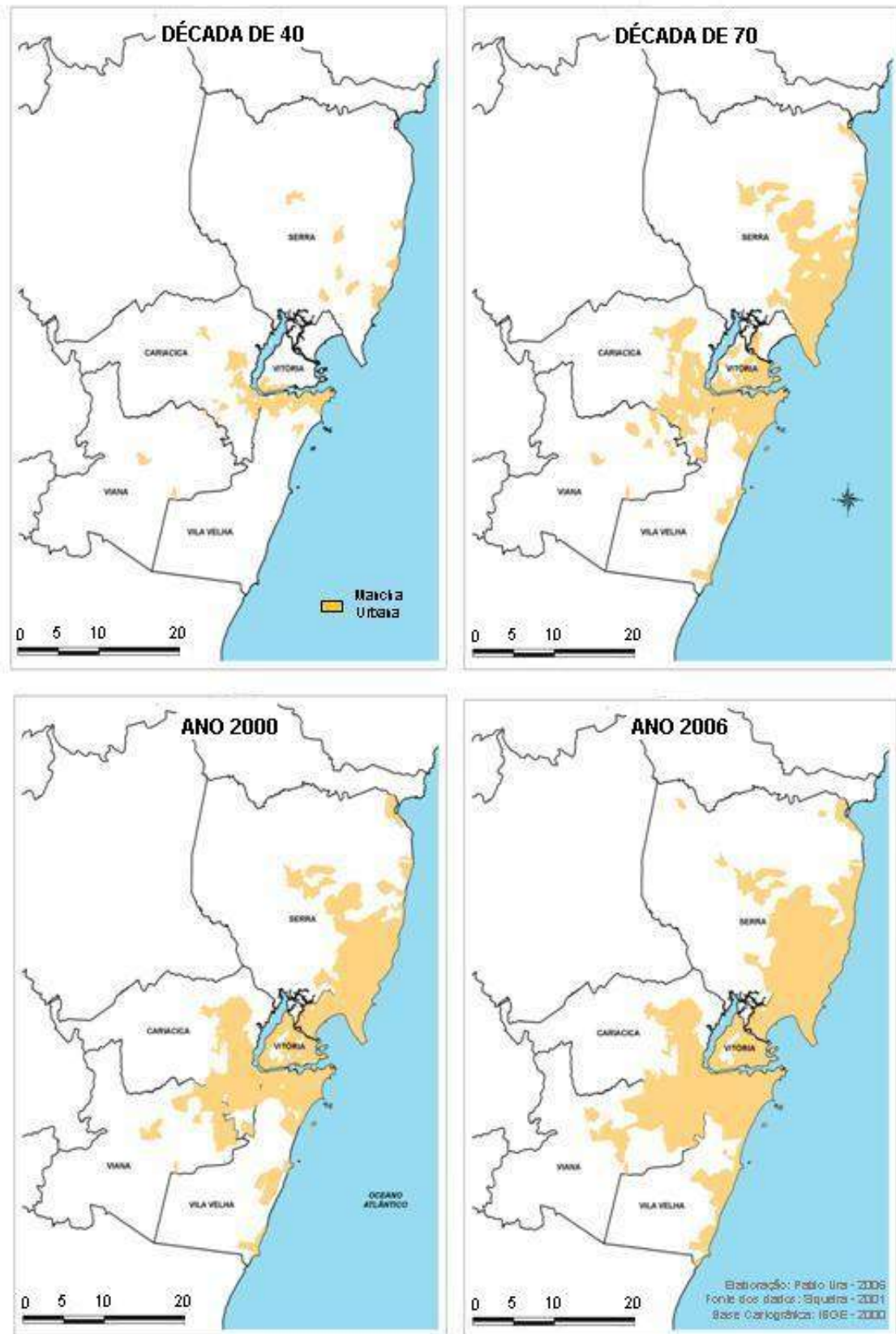
Foi na Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV, que se concentraram os principais investimentos em relação à criação dos parques industriais, além de que foi aí que se concentraram as principais infra-estruturas logísticas. É importante ressaltar, contudo, que concomitantemente à industrialização houve um importante crescimento de atividades econômicas voltadas ao setor de comércio e serviços, as quais foram as principais responsáveis pela oferta de trabalho.

Jusqu'en 1960, l'Espírito Santo était encore un état essentiellement rural, tant en terme de population que de Produit Intérieur Brut. C'est à partir de cette période que des facteurs d'exode rural - l'aggravation des problèmes sociaux-économiques des zones rurales et les débuts de l'industrialisation - accélèrent l'urbanisation dans la région de la capitale.

C'est dans la Région Métropolitaine de la Grande Vitória (RMGV) que se sont concentrés les principaux investissements relatifs à la création des pôles industriels ainsi que les principales infrastructures logistiques. On notera cependant, concomitamment à l'industrialisation, une croissance importante des activités économiques tournées vers le commerce et les services, principaux pourvoyeurs d'emploi dans la région.

Período			
1960-1970	1970-1980	1980-1991	1991-2000
156%	86%	45%	18%
88%	378%	169%	45%
60%	123%	87%	22%
123%	64%	31%	30%
60%	56%	25%	13%
-2%	8%	15%	13%
13%	27%	29%	19%

Varição da população urbana e rural no Espírito Santo entre 1940 e 2000.
Variation de la population urbaine et rurale de l'Espírito Santo entre 1940 et 2000



Evolução da mancha urbana na Grande Vitória entre 1940 e 2006.
Evolution de la tâche urbaine dans l'agglomération urbaine de Vitória entre 1940 et 2006

A convergência dos investimentos para a Região favoreceu um processo acentuado de concentração do produto (PIB) e da renda gerados no Espírito Santo. Em termos do Produto Interno Bruto - PIB, a RMGV é responsável por cerca de 64% do PIB gerado no Estado (2003). Essa região participou com 64% do Valor Agregado da Indústria e 62% do Valor Agregado de Comércio e Serviços do Espírito Santo em 2003.

Da mesma forma, os dados mais recentes sobre investimentos em execução e expectativas de investimento no Estado mostram a continuidade dessa tendência concentradora na RMGV. Do valor total de investimentos para o Estado, segundo dados de 2005, 34,7% estão situados somente na RMGV. Esses dados levantados por atividade mostram que 58,2% dos investimentos em indústria, 10,1% em energia, além de 87,2% em comércio e em serviços, estão concentrados nessa região. Além disso, a maior parte dos valores implicados se relaciona à expansão das grandes escalas industriais, e de novos projetos, também de grande escala, voltados para a área de energia, que hoje tem sido fortemente influenciada pelos investimentos na indústria petrolífera.

Destaca-se, finalmente, que o sítio geomorfológico da RMGV tem uma importante influência na ocupação do solo e na formação de sua paisagem urbana. A Região é formada no seu interior por afloramentos rochosos do tipo Mares de Morro, enquanto o seu litoral é constituído predominantemente por planícies fluvio-marinhas, originárias dos períodos terciário e quaternário.

Tal compartimentação geomorfológica proporcionou uma ocupação do solo direcionada para o litoral e recortando os grandes afloramentos, o que é visível na cidade de Vitória, onde o crescimento do seu território só foi possível

La convergence des investissements dans la RMGV crée une concentration du PIB et des revenus. La RMGV est la responsable pour 64% du PIB de l'Etat (2003). Cette région a participé à 64% de la valeur ajoutée de l'industrie et 62% de la valeur ajoutée du Commerce et Services de l'Etat de l'Espírito Santo.

De la même manière, les données les plus récentes sur les investissements en cours et attendus de l'investissement dans l'Etat montrent la continuité de cette tendance concentrée dans la RMGV. Selon des données de 2005, 34% du total de la valeur des investissements pour l'Etat correspondent à la RMGV. Ces données, par activités, montrent que 58% des investissements industriels, 10 % des investissements dans l'énergie et 87 % des investissements dans le commerce et services sont concentrés dans cette région. De plus, la plus grande partie des valeurs impliquées est en rapport avec l'expansion des grandes centres industriels. De nouveaux projets de grande échelle tournés vers l'énergie voient le jour, dans lesquels l'industrie pétrolière investit fortement.

D'autre part, les caractéristiques géomorphologiques de la RMGV ont une importante influence dans l'occupation du sol et la formation de son paysage urbain. L'intérieur des terres est constitué par des affleurements rocheux, les mornes, alors que sur le littoral ce sont les plaines fluvio-marines des périodes tertiaire et quaternaire.

Une telle segmentation géomorphologique a entraîné une urbanisation des régions inondables proches du littoral et entre les mornes, ceci est visible dans la ville de Vitória, où la croissance de son territoire a été seulement possible grâce à des remblaiements de la mer et des zones inondables (polders). Néanmoins, les mornes ont été également occupés ainsi que les mangroves autant à Cariacica qu'à Vitória et Vila Velha.

devido à realização de aterros em direção ao mar. Aconteceu um intenso processo de ocupação dos morros e manguezais, tanto em Cariacica, como Vila Velha e Vitória.

A cidade de Vila Velha, por sua vez, possui grande parte de sua extensão constituída por planícies de aluvião, fato que constantemente trás transtornos à população relacionados às inundações decorrentes de chuvas torrenciais nestes espaços que são mal drenados.

A área urbana da Serra se encontra sobre um planalto de formação barreiras entrecortado de pequenos vales, o que facilitou a expansão da aglomeração em direção a esse município.

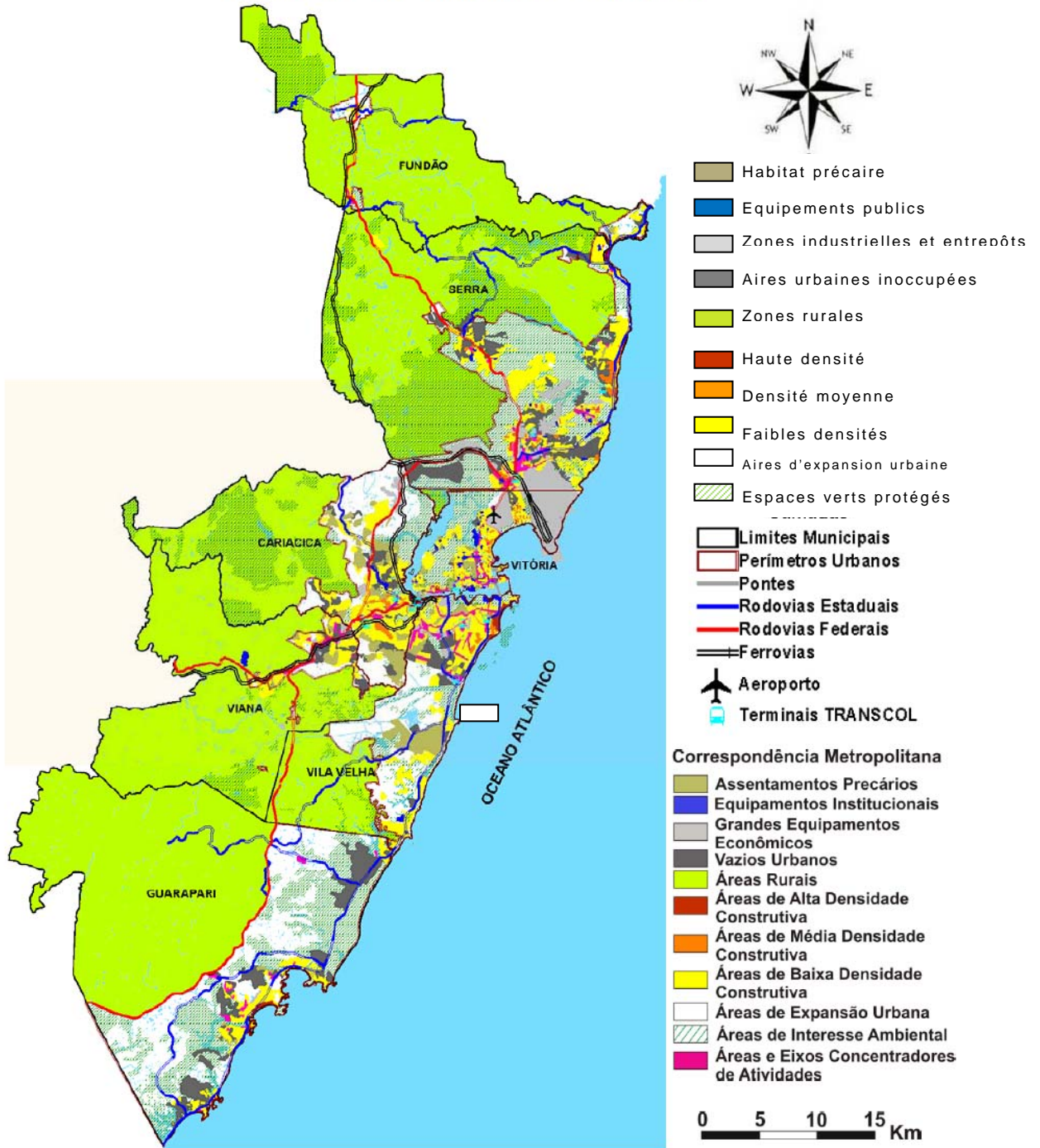
Por estar no litoral, tal região apresenta uma série de ecossistemas de manguezais. Tais zonas, juntamente com as encostas dos morros e os fundos de vales, serviram para a ocupação de populações de baixa renda e, conseqüentemente, a formação de zonas de moradia precárias desde o início dos processos de urbanização da RMGV. Tais processos são visíveis em todas as suas cidades e em algumas delas, particularmente na capital, existem políticas públicas voltadas para um ordenamento territorial mais adequado. Tal fato será mais bem discutido ao longo do texto.

La ville de Vila Velha, de son côté, possède une grande partie de son étendue constituée de plaines alluvionnaires, provoquant des inondations lors des pluies torrentielles dans ces espaces mal drainés.

L'aire urbaine de Serra se trouve sur un plateau entrecoupé d'étroites vallées, ce qui a facilité l'expansion de l'agglomération vers cette commune.

Située le long du littoral, la région présente une série d'écosystèmes de mangroves. Ces zones, conjointement avec les versants des mornes et les fonds de vallée, ont été investies par la population à bas revenus et leur habitat précaire fait de favelas depuis le début de l'urbanisation de la RMGV. De tels processus sont visibles dans toutes les villes bien que, dans certaines, particulièrement dans la capitale, des politiques publiques se soient tournées vers un réaménagement territorial plus adéquat. On reviendra sur ce point.

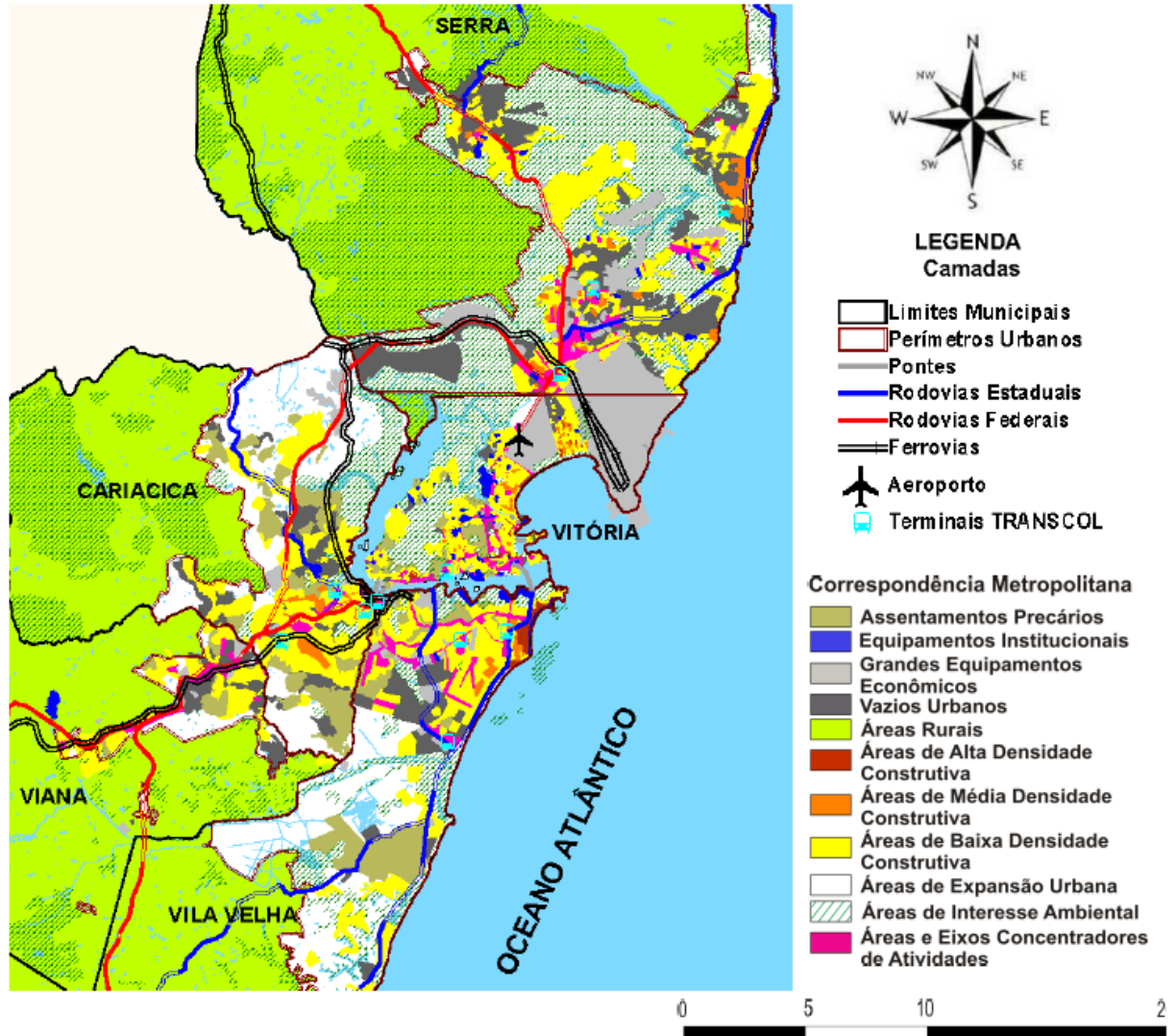
Correspondência Metropolitana para Uso e Ocupação do Solo



Fonte cartográfica: GEOBASES, Estudos básicos dos Planos Diretores Municipais da RMGV, CAR-UFES
 Elaboração: CAR-UFES/TECTRAN

Occupation du sol de la RMGV

Correspondência Metropolitana para Uso e Ocupação do Solo na área conurbada



Fonte cartográfica: GEOBASES, Estudos básicos dos Planos Diretores Municipais da RMGV, CAR-UFES
 Elaboração: CAR-UFES/TECTRAN

Occupation du sol agglomération urbaine

2

A Região Metropolitana da Grande Vitória: Território, atividades econômicas e mobilidade *La Région métropolitaine de Vitória: territoire, activités économiques et mobilité*

A região de Vitória se insere numa hierarquia urbana nacional como capital regional (cf. IBGE, Regiões de influência das cidades, 2008). Existe no Brasil uma Grande Metrópole Nacional (São Paulo) e duas metrópoles Nacionais (Rio de Janeiro e Brasília). Além de 6 metrópoles importantes que são capitais de estados (Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza, Belém e Manaus).

Vitória é uma capital regional com uma zona de influência que vai para além das fronteiras do estado do Espírito Santo ; sua hinterlândia vai até o Leste de Minas Gerais e o Sul da Bahia. Sua zona de influência abrange uma área com uma população de 3,7 milhões de habitantes e um PIB superior a de 53 bilhões de Reais (cf. mapa a seguir).

Ela estabelece relações e conexões (cf. mapa) com as grandes capitais da Região Sudeste (São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte) e com Brasília e Salvador.

A estrada de ferro Vitoria-Minas é um dos “corredores” que irrigam a região e conectam Vitoria às indústrias e minas de Minas Gerais e à produção agrícola do Centro do Brasil, permitindo uma conexão com os portos da costa escoando parte dos produtos de toda essa área (cf. mapa).

Os portos capixabas recebem parte da produção dos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul, Sul da Bahia destinados à exportação e, igualmente, importam produtos que se destinam à região Sudeste (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais), Goiás e sul da Bahia. Os portos do Espírito Santo exportaram

La région de Vitoria s’inscrit dans la hiérarchie urbaine brésilienne comme une capitale régionale (cf. IBGE, 2008). Ainsi, selon cette classification, il existe au Brésil une grande métropole nationale (São Paulo) et deux autres métropoles considérées comme nationales (Rio de Janeiro et Brasilia, la capitale politique du pays). En outre, il y a 6 villes de rang inférieur aux métropoles nationales, mais supérieur aux autres capitales régionales: Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza, Belém et Manaus.

Vitória comme capitale régionale a une zone d’influence qui va au delà des frontières de l’état de l’Espírito Santo, son hinterland s’étend à l’Est de l’état de Minas Gerais et au Sud de l’état de Bahia. Cette zone d’influence recouvre une aire où habitent plus de 3,7 millions d’habitants et un PIB supérieur a 53 milliards de Reais, soit environ 19 milliards d’Euros (1 Euro=2,8 Reais). Voir la carte page 20.

Par ailleurs, la ville a établi des connexions et dépend par certains égards des activités et services des capitales de la région Sud-est du Brésil (São Paulo, Rio de Janeiro et Belo Horizonte) et également de Brasilia et Salvador, cette dernière étant capitale de l’état de Bahia.

La voie ferrée Vitoria-Minas est un des “corridors” qui irriguent la région et connectent Vitoria aux industries et mines de Minas Gerais, ainsi qu’à la production agricole du Centre du Brésil ; ceci permet une connexion avec les ports de la côte de l’état pour écouler une partie de la production de cette vaste zone (cf. carte ci-dessous).

9% do valor total das exportações brasileiras em 2004 (8,7 bilhões de dólares) e 29% do total das cargas escoadas pelos portos do país (segundo lugar em movimentação de toneladas de carga). Esse último percentual é elevado em função de produtos primários ou semi-transformados que são exportados (minério de ferro, placas de aço, pelotas de ferro, celulose, etc.).

Pelos portos do Estado são importados 5,3% dos valores totais das importações do país (3,2 bilhões de Us\$). Assim, o estado se afigura como uma das portas de saída e de entrada de inúmeros produtos e mercadorias originados e/ou destinados para outros lugares do país (Estatísticas do comércio exterior – IPES – Instituto Jones Santos Neves, 2004).

Essa situação fez com que se desenvolvesse na RMGV uma rede de entrepostos aduaneiros e armazéns, notadamente na região do contorno de Cariacica e em Vila Velha, o denominado arco metropolitano..

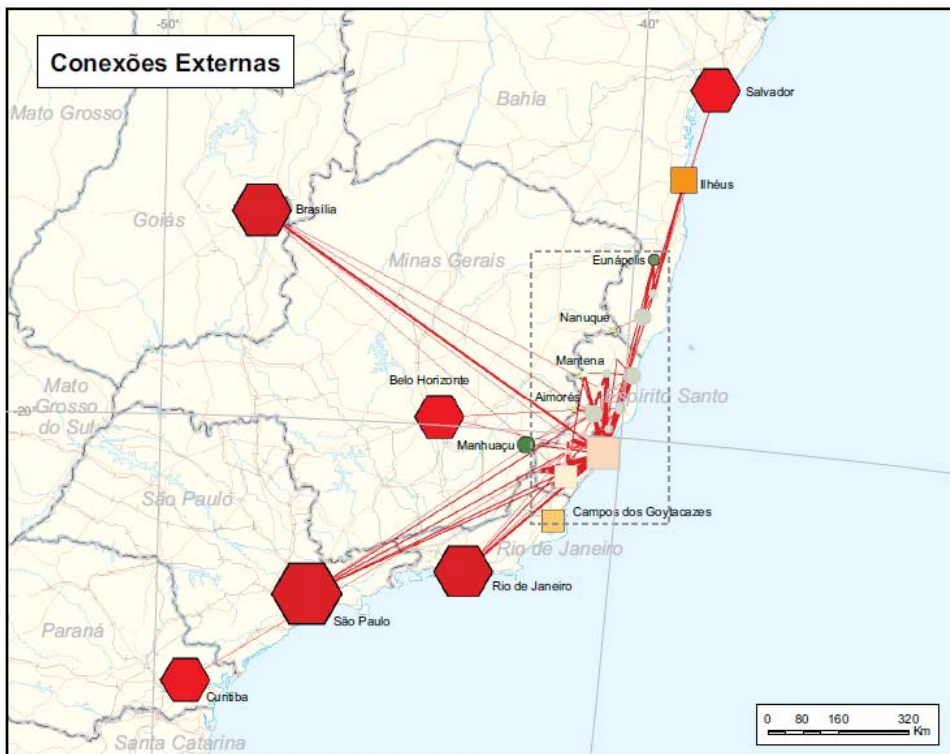
Não deve se esquecer a importância crescente do petróleo que tem transformado a economia do Espírito Santo. Inúmeros poços foram descobertos em sua costa e uma infraestrutura para atender à demanda do setor tem se desenvolvido rapidamente, inclusive na adaptação de diversos portos e a construção de oleodutos e gasodutos e de uma empresa francesa de tubos para exploração do petróleo na área do porto em Vitória. A Exploração do petróleo tem aumentado a riqueza do estado por meio de taxas e royalties sobre o produto explorado o que tem alterado as condições econômicas e de desenvolvimento de muitos municípios costeiros, multiplicando-se, igualmente, os riscos de acidentes. Em razão das conexões com o restante do país, há uma certa disputa com os portos de Rio de Janeiro e de outras áreas do sul do Brasil para escoar a produção agrícola do Brasil-central e para as cargas em geral, por isto mesmo o Estado busca investir e expandir seus portos para além do escoamento dos produtos produzidos no Espírito Santo.

Les ports de l'Espírito Santo reçoivent une partie de la production des états de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Sul de Bahia destinées à l'exportation et reçoivent, également, des produits importés destinés à la région Sud-est.

En 2004 circulait par les ports de l'Etat 9% de la valeur totale des exportations brésiliennes (8,7 milliards de dollars) et 29% du volume (occupant la deuxième place dans le pays) à cause surtout de produits très pondéreux (minerais de fer, plaques d'acier, cellulose, etc.). Par les ports de l'état sont également importés 5,3% de la valeur total totale des importations du pays (3,2 milliards de dollars en 2004). Ainsi ces ports figurent comme une des plus importantes portes d'entrée et de sortie des marchandises du pays (Cf. IJSN, 2004).

Ceci a permis le développement d'innombrables entrepôts et ports secs, dans la Grande Vitoria, et notamment dans la région autour de la voie du contournement de Cariacica et Vila Velha : la BR 1010.

Aujourd'hui le pétrole transforme l'économie de l'Espírito Santo. De nombreux puits ont été découverts sur la côte ces dernières années, entraînant le développement d'une infrastructure tournée vers les activités pétrolières. Ainsi divers ports se sont adaptés à la demande du secteur et des oléoducs et gazoducs irriguent le territoire. En outre une grande entreprise française qui fournit des conduits pour l'exploitation pétrolière (Flexibras) s'est installée dans l'aire du port du centre de Vitória. L'exploitation du pétrole a augmenté la richesse de l'Etat ces dernières années et entraîné le développement économique de plusieurs municipalités de la côte. Les risques d'accidents se sont parallèlement multipliés. En raison des connexions avec le reste du pays, la région est en compétition avec les ports de Rio de Janeiro, notamment, mais aussi d'autres états du sud du pays pour écouler les produits agricoles du centre du Brésil. C'est pour cette raison que l'Etat cherche à investir dans l'expansion des ports.

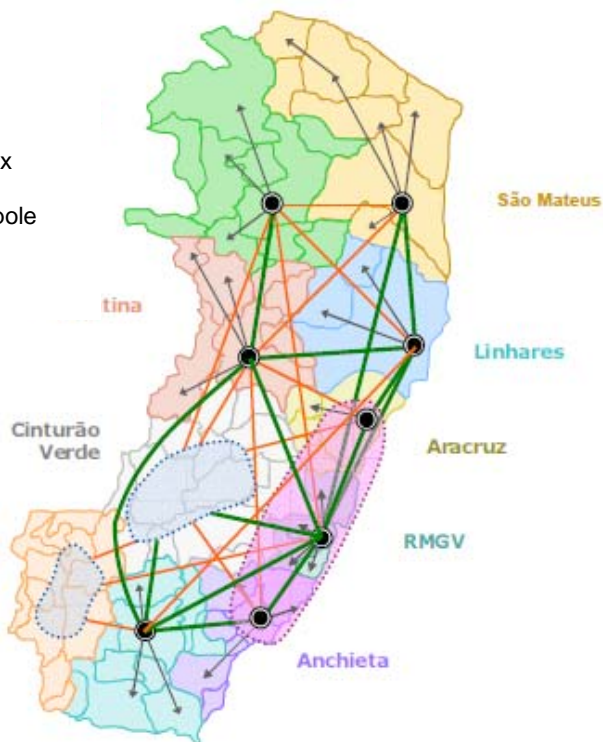


Fonte e elaboração: IBGE, 2008

Conexões e redes da Região Metropolitana de Vitória com o Brasil
Connexion et réseaux de la région métropolitaine de Vitória avec le Brésil

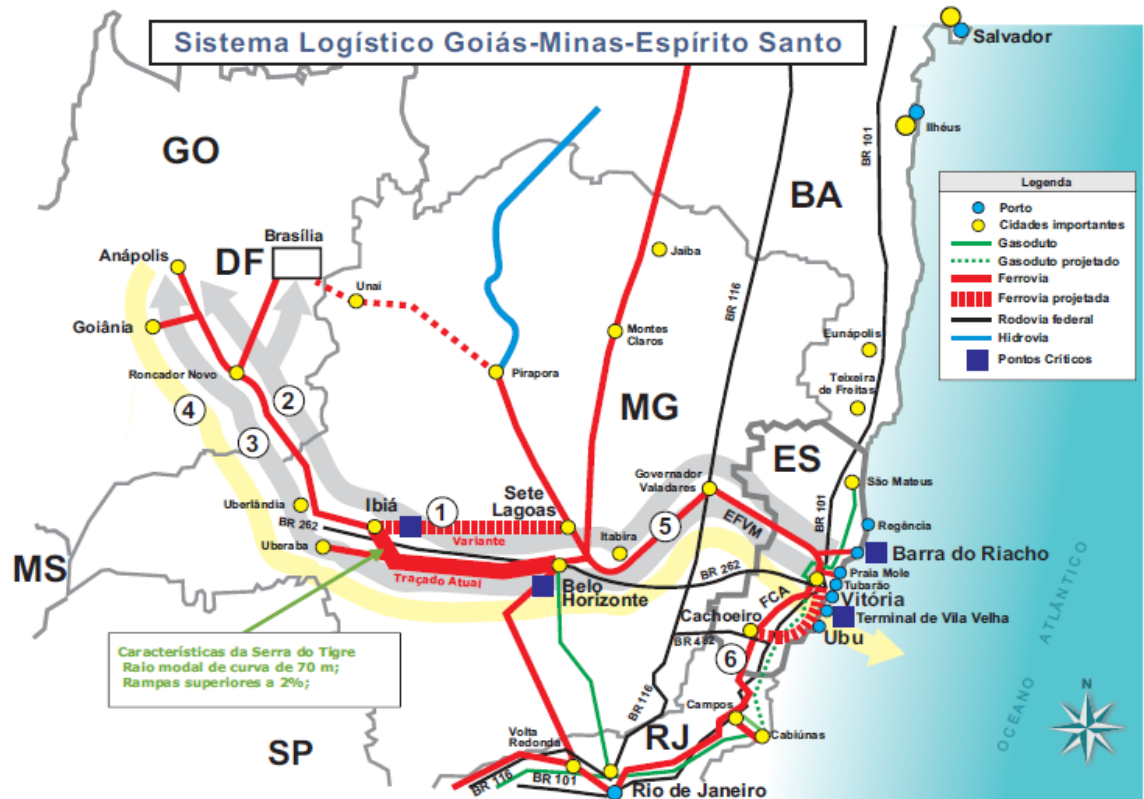
- LEGENDE**
- Liaisons très fortes
 - Liaisons fortes
 - Flux des services internes aux réseaux
 - Aire d'influence immédiate de la métropole
 - Centralité Régionale

- Legenda**
- Ligação Muito Forte
 - Ligação Forte
 - Fluxo de Serviços intra-rede
 - Centralidade Regional
 - Cinturões (redes sem centralidades)
 - Área de influência da Metrôpole

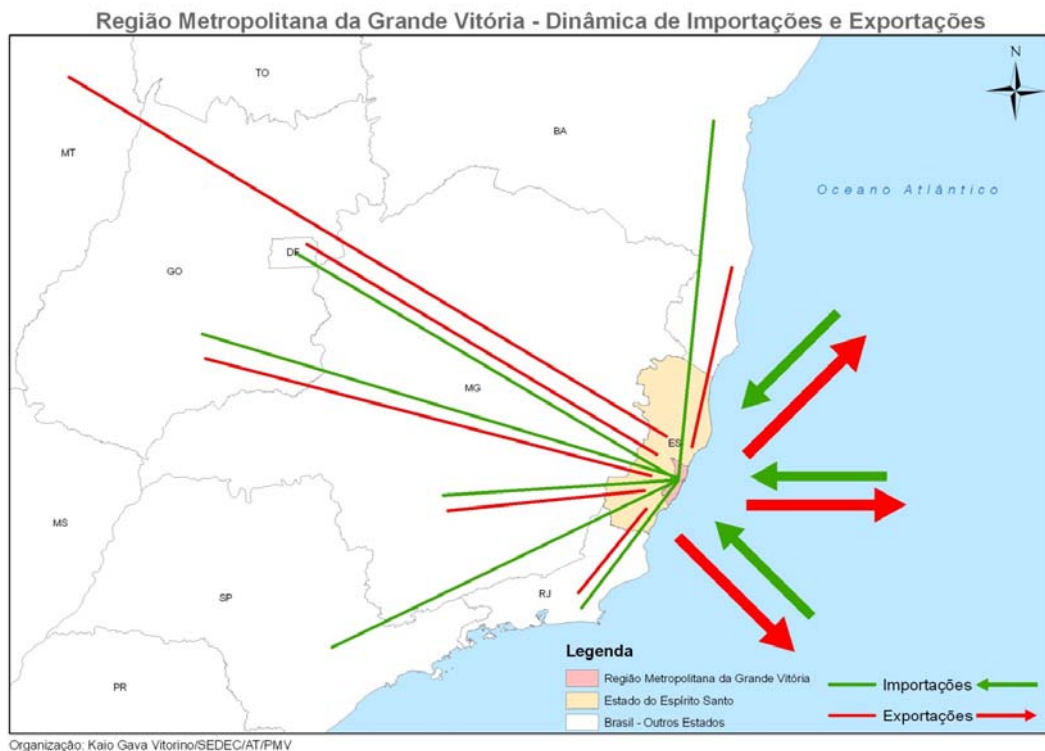


Fonte: Elaboração Macroplan, 2006

L'hierarchie des Villes de l'état de l'Espírito Santo
Hierarquia urbana do Espírito Santo



Ports and major corridors of foreign trade Goiás-Minas Gerais-Espírito Santo



Dynamique des exportations et importations au travers des ports de la Région Métropolitaine de Vitória et ses couloirs. En vert la destination brésilienne des importations et en rouge des exportations

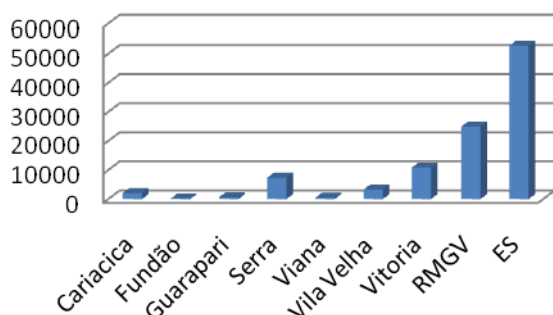
O PIB do Espírito Santo em 2006 (53 bilhões de reais) representava 2,2% do PIB Brasileiro (2,3 trilhões de reais). O PIB da RMGV representava, no mesmo ano, 47% do PIB estadual, Somente o município de Vitória era responsável por 20% do PIB do estado.

Pode se notar na tabela abaixo os indicadores da RMGV nos espaços urbanos da Região Sudeste do Brasil, vê-se que eles são inferiores aos dos principais centros urbanos do país e da região, mas se encontram em um nível semelhante ao da baixada santista, em São Paulo, região onde se encontra um dos maiores portos brasileiros, o Porto de Santos.

Le PIB de l'Espírito Santo en 2006 (53 milliards de Reais), représente 2,2% du PIB du Brésil (2300 milliards de Reais, environ 821 milliards de Euros au taux d'échange du mois d'août 2009). Le PIB de la RMGV représentait à la même année 47% du PIB de l'état. La commune de Vitoria à elle seule avait 20% de ce même produit intérieur brut.

On peut remarquer dans le tableau ci-dessous les indicateurs de la RMGV comparés à ceux d'autres régions urbaines importantes de la région Sud-est, ils sont inférieurs à ceux des principaux centres urbains, mais se trouvent au même niveau que la région de Santos, à São Paulo, où se trouve un des plus importants ports du pays.

PIB RMGV e Espírito Santo 2006 em milhões de Reais



PIB RMGV e de l'Etat de l'Espírito Santo

Participation de l'espace urbain de la RMGV dans la Région Sud-est du Brésil

Tabela 8: Participação do espaço urbano da RMGV no total da região sudeste

Espaço Urbano	PARTICIPAÇÃO EM % NO TOTAL DA REGIÃO SUDESTE						
	População 2004 (%)	Agências Bancárias 2003 (%)	Massa de Rendimentos 2000 (%)	Atividades de Ponta 2003 (%)	Operações Financeiras 2003 (%)	Sedes empresariais 2004 (%)	Passagens aéreas 2003 (%)
São Paulo	24,72	27,54	32,23	44,67	58,25	53,61	53,39
Rio de Janeiro	14,60	13,75	17,39	14,13	14,22	18,07	26,49
Belo Horizonte	6,83	5,61	6,54	7,20	5,74	6,33	10,44
Vitória	2,06	1,59	1,88	0,87	1,13	3,31	3,77
Campinas	3,33	3,50	3,98	5,88	2,66	5,12	2,19
Bax ^a Santista	2,08	1,78	2,29	0,61	1,46	0,60	0,00
Vale do Aço	0,77	0,50	0,48	0,14	0,15	0,30	0,29
Demais Municípios SE	45,60	45,72	35,21	26,49	16,40	12,65	3,44

Fonte de Dados: IPPUR, FASE, IPARDES, 2004
 Elaboração: TECTRAN/UFES

A repartição do PIB (valores de 2006) nos demonstra que a indústria é significativa na Serra (parte do pólo industrial de Tubarão, o Centro industrial de Vitória - CIVIT e novas polaridades industriais que ali aparecem, sobretudo ligadas ao mármore e ao granito) e em municípios com pequena população e valor do PIB pouco elevado em relação aos outros municípios da RMGV (Fundão e Viana). Mas na capital, em Cariacica e Vila Velha a parte da indústria representa um pouco mais que ¼ do volume do PIB; o setor de serviços e comércio é, portanto, muito importante. A cidade de Vitória ocupa um papel polarizador na RMGV em termos de comércio e serviços em geral e, também de serviços especializados, bem como possui portos (da mesma forma que Serra e Vila Velha). Além disso, na capital se concentra um número significativo de empregos públicos das esferas estadual, federal e municipal, além das atividades ligadas à cultura, ao ensino universitário e o turismo de lazer e de negócios.

Os municípios de Cariacica e Vila Velha, como pode se observar no mapa do PIB e participação no valor agregado, têm atividades comerciais importantes, notadamente Campo Grande em Cariacica e Glória em Vila Velha (como veremos mais adiante); mas o volume do PIB pode ser classificado como pouco elevado em relação à Vitória e Serra.

Finalmente, em Guarapari, cidade balneária e turística, os comércios e serviços têm um predomínio absoluto.

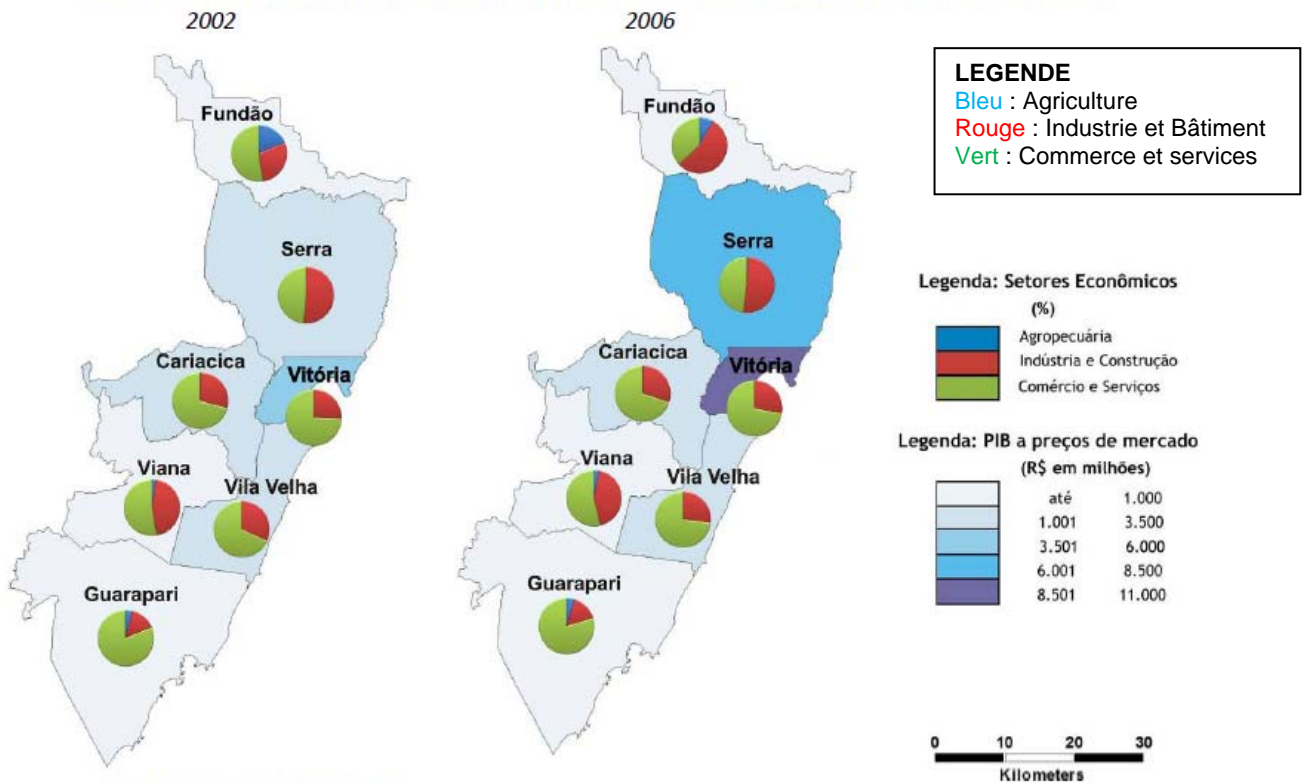
A maior parte da PEA (População Economicamente ativa) também está concentrada no comércio e serviços em todos os municípios da Região Metropolitana, como pode se observar no gráfico abaixo. Assim, a industrialização não somente é limitada, como também emprega em geral menos de ¼ da população economicamente ativa, somente na Serra ela ultrapassa tal percentual.

La répartition du PIB (2006) par secteur économique démontre que l'industrie est significative à Serra (surtout à cause du pôle industriel de Tubarão et du district industriel du CIVIT et aussi de nouvelles polarités industrielles liées à l'exploitation du marbre et du granite destiné à l'exportation). D'autres municipalités ont une population pas très importante et une valeur du PIB peu élevée (Fundão e Viana). Dans la capitale Vitoria, à Cariacica et à Vila Velha, la part de l'industrie représente un peu plus que ¼ du PIB. Le secteur des services et commerces est très important. La ville de Vitoria occupe un rôle polarisateur dans la RMGV en termes de commerces et services en général, et aussi des services plus spécialisés. Elle possède des ports, comme nous l'avons vu, de la même manière que Serra et Vila Velha. Dans la capitale se concentre un nombre significatif d'emplois publics (communal, de l'état fédéral et de l'état régional), outre les activités liées à la culture, à l'enseignement universitaire, aux hôpitaux spécialisés, au tourisme, etc.

Les municipalités de Cariacica et Vila Velha, comme nous pouvons noter dans la carte du PIB ci-dessous, ont des activités commerciales importantes, notamment Campo Grande à Cariacica et Gloria à Vila Velha, néanmoins comparés à Vitória, leur PIB n'est pas très élevé. A Guarapari, ville balnéaire et touristique, les commerces et services sont dominants.

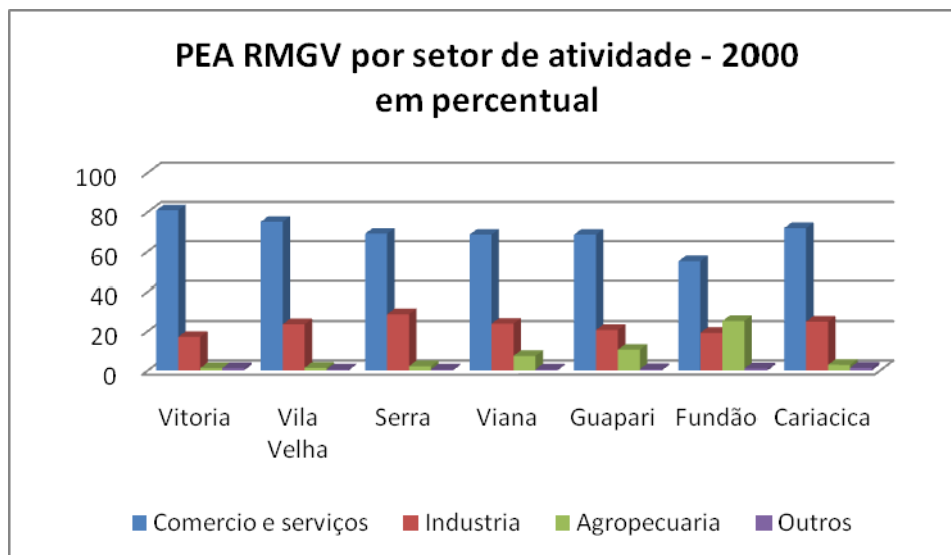
La plupart de la population économiquement active se concentre ainsi dans le commerce et les services, comme on pouvait s'y attendre. Ainsi l'industrialisation est limitée et mis à part Serra, toutes les autres municipalités ont moins de ¼ de leurs emplois dans ce secteur.

Figura 26: PIB a preços de mercado e Participação dos Setores Econômicos no Valor Agregado Total



Fonte de Dados: IPES e IISN
 Fonte cartográfica: GEOBASES
 Elaboração: TECTRAN

Répartition du PIB par secteur et volume du PIB par municipalité 2002-2006



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves/IBGE, 2000

Population économiquement active par secteur d'activité par municipalité de la RMGV 2000 (en pourcentage)

A diferença entre a População Economicamente Ativa habitando as municipalidades (dados disponíveis de 2000) e o emprego do setor formal - a estimativa do emprego dito informal é aleatória e não temos como calculá-la, sendo em geral estimada entre 40% e 50% do total dos empregos em diferentes regiões do Brasil -, concentrado nessas mesmas municipalidades (dados disponíveis de 1998 e 2007), nos dá o grau de polarização do emprego em Vitória e a movimentação pendular habitat-trabalho na parte conurbada da metrópole (cf. tabela Taxa de emprego das municipalidades da Aglomeração de Vitória e o sub-capítulo desse documento A busca da mobilidade urbana).

A taxa de emprego, que relaciona o número de empregos com a população economicamente ativa (PEA), permite medir a adequação entre a oferta e a demanda de emprego. A cidade de Vitória apresenta uma taxa de emprego em 1998 de 1,3 e em 2007 de 1,7, indicando em boa medida a absorção do excedente da PEA dos municípios de Vila Velha, Cariacica e Viana que tinham uma taxa inferior a 1, a Serra em 1998 estava com a taxa de 0,70, provavelmente em função da crise da segunda metade dos anos 90, época das privatizações e aumento espetacular do desemprego, particularmente no pólo de Tubarão, assim como no restante do Brasil. Evidentemente que os habitantes de Vitória e Serra, com taxas de emprego positivas (dados de 2007), podem também trabalhar nos municípios vizinhos com taxas negativas. Voltaremos a abordar essa questão.

Tem se que observar que em 2007, provavelmente, a população ativa dos municípios aumentou significativamente em relação a 2000, época do censo, e, portanto, isso alteraria os cálculos das taxas. Mas nós queríamos simplesmente ter uma ordem de grandeza das mesmas. Por isso mesmo, para ter uma ordem de comparação, fez-se os cálculos com os dados do emprego de 1998 em relação à PEA de 2000. As mudanças significativas das taxas foram, como vimos, as de Vitória (menos 0,42 em relação à taxa de 2007), de Serra (menos 0,32 em relação a 2007) e Viana (menos 0,31 em relação a 2007),

cl

La différence entre la population économiquement active (PEA) habitant les municipalités (données 2000) et l'emploi du secteur formel* concentré dans ces mêmes municipalités (données disponibles pour 1998 et 2007) permet d'évaluer le degré de polarisation de l'emploi à Vitória et le déplacement pendulaire domicile-travail dans la conurbation de la métropole (cf. *tableau du taux d'emploi des municipalités de l'agglomération de Vitória* et le sous-chapitre de ce document La recherche de la mobilité urbaine).

* : L'estimation du secteur d'emploi dit informel est aléatoire et on n'a pas les moyens de la calculer, elle est en général estimée à l'hauteur de 40% à 50% des emplois selon les différentes régions du Brésil.

Le taux d'emploi permet de mesurer l'adéquation entre l'offre et la demande d'emploi. La ville de Vitória avait en 1998 un taux d'emploi de 1,3 et 1,7 en 2007 et absorbait et absorbe, en principe, dans une bonne mesure, l'excédent de la PEA des municipalités de Vila Velha, Cariacica e Viana qui avaient un taux inférieur à 1. Nous devons remarquer que Serra en 1998 avait un taux de 0,70, probablement en fonction de la crise économique de la deuxième moitié des années 1990, l'époque de la privatisation des grandes entreprises du pôle industriel de Tubarão et de l'évolution de la courbe du chômage. Il est évident que les habitants de Vitória et Serra avec des taux positifs (données de l'emploi de 2007), peuvent aussi travailler dans les municipalités voisines qui ont des taux négatifs. Nous y reviendrons.

Il faut remarquer qu'en 2007 probablement la population économiquement active des municipalités a augmenté significativement par rapport aux dernières données connues du recensement (2000). Ceci pourrait provoquer des changements dans les calculs de la taxe, mais nous voudrions simplement avoir un ordre de grandeurs de ces taux.

Cependant, afin d'avoir un ordre de comparaison, nous avons réalisé, aussi, les calculs avec les données de l'emploi de 1998 par rapport à la population économiquement active de 2000. Les

os dois outros municípios (Vila Velha e Cariacica) continuaram com taxas negativas próximas do cálculo dos dados de emprego de 2007.

Nós não dispomos de dados precisos sobre o número de trabalhadores que realizam migrações alternantes por toda a aglomeração por setor de atividade e lugar de residência e de trabalho. Mas, como veremos mais adiante, os deslocamentos entre áreas de residência e de trabalho intermunicipal, medidos pela pesquisa domiciliar realizada junto 3.040 domicílios na Aglomeração urbana da Grande Vitória, que detalha os objetivos das viagens da população entrevistada, poderá nos fornecer uma idéia dessas migrações pendulares (Cf. Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino, Atualização 2007, PDTU-GV, IJSN, 2008).

O importante a ressaltar nas taxas de emprego (dados de emprego de 2007), em comparação com o passado (1990) - segundo Zanotelli, 1998 - é que Cariacica e Viana perderam muitos postos de trabalho (respectivamente menos 8% e menos 9%), mas tiveram um aumento significativo de sua população economicamente ativa (respectivamente 73% e 66%), o que levou a uma redução das taxas; já Vila Velha aumentou consideravelmente seus postos de trabalho (87%), seguindo a evolução menos rápida da PEA (58%) residente no município. Serra mais que dobrou sua PEA no período de 1990 a 2000 (135%), mas o ritmo de crescimento do emprego foi mais lento (108%) o que levou a uma taxa de emprego mesmo que positiva, menos importante em 2007 que no início da década de 1990. Vitória é um caso a parte e teve uma evolução do emprego importante entre 1990 e 2007 (51%) e uma evolução menos acelerada da PEA entre 1990 e 2000 (30%).

Isso mostra, para além das conjunturas econômicas, certa dinâmica na aglomeração e acentua ainda mais as cesuras, entre, de um lado, a “periferia” que poderemos designar como cidades dormitório (Cariacica, Viana e Vila Velha) e, de outro lado, Serra, mas sobretudo Vitória, cidades que acolhem os habitantes trabalhadores das municipalidades do entorno.

modifications significatives des taux par rapport aux données de l'emploi de 2007, ont été celles de Vitória (moins 0,42), de Serra (moins 0,32) et Viana (moins 0,31). Les communes de Vila Velha et Cariacica ont continué à avoir des taux négatifs proches du calcul réalisé avec les données de l'emploi de 2007.

Nous ne disposons pas de données précises par secteur d'activité pour toute l'agglomération sur le nombre de travailleurs qui effectuent des migrations pendulaires entre les lieux d'habitat et de travail. Néanmoins, comme nous le verrons plus loin, les déplacements entre les aires de résidence et de travail entre les municipalités, mesurés par l'enquête réalisée auprès de 3.400 ménages de l'agglomération de Vitória pourra nous fournir une idée de ces migrations.

Par ailleurs si nous réalisons une comparaison des taux d'emploi entre 2007 et 1990 (les taux pour cette année ont été calculés par Zanotelli, 1998), on s'aperçoit que Cariacica et Viana ont perdu beaucoup de postes de travail (respectivement moins 8% et moins 9%), tandis que leur population économiquement active a évolué respectivement de 73% et 66%, ceci a amené à une réduction conséquente des taux d'emploi ; de son côté Vila Velha a augmenté considérablement ses postes de travail (87%) et la PEA (58%) qui résidait dans la commune a évoluée moins rapidement, ceci a amené à une évolution du taux de l'emploi, même s'il reste négatif. La commune de Serra a plus que doublé sa PEA entre 1990 et 2000 (135%), mais le rythme de croissance de l'emploi, bien que soutenu, a été plus lent (108%), ainsi le taux d'emploi est resté positif, mais a subi une réduction par rapport au début des années 90. Vitória est un cas à part, elle a eu une évolution importante de l'emploi entre 1990 et 2007 (51%) et une évolution moins importante de la PEA entre 1990 et 2000 (30%).

Ces données démontrent au-delà d'une conjoncture économique une dynamique dans l'agglomération, mais caractérisent aussi les cesures entre, d'un côté, une « périphérie » que nous pourrions désigner comme des villes dortoirs

No entanto, tem-se que sublinhar a dinâmica própria de Vila Velha que aumenta a oferta de emprego a um ritmo mais importante que a evolução da PEA. Voltaremos a essas questões das desigualdades entre municípios mais adiante no texto.

A localização das atividades industriais, dos portos e entrepostos aduaneiros na aglomeração pode ser vista no mapa a seguir. As estruturas logísticas da Região interligando os portos e as estações aduaneiras por rodovias e ferrovias, nos territórios de Cariacica, Vila Velha, Vitória e Serra têm uma forma de um arco contornando a ilha de Vitória.

A estrutura territorial da aglomeração da Grande Vitória, sobretudo no que diz respeito à mobilidade, é conformada parcialmente pelas atividades industriais, mas, existem, por outro lado, como resultado da indústria, das atividades portuárias e do setor público, importantes centros terciários que são bem ou mal interligados por vias urbanas. No que segue trataremos desses centros.

(Cariacica, Viana et Vila Velha), et d'un autre côté, Serra, mais surtout Vitória, villes qui accueillent les habitants travailleurs des communes environnantes. Il faut souligner, la dynamique propre de Vila Velha qui augmente l'offre d'emploi à un rythme plus soutenu que l'augmentation de la PEA. Nous reviendrons dans ce document sur les questions d'inégalité entre les communes.

On remarquera la localisation des activités industrielles, des ports et entrepôts dans l'agglomération de Vitoria sur la carte suivante. Les structures logistiques de la région liant les ports et les entrepôts par la route et les voies ferrées traversant les territoires de Cariacica, Vila Velha, Vitória e Serra ont la forme d'un arc.

La structure du territoire de l'agglomération de Vitória, surtout en ce qui concerne la mobilité, est conformée partiellement par les activités industrielles, mais il existe également, résultant de l'implantation des industries, des ports et du secteur public, d'importants centres tertiaires plus ou moins bien reliés entre eux par des voies urbaines. Nous abordons la description de ces centres ci-dessous.

Taux d'emploi des communes de l'agglomération de Vitória

Taxa de emprego das municipalidades da Aglomeração de Vitória

Municípios (municipalités)	População (population) 2007	Emprego formal (emploi formel) 2007 (a)	Emprego Formal (emploi formel) 1998 (c)	PEA 2000 (b)	Taxa (taux) (a/b)	Taxa (taux) (c/b)	Taxa (taux) 1990
Vila Velha	398068	103823	97148	146816	0,71	0,66	0,59
Serra	385370	123189	84917	120885	1,02	0,70	1,15
Cariacica	356536	51752	66759	123301	0,42	0,54	0,77
Vitoria	314042	214892	161780	(*)125679	1,71	1,29	1,47
Viana	57539	10526	4168	20226	0,52	0,21	1,07

Fonte: IBGE, 2000, O/D, IJSN/PDTMU, 2008, Zanotelli; 1998.

Elaboração Zanotelli, C.

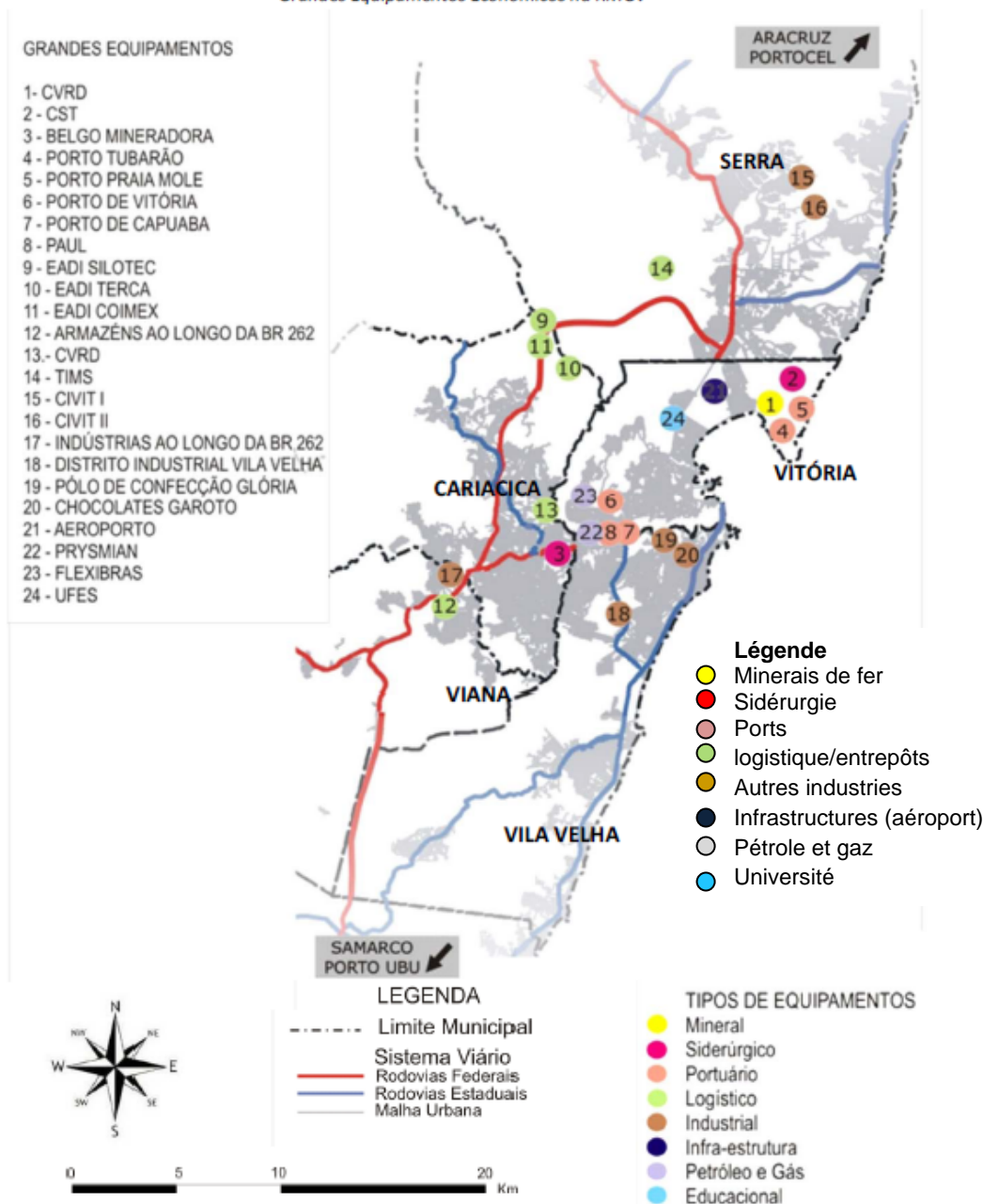
(*)A pesquisa Domiciliar Origem-Destino de 2007 indica para Vitória um deslocamento trabalho-residência de 143 mil pessoas e de residência – trabalho de 171 mil pessoas, isso pode nos dar uma ordem de grandeza da PEA em 2007, o que corrigiria os dados do IBGE de 2000 e em conseqüências as taxas para a capital.

Localização dos pólos industriais, principais equipamentos e estradas na Aglomeração de Vitória

Localisation des pôles industriels, principaux équipements et routes de l'agglomération de Vitoria

ESTUDO INTEGRADO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E CIRCULAÇÃO URBANA
 DA REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA

Figura 6: Grandes Equipamentos Econômicos na RMGV
 Grandes Equipamentos Econômicos na RMGV



2.1 Os centros terciários metropolitanos

2.1 Les centres tertiaires métropolitains

Os principais centros de comércio e serviços da Aglomeração da Grande Vitória podem ser vistos no mapa de *Transporte coletivo rodoviário e pólos de comércio e serviços da Grande Vitória*. Na maior parte, no que diz respeito aos municípios do entorno da cidade de Vitória, eles se encontram ao lado dos terminais de transporte coletivo.

O aparecimento dos centros concorrentes do centro da cidade de Vitória se deu sobretudo nos últimos 30 anos. Enquanto até a década de 1970 a centralidade era restrita, sobretudo, ao centro de Vitória, a partir de 1980 a saturação deste espaço fez com que emergissem novas centralidades na Região: em outras zonas do município de Vitória e, concomitantemente, em áreas de outros municípios (Cariacica, Serra e Vila Velha). Há tanto uma dinâmica centrífuga das atividades antigamente localizadas no velho centro, como centrípetas em função do adensamento de áreas até então consideradas periféricas ao município de Vitória e que seguiram os grandes eixos rodoviários e as linhas de transportes coletivos e seus terminais.

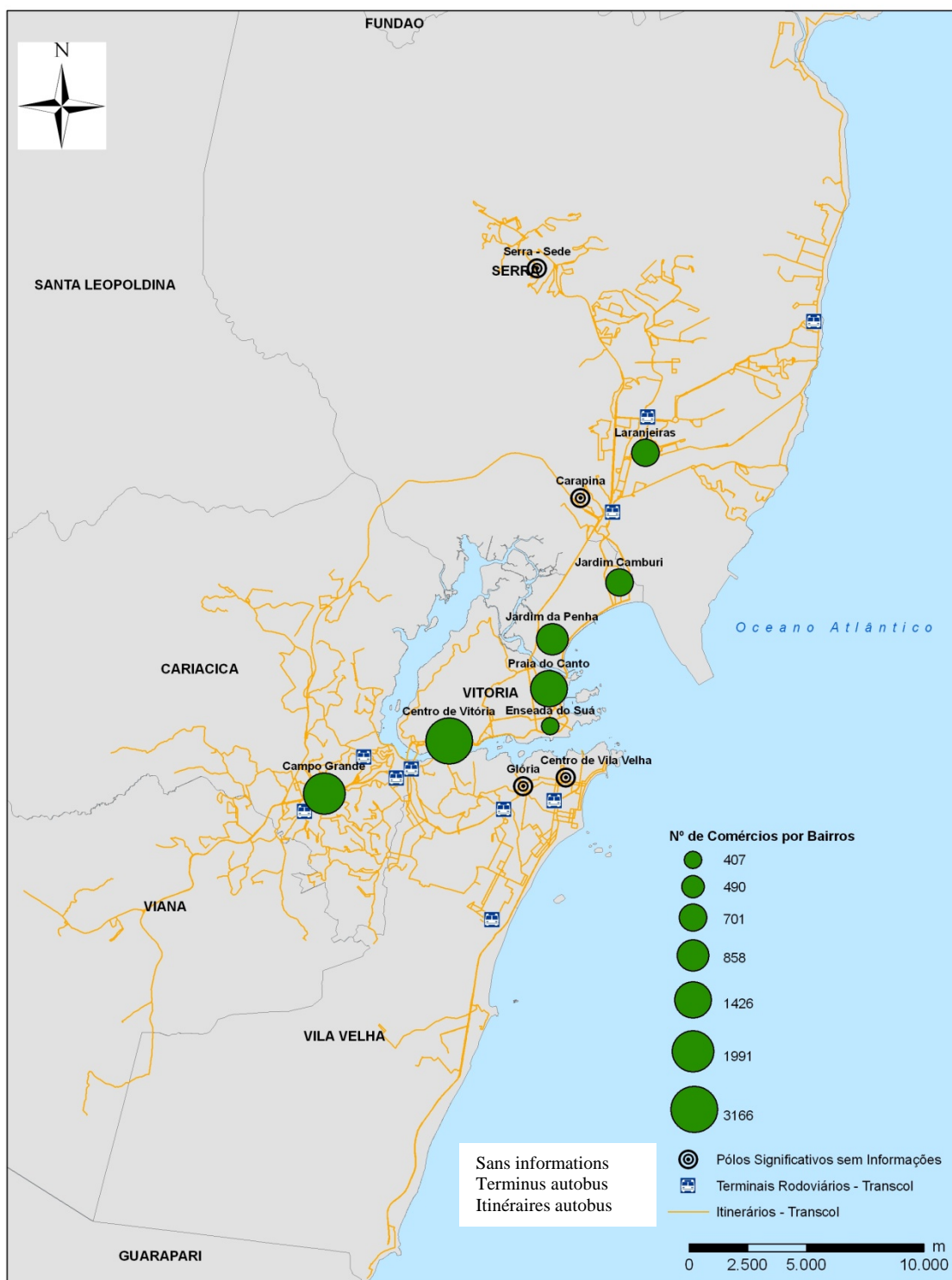
A mutação das atividades econômicas ligadas ao terciário, com a queda relativa da importância do centro de Vitória fez emergir sete novas centralidades na Grande Vitória: Campo Grande (em Cariacica), Laranjeiras (Serra), Glória (Vila Velha), além de Enseada do Suá, Praia do Canto, Jardim da Penha e Jardim Camburi localizadas no município de Vitória. No mapa abaixo identificamos esses centros ; porém não dispomos de informações para o pólo da Glória. Além desses pólos, devemos destacar o Centro de Vila Velha, de Carapina e o distrito sede da Serra, sobre os quais não dispomos, igualmente, de informações quanto à quantidade de comércio e serviços. Destacaremos no que segue, alguns desses pólos, emblemáticos da atual hierarquia de comércio e serviços do aglomerado urbano.

Les principaux centres de commerce et services de l'agglomération de Vitória peuvent être vus sur la *carte Transport collectif et pôles de commerce et services de l'agglomération de Vitória*. Ces centres dans les municipalités qui entourent Vitória se trouvent proches des terminus des autobus métropolitains.

Le surgissement des centres concurrents du centre-ville de Vitória s'est fait pendant les 30 dernières années. Ainsi, jusqu'à 1970, la centralité était surtout restreinte au Centre de Vitória. A partir de 1980, la saturation de cet espace a fait émerger de nouveaux centres dans la région, tout d'abord dans d'autres quartiers de la municipalité de Vitória et plus tard dans les municipalités de Cariacica, Serra et Vila Velha. Il existe autant une dynamique centrifuge des activités anciennement localisées dans le vieux centre, comme centripète en fonction de la densité des espaces jusqu'alors considérés périphériques à la municipalité de Vitória. Ces espaces se trouvent à proximité des grands axes routiers desservis par les transports collectifs et particulièrement à proximité des terminus des autobus métropolitains.

Les mutations des activités économiques liées au tertiaire, avec la chute relative de l'importance du Centre de Vitória, ont fait émerger sept nouvelles centralités dans l'agglomération de Vitória : Campo Grande (Cariacica), Laranjeiras (Serra), Glória (Vila Velha), outre l'Enseada do Suá, Praia do Canto, Jardim da Penha e Jardim Camburi situés dans la commune de Vitória. Dans la carte ci-dessous nous pouvons identifier ces centres, mais nous n'avons pas de données pour Gloria. Il y a d'autres centres significatifs de commerce et services : le Centre de Vila Vela et Carapina et Serra-Sede localisés à Serra. Nous n'avons pas non plus d'informations sur la quantité des commerces et services de ces centres. Nous effectuerons un zoom sur quelques-uns de ces centres emblématiques du commerce et service dans l'agglomération.

Grande Vitória - Transporte Coletivo Rodoviário e Pólos de Comércio e Serviços



Organização: Kaio Gava Vitorino/SEDEC/AT/PMV

Fonte: Tosta, 2008, Barbosa, 2009, SEMFA/PMV, 1999

Os dados de Vitória dizem respeito a 1999 e 2000, os de Campo Grande 2004 e de Laranjeiras 2008.

Les données: Vitória: 1999 et 2000, Campo Grande: 2004, Laranjeiras: 2008

Terminus Métropolitain des autobus et pôle de commerces et des services de l'agglomération de Vitória

O centro da Glória (em Vila Velha) desde meados da década de 1980 vem especializando-se como pólo de confecções. Hoje conta com inúmeros estabelecimentos que vendem roupas, calçados e acessórios, muitos destes inclusive contando com fabricação própria. Ressalta-se que a emergência destas atividades trouxe, também, outras formas de estabelecimentos, como algumas lojas de aparelhos eletroeletrônicos, bancos, restaurantes e um supermercado. É importante salientar, finalmente, que a maior fábrica de chocolates do Brasil: a chocolates Garoto (adquirida pela multinacional Nestlé) se localiza neste bairro.



Pólo da Glória – Vila Velha
Pôle de Glória – Vila Velha

O centro de Laranjeiras (na Serra) possui cerca de 490 estabelecimentos de comércio e serviço, inclusive um Shopping Center, que colocam a Serra em uma posição auto-suficiente em relação à capital, Vitória, e polariza, juntamente com o Centro Industrial vizinho (CIVIT) toda uma região que se adensa com a construção, inicialmente, de casa populares e loteamentos e posteriormente de condomínios fechados.

Já Campo Grande (em Cariacica) é um dos mais expressivos centros de comércio e serviços da metrópole. Seu início como pólo está associado a produtores rurais que chegando à cidade para venderem seus produtos na central de abastecimento de hortifrutigranjeiros da metrópole (Ceasa), localizada próximo ao bairro Campo Grande, muitas vezes

Le centre de Gloria (à Vila Velha) a surgi dans les années 80 et s'est spécialisé comme pôle de confection. On compte aujourd'hui un nombre important d'établissements qui vendent des vêtements et accessoires et des innombrables ateliers. L'émergence de ces activités a aussi entraîné l'ouverture d'autres établissements comme des magasins d'appareils électroniques et électroménagers, des banques, des restaurants et un supermarché. Il est important de souligner, finalement, que la plus grande fabrique de chocolats du Brésil, les chocolats Garoto (aujourd'hui acquise par la multinationale Nestlé) se trouve dans ce quartier.

Le centre de Laranjeira (Serra) possède plus de 490 établissements de commerce et services, y compris un Shopping Center qui place Serra dans une position de relative autonomie par rapport à la capitale, Vitória. Il polarise, conjointement avec le Centre Industriel voisin (CIVIT), l'urbanisation de toute la région qui s'est densifiée au long des années, consistant initialement en la construction de lotissements populaires et postérieurement de condominiums fermés.



Centro Laranjeiras - Serra
Centre de Laranjeiras-Serra

Le centre de Campo Grande (Cariacica) est un des centres de commerce et services les plus expressifs de la métropole. Ses débuts sont associés à des producteurs ruraux qui sont arrivés dans la ville pour vendre leur production des fruits et légumes aux halles de la métropole (Ceasa), situées près du quartier Campo Grande. Ceci a attiré dans le quartier l'installation de commerces et services.

compravam aparelhos eletroeletrônicos na região, o que trouxe para lá muitas lojas especializadas nesta modalidade de comércio varejista. A expansão do comércio e a proximidade com uma das principais vias que atravessam a metrópole (BR 262) associada a uma antiga implantação industrial de ferro e aço próxima (COFAVI em Jardim América) intensificou esse aglomerado. Em 2004, Campo Grande contava com 1.991 estabelecimentos de comércio e de serviços.



Campo Grande – Cariacica

A centralidade da Praia do Canto, bairro localizado em Vitória, tem seu início estreitamente marcado com os processos de adensamento e desvalorização do centro histórico da capital a partir da década de 1970. Em decorrência desse processo ele torna-se um importante centro, contando no total com cerca de 1.426 comércios e serviços. A Praia do Canto é, também, o lugar de moradia das classes médias e das elites metropolitanas. A sede regional da grande companhia petroleira brasileira, a Petrobras, encontra-se em construção e localiza-se nesse bairro.

Finalmente, ressalta-se a Enseada do Suá, também localizado na capital. Seu surgimento está ligado aos aterros da área leste do município que datam da primeira parte dos anos 1970 e da construção da 3ª Ponte ligando Vitória à Vila Velha, inaugurada no início dos anos 1990. Essa centralidade é caracterizada principalmente por escritórios e sedes de empresas ligadas ao comércio exterior.

L'expansion du commerce et la proximité de l'une des principales voies qui traversent la métropole (BR 262) ainsi que d'une ancienne usine d'acier (COFAVI à Jardim América) intensifia cette agglomération. Aujourd'hui Campo Grande compte près de 1.991 établissements de commerce et de services.

La centralité de Praia do Canto, localisé à Vitória s'est accentuée par le processus de dévalorisation du Centre Historique de la capitale à partir des années 70. Aujourd'hui, c'est un centre important surtout pour ses services et on pouvait compter en 2000 environ 1.426 commerces et services. Praia do Canto est aussi le lieu d'habitat des classes moyennes et d'élites métropolitaines et accueille actuellement le siège, en construction, de la grande compagnie pétrolière brésilienne, la Petrobras.



Praia do canto – Vitória

Le quartier de l'Enseada do Suá est localisé dans la capitale; il a été construit sur des remblais réalisés dans les années 1970. Il s'est développé lors de l'inauguration du troisième pont reliant Vitória à Vila Velha dans les années 1990. Ce quartier est caractérisé par la présence des institutions publiques ainsi que des sièges des entreprises liées au commerce extérieur. Il comptait, également, au début des années 2000, des commerces et services en général (407 établissements) localisés surtout dans le plus grand Centre commercial de l'agglomération de Vitória : le Shopping Vitória.

Essa centralidade é caracterizada pela presença de diversos prédios ligados às atividades burocráticas do aparelho do Estado que saíram do centro histórico, tais como: a Assembléia Legislativa, o Tribunal de Justiça, o Ministério Público, o Tribunal Regional Eleitoral e alguns prédios da Prefeitura Municipal de Vitória. Reforçando esta centralidade encontram-se também escritórios e sedes de empresas ligadas ao comércio exterior. Além disso, contava no início dos anos 2000 com comércio e serviços em geral (407 estabelecimentos) localizados, sobretudo, no maior Shopping Center da Grande Vitória: o Shopping Vitória.

Ali se instalaram as grandes empresas exportadoras que fizeram a fortuna de muitos e estão na base da expansão dos negócios na região metropolitana desde o início do século XX com o café e em seguida com outros produtos.



Enseada do Suá

O Centro de Vitória (incluindo o quarteirão com o mercado popular de Vila Rubim) continua como vemos a ter a presença de comércio e serviços (3.166 estabelecimentos em 2000), mas, sobretudo, voltados para as faixas menos aquinhoadas da população, além de ter uma população relativamente mais velha que em outros bairros da capital. Conta ainda com a presença da sede do governo estadual. No entanto, as outras instituições públicas migraram para a Enseada do Suá. Os equipamentos e alguns prédios mais antigos ali existentes estão passando por uma revitalização atualmente.

A Enseada do Sua se sont installées les activités administratives de l'appareil de l'État de l'Espírito Santo qui ont abandonné le Centre Historique: la chambre des députés de l'Etat, le Tribunal d'instance et grande instance, les procureurs de la république, le Tribunal Régional Electoral ainsi que d'autres fonctions administratives de la mairie de Vitória. C'est le lieu où se sont installées les grandes entreprises exportatrices qui firent la fortune de certains et qui sont à la base de l'expansion des marchés dans la région métropolitaine depuis le début du XX siècle, initialement avec le café puis avec d'autres produits.

Le Centre de Vitória élargi (Centre historique et le quartier du marché populaire de Vila Rubim et Ilha do Principe) continue à avoir la présence des nombreux commerces et services (3.166 établissements en 2000) tournés vers les couches moins aisées de la population; en outre le quartier compte une population plus âgée que dans les autres quartiers de la capitale. Au Centre se trouve aussi le siège du gouvernement de l'Etat de l'Espírito Santo et certains équipements et immeubles plus anciens qui sont en phase de réhabilitation.



Av. Jerônimo Monteiro, principal via do Centro de Vitória

Le Boulevard Jerônimo Monteiro: principal voie du Centre de Vitória

2.2 A busca da mobilidade perdida A la recherche de la mobilité perdue

Nesse capítulo buscaremos demonstrar, inicialmente, os principais eixos viários que conectam as diferentes zonas industriais e as centralidades metropolitanas, bem como as propostas de novos eixos que impactarão áreas naturais e adensarão espaços ainda relativamente pouco ocupados da metrópole. Em seguida abordaremos os problemas de mobilidade urbana na região.

Assim, as principais vias da conurbação urbana (as estradas nacionais e estaduais) podem ser vistas no mapa Infra-estrutura de transporte, bem como duas novas propostas de vias (o contorno da área de preservação ambiental do Mestre Álvaro, na Serra, e uma nova ligação transversal da nacional BR101 entre Cariacica e Vila Velha). Todas as duas têm o propósito de desviar o tráfego das áreas densas e facilitar o transporte de cargas para os portos e entrepostos da região do contorno (Cariacica-Serra) e a retroárea portuária e os entrepostos dos portos localizados em Vila Velha, na margem sul da Baía de Vitória. O contorno do Mestre Álvaro se encontra em fase de projeto e a alça da BR 101 ligando-a a Vila Velha está em construção.

O principal eixo hoje por onde passam os caminhões transportando mercadorias atualmente em obra de duplicação e que se insere nos projetos citados é o Contorno de Vitória que atravessa os municípios de Serra e Cariacica. Nele existem vários entrepostos e portos secos e algumas indústrias, bem como o aterro sanitário que recebe lixo de toda a metrópole e do seu entorno.

No mapa da *Rede Metropolitana Proposta no Estudo integrado de uso e ocupação do solo e circulação urbana da Região Metropolitana da Grande Vitória* (SEP/IJSN, julho de 2009), observa-se uma proposta de um novo eixo de circulação, um segundo grande anel metropolitano e o desenvolvimento de anéis rodoviários já existentes e outras estradas em projeto e/ou em construção. Há também a consolidação do que se convencionou pela importância das vias a chamar de corredores metropolitanos.

A présent, nous chercherons à expliciter les principaux axes métropolitains qui connectent les différentes zones industrielles et les centres métropolitains, ainsi que les nouvelles propositions d'axes de circulation qui auront des conséquences sur les zones protégées et entraîneront une occupation plus dense des espaces encore relativement peu occupés. Ensuite nous aborderons les problèmes de mobilité urbaine dans la région.

Nous pouvons ainsi identifier les principales voies de la conurbation urbaine (les routes nationales et les routes régionales) sur la carte d'infrastructure de transport et remarquer les propositions des nouveaux axes de circulation (le contournement du massif du Mestre Alvaro à Serra et une nouvelle liaison transversale de la route nationale BR 101 entre Cariacica et Vila Velha). Toutes les deux ont l'objectif de dévier le trafic des zones densément peuplées et de faciliter le transport de marchandises destinées aux ports et entrepôts de la région. Le contournement du Mestre Alvaro se trouve en phase finale de projet et la liaison BR 101 – Vila Velha est en travaux.

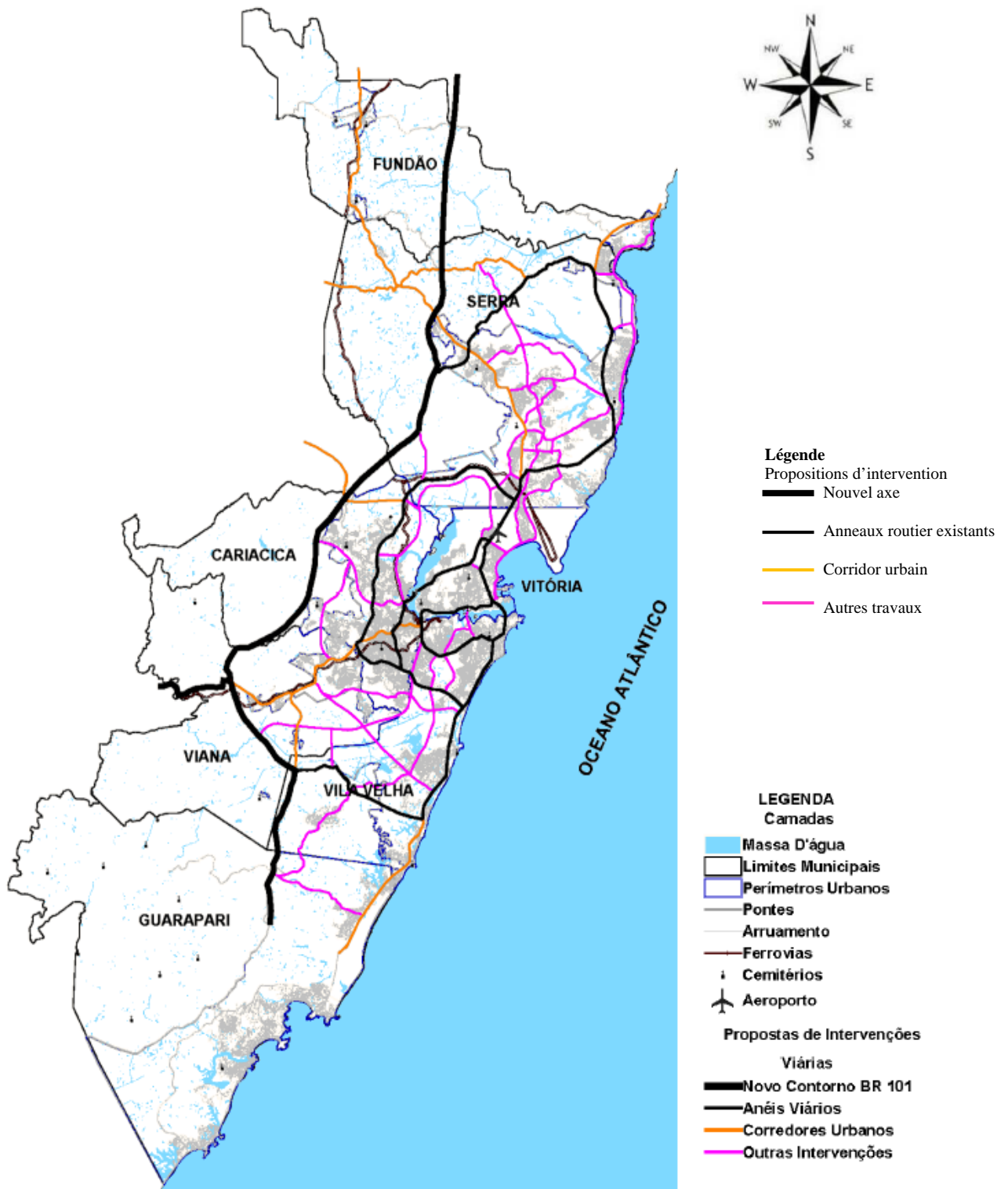
Le principal axe emprunté par les camions transportant des marchandises actuellement en travaux d'élargissement et qui s'insère dans les projets cités ci-dessus est le *Contorno de Vitória* (contournement de Vitória). Il traverse le territoire de Serra et Cariacica et dans ses abords sont installés d'innombrables entrepôts, ports secs et quelques industries ainsi que le grand dépôt d'ordure ménagère de la métropole.

Nous pouvons aussi remarquer sur la carte du *Réseau Métropolitain proposé dans l'étude d'occupation du sol et circulation urbaine de la région métropolitaine de Vitória* (SEP/IJSN, juillet 2009), un nouvel axe de circulation (une deuxième couronne) et l'extension des anneaux existants et autres routes en projet et/ou en construction. Il y a dans ces cartes la représentation des corridors métropolitains.



Routes et voies ferrées existantes, en construction et en projet de l'agglomération de Vitoria

Légende des voies : mauve claire : voies locales, jaune : routes régionales, rouge : routes nationales, vert : voies en projet ou en construction, mauve avec des traits: voie ferrée.



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

Propositions des travaux et des nouveaux axes de circulation dans la région métropolitaine de la Grande Vitória

Vitoria se encontra no centro da região e é o lugar para onde converge parte dos movimentos pendulares habitat-trabalho tanto em direção ao Norte e Leste como ao Sul da municipalidade. Esse intenso tráfego na cidade de Vitória tem ocasionado vários pontos de engarrafamento nos horários de pico do trânsito.

Em função disso, a prefeitura municipal de Vitória e das outras municipalidades, bem como o Conselho Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória (COMDEVIT) e o governo do Estado têm realizado projetos que buscam novas alternativas para o tráfego local e metropolitano. Percebe-se na carta da Concentração do número de veículos por hora no pico da manhã os pontos de saturação do tráfego na área do *continuum* urbano

Vitoria se trouve au centre de la région et est le lieu vers où convergent les mouvements pendulaires domicile/travail tant dans la direction du Nord et L'est comme du Sud de la municipalité. Cet intense trafic de provoque plusieurs points d'embouteillage aux heures de pointe.

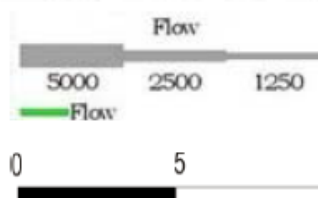
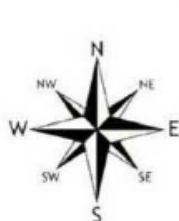
C'est la raison pour laquelle la Mairie de Vitória et d'autres municipalités de la région, le Conseil Métropolitain de Développement de la Grande Vitória (COMDEVIT) et le gouvernement de l'Etat ont réalisé des projets qui recherchent de nouvelles alternatives pour le trafic dans la ville et dans la métropole. On peut noter les points de saturation sur la carte de concentration de véhicules à l'heure de pointe du matin.

Pontos de congestionamento nas horas de pico matinais na zona conurbada - 2007

Points de bouchons aux heures de pointe le matin dans l'agglomération urbaine de Vitoria 2007 (Rouge et marron respectivement - saturés et super-saturés)



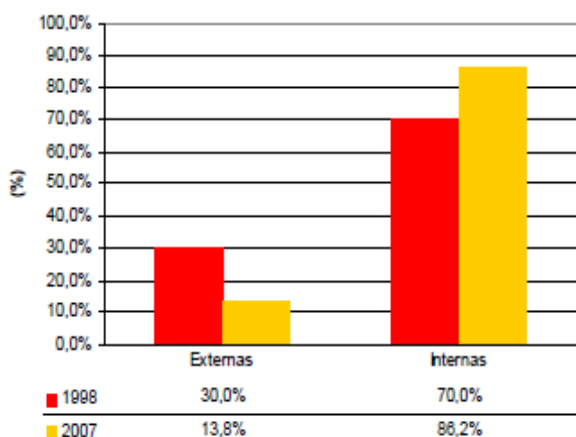
Unidade: veículos/hora/sentido
Horário simulado: Hora Pico Manhã (das 08:00h às 09:00h.)



Embora o município de Vitória seja impactado pelas viagens intermunicipais que têm por destino o seu território, como veremos mais a frente, é importante salientar que há também outras causas para o engarrafamento em Vitória nos horários de pico: o volume crescente de veículos individuais em circulação na capital para realizar trajetos internos ao município tem evoluído em detrimento dos transportes coletivos e para trajetos muitas vezes curtos. De outro lado tem havido, também, por parte dos moradores de Vitória, menos viagens para outros municípios da RMGV (cf. gráficos abaixo). Debateremos em seguida os problemas de mobilidade urbana na aglomeração urbana.

Les déplacements inter-municipaux ne sont pour autant pas la cause unique à ces bouchons dans la ville aux heures de pointe ; on peut noter l'augmentation de la circulation des habitants de la commune intra-muros. Ces déplacements sont réalisés au détriment du transport collectif et pour des trajets relativement courts. On note également moins de déplacements exogènes des habitants de la ville vers les autres municipalités de l'agglomération (voir les graphiques ci-dessous). Nous allons présenter dans ce qui suit les problèmes de mobilité urbaine dans l'agglomération.

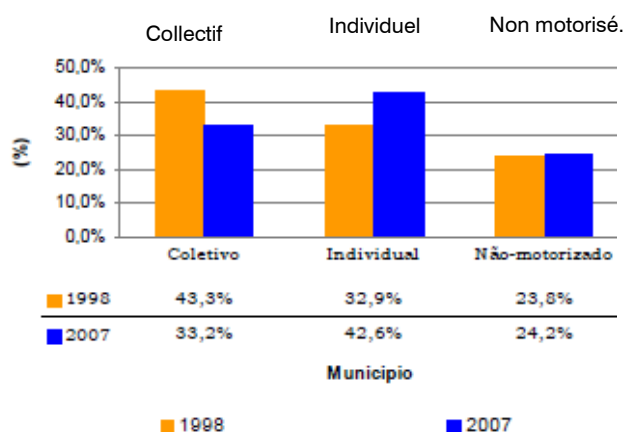
Evolução das viagens internas e externas em Vitória - OD 1998 e 2007



Source (Fonte) e elaboração : Pesquisa O-D 1998 e 2007, PMV

Evolution des déplacements internes et externes à la commune de Vitória – 1998 et 2007

Viagens por modo - OD 1998 e 2007



Source (Fonte) e elaboração: Pesquisa O-D 1998 e 2007, PMV

Modes de déplacements - Vitória – 1998 et 2007

De acordo com dados da pesquisa domiciliar origem-destino de 2007 na Aglomeração Urbana da Grande Vitória (IJSN, 2008), são realizadas por dia 3,1 milhões de viagens. Em relação a 1985 esse fluxo mais que dobrou.

A maior parte delas é, em Vitória, por transporte individual (42%) o coletivo na cidade fica com 33% das viagens e o transporte a pé ou em bicicleta (não motorizado) corresponde a 24% das viagens. Já quando se pensa na Aglomeração como um todo o transporte a pé e de bicicleta (37%) e o coletivo (na tabela transporte público) (34,5%) estão bem a frente do transporte individual motorizado (28%), com diferenças entre os municípios.

Outro aspecto importante a observar é que a maior parte dessas viagens se dá dentro dos próprios municípios (86% das viagens de Vitória (717 mil) e 73% das viagens da aglomeração (2.4 milhões). As viagens intermunicipais (680 mil no total da do aglomerado urbano) são, sobretudo, dos municípios vizinhos em direção a Vitória e vice-versa (cf. mapa dos fluxos). Portanto Vitória não é um lugar de passagem, mas o principal destino do aglomerado urbano (cf. PDTU-GV, COMDEVIT-IJSN, 2008).

Isso é importante para compreender as movimentações internas à Vitória e as conexões necessárias do norte e do sul da municipalidade com os municípios de Serra, Vila Velha e Cariacica, bem como as movimentações nos municípios do entorno de Vitória. A política de mobilidade a ser adotada para a RMGV deve, portanto, levar em consideração o importante fluxo de pessoas a pé e em bicicleta e a necessidade do transporte coletivo.

Compreende-se essa importância do automóvel particular no transporte da região quando se observa ao número de carros em circulação registrados por municipalidade (373 mil em 2004) em toda a Região Metropolitana. Vitória e Vila Velha juntos representavam 58% dos automóveis da Metrópole!

Selon les données de l'enquête réalisée auprès des ménages en 2007, dans l'agglomération de Vitória (IJSN, 2008), 3,1 millions de voyages sont réalisés pour jour. Ce flux a plus que doublé depuis 1985.

Ces déplacements sont répartis de la manière suivante : automobile (42%), transport collectif (33%), marche à pied ou en bicyclette (24%). Cependant, dans la RMGV la marche à pied et à bicyclette compte 37% et le transport collectif 34,5% des déplacements. Ainsi dans la métropole ces déplacements sont bien plus importants que le transport par automobile (28%). Il y a des différences entre les municipalités.

Une autre chose importante est que la plus grande partie de ces déplacements se font dans les communes elles mêmes (86% à Vitória et 73% dans l'agglomération). Les déplacements entre les communes (680 mille au total de l'agglomération) se font surtout entre les municipalités proches de Vitória et cette dernière (cf. la carte des flux). Vitória n'est donc pas sur un itinéraire de transit pour des habitants résidant dans d'autres communes et allant vers d'autres destinations.

Ceci est important pour comprendre les connexions nécessaires du nord et du sud de la municipalité avec les municipalités de Serra, Vila Velha et Cariacica ainsi que la circulation dans ces municipalités. Par ailleurs, la politique de mobilité qui doit être adoptée par l'agglomération doit prendre en compte l'important flux de personnes à pied et à bicyclette, ainsi que les besoins en transport collectif.

On comprend l'importance de la part de l'automobile dans les déplacements dans la région quand on observe le nombre des voitures en circulation dans l'ensemble des communes (374 mille en 2004). Sur ce total Vitória et Vila Velha avaient 58% des voitures de la métropole !

Tabela 3.4 – Distribuição de viagens diárias por modo de transporte segundo o município de domicílio do entrevistado – Vitória e RMGV*

Área de estudo	Coletivo	%	Individual	%	Não-motorizado	%	Total geral
Vitória	276.022	33,2%	354.571	42,6%	201.301	24,2%	831.895
Demais municípios da RMGV*	822.155	35,0%	537.598	22,9%	990.174	42,1%	2.349.927
RMGV*	1.098.178	34,5%	892.169	28,0%	1.191.475	37,4%	3.181.821

Fonte e elaboração: Plano Diretor de transporte e mobilidade urbana da cidade de Vitória e estudo de viabilidade técnico-operacional, econômico-financeira do sistema metrô-leve para a cidade de Vitória, CDV - Prefeitura Municipal de Vitória, 2007.

Distribution des déplacements journaliers selon le mode de transport et la commune où résident les interviewés (2007) (transport collectif, individuel, non motorisé)

Distribuição das viagens internas e externas dos municípios da RMGV

Município	Viagens Externas (intermunicipais)	Internas (intramunicipais)	Total geral	Participação Viagens Externas (%)	Participação Viagens Internas (%)
Vitória	114.675	717.220	831.895	13,8%	86,2%
Cariacica	201.545	427.372	628.917	32,0%	68,0%
Serra	96.345	575.700	721.274	13,4%	79,8%
Viana	46.060	62.890	108.950	42,3%	57,7%
Vila Velha	221.636	669.150	890.786	24,9%	75,1%
RMGV*	680.260	2.452.332	3.181.821	21,4%	77,1%

Fonte e elaboração: PDTU-IJSN, 2008

Déplacements des ménages entre les municipalités (intermunicipaux) et dans les municipalités (intramunicipaux)

Os mapas (em anexo) dos fluxos dos transportes coletivos e individuais da aglomeração nos mostram o sentido da movimentação das viagens. Trabalho e estudo constituem, além de residência, os principais motivos de deslocamento encontrados na pesquisa origem-destino referida anteriormente. Pode-se observá-los nos mapas em anexo.

O Projeto do VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos

Um dos principais projetos para a redução do tráfego intermunicipal é a criação de um sistema integrado do transporte coletivo com o uso do VLT integrado com linhas municipais e intermunicipais de ônibus. O VLT é um modo de transporte movido à energia elétrica sobre trilhos, podendo operar com composições com até três veículos. Cada veículo mede aproximadamente 30 metros de comprimento por 2,65 m de largura e tem, em média, 80 assentos, podendo transportar entre 250 e 300 passageiros. O traçado proposto (Cf. estudo da CDV - Prefeitura Municipal de Vitória, 2007.) tem uma extensão de 31Km, com 19Km dentro do município de Vitória. O sistema proposto teria 37 estações distanciadas em aproximadamente 850 metros entre cada uma. A velocidade média prevista é de 30 Km/h.

O sistema previsto poderá redinamizar diversas áreas (notadamente a região do Centro de Vitória) e diminuirá em muito a poluição por gás carbônico em consequência da baixa de circulação dos ônibus (20% menos de ônibus) e dos automóveis. As previsões são de uma redução tanto do tempo para o deslocamento dos passageiros, como dos valores das passagens em relação aos ônibus.

O projeto está em debate. Os interesses ligados ao traçado do projeto (que engloba 4 municípios: Vila Velha, Cariacica, Vitória e Serra) e a seu financiamento, envolvem as diferentes esferas administrativa (prefeituras, RMGV e governo do Estado), bem como seu financiamento necessita da anuência do governo federal. Estimado inicialmente a 1 bilhão de Reais, atualmente não se tem previsão para sua realização.

Les cartes (en annexe) des flux de déplacements en autobus et automobile dans l'agglomération illustrent le sens des déplacements. Les déplacements pour aller travailler et pour faire des études sont les principaux motifs invoqués par les interviewés dans le cadre de l'enquête que nous avons évoquée auparavant. On peut les observer dans les cartes en annexe.

Le projet de tramway

Un des principaux projets envisagés pour régler les problèmes de déplacement dans l'agglomération est la construction du tramway intégré avec les lignes d'autobus. Le tramway est prévu pour transporter jusqu'à 300 passagers par voyage. Le trajet prévu (Cf. l'étude de la CDV - Prefeitura Municipal de Vitória, 2007) a une extension de 31 Km, dont 17 Km se trouvent dans la commune de Vitoria (voir photo plus bas). On prévoit la construction de 37 stations avec 850 mètres de distance entre chaque (NOTA : c'est beaucoup, plutôt sur une interdistance de tram-train). La vitesse moyenne de déplacement est de 30 Km/h.

Le projet pourra redynamiser le Centre de Vitória et faire baisser les émissions des gaz polluants en conséquence de la diminution de la circulation d'autobus (-20%) et des automobiles. En outre les prévisions de l'étude effectuée pour le compte de la mairie prévoient une réduction du temps de déplacement ainsi que du prix des voyages par rapport au prix des tickets des bus.

Le projet se trouve en discussion. Les intérêts liés à son tracé et à son financement sont complexes et associent les mairies de Vitoria, Vila Velha, Cariacica e Serra ainsi que le gouvernement de l'état de l'Espírito Santo et le gouvernement fédéral. Les travaux ont été estimés à la hauteur de 1 milliard de Reais (environ 360 millions d'Euros). Actuellement il n'y a pas de prévisions pour sa réalisation.

O Projeto do VLT - Veículo Leve Sobre Trilhos Le projet de tramway



Traçado proposto para o VLT
Tracé prévu pour Le tramway



Proposta de estação para o Tramway na área portuária do centro da cidade de Vitória

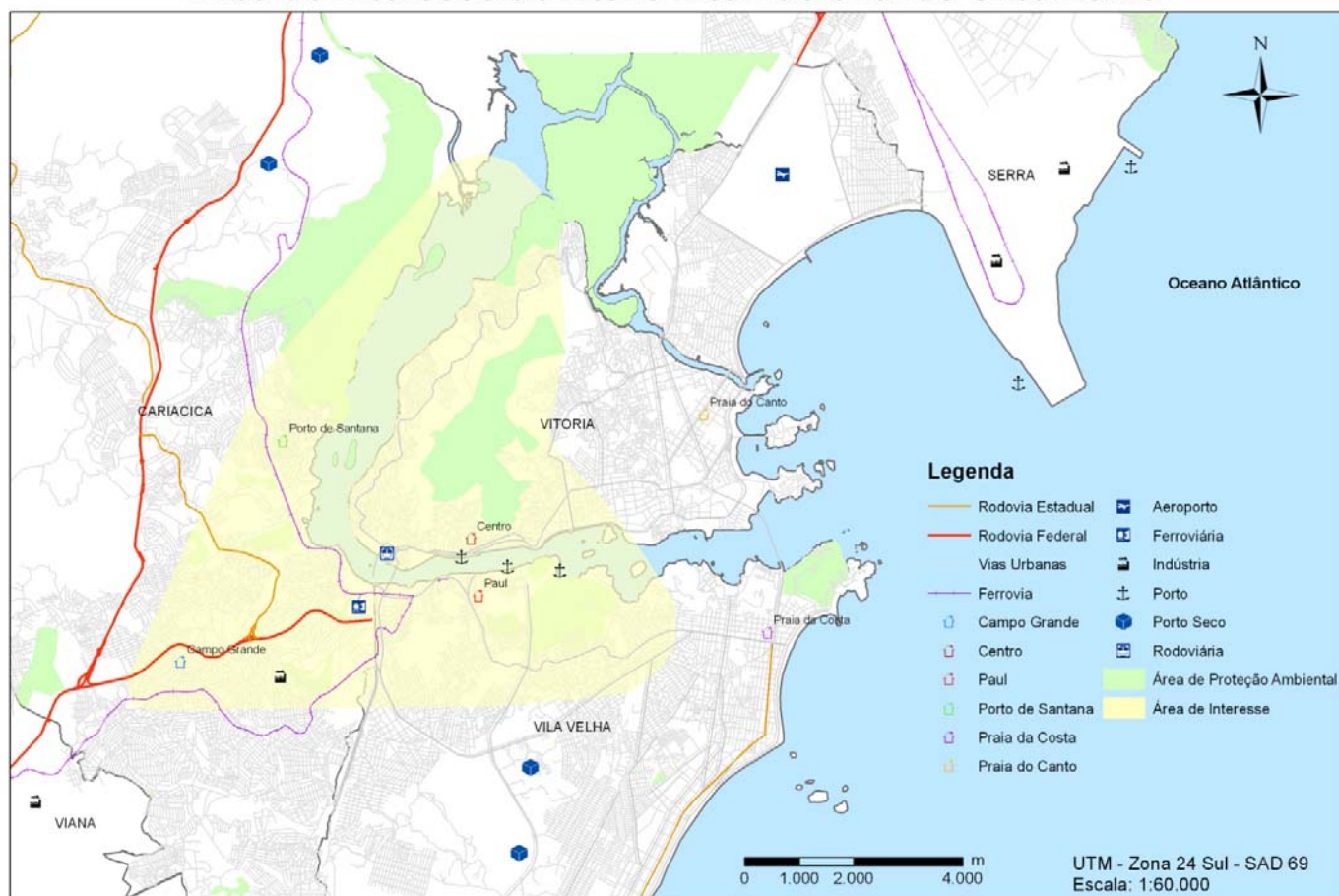
Station prévu pour Le tramway dans la zone portuaire du Centre ville de Vitória

3

Solidariedades territoriais e mutações das estruturas urbanas Solidarités territoriales et mutation des structures urbaines

Área de estudo do atelier
Périmètre d'étude de l'atelier (jaune)

Área de Interesse do Ateliê Internacional de Urbanismo



3.1 As desigualdades socio-ambientais e socio-econômicas

Les inégalités socio-environnementales et socio-économiques

Depois de ter passado em revista as transformações territoriais da aglomeração urbana, os problemas de circulação e de mobilidade, demonstrando algumas rupturas e alguns gargalos na aglomeração de Vitória, passaremos a escrever sobre a área de estudo, buscando explicitar as questões tanto econômicas, como sociais, ambientais existentes, bem como os processos de rupturas e costuras territoriais. Pretendemos oferecer para reflexão diferentes elementos que poderão contribuir para a abordagem da temática do atelier.

A área de estudo do presente atelier é representada pelo centro histórico da cidade de Vitória, a Vila Rubim, a Ilha do Príncipe, a rodoviária, o Sambódromo, os morros de seu entorno, a Baía Noroeste da ilha de Vitória e a zona de Cariacica que margeia pelo Leste da Baía, bem como o Norte do município de Vila Velha que faz face à zona central de Vitória.

A área de estudo tem um elemento marcante que é a Ria de Vitória (Baía e estuário) – mas que para simplificar chamaremos de Baía de Vitória onde deságuam inúmeros cursos d'água e onde os ecossistemas costeiros como os manguezais são muito importantes. Os aspectos físicos na margem oeste da ilha de Vitória e na margem leste do município de Cariacica são semelhantes e os modos de ocupação e de habitat desse território entre terra e mar são em parte semelhantes.

As questões do meio-ambiente estão ali intrinsecamente associadas às desigualdades sócio-econômicas e, portanto, as desigualdades territoriais, que compreendem o conjunto dos fatores em perspectiva. Esta situação pode ser vislumbrada no mapa da área de estudo que mostra as zonas de interesse ambiental associadas ao habitat precário que se encontram, em geral, sobre morros e em áreas alagáveis. Assim, a morfologia do sítio foi e é um fator importante na ocupação do lugar. (cf. mapas em anexo)

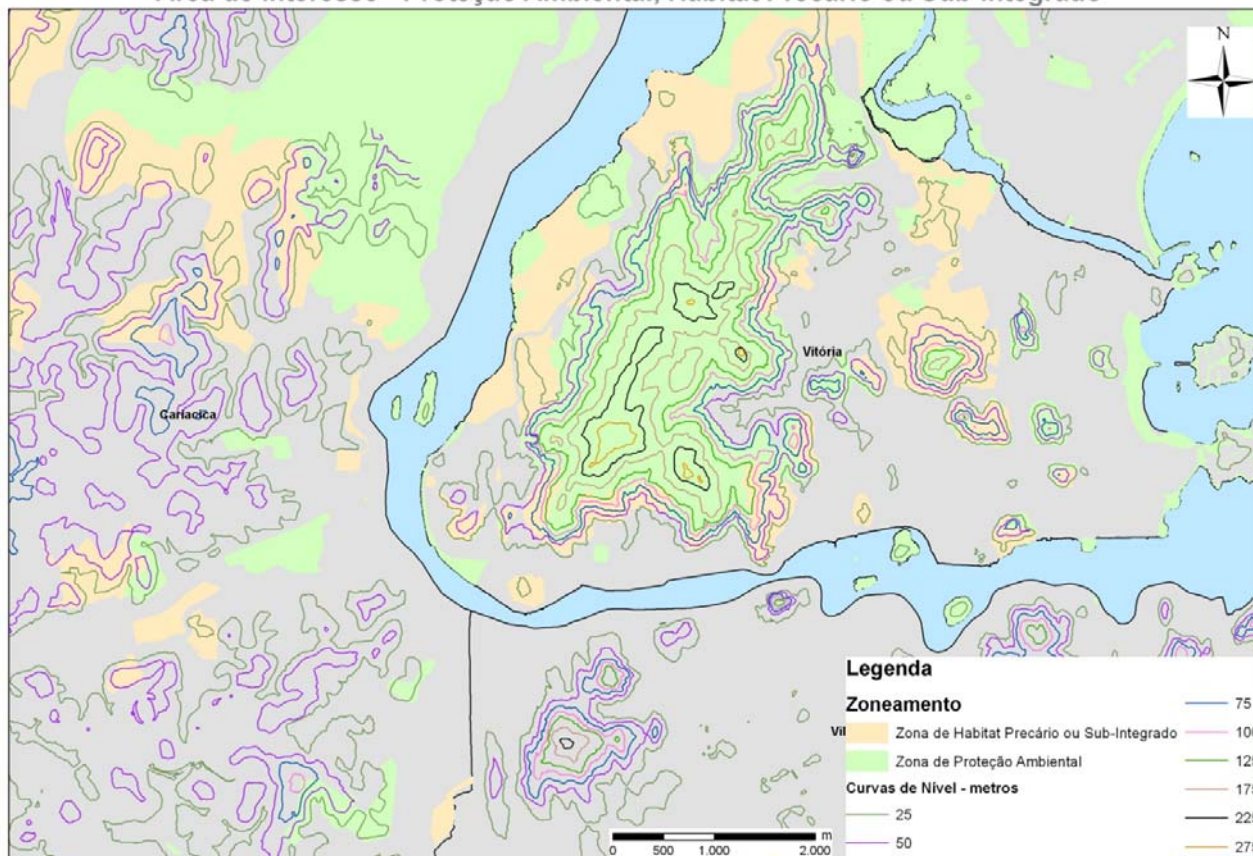
Après avoir revu les transformations territoriales de l'agglomération et les problèmes de circulation et de mobilité, nous aborderons l'aire d'étude, cherchant à expliciter les questions économiques, sociales et environnementales existantes ainsi que les ruptures et sutures territoriales à l'œuvre. Nous prétendons pointer pour la réflexion les différents éléments qui pourront contribuer à l'abordage de la thématique des ateliers.

Le périmètre du présent atelier est représenté par le Centre Historique de la ville de Vitória, le quartiers de Vila Rubim, Ilha do Principe, le terminus de bus interurbain, la zone du Sambódromo, les morres et favelas des alentours, la Baie Nord-Ouest de l'île de Vitória et la zone de Cariacica qui se trouve sur les cotes à l'Est de la Baie ainsi que le Nord de la municipalité de Vila Velha qui fait face à la zone centrale de Vitória.

L'espace de l'étude a un élément marquant qui est la Ria de Vitória (baie et estuaire des rivières) – désormais pour simplifier nous l'appellerons Baie de Vitória - où se déversent de nombreux cours d'eaux et où les écosystèmes côtiers comme les mangroves sont très importants. Les aspects physiques dans la marge Ouest de l'île de Vitória et dans la marge Est de la municipalité de Cariacica sont semblables et les modes d'occupation et d'habitat de ce territoire entre terre et mer se ressemblent.

Les questions environnementales sont dans cette région intrinsèquement associées aux inégalités socioéconomiques et aux inégalités territoriales qui comprennent l'ensemble des éléments mis en perspective. Cette situation peut être vue dans la carte de l'aire d'étude qui nous montre les zones naturelles à protéger associées à l'habitat précaire qui se trouve en général sur les pentes des morres et les zones inondables. Ainsi la morphologie a été un facteur important pour le type d'occupation du site. (Voir cartes en annexe).

Área de Interesse - Proteção Ambiental, Habitat Precário ou Sub-Integrado



Aire d'étude, espaces verts à protéger, habitat précaire et sous-intégré

Morro dos Alagoanos (Vitoria)

O Morro dos Alagoanos é uma comunidade do bairro Caratoira, que faz parte da Região Administrativa II, a região de Santo Antônio.

Alagoano é um dos “bairros” mais antigos dessa região de Vitória. A ocupação do Morro dos Alagoanos remonta à década de 1920, num momento em que se iniciava a expansão da cidade de Vitória em direção à sua periferia. A ocupação do Morro dos Alagoanos teria sido iniciada por trabalhadores migrantes que vieram à Vitória trabalhar na montagem da ponte Florentino Avidos, os quais seriam originários do estado de Alagoas.

O surgimento da ocupação do Morro dos Alagoanos, assim como outras ocupações que surgiram no mesmo período, próximas ao centro, está inserido no contexto da modernização da cidade de Vitória nas três

Le quartier de Alagoanos, localisé sur une morne, fait partie du Bairro Caratoira, région administrative II, région de Santo Antonio, Baie Nord-Ouest, de la municipalité de Vitoria.

Le Morro dos Alagoanos est un des quartiers populaires les plus anciens de cette région de l'île de Vitoria. Son occupation date des années 1920, époque où débutait l'expansion de la ville de Vitória dans sa périphérie immédiate. L'occupation de Morro dos Alagoanos serait l'œuvre des travailleurs migrants du Nord-est du Brésil (Alagoas) qui sont venus à Vitória pour les travaux du premier grand pont (Cinco Pontes) reliant l'île au Continent (Vila Velha).

Morro do Alagoanos, ainsi que d'autres quartiers qui ont surgi proches du centre-ville s'inscrit dans la « modernisation » de la ville de Vitória au début du XX siècle. Ainsi, les travaux

primeiras décadas do século XX. Nesse sentido, tanto as obras de melhoramento urbano, que provocaram o deslocamento de moradores do centro, como as obras mais vultosas para o período, como a montagem da ponte Florentino Avidos e a construção do porto de Vitória que atraíram trabalhadores migrantes, agravaram o problema da escassez de moradia.

Embora houvesse por parte do governo no passado uma tentativa do que se poderia chamar nos dias de hoje de política habitacional, esta era muito insípida e visava apenas a abrigar a população deslocada pelas obras de alargamento de ruas e avenidas do centro. A construção de casas nesse período além de ter sido insuficiente, era destinada apenas a trabalhadores que estavam inseridos no mercado de trabalho formal, como os funcionários públicos e os operários, excluindo dessa possibilidade de adquirir moradia os trabalhadores desempregados e os que trabalhavam.

O que aconteceu, então, foi não somente o adensamento das áreas de moradia da população mais pobre de Vitória, mas também o início das ocupações de morros relativamente próximos ao centro.

O Morro dos Alagoanos atualmente difere muito do aspecto inicial da sua ocupação, abrigando uma população bastante heterogênea, que vai desde trabalhadores subempregados a funcionários públicos e comerciantes. Observando-se as construções, é possível se fazer a mesma constatação, pois ao mesmo tempo em que se encontram residências de um bom padrão de qualidade, é possível se encontrar residências mais precárias, sobretudo nas áreas de ocupação mais recente.

Vista da Baía de Vitória e de Cariacica a partir do Morro dos Alagoanos

Vue de la Baie de Vitória et Cariacica à partir du Morro dos Alagoanos de Vitória

d'amélioration urbaine, comme la construction du port de Vitoria ont attiré des travailleurs d'autres endroits du Brésil ont aggravant paradoxalement les problèmes d'habitat pour les plus pauvres dans la petite ville provinciale d'alors.

La politique du logement était à l'occasion pratiquement inexistante, celle qui existait était destinée à accueillir la population chassée du centre-ville par les travaux de remodelage urbain de l'époque. En outre, les maisons construites par le pouvoir public étaient destinées seulement aux travailleurs du marché formel (les fonctionnaires et les ouvriers). Ceci a entraîné l'occupation des mornes et des lieux impropres à initialement non prévus pour l'habitation. Ce mécanisme avec des adaptations diverses a été un des modes prédominants d'expansion urbaine de l'agglomération jusqu'à aujourd'hui, malgré les différences entre les municipalités et les différents programmes d'accession à la propriété du gouvernement fédéral. Il est vrai, néanmoins, que des politiques tournées, comme nous le verrons, vers les plus pauvres se sont multipliées ces dernières années, particulièrement dans la ville de Vitoria.

Le Morro dos Alagoanos, actuellement, diffère beaucoup de son aspect original, sa population est très diverse, les chefs de ménages peuvent être autant des travailleurs du secteur informel que comme des fonctionnaires et des commerçants. Les maisons sont aussi d'aspect varié allant des habitats de bonne qualité à des maisons précaires, surtout dans les zones d'occupation les plus récentes.



As funções do sul da Ilha de Vitória (Centro antigo e seu entorno) são diferentes daquelas com as quais faz face do outro lado da Baía, Vila Velha. No entanto há uma atividade que permite fazer a ligação entre essas duas margens: os portos, eles são múltiplos tanto na margem sul da Baía do lado de Vitória como na margem norte da Baía do lado de Vila Velha.

É um território atravessado por vias marítimas e terrestres, início da urbanização e da ocupação do espaço na aglomeração, essa área é diversa e complexa.

O habitat precário do lado de Vila Velha é predominante. No centro antigo de Vitória edifícios altos têm destaque, mas alguns em estado de abandono. As favelas do entorno do Centro também são semelhantes àquelas encontradas em Vila Velha e Cariacica.

De outro lado, parte da área localizada a Oeste da ilha de Vitória e à Leste de Cariacica é constituída de espaços naturais a proteger. Porém, nas suas proximidades se encontram bairros com características sociais precárias, em zonas inundáveis, próximos de vales de rios e manguezais, bem como sobre os morros.

A injustiça ambiental é flagrante, pois em geral as populações que ali vivem não tiveram durante muito tempo outra escolha de habitat por falta de oferta de moradia em área planejada. Elas são as primeiras a serem impactadas por chuvas torrenciais e inundações freqüentes, deslizamentos de terrenos, etc. Intervenções nessas áreas por parte dos poderes públicos existem e busca-se consolidar o habitat ali existente e proteger as áreas ainda não ocupadas e de interesse ambiental e paisagístico.

As áreas ocupadas por meio de planejamento são mínimas, e, boa parte dos loteamentos e ocupações foram, no passado, irregulares, inclusive diversos espaços onde habitam as elites de Vitória, conforme podemos observar no exemplo da carta da *situação fundiária de Vitória*.

Com o tempo, as populações dos bairros populares irregulares vão se organizando e se articulando para fazer pressões sobre o Estado para a implantação de infra-estruturas como

Les fonctions du sud de l'île de Vitória (centre ancien et ses alentours) sont, différentes de celles qui font face situées de l'autre côté de la baie à Vila Velha. Cependant, une activité permet de faire la liaison entre ces deux rives marges : les ports, ils sont multiples tant sur la rive sud de la baie du côté de Vitória que sur la rive nord de la baie du côté de Vila Velha.

C'est un territoire traversé par des voies maritimes et terrestres, début de l'urbanisation et de l'occupation de l'espace de l'agglomération, cet espace est divers et complexe.

Du côté de Vila Velha, l'habitat précaire est prévalent, tandis que dans le centre ancien de Vitória les immeubles prédominent, mais beaucoup en état d'abandon. Les favelas aux alentours du centre sont également semblables à celles qui se trouvent à Vila Velha et Cariacica.

Par ailleurs, une partie de l'espace localisé à l'Ouest de l'île de Vitória et à l'Est de Cariacica est constituée d'espaces naturels à protéger. Cependant, à ses proximités, se rencontrent des quartiers avec des caractéristiques sociales précaires en zones inondables près des vallées des rivières et des mangroves ainsi que sur les mornes.

Cette situation révèle une injustice environnementale, car, en général, les populations qui y vivent n'ont pas d'autre choix. Elles sont les premières à être touchées par les pluies torrentielles et les inondations fréquentes, glissements de terrains, etc... Les pouvoirs publics interviennent dans ces espaces et cherchent à consolider l'habitat existant tout en protégeant les espaces qui ne sont pas encore occupés et qui ont un intérêt environnemental et paysager.

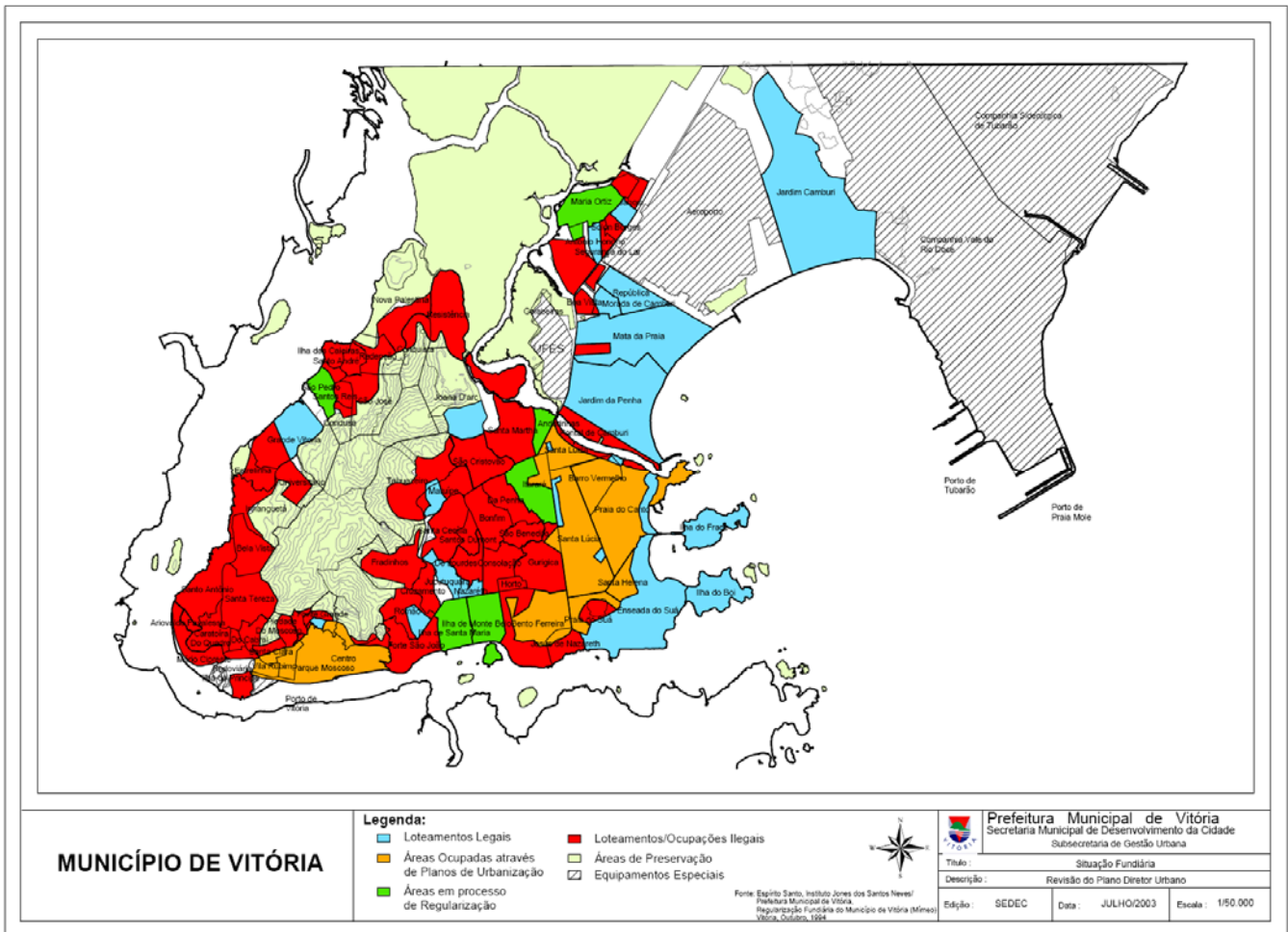
Les zones occupées de manière ordonnée sont minoritaires, une bonne partie des lotissements et occupations diverses ont été irrégulières y compris des espaces occupés par les couches aisées de la population (voir la carte de la situation foncière de Vitória).

energia elétrica, serviço de água, drenagem, além de outros serviços públicos como coleta de lixo, postos de saúde, escolas, etc.

Ressaltamos que a maioria dos bairros que são formados neste processo de ocupação irregular, continua na irregularidade, no sentido em que não possuem o título de posse de suas habitações e, portanto, não pagam o Imposto Territorial Urbano (IPTU), apesar dos projetos de regularização fundiária que aos poucos são organizados pelas prefeituras, conforme permite a legislação federal. Muitos desses bairros foram construídos sobre as áreas aterradas, inclusive parte do município de Vitória foi conquistada ao mar e às zonas inundáveis.

Avec le temps, les populations se sont organisées et se sont articulées pour revendiquer de l'Etat la construction des infrastructures (l'électricité, l'accès à l'eau potable, le tout à l'égout, etc.) et l'accès au ramassage des ordures ménagères, l'ouverture des dispensaires, les écoles etc.

Il en ressort que la plupart de ces quartiers continue dans l'irrégularité dans la mesure où les habitants ne possèdent aucun titre de propriété et donc ne paient pas l'Impôt Foncier. Il existe des projets de régularisation foncière qui sont petit à petit organisés par les mairies en s'appuyant sur la législation fédérale, mais leur rythme est lent et laisse beaucoup à désirer.



Situação fundiária do município de Vitória
Situation foncière de la municipalité de Vitória

(En rouge lotissements et occupations irrégulières, en bleu lotissements réguliers, en vert lotissements en cours de régularisation, en orange zones faisant partie des plans d'aménagement du territoire)

A verdade é que a situação de precarização do trabalho pela qual a população mais pobre está sujeita, não permite que seus rendimentos sejam suficientes para satisfazer seus anseios de consumo e, ao mesmo tempo, se manterem regulares nos pagamentos dos impostos.

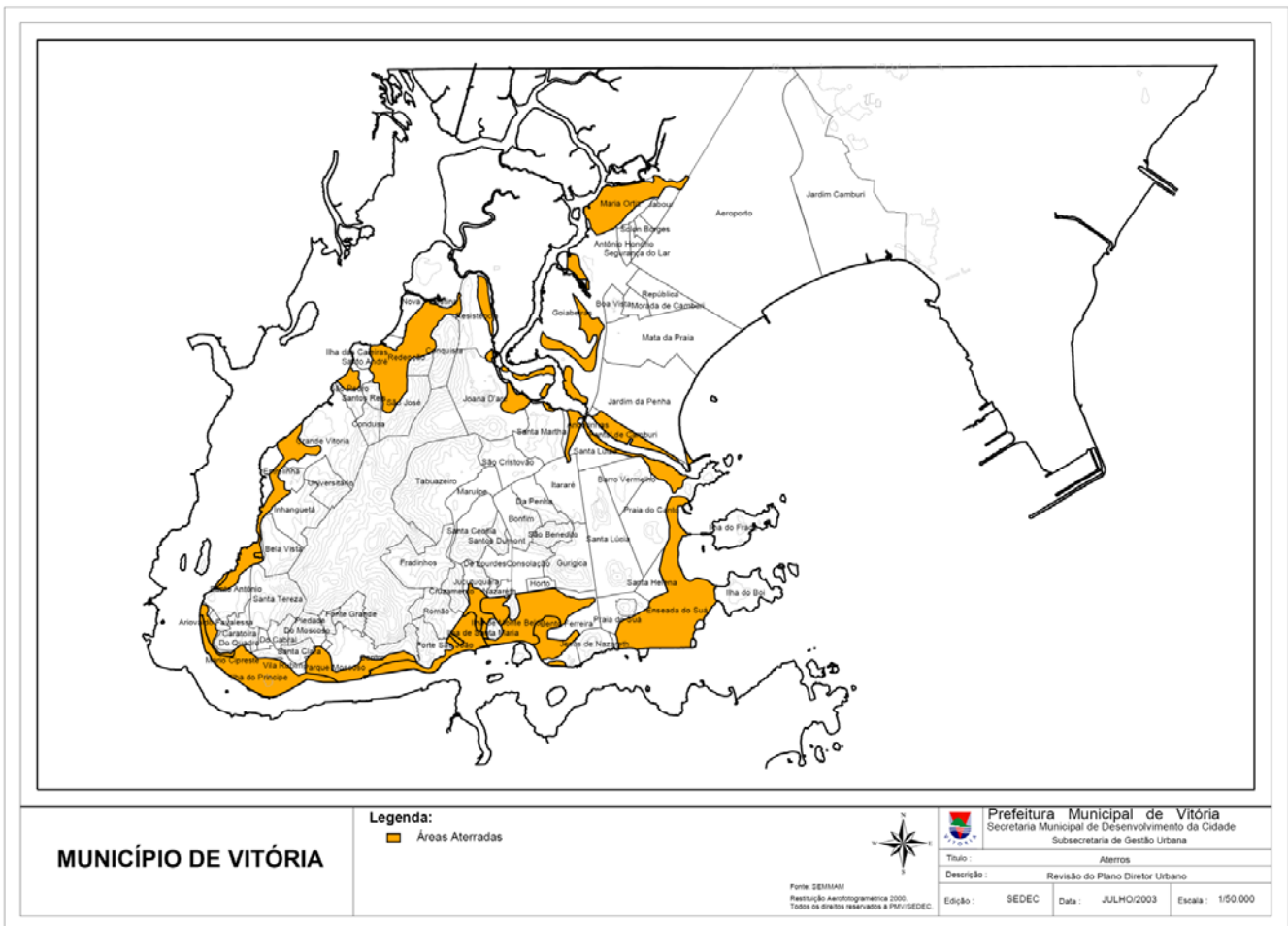
Ter em mente tal situação é fundamental para se pensar em estratégias de planejamento urbano e habitacional em tais espaços, uma vez que muitas vezes a legalidade é impossível de ser vivida devido aos custos que ela pode trazer para os mais pobres. Ao mesmo tempo, a legalidade juntamente com a melhoria das condições urbanas, costuma vir acompanhada da incômoda situação que são as pressões do mercado imobiliário que, frequentemente, fazem com que os mais pobres partam de onde moram e iniciem novas ocupações irregulares em outros lugares. No entanto, é bem verdade que diversos programas de legalização fundiária condicionam a permanência dos ocupantes em seu imóvel para fornecer um título de propriedade.

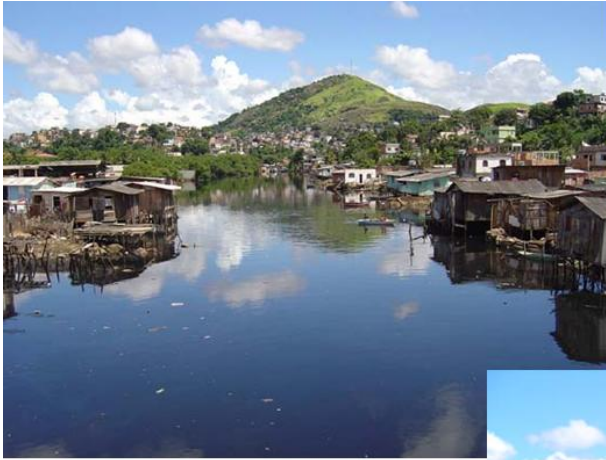
Plusieurs de ces quartiers ont été construits sur des aires remblayées, d'ailleurs une bonne partie de la ville de Vitória a été conquise sur la mer et sur les zones inondables.

Par ailleurs, même quand la régularisation foncière est réalisée, elle pose des problèmes redoutables à cause des coûts liés aux taxes foncières qu'elle peut entraîner pour la population plus pauvre. En même temps, cette régularisation est accompagnée dans la plupart des cas de l'amélioration des conditions urbaines ce qui entraîne une valorisation du foncier. Ceci pousse fréquemment les plus pauvres à quitter ces quartiers et initier de nouvelles occupations ailleurs.

Néanmoins, il est vrai que divers programmes de légalisation foncière conditionnent la permanence des occupants dans leur immeuble pour fournir aux habitants leur titre de propriété.

Zonas de aterro do município de Vitória Zones remblayées de la commune de Vitória





Ocupações irregulares na beira da maré
Occupation irrégulière dans l'estuaires des rivières



Os caminhos precários nos bairros favelados
Les passages précaires des favelas

Escada sem corrimão dificultando a locomoção

Escalier sans rampe rendant difficile le déplacement



O difícil transporte dos bens domésticos - Le difficile transport des biens ménagers

Ocupação em Cariacica, Flexal, próxima do mangue
Quartier proche de la mangrove (Flexal, Cariacica)

Fonte:
Plano Diretor
Municipal de
Cariacica, 2006



Figura 06 - Ocupações avançando sobre o mangue (Flexal). Fonte: Programa de imagens Google Earth (acesso em 2006 e imagem de 2005 - modificada)

Desigualdades entre os municípios e entre os bairros da área de estudo

Inégalités entre les communes et entre les quartiers du périmètre d'étude

As diferenças funcionais e/ou suas complementaridades e oposições territoriais podem ser entendidas também quando se observa as desigualdades econômicas e orçamentárias entre os três municípios que fazem parte do perímetro de estudo. Particularmente entre Cariacica e Vitória no que diz respeito ao PIB per capita e à receita municipal per capita. Assim, Vitória conta com um PIB per capita cinco vezes superior aquele de Cariacica e mais de três vezes superior ao de Vila Velha (Tabela PIB municipal per capita – 2003).

Quando se observa as receitas municipais per capita das municipalidades constata-se as dificuldades as quais se confronta o município de Cariacica, com receita 5 vezes inferior à Vitória. Por sua vez Vila Velha tem também uma receita 3 vezes inferior à Vitória.

Assim, se percebe que os municípios de Cariacica e Vila Velha em relação à Vitória, têm população superior, superfície territorial maior, PIB inferior, taxas de empregos inferiores. Desse modo, Cariacica, que teve uma perda de postos de trabalho considerável ao longo dos últimos 20 anos, não dispõe de receitas municipais suficientes para fazer frente aos problemas urbanos que se colocam em seu território. Cariacica se encontra, portanto, em situação mais delicada que Vila Velha, pois essa última tem uma dinâmica ligada ao seu setor portuário e acolhe inúmeros trabalhadores das classes médias e da elite trabalhando em Vitória. De outro lado, não se deve esquecer que Cariacica tem, igualmente, inúmeras atividades sobre seu território, notadamente os entrepostos e portos secos.

On peut comprendre aussi les différences fonctionnelles et/ou les complémentarités et oppositions territoriales quand on observe les inégalités économiques et budgétaires entre les trois municipalités qui font partie du périmètre d'étude rapproché, particulièrement entre Cariacica et Vitória en ce qui concerne le PIB et les recettes municipales par tête d'habitant. Ainsi, Vitória a un produit par tête cinq fois supérieur à celui de Cariacica et plus de trois fois supérieur à celui de Vila Velha (cf. le tableau PIB par tête des habitants des municipalités en 2003).

En ce qui concerne les recettes communales par tête (taxes et impôts locaux et transferts de l'Etat de l'Espírito Santo et de l'Etat fédéral compris) on peut constater les difficultés auxquelles Cariacica doit faire face ; ainsi cette municipalité a des recettes par tête cinq fois inférieures à celles de Vitória. Vila Velha a, également, une recette par tête trois fois inférieure à Vitória.

Il faut remarquer qu'au Brésil il n'existe pas de taxe d'habitation ni de taxe professionnelle. En outre, le calcul du partage de la partie de la TVA qui est destinée aux municipalités ne prend en compte que de manière très marginale la population des communes.

Les municipalités de Cariacica et Vila Velha comparées à Vitória ont une population supérieure, une superficie plus importante, un PIB inférieur, des recettes inférieures et, finalement, des taux d'emplois négatifs et bien inférieurs à ceux de Vitória. Ainsi, Cariacica, qui a eu une perte d'emplois considérable au long de ces 20 dernières années, ne dispose des recettes suffisantes pour faire face aux innombrables problèmes urbains. Cariacica, malgré la présence des entrepôts et « ports secs » nombreux sur son territoire, se trouve en situation plus délicate que Vila Velha qui a une dynamique liée au secteur portuaire et est le lieu de résidence des couches moyennes et d'une partie de l'élite qui travaille à Vitória.

PIB municipal per capita – 2003

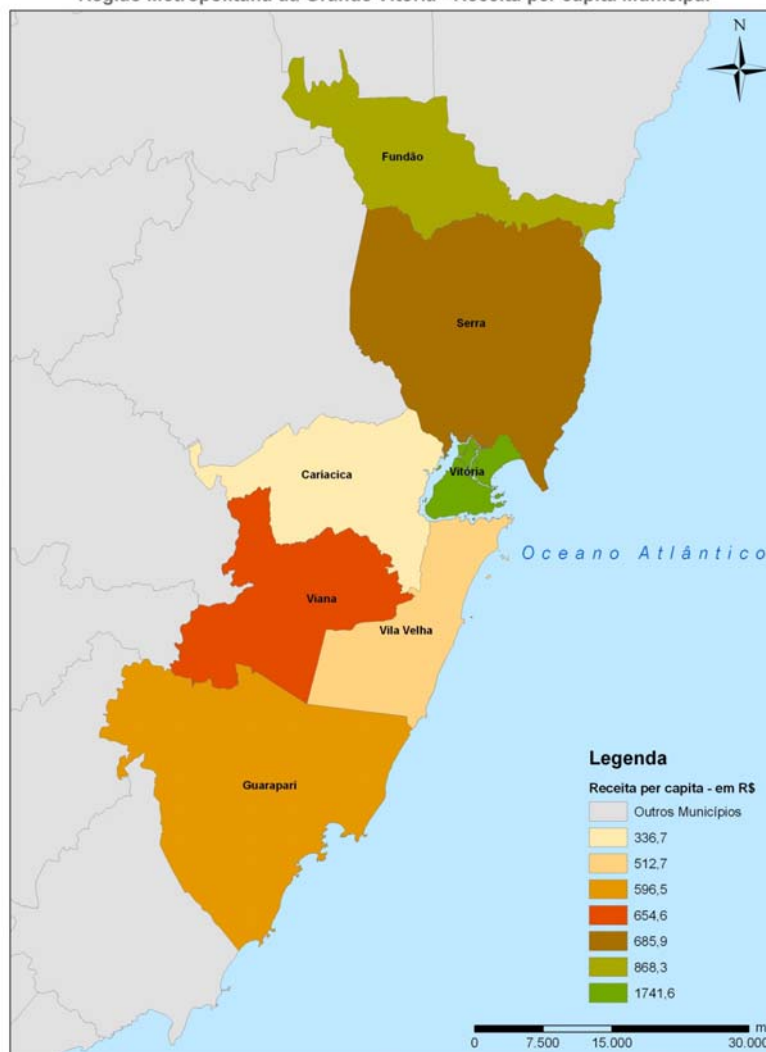
(R\$ 1,00)

Município	1999	2000	2001	2002	2003
Cariacica	3.581	3.998	4.133	4.494	5.089
Fundão	3.918	4.065	3.804	5.094	4.759
Guarapari	4.401	4.655	4.535	4.372	4.340
Serra	8.211	9.250	10.286	11.584	13.603
Viana	4.947	5.292	5.361	6.243	8.942
Vila Velha	5.741	6.477	6.489	6.645	7.395
Vitória	17.799	20.152	21.836	22.269	26.534
RMGV	8.178	9.126	9.705	10.220	11.914
Espírito Santo	6.105	6.880	7.078	7.631	8.792

Fonte: IPES

Produit Intérieur Brut (PIB) par tête de la RMGV – 2003

Região Metropolitana da Grande Vitória - Receita per capita Municipal



Recette par tête du budget des municipalités de la région métropolitaine de Vitória– 2004

Pode-se consultar em anexo o dossiê cartográfico com dados do Censo de 2000 por setor censitário da área de estudo. Esses dados, já relativamente antigos, estão, portanto, defasados em relação ao período atual. Mas, no entanto, eles permitem ter uma ordem de grandeza das diferentes características sócio-econômicas entre os setores censitários da área. Faremos abaixo alguns comentários rápidos sobre esses dados.

A população residente tem algumas ilhas de concentração maior nos bairros mais precários, bem como os domicílios.

Onde os rendimentos mensais por domicílio são os mais baixos há um número mais elevado de analfabetos, bem como algumas dessas áreas têm a predominância de domicílios ditos “improvisados” (habitat precário). Da mesma forma essas áreas são aquelas com menos banheiros e sanitários, com menos lixo coletado e sem coleta de lixo apropriada.

On peut consulter en annexe le dossier cartographique avec les données du recensement de l'année 2000 par secteur censitaire du périmètre d'étude. Ces données, relativement anciennes, sont décalées par rapport à la période actuelle. Néanmoins elles permettent de donner un ordre d'idées des caractéristiques socio-économiques de l'aire d'étude. Nous réaliserons ci-dessous des rapides commentaires sur l'ensemble des cartes.

Nous pouvons nous apercevoir que la population résidente et la majeure partie des domiciles sont concentrés dans certains îlots qui sont, en même temps, les plus précaires.

Les quartiers où les revenus mensuels moyens des ménages sont bas sont ceux où le nombre de personnes analphabètes sont les plus élevés, avec une partie de l'habitat considéré comme précaire, possédant un accès limité au tout à l'égout, dépourvu de salles de bains et où le ramassage d'ordures ménagères est le moins organisé.

Pontos de reflexão

Cláudio Zanotelli

As relações metropolitanas no que diz respeito à circulação, ao transporte e à mobilidade têm reflexos sobre a zona de estudo. Assim, se faz necessário pensar sobre as necessárias costuras territoriais para facilitar a mobilidade entre as margens da Baía.

Analisar as disparidades econômico-financeiras entre as três municipalidades que estão mais imediatamente dentro da zona inicial de estudo pode permitir um aprofundamento da problemática, sobretudo quando se pensa na repartição das atividades econômicas entre os municípios. Algumas pistas de reflexão a esse propósito: refazer a cidade sobre a cidade, o re-desenvolvimento sustentável de áreas industriais e antigos entrepostos, sobretudo em Cariacica.

As disparidades econômicas e sociais engendram impactos sobre os espaços a proteger ; as ocupações das áreas sensíveis devem ser repensadas. Articulações em termos de estratégias conjuntas de proteção do meio-ambiente, para além das existentes, devem ser desenvolvidas nas diferentes margens da Baía, integrando-as aos projetos e leis de proteção ambientais existentes.

O papel do Centro de Vitória e do porto deve ser repensado para além dos projetos existentes: como acelerar as requalificações urbanas? Como re-dinamizar o tecido sócio-econômico, que continua importante, mas perdeu muito do brilho passado? As questões ligadas à vida cotidiana são importantes no Centro, o esvaziamento da vida noturna, entre outros, engendrou preocupações com a segurança por parte dos habitantes. Para o Centro necessita-se tanto de novas perspectivas econômicas, como culturais (já iniciadas com a reforma do antigo Cine Glória).

Por fim, como articular os diferentes portos e empresas existentes e seus projetos no Centro de Vitória e nas outras margens da Baía respeitando o meio-ambiente, a paisagem e o desejo dos cidadãos de viver melhor?

Eléments de réflexion

Cláudio Zanotelli

Les rapports métropolitains en ce qui concerne la circulation, le transport et la mobilité ont des reflets sur le périmètre d'étude. Ainsi, on doit penser la nécessaire suture territoriale afin de faciliter la mobilité entre les différentes rives de la Baie.

Les disparités économiques et budgétaires entre les trois municipalités (Cariacica, Vila Velha et Vitória) sont flagrantes. Les activités sont partagées de manière inégale. Pour faire face à ces problèmes je suggère quelques pistes de réflexion pour les intervenants dans l'atelier : refaire la ville sur la ville, développer des activités tournées vers la protection de l'environnement, proposer des nouvelles affectations pour les anciennes friches industrielles, notamment à Cariacica.

Les disparités économiques et sociales engendrent des effets pervers sur les espaces à protéger, l'occupation des aires sensibles doit être repensée. Ainsi, il paraît qu'une articulation entre les différents acteurs des stratégies de protection de l'environnement sur les berges est importante, en outre elle doit être intégrée à la législation de protection de l'environnement existante.

Le rôle du Centre-ville de Vitória et du port doivent être repensés au-delà des projets existants : comment accélérer les requalifications urbaines ? Comment redynamiser le tissu socio-économique, qui reste important, mais a perdu beaucoup de son lustre passé ? Le délitement de la vie quotidienne a eu comme conséquence l'évolution du sentiment d'insécurité des habitants. Le Centre nécessite autant de nouvelles perspectives économiques que culturelles. A ce propos une nouvelle affectation des anciennes salles du Cinéma Gloria en Centre culturel est déjà programmée.

Finalement, comment articuler les différents ports et entreprises existants au Centre de Vitória et sur les autres rives de la Baie tout en respectant l'environnement, la préservation du paysage et le souhait des citoyens de mieux vivre ?

Outros elementos para reflexão

Eneida Maria Souza Mendonça

Além das questões indicadas, no documento cabe dar destaque à Baía de Vitória como elemento natural de potencial integração da área de intervenção, abrangendo as margens dos municípios tratados. Identificada pela população como elemento paisagístico relevante deve tanto permanecer como parte da paisagem a partir das formas de ocupação propostas, como também, permitir a navegação valendo-se de canal para aproximação entre pontos estratégicos ou, simples percurso de observação e apreciação da paisagem.

Os morros e respectivas matas e superfícies rochosas devem também ser valorizados na medida em que são vislumbrados da área demarcada, compondo de modo marcante sua paisagem. Maciço Central (em Vitória), Penedo (em Vila Velha), Moxuara e Anil (em Cariacica) e Mestre Álvaro (na Serra) são alguns dos principais elementos. De modo análogo, também as restingas e manguezais tem papel semelhante, devendo como os morros e a água comparecerem integradas e valorizadamente à paisagem proposta. Aribiri (Vila Velha), Itanguá e Bubu (Cariacica), Santa Maria (Cariacica e Serra) e trechos da região da Grande São Pedro (Vitória) são algumas destas áreas.

Sobre Vitória, além da valorização do caráter simbólico das edificações que marcam a história da capital e do Estado, é importante promover sobre a área oeste, aterrada, indicada como Portal Sul, a integração urbanística, entre o Centro e os demais bairros que circundam e que compõem o próprio aterro. Especial atenção é recomendada também, quanto à integração da área dinâmica do Centro e de melhor infraestrutura com as áreas de habitação mais simples, instaladas sobre os morros e as áreas baixas a oeste. Aos bairros que compõem estas áreas mais carentes é relevante propor algo que valorize o espaço público, que funcione como uma oportunidade em termos educacionais e culturais e reverta a dinâmica atual que indica

Autres éléments de réflexion

Eneida Maria Souza Mendonça

Par delà les questions indiquées dans le document, il faut faire ressortir le milieu naturel, particulièrement la Baie de Vitória. Celle-ci est un élément potentiellement intégrateur dans le périmètre d'étude. La Baie est reconnue par la population comme élément relevant du paysage et doit être prise en compte dans les formes d'occupation proposées, mais doit aussi permettre la navigation entre points stratégiques ou tout simplement être un trajet d'observation et d'appréciation du paysage.

Les mornes et montagnes, leurs bois et rochers, doivent aussi être valorisés dans la mesure où ils marquent bien le paysage. Le massif Central (Vitória), le Penedo (Vila Velha), Moxuara e Anil (Cariacica) e Mestre Alavaro (Serra) sont les principaux éléments. De la même manière, la mangrove et la végétation côtière ont un rôle semblable. Aribiri (Vila Velha), Itanguá e Bubu (Cariacica), Santa Maria (Cariacica e Serra) et certaines portions de São Pedro à Vitória font partie de ces zones.

En ce qui concerne Vitória, outre la valorisation du caractère symbolique des constructions qui ont marqué l'histoire de la capitale et de l'Etat de l'Espírito Santo, il est important de promouvoir dans la zone Ouest - la zone remblayée qui est appelée le Portail Sud - l'intégration urbanistique des quartiers qui entourent le Centre. Une attention particulière est recommandée quant à l'intégration de la zone dynamique du Centre - celle qui a les meilleures infrastructures - avec les aires d'habitat populaires localisées sur les mornes et les plaines proches de la rive de la Baie à l'Ouest.

Pour les quartiers que forment les espaces les plus précaires il est important de valoriser les espaces publics, ceux-ci peuvent permettre un plus grand accès à l'éducation et à la culture. Redressant ainsi la tendance actuelle des indicateurs élevés de la violence et du manque d'opportunités d'ascension sociale des habitants.

baixas oportunidades e elevados índices de violência, sobretudo nos bairros ao norte e nordeste da área (Redenção, Nova Palestina, Conquista, Resistência).

Em Vila Velha, cabe conciliar e integrar atividades e apropriações tão distintas como industriais, ferroviária, portuária, artístico-cultural e habitacional, sem cercear a chegada às margens pela população que desfruta de pesca, mergulho e outras formas de lazer.

Em Cariacica, convém uma especial atenção, no sentido de preservar e valorizar, a partir de recuperação e proposição de usos compatíveis, a estrutura histórica das instalações industriais da Belgo Mineira e galpões situados em Jardim América, instalações esportivas como o estádio da Desportiva em Jardim América, instalações ferroviárias da estrada de ferro Vitória-Minas, desde a oficina de reparos às antigas residências dos engenheiros no Morro da Companhia, bem como das instalações hospitalares, como o antigo leprosário, residências e demais elementos do conjunto na margem Leste da Baía de Vitória.

É também recomendável a integração de todos estes benefícios às áreas residenciais do entorno nos moldes do que foi apontado sobre a região oeste de Vitória, elas também carecem de elementos dinamizadores do espaço público e de oportunidades educacionais e culturais.

Perceber o percurso entre a Segunda Ponte e a Ceasa como um futuro Centro e lançar sobre este espaço um olha que permita inscrevê-lo na continuidade do Centro de Vitória integrado ao Portal Sul, parece importante para a reestruturação urbanística de uma rodovia que atualmente corta o meio urbano, sem nele se inserir. Isso poderia contribuir para a dinamização econômica do município e ainda para o melhor atendimento dos serviços requeridos pela população.

Il s'agit, à Vitória, surtout, des quartiers situés au Nord (Redenção, Nova Palestina, Conquista e Resistência).

A Vila Velha il faut chercher à concilier activités et appropriations distinctes : industries, voies ferrées, zones portuaires, espaces culturels et habitat, sans pour autant empêcher l'accès aux rives de la Baie par la population, permettant ainsi que se poursuivent les activités de pêche, de bain de mer et de loisirs.

A Cariacica il faut protéger et valoriser - à partir de la récupération et réalisation des activités compatibles - les bâtiments industriels de l'entreprise sidérurgique Belgo-mineira (ancienne Cofavi) et d'autres entrepôts situés à Jardim América, de même que le parc sportif du club Desportiva dans le même quartier. Il faut mettre en valeur les installations des voies ferrées (y compris les ateliers et aussi les anciennes résidences des ingénieurs de la voie ferrée Vitoria-Minas localisées sur la Morne de la Compagnie). De la même manière il faut préserver l'ancienne léproserie situé sur la rive à l'Est de la Baie de Vitoria.

Ces modifications doivent être intégrées aux quartiers environnants parce que, comme pour Vitoria, ils manquent d'éléments qui puissent dynamiser l'espace public, les équipements éducatifs et culturels leur faisant défaut.

Finalement, les participants doivent lancer un regard approprié sur le tracé de la route nationale (BR 262) qui va du Deuxième pont (Segunda Ponte) - reliant Vitoria au Continent - jusqu'aux Halles de la Ceasa (Centrale de distribution des fruits et légumes métropolitaine) à Cariacica. Ainsi, on doit penser à un futur Centre qui s'inscrirait dans la continuité du Centre de Vitoria tout en passant par le Portail Sud. Ceci paraît important pour la restructuration urbaine autour d'une route qui actuellement coupe en deux le tissu urbain de Cariacica, dynamisant, ainsi, l'aire urbaine et permettant l'accès aux meilleurs services à la population.

3.2 Os projetos sócio-territoriais no centro de Vitória e no seu entorno

Les projets socio-territoriaux dans le centre de Vitória et dans ses environs

Como desdobramento desses projetos a criação de moradias nos prédios desocupados do centro para populações de baixa renda está se implementando aos poucos. O projeto Morar no Centro desenvolvido pela Prefeitura de Vitória visa reformar prédios abandonados no antigo centro histórico (atualmente quatro imóveis estão incluídos no programa: hotel Estoril, os prédios, Tabajara e Pouso Real, bem como o antigo cinema Santa Cecilia). Um dos imóveis, hotel Estoril, esta em vias de ter concluída sua reforma. Esses prédios serão destinados às famílias modestas com renda até 3 salários mínimos.

Atualmente, na Região Metropolitana da Grande Vitória, um dos projetos institucionais mais expressivos de desenvolvimento sócio-territorial em bairros precários é o Projeto Terra, da prefeitura de Vitória. Esse projeto trata especificamente da reurbanização de áreas onde as condições das habitações, dos espaços públicos, de acessibilidade e de outros serviços públicos são precárias.

O projeto tem como área de intervenção 15 setores (poligonais no jargão da prefeitura de Vitória) que são definidos por critérios baseados nos indicadores acerca de carências em equipamentos e serviços urbanos, grau de risco e baixos índices sociais da comunidade em relação às demais áreas da cidade. Essas áreas têm uma população de quase 85 mil pessoas. O projeto tem preocupação também com as áreas de risco e de preservação ambiental.

Paralelamente a esses projetos, les immeubles inoccupés et vétustes du centre sont réhabilités peu à peu pour l'aménagement d'habitats destinés aux populations à bas revenus. C'est ainsi que le projet Morar no Centro (Habiter le Centre) mis en oeuvre par la Mairie de Vitória a pour but de réformer des immeubles abandonnés : l'ancien hôtel Estoril, les immeubles Tabajara et Pouso Real et l'ancien cinéma Santa Cecilia. L'hôtel Estoril va bientôt être totalement refait. Ces immeubles sont destinés à des familles modestes ayant un revenu qui ne dépasse pas trois salaires minimums.

Actuellement, dans la Région Métropolitaine de Vitória, un des projets les plus importants de développement socio-territorial pour les quartiers précaires est le Projet Terra, de la Mairie de Vitória. Ce projet vise l'urbanisation des quartiers où les conditions d'habitat et les espaces publics, ainsi que la mobilité et les services sont précaires.

Le projet a comme espace d'intervention 15 secteurs (polygones comme les appelle la Mairie de Vitória) qui sont définis par des critères basés sur les indicateurs d'équipements et services urbains, le degré de risque socio-environnemental et les indicateurs sociaux. Les quartiers concernés ont une population d'environ 85 000 personnes. Le Projet s'intéresse aussi aux espaces à risque et sous protection environnementale.

Há que se ressaltar, contudo, outros planos e projetos centrados na região do centro histórico de Vitória que visam melhorar as condições dos espaços públicos e a sociabilidade das pessoas. Assim, o Planejamento Urbano Interativo a partir de um diagnóstico detalhado de diferentes aspectos espaciais, sociais e econômicos do Centro objetivou:

- Integrar o poder público e a comunidade, através da participação desta na definição das prioridades para a área;
- “Vocacionar” o Centro de Vitória e a comunidade, através da participação desta na definição das prioridades;
- Requalificar/revitalizar ambiental e economicamente o centro de Vitória, através de propostas de políticas de gestão;
- Definir ações e projetos respaldados por um embasamento concomitantemente, prático e teórico.

Como desdobramento desses projetos a criação de moradias nos prédios desocupados do centro para populações de baixa renda está se implementando aos poucos. O projeto Morar no Centro desenvolvido pela Prefeitura de Vitória visa reformar prédios abandonados no antigo centro histórico (atualmente quatro imóveis estão incluídos no programa: hotel Estoril, os edifícios: Tabajara e Pouso Real, bem como o antigo cinema Santa Cecília). Um dos imóveis, hotel Estoril, está em vias de ter concluída sua reforma. Esses prédios serão destinados às famílias modestas com renda até 3 salários mínimos.

Il faut souligner, cependant, d'autres plans et projets existants dans la région du centre-ville de Vitória, qui visent à améliorer les conditions de l'espace public et la sociabilité. Ainsi, le plan d'urbanisation « interactionnel » du Centre a pour objectif de :

- Faire interagir le pouvoir public et la communauté dans la définition des priorités pour cet espace,
- Indiquer la « vocation » du centre de Vitória en collaboration avec la communauté à travers la participation de celle-ci dans la définition des priorités,
- Requalifier/revitaliser l'environnement et l'économie de centre de Vitória à travers des propositions de politiques de gestion urbaine,
- Définir les actions et projets à partir des expériences pratiques sans oublier les réflexions théoriques.

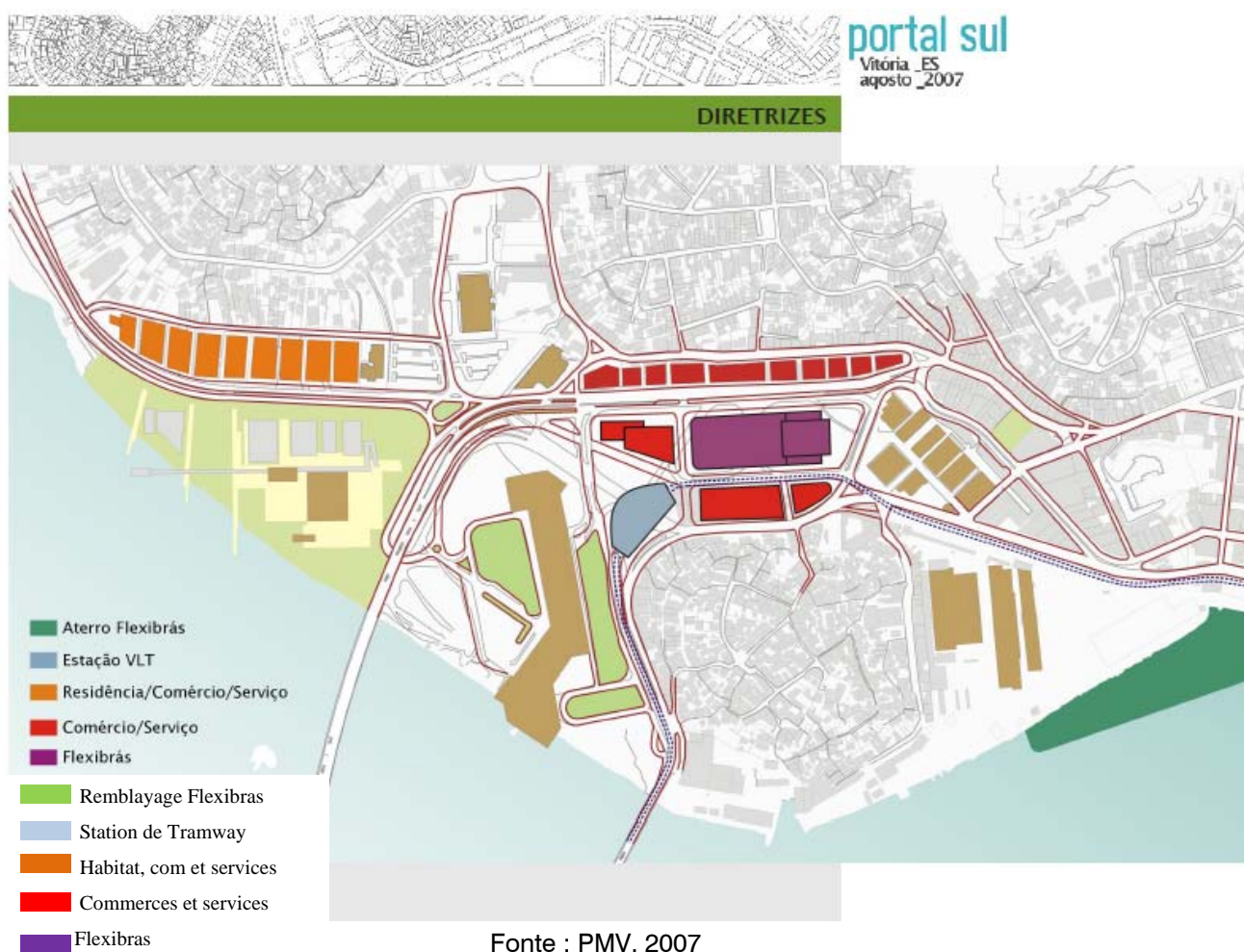
Parallèlement à ces projets, les immeubles inoccupés et vétustes du centre sont réhabilités s'implantent petit à petit pour l'aménagement d'habitats destinés aux populations à bas revenus. C'est ainsi que le projet Morar no Centro (Habiter le Centre) mis en oeuvre par la Mairie de Vitória a pour but de réformer des immeubles abandonnés : l'ancien hôtel Estoril, les immeubles Tabajara et Pouso Real et l'ancien cinéma Santa Cecilia. L'hôtel Estoril va bientôt être totalement refait. Ces immeubles sont destinés à des familles modestes ayant un revenu qui ne dépasse pas trois salaires minimums.

O portal sul

Le portail Sud

O Portal Sul é um projeto desenvolvido para a região que compreende a área de aterro no entorno da Rodoviária, a área entre as Cinco pontes e a Segunda Ponte, o parque do Tancredão e adjacências assim como uma zona para implantação de instalações da empresa francesa de fabricação de tubos para a exploração do petróleo (Flexibras) (cf. mapa das diretrizes do projeto abaixo).

Le projet Portail Sud a comme objet la zone remblayée dans le pourtour du terminus des bus inter-municipaux. Dans son périmètre se trouve aussi le secteur entre les deux ponts (Cinco Pontes e Segunda Ponte) et le parc Tancredão. Dans ce périmètre se trouve également un espace réservé aux installations de l'entreprise française de fabrication des tubes pour l'exploitation de pétrole (Flexibras). (cf. Carte d'aménagements proposés ci-dessous).



Fonte : PMV, 2007

Diretrizes do Portal Sul

Propositions d'aménagement pour le Portail Sud



Projeto do Centro Esportivo Tancredo Neves
Projet d'aménagement d'un Centre Sportif

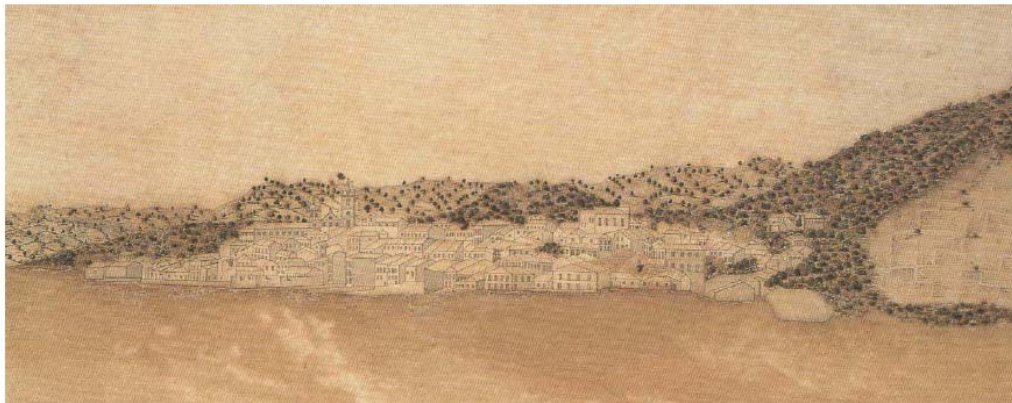


Fig. 28 – Prospecto da Vila de Vitória desenhado por Caldas em 1767. ³¹

La ville de Vitoria en 1767

3.3 Ligações entre as margens da Baía de Vitoria Les liens entre les rives de la Baie de Vitoria

Os destinos comuns, as identidades territoriais antigas e as complementaridades funcionais (porto em Vitoria e Vila Velha, área industrial próxima em Cariacica, via férrea do início do século XX em Cariacica e Vila Velha), constituem uma referência e se encontram no centro da reflexão a ser realizada.

A Baía de Vitória, como vimos, é ao mesmo tempo uma barreira e uma ligação entre suas margens. Em efeito uma parte importante do município de Vitória é uma ilha. O acesso a ela é feito hoje por seis pontes.

Um dos elementos chave que sempre estiveram no centro dessa relação territorial foram as conexões que facilitam os fluxos de pessoas e mercadorias entre as margens da Baía de Vitória. Assim, passaremos agora a falar dessas conexões existentes e de propostas que surgem para complementá-las.

A área de estudo é compreendida por três diferentes municípios que se encontram às margens de uma baía confinada e protegida das correntes oceânicas, o que faz com que sejam propícias para o transporte aquaviário. Ainda assim, um estudo recente diz que esse modal de transporte é pouco viável em função da concorrência com o transporte sob pneus e a construção de novas pontes.

De qualquer forma, estando o transporte aquaviário desativado na Região, os contatos entre as diferentes partes da baía tornam-se possíveis somente pelas pontes.

Les destins communs, les identités territoriales anciennes et les complémentarités fonctionnelles (port à Vitória et Vila Velha, espace industriel à Cariacica, voie ferrée dès le début du XX siècle à Cariacica et Vila Velha) constituent une référence et se trouvent dans le centre de la réflexion qui doit être menée.

La Baie de Vitória, comme nous l'avons vu, est en même temps une barrière et un lien entre ses rives. En effet, une partie importante de la municipalité de Vitória est une île. Son accès se fait aujourd'hui par six ponts.

Un des éléments clef qui se trouve toujours dans le centre de cette relation territoriale sont les connexions qui facilitent les flux de personnes et marchandises entre les rives de la Baie de Vitória. Ainsi, on parlera à présent de connexions existantes et des projets visant à réaliser d'autres liens avec l'île de Vitória.

Le périmètre d'étude recouvre trois différentes municipalités qui se trouvent aux rives d'une baie confinée et protégée des courants océaniques, ce qui permet de manière relativement aisée le transport par bateau entre ses rives. Néanmoins, une étude récente affirme que ce mode de transport n'est pas avantageux à cause de la concurrence du transport par route et la prévision de construction de nouveaux ponts et d'un tunnel reliant Vitória à Vila Velha.

Quoi qu'il en soit, le transport des personnes par bateau est désactivé dans la région, les contacts entre les différentes parties de la baie ne sont possibles que par les ponts.

As duas pontes que estão contidas na nossa área de estudo são a Cinco Pontes e Segunda Ponte (número 1 e 2 respectivamente na foto acima).

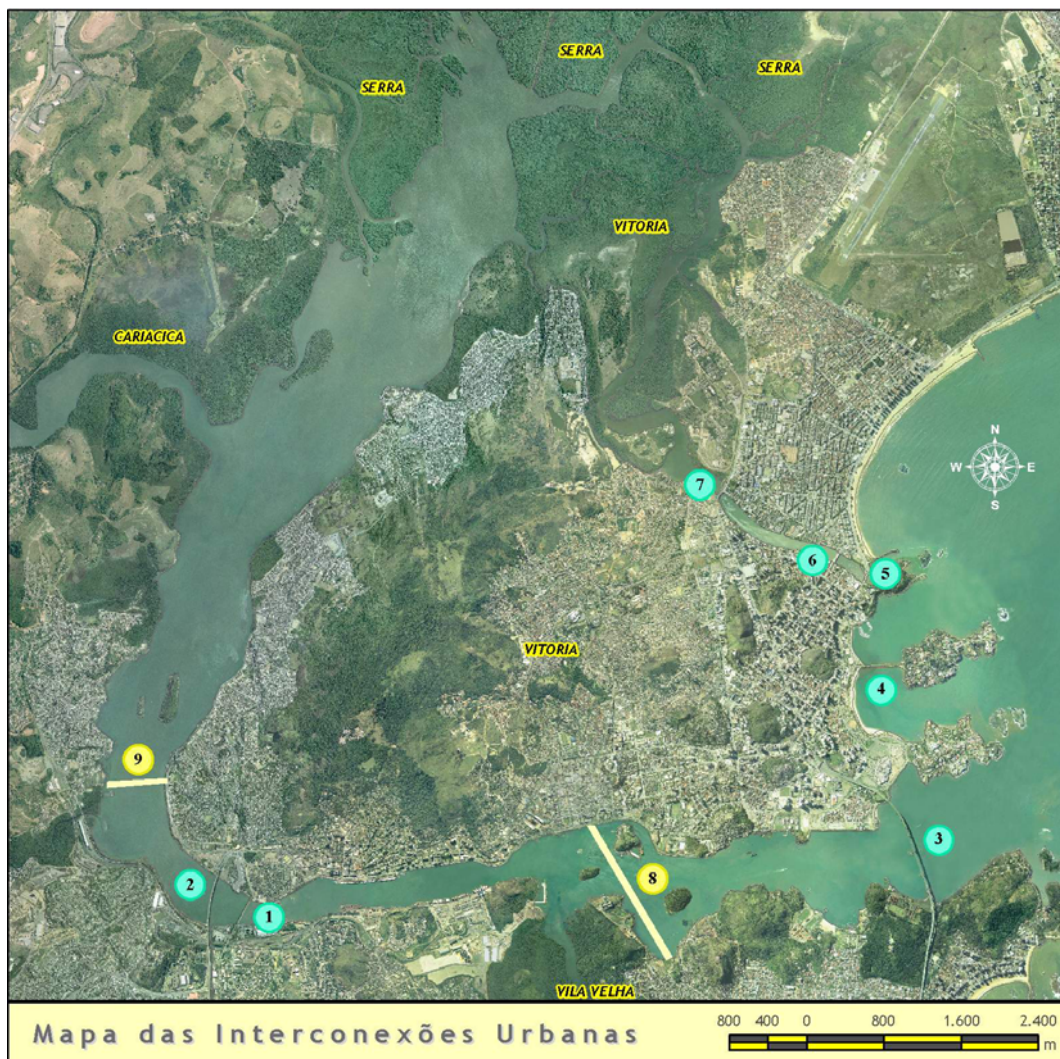
A Cinco Pontes também conhecida pelo nome Florentino Ávidos foi construída no início do século XX e ligava por meio de uma estrada de ferro o porto de Vitória à estação ferroviária localizada às margens da Baía de Vitória à Vila Velha. Essa última drenava a produção de café da hinterlândia de Vitória, assim como que o minério de ferro de Minas Gerais. Essa função da ponte foi transformada, pois os modos de transporte mudaram e a partir dos anos 1960 o minério de ferro começou a ser exportado do novo porto de Tubarão ao Norte de Vitória. A ponte foi reformada ultimamente e, hoje, ela é utilizada pelos automobilistas, pelos pedestres e ciclistas. em seguida, até Minas Gerais.

Les deux ponts qui se trouvent dans notre zone d'étude sont la Cinco Pontes et la Segunda Ponte.

Le pont Cinco Pontes est aussi connu par le nom Florentino Ávidos. Il a été construit au début du XX siècle et permettait par une voie ferrée de relier le port de Vitória au terminus ferroviaire localisé aux abords de la Baie de Vitória à Vila Velha. Celui-ci drainait la production de café de l'arrière pays et le minerai de fer venu de Minas Gerais. Cette fonction du pont s'est transformée parce que les modes de transport ont changé et qu' à partir des années 1960 le minerai de fer a commencé à être exporté du nouveau port de Tubarão au Nord de Vitória. Le pont a subi quelques réformes ces dernières années, il est, aujourd'hui, emprunté par les automobiles, les piétons et les cyclistes.

Em amarelo: novos projetos de ligações

Les ponts existants et des propositions de nouvelles liaisons (en jaune) entre l'Île de Vitória et le continent



A Segunda Ponte foi construída nos anos 1980, ela liga a capital Vitória com Cariacica e Vila Velha. É importante salientar que por ela transitam somente veículos automotivos, sem possuir estruturas para a passagem de ciclistas e de pedestres, o que pode ser um agravante tendo em vista que parcela importante dos fluxos diários entre Cariacica e Vitória se dá por pedestres e ciclistas. Uma última característica é que a ponte se interliga diretamente com a Rodovia Federal BR-262 que se inicia em Cariacica, atravessa uma zona densamente povoada, e segue em direção à região montanhosa do Espírito Santo (zona de produção de hortifrutigranjeiros e de residências secundárias da elite metropolitana) e prossegue, em seguida, até Minas Gerais.

Le pont Segunda Ponte a été construit dans les années 80. Il lie la capitale Vitória avec Cariacica et Vila Velha. Il est emprunté seulement par les automobilistes, ce qui peut être gênant quant on sait qu'une partie importante des flux quotidiens entre Cariacica et Vitória se fait à pied et par bicyclette. Il se relie à la Route Nationale BR-262 à Cariacica. Celle-ci parcourt une zone densément peuplée et irrigue l'arrière pays de la région montagneuse de l'Espírito Santo (grenier des fruits et légumes et lieu de villégiature des élites métropolitaines) et dessert l'Etat de Minas Gerais.



Les ponts : Cinco Pontes à droite et Deuxième Pont à gauche

3.4 Os portos

Les ports

Como já observamos a paisagem da área de estudo do presente atelier é profundamente marcada pela presença da Baía de Vitória e pelos portos.

O complexo portuário da Aglomeração da Grande Vitória inclui os portos industriais de Tubarão e Praia Mole, localizados no norte de Vitória e sul de Serra. Os diferentes números sobre a foto aérea abaixo demonstram todos os portos, 11 no total.

O complexo portuário de Vitória, à exclusão de Tubarão e Praia Mole, está dividido entre as cidades de Vitória e Vila Velha. A maior parte se encontra dentro da área de estudo.

A empresa pública que administra os portos diretamente ou por meio de concessão é a CODESA (Companhia Docas do Espírito Santo).

O acesso ao Porto de Vitória incluindo a parte próxima à Ilha do Príncipe (onde se localiza o terminal da Flexibras) por meio terrestre é complicado e limitado, com restrições de horários para os veículos pesados, o que limita a movimentação de cargas.

Do lado de Vila Velha, encontramos terminais usados hoje para receber cargas variadas, sobretudo em contêineres. Estes terminais têm a vantagem de serem situados próximo às antigas linhas de trem e terem uma retro-área portuária importante.

Nous avons déjà fait remarquer que le paysage du périmètre d'étude recouvre la Baie de Vitória et ses ports.

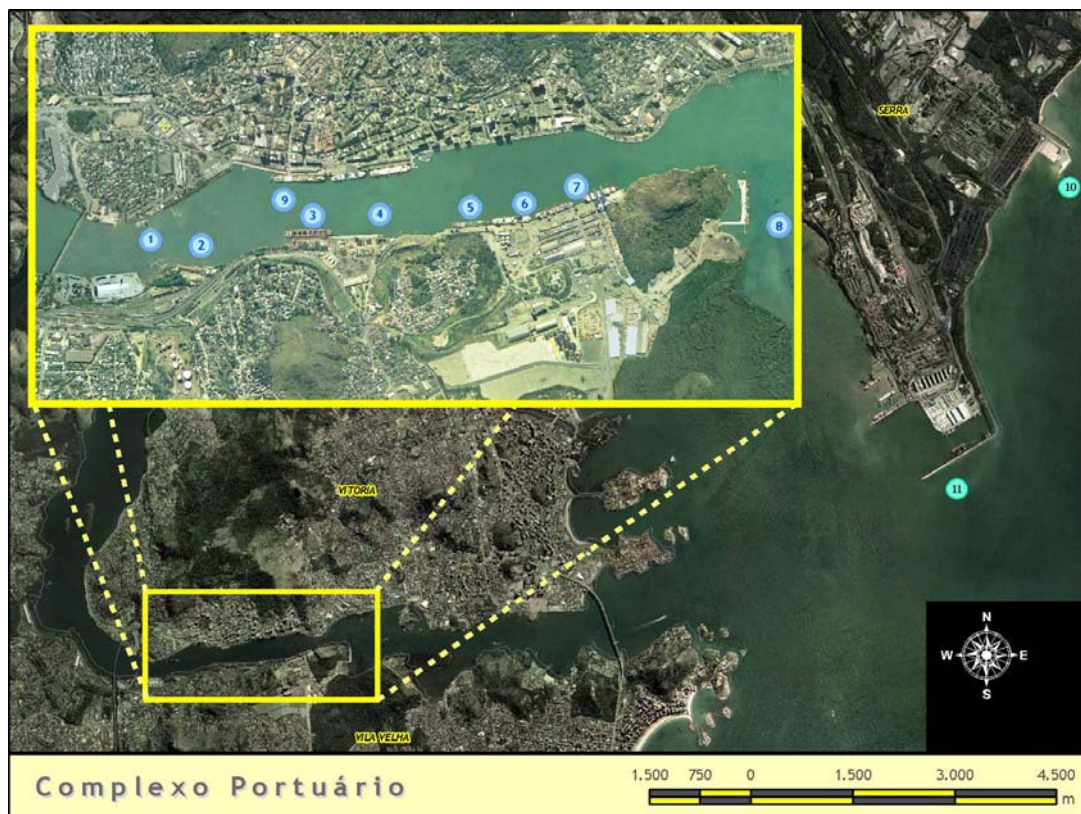
Le complexe portuaire de l'agglomération de Vitória inclut les ports industriels de Tubarão et Praia Mole, situés au nord de Vitória et au Sud de Serra. Sur la photo aérienne ci-dessous on peut remarquer les différents ports existants (11 au total).

Les ports plus proches du centre-ville de Vitória, à l'exclusion de Tubarão et Praia Mole, sont partagés entre les villes de Vitória et Vila Velha. La majeure partie de ces ports se trouve à l'intérieur du périmètre de l'étude.

L'entreprise publique rattachée à l'Etat fédéral qu'administre ces ports directement ou par des concessions est la CODESA (Compagnie Dock de l'Espírito Santo).

L'accès par la route au Port de Vitória et à celui de Ilha do Príncipe (où se trouve l'entreprise Flexibras) est compliqué et limité puisqu'il y a des restrictions à l'accès des camions ce qui limite la capacité de cargaison des ports.

Du côté de Vila Velha nous avons des ports spécialisés en divers types de marchandises. Ces ports ont l'avantage d'être proches des anciennes voies ferrées et d'avoir une vaste zone d'entrepôts.



Ensemble des ports de l'agglomération urbaine de Vitória

- 1-Ilha do Príncipe: Arrendado a empresa Flexibrás (empresa do grupo francês Technip). A Flexibrás que fabrica tubos para exploração de petróleo e os carrega em navios da Petrobras. (Affermé à l'entreprise Flexibras (groupe français Technip). L'entreprise fabrique sur place des tubes pour l'exploitation du pétrole et les charge sur les bateaux de la compagnie pétrolière brésilienne Petrobras.).
- 2-Granéis Líquidos: Destinado a movimentação de derivados de petróleo e álcool operado pela Frannel e TA Distribuidoras de Petróleo. (Produits derives du pétrole)
- 3-Paul (Ferro Gusa): Vale (antiga Companhia Vale do Rio Doce) operando exclusivamente com ferro-gusa. (Spécialisé dans le fer et la fonte)
- 4-Paul: arrendado à empresa PEIÚ S/A para movimentação de granel sólido. (marchandises diverses en vrac)
- 5-Paul:cargas diversas. Marchandises diverses
- 6-Porto de Capuaba:
 - a. Terminal Portuário de Vila Velha (TVV): contêineres, mármore, granito e carga geral. (conteniers, marbre, granit et diverses autres marchandises)
 - b. Terminal CODESA: produtos agrícolas e carga em geral. (produits agricoles et autres marchandises)
- 7-TVV (ver (voir) Capuaba)
- 8-CPVV: Arrendado à empresa privada: cargas da indústria de extração e refino de petróleo, carga geral e contêineres (Affermé a une entreprise privée. Conteniers, pétrole et marchandises diverses)
- 9-Porto de Vitória: Opera carga geral, principalmente bobina de papel, celulose, açúcar, granéis agrícolas e produtos siderúrgicos e ocasionalmente reparação de plataformas petrolíferas (Papier, cellulose, sucre, blé, café, acier, fonte et éventuellement réparation des plateformes pétrolières)
- 10- Praia Mole: Aço e outros produtos siderúrgicos (Acier, charbon, etc.
- 11- Porto de Tubarão: Minério de ferro, carvão, soja e outras cargas (minerai de fer, charbon, soja et marchandises diverses)



Sul da Baía de Vitória, zona portuária de Vitória e de Vila Velha (Abaixo a Segunda Ponte e a Cinco Pontes)

Sud de la Baie de Vitória: zone portuaire de Vitoria e Vila Velha (partie inférieure Segunda Ponte e Cinco Pontes)



Zonas Portuárias de Vila Velha (abaixo) e Vitória (acima)
Zones portuaires de Vila Velha (en bas) et Vitoria (en haut)

A zona portuária de Vila Velha passa por obras de melhorias e compra de equipamentos mais modernos; ações consideradas estratégicas para o porto aumentar a concorrência e retomar a movimentação de cargas que hoje são embarcadas em terminais de outros Estados.

Os gestores do Porto de Vitória levam adiante há vários anos um projeto de alargamento e aprofundamento do canal da Baía de Vitória e projetos para extensão dos cais da cidade de Vitória para receber navios de grande porte. No entanto, isso coloca problemas ambientais. Como consequência, aumentará o número de caminhões com acesso de maneira ininterrupta aos cais do lado de Vitória a fim de fazer funcionar plenamente o porto, isso levanta, igualmente, problemas de circulação e de mobilidade a serem resolvidos.

Existem, também, outras utilizações dos antigos armazéns do porto, como o projeto Estação Porto. Trata-se de um projeto que visa recepção de navios de cruzeiro e serviços de recepção aos turistas; além atividades sócio-culturais, como shows musicais e teatros gratuitos durante todo o ano.

Há inúmeros outros projetos para a zona portuária de Vitória, eles se inscrevem, na maioria, no quadro de renovação do Centro da cidade e outros dizem respeito aos projetos das autoridades portuárias.

La zone portuaire de Vila Velha, notamment le port de Capuaba, fait l'objet de travaux divers et de la modernisation de son équipement. Actions jugées stratégiques afin d'augmenter la concurrence et amener des produits qui aujourd'hui sont embarqués par des ports situés dans d'autres états.

Les gestionnaires du port de Vitória ont depuis plusieurs années le projet de creuser et élargir le canal d'accès de la Baie de Vitoria et d'agrandir les quais du côté du centre-ville de Vitoria afin de recevoir des gros porteurs. Cependant, ces projets soulèvent des problèmes environnementaux et des oppositions se font sentir. Ces travaux provoqueront en outre l'augmentation du flux de camions dans le centre-ville, et posent de redoutables problèmes de circulation et de mobilité qui doivent être résolus.

Le port de Vitória a d'autres affectations promues par la mairie de Vitoria en accord avec la CODESA. Ainsi, le projet Estação Porto s'est traduit par l'aménagement d'une ancienne bâtisse où ont lieu des activités culturelles diverses. Par ailleurs, cet espace à l'occasion se transforme en espace d'accueil des touristes en croisière.

Il y a d'innombrables projets pour la zone portuaire de Vitória qui s'inscrivent pour certains dans le cadre de la rénovation du centre-ville, les autres ne concernant que l'autorité portuaire.

Bibliografia Sumária

Bibliographie sommaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Portal Sul. DAUS, Prefeitura de Vitoria, 2007.

Regiões de influência das cidades - 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008

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

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

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

ANEXOS

ANNEXES

ANEXO 1

Questões e sugestões das prefeituras de
Cariacica e Serra para o atelier

Questions et suggestions des municipalités de
de Cariacica et de Serra aux Ateliers

**Questões e sugestões ao atelier por parte de membros da
administração da prefeitura municipal de Cariacica**
**Questions et suggestions de la part des membres de
l'équipe municipale de Cariacica**

Ricardo Vereza (Secretário de Desenvolvimento Urbano), Sônia Moretti (Sub-secretária de Desenvolvimento Urbano) e Ivana (Assessora Técnica)

Entrevista realizada (*entretien réalisé par*) por Ronaldo Frechiani

A integração através da orla marítima:

Instalação de atividades que propiciem uma integração entre os habitantes da Região Metropolitana, em especial os três municípios confrontantes, Vitória, Cariacica e Vila Velha.

Projeto de urbanização da orla de Cariacica junto ao canal.

Esportes Náuticos: Instalação de Infraestrutura que propicie o desenvolvimento de esportes náuticos evitando assim que os mesmos aconteçam na bacia de evolução do Porto de Vitória.

Estação Ciência: Proposta da Vale, utilizando um dos galpões existentes na área de Cariacica, de implantar um espaço nos moldes da Estação Ciência, de São Paulo.

Área de Preservação, Parque Municipal e área de lazer: Criação de uma área de preservação e parque Municipal junto ao Rio Itanguá, próximo a uma área do estado, onde esta prevista a criação de uma área de lazer pelo estado

Complexo do Manguezal: Implantação de áreas de educação ambiental. Proposto de gestão integrada envolvendo os municípios de Cariacica, Vitória e Serra (Mosaico). Delimitando áreas de preservação e áreas de exploração sustentada. Repressão da pesca predatória.

Mobilidade urbana: Considerando o grande número de moradores de Cariacica que trabalham em Vitória, existe um problema no acesso a cidade que deve ser pensado na busca de uma solução minimizando assim os tempos de viagem na ida e volta do trabalho.

L'intégration des rives de la Baie de Vitória :

Promouvoir des activités qui permettent une intégration entre les habitants de la Région Métropolitaine, particulièrement ceux de Vitoria, Cariacica e Vila Velha.

L'aménagement des abords de la Baie de Cariacica

Sports nautiques : installation d'infrastructures qui permettent le développement de sports nautiques (Aveyron, etc.) dans la Baie sans gêner le Port de Vitória.

Station Sciences : Il y a une proposition de l'entreprise Vale (minerais de fer) de créer dans un de ses bâtiments désaffectés à Cariacica un espace éducatif tourné vers les sciences.

Zone de protection de l'environnement et parc municipal : Créer une zone de protection de l'environnement et un parc communal proche de la rivière Itanguá.

La mangrove : Créer des aires pour réaliser une formation à la protection de l'environnement. Gestion intégrée et durable de la mangrove entre les municipalités de Vitoria, Cariacica et Serra.

Mobilité urbaine : Il y a un grand nombre des habitants de Cariacica qui travaillent à Vitoria, il faudra chercher une solution pour diminuer le temps des déplacements habitat-travail.

Navegação de barcaças: Utilização do canal de contorno da ilha no apoio as atividades do porto, criando uma ligação entre as retro-áreas portuárias em Cariacica e o cais do porto. Este projeto traz algumas preocupações, pois a utilização do canal para uma navegação intensiva pode interferir com as áreas de reprodução da vida marinha.

Outras interrogações: A implantação de loteamentos fechados na foz do rio Santa Maria; Preocupação de qual projeto a grande companhia de mineração presente no pólo de Tubarão, Vale, tem para as grandes áreas de sua propriedade junto orla marítima (Porto de Santana).

Qual apropriação a ser feita da antiga estrada de ferro da Leopoldina. A Leopoldina atravessa em Cariacica e Vila Velha uma área densamente povoada. Com a consolidação da nova linha em estudo, pela Vale, ligando o complexo minero-exportador da RMGV com a futura usina de Anchieta um novo eixo será estruturado, como integrá-lo na cidade?

Há uma necessidade de integração do sistema infra-estrutural existente no município cuja gestão está subordinada a iniciativa privada ou aos governos Estadual e Federal.

Circulation des bateaux dans la Baie de Vitória :

La liaison prévue par bateau entre des entrepôts situés à Cariacica avec les ports préoccupe, parce que la circulation intensive dans l'estuaire peut avoir des conséquences sur l'environnement et la reproduction de plusieurs espèces de poissons et crustacées.

Autres interrogations: autorisations pour des lotissements fermés dans l'embouchure de la rivière Santa Maria. Quel projet l'entreprise Vale a pour les superficies de terrain plus ou moins en friche qui lui appartiennent proche des rives de la Baie à Porto de Santana ?

Que faire avec l'ancienne voie ferrée Leopoldina? Cette voie passe en milieu urbain à Vila Velha e à Cariacica. Avec la nouvelle voie ferrée reliant Tubarão à l'autre pôle industriel situé au sud de région métropolitaine, Anchieta, un nouvel axe sera structuré par la Vale comment l'intégrer dans la ville ?

Nécessité d'intégrer des infrastructures existantes dans la commune qui sont subordonnés à l'Etat de l'Espírito Santo, à l'Etat fédéral et à des entreprises privées.

Questões e sugestões ao atelier por parte de membro da administração da prefeitura Municipal de Serra
Questions et suggestions de la part d'un membre de l'équipe municipale de Serra

Ricardo Pandolfi - Subsecretário de Desenvolvimento Urbano

Entrevista realizada (*entretien réalisé*) por Ronaldo Frechiani

O sub-secretário de Desenvolvimento Urbano, Ricardo Pandolfi afirmou que o documento da problemática do atelier abrange as questões que estão colocadas para a região metropolitana, ele reconhece, assim, o caráter metropolitano dos problemas relacionados à mobilidade, lixo... Invocou a necessidade de conversas setoriais para uma posterior apreciação de um grande grupo para pensar o espaço metropolitano.

No processo de circulação urbana é de interesse os estudos de Vitória para o sistema de circulação, a proposta do Estado para a separação do sistema de circulação do transporte coletivo. No entanto enfatiza a preocupação da prefeitura com a ligação entre bairros do próprio município. A ligação entre municípios se não esta resolvida esta sendo trabalhada no sistema Transcol.

Com o crescimento da classe média - que vem demandando uma diversidade de comércio e serviço no município - esse já não tem a característica de ser uma cidade dormitório. Em consequência há uma fragmentação do centro original e o surgimento de várias áreas polarizadoras de atividades de comércio e serviço. Neste sentido a mobilidade urbana não está ligada apenas a conexão com a capital, mas precisa-se de vê-la em conexões internas ao próprio município.

Na Serra os projetos de Mobilidade urbana estão sendo pensados dentro dos horizontes de curto, médio e longo prazo. Em longo prazo estão os projetos a serem formulados no processo de revisão do PDM. Em médio prazo

L'adjoint au Maire au Développement urbain, Ricardo Pandolfi, affirme que le document de la problématique de l'atelier aborde les questions qui effectivement doivent être posées dans la région métropolitaine. Il reconnaît ainsi comme problème la mobilité, le ramassage des ordures ménagères, etc. A invoqué, également, la nécessité de pourparlers afin de former un groupe pour penser l'espace métropolitain.

Il a de la même manière, trouvé intéressant les études réalisées par Vitoria sur la circulation et le transport urbain ainsi que les propositions de l'Etat de l'Espírito Santo d'un site propre pour les autobus. Néanmoins, il a démontré être plus inquiet avec les liaisons entre les quartiers de la municipalité de Serra que sur les problèmes métropolitains.

La croissance du nombre d'habitants appartenant aux couches moyennes dans la commune provoque une demande croissante de nouveaux commerces et services. En conséquence les centres commerciaux se multiplient, c'est pourquoi la mobilité ne se résume pas aux liaisons avec la capitale, mais aux nouveaux flux internes à la commune.

A Serra les projets de mobilité urbaine sont étudiés dans la perspective du court, moyen e long terme. A long terme se trouvent les projets prévus dans la révision du POS (Plan d'occupation du Sol). A moyen terme le projet de nouveau tracé de la route nationale BR 101 qui contournera le Massif du Mestre Alvaro, retirant de l'aire urbain le flux des camions et transformant l'ancienne route nationale en avenue urbaine.

encontra-se a discussão do novo traçado da BR 101, contornando o Mestre Álvaro. Livrando a área urbana do atual fluxo de caminhões e transformando a via remanescente em uma Avenida Urbana, comportando o tráfego local/metropolitano.

Finalmente, o município tem problemas relacionados ao processo de urbanização. De acordo com os levantamentos para revisão do Plano Diretor Municipal cerca de 40% da área urbana esta caracterizada como Zona de Interesse Social. A remuneração de 75% dos trabalhadores esta na faixa de até 3 salários mínimos. Logo a preocupação com a forma de planejamento e a segregação territorial. Assim, se coloca a necessidade do município em prover habitação de interesse social e de realizar um Programa de Engenharia e Arquitetura Social.

Finalment, la commune a plusieurs problèmes liés à l'urbanisation. Les études effectuées pour le compte de la révision du POS ont indiqué que près de 40% du périmètre urbain est caractérisé comme zone d'habitat précaire et quartiers sensibles. La rémunération de 75% des ménages ne dépasse pas les trois salaires minimums. Ainsi, il y a une préoccupation avec la fragmentation territoriale et l'aménagement des quartiers sensibles.

ANEXO 2

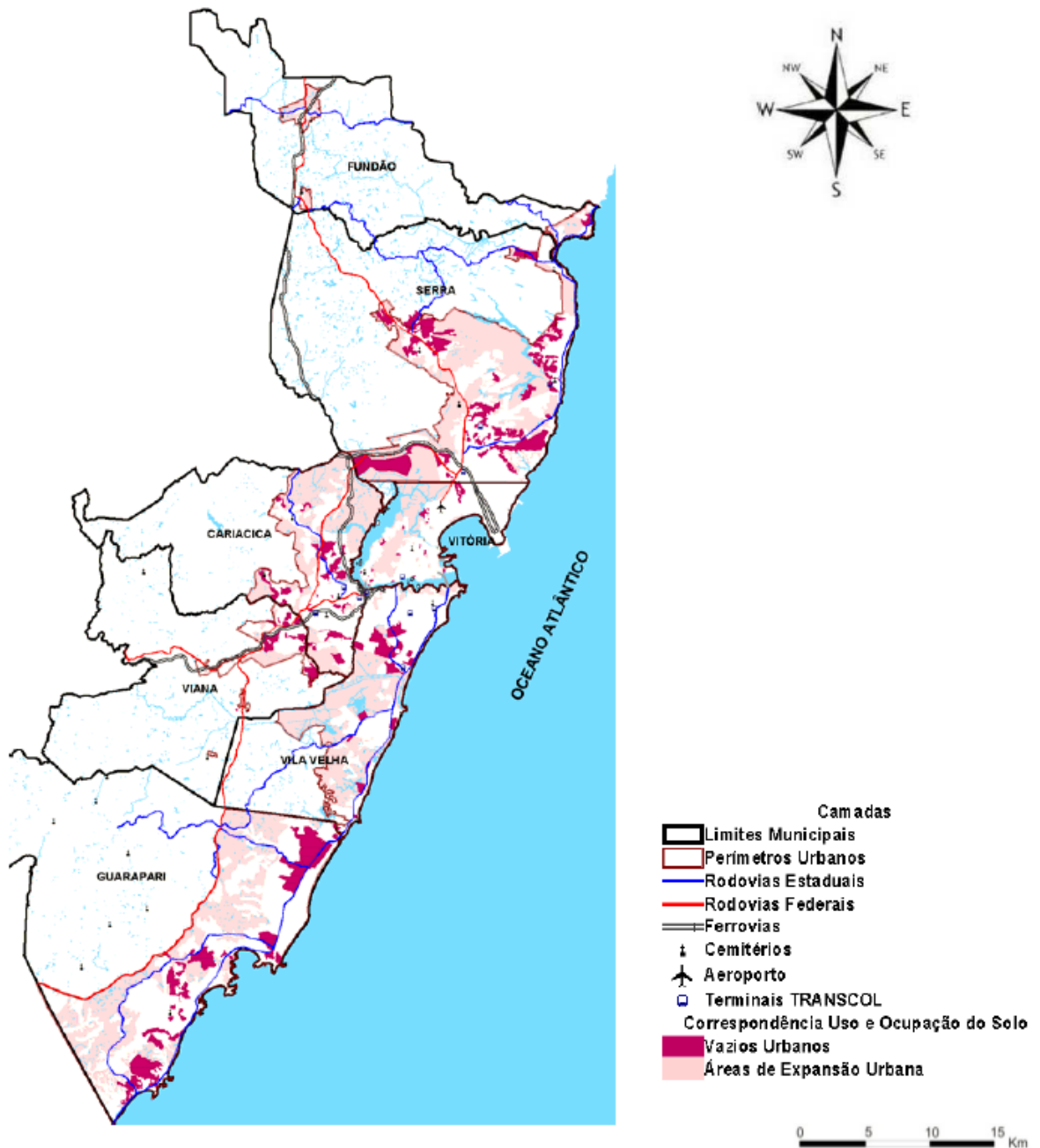
ANNEXE 2

Dossier cartográfico RMGV

Cartes de la Région Métropolitaine de la
Grande Vitória

Figura 63: Vazios Urbanos e Áreas de Expansão Urbana na RMGV

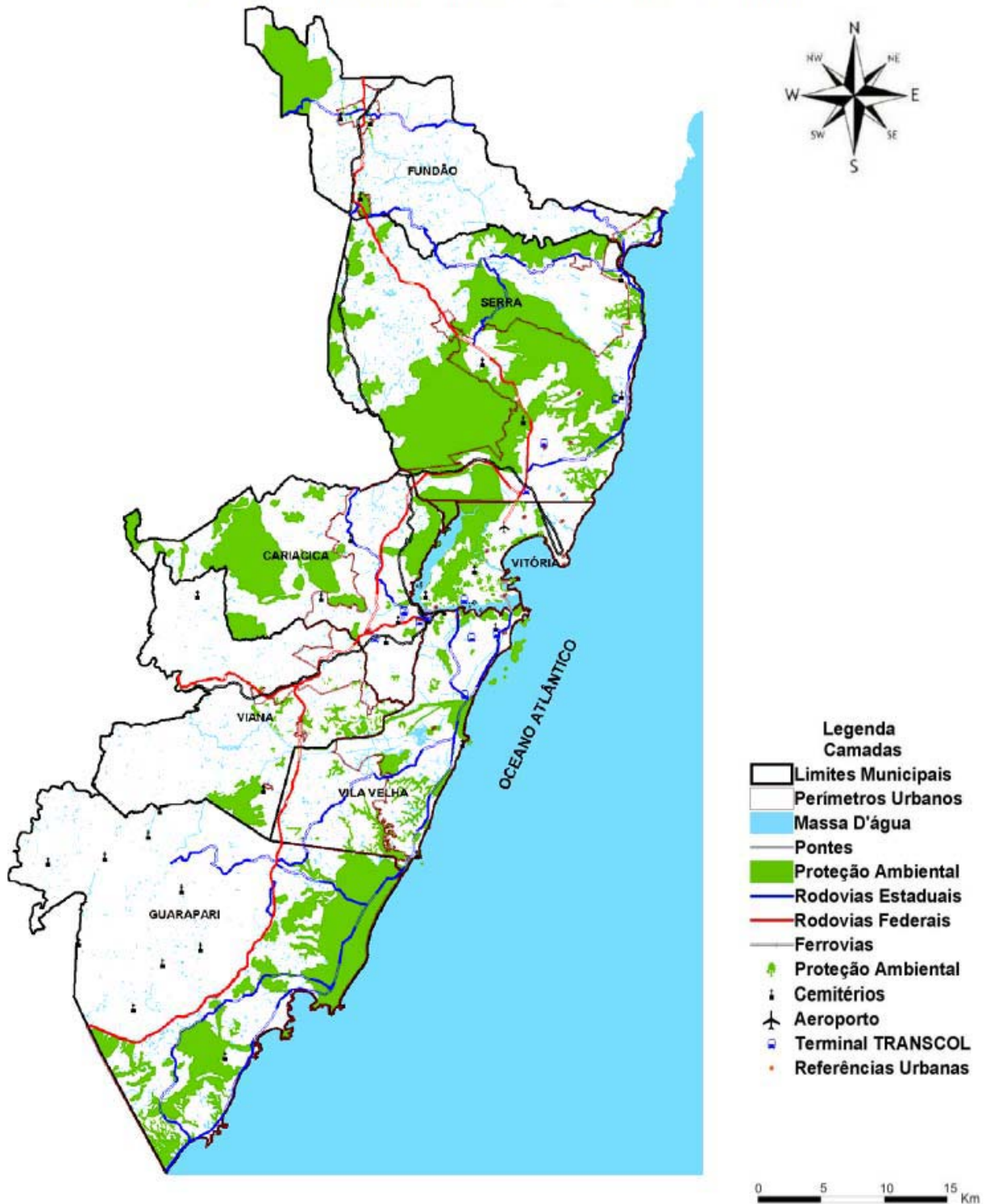
Vazios Urbanos e Áreas de Expansão Urbana na RMGV



Fonte cartográfica: GEOBASES, Estudos básicos dos Planos Diretores Municipais da RMGV, CAR-UFES
Elaboração: CAR-UFES/TECTRAN

**Vides urbains (couleur foncée) et aire d'expansion urbaine (couleur
claire) de la RMGV**

Figura 58: Áreas de Interesse Ambiental na Região Metropolitana da Grande Vitória
Unidades de Conservação Ambiental da Região Metropolitana da Grande Vitória

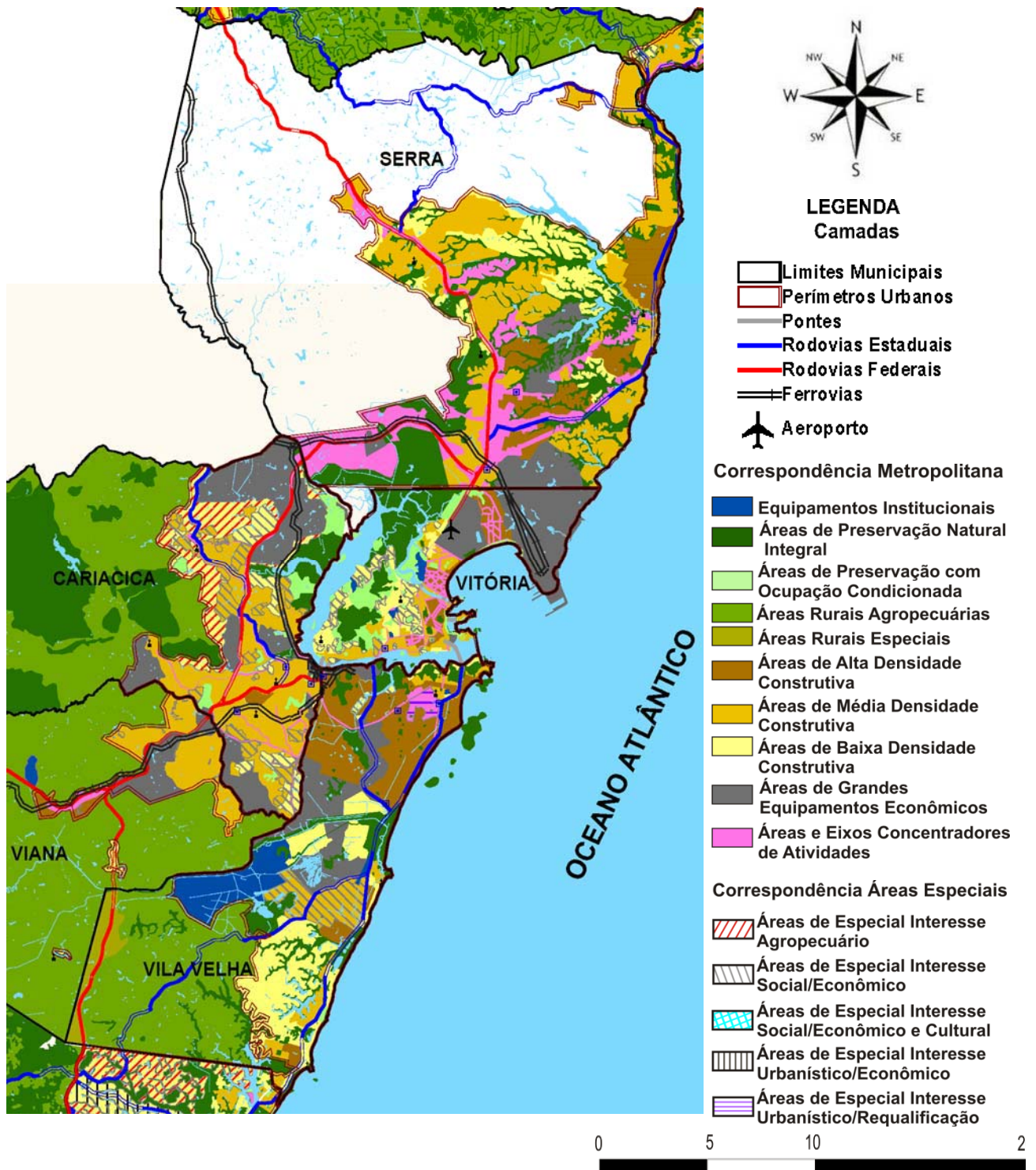


Fonte cartográfica: GEOBASES, Estudos básicos dos Planos Diretores Municipais da RMGV, CAR-UFES
Elaboração: CAR-UFES/TECTRAN

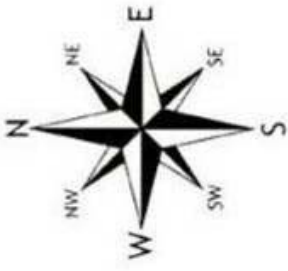
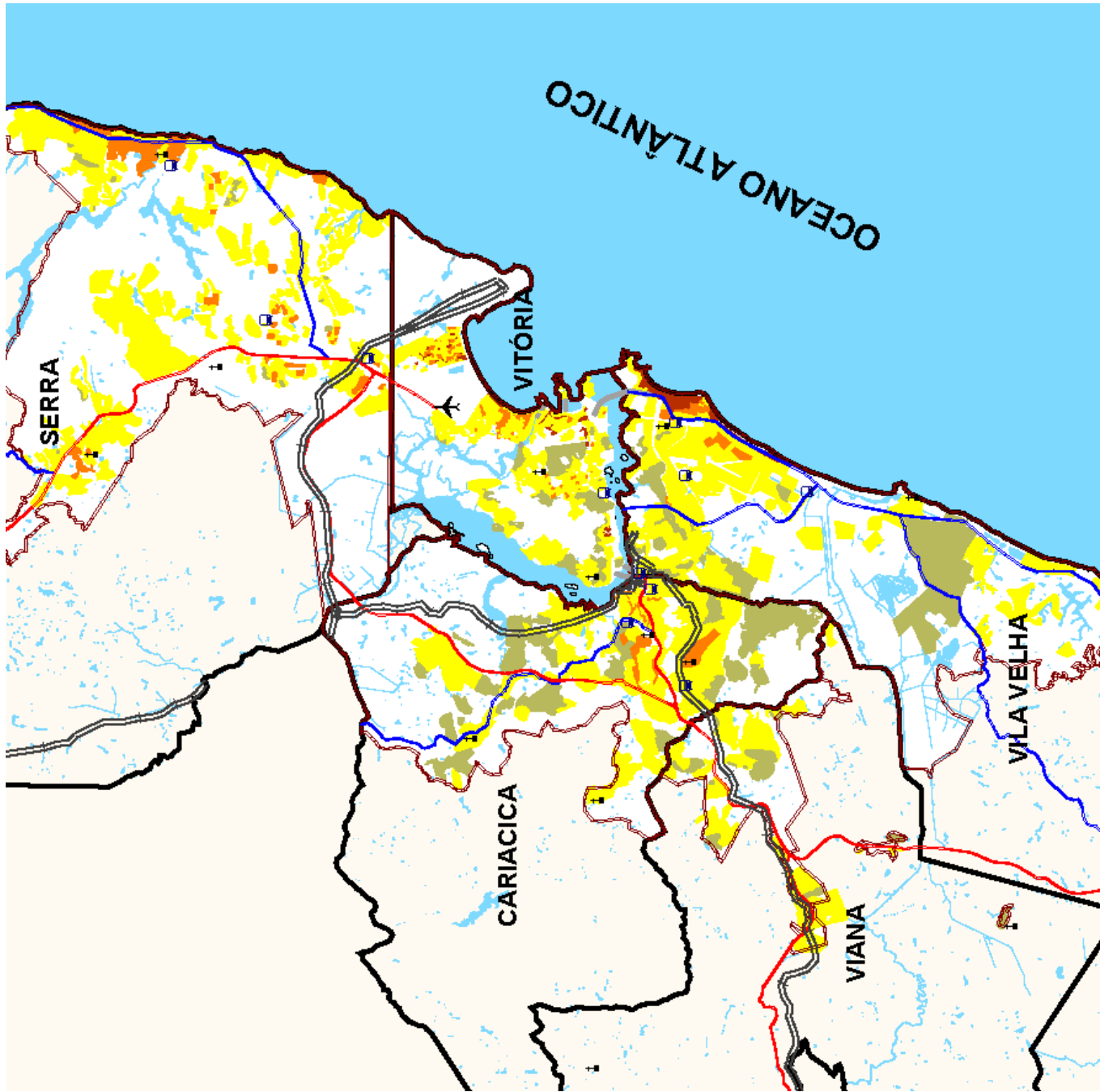
Zones protégées et a protéger

Figura 130: Correspondência Metropolitana para Zoneamento Municipal na área conurbada

Correspondência Metropolitana para Zoneamento Municipal na área conurbada



Fonte cartográfica: GEOBASES, Planos Diretores Municipais da RMGV; CAR-UFES.
Elaboração: CAR-UFES/TECTRAN.



Densités Agglomération de Vitória
 Jaune: base densité
 Rose: moyenne densité
 Rouge: haute densité
 Cendre: habitat précaire

Camadas

- Limites Municipais
- Perímetros Urbanos
- Rodovias Estaduais
- Rodovias Federais
- Ferrovias
- Cemitérios
- Aeroporto
- Terminais TRANSCOL
- Correspondência Uso e Ocupação do Solo
- Assentamentos Precários
- Áreas de Alta Densidade Construtiva
- Áreas de Média Densidade Construtiva
- Áreas de Baixa Densidade Construtiva

0 5 10 15 Km

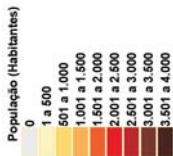
ESTUDO INTEGRADO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E CIRCULAÇÃO URBANA DA RMGV

População por Setor Censitário Urbano 2000



LEGENDA

- Limites Municipais
- Massa D'água
- Pontes
- Rodovias Estaduais
- Rodovias Federais
- Ferrovias
- ⋮ Cemitérios
- ✈ Aeroporto
- ⊙ Terminal TRANSCOL
- Referências Urbanas



FONTE CARTOGRAFICA

- Massa D'água - GEORAS
- Limite Municipal - GEORAS
- Perímetro Urbano - GEORAS
- Rodovias Federais - GEORAS
- Rodovias Estaduais - GEORAS
- Rodovias Locais - GEORAS
- Ferrovias - GEORAS
- Aeroporto - GEORAS
- Terminal TRANSCOL - GEORAS
- Referências Urbanas - GEORAS
- Limite Municipal - GEORAS
- Perímetro Urbano - GEORAS
- Rodovias Federais - GEORAS
- Rodovias Estaduais - GEORAS
- Rodovias Locais - GEORAS
- Ferrovias - GEORAS
- Aeroporto - GEORAS
- Terminal TRANSCOL - GEORAS
- Referências Urbanas - GEORAS

RESPONSABILIDADE TÉCNICA

TECTRAN - Técnico em Transportes

ESCALA GRÁFICA



População por Setor Censitário Urbano 2000

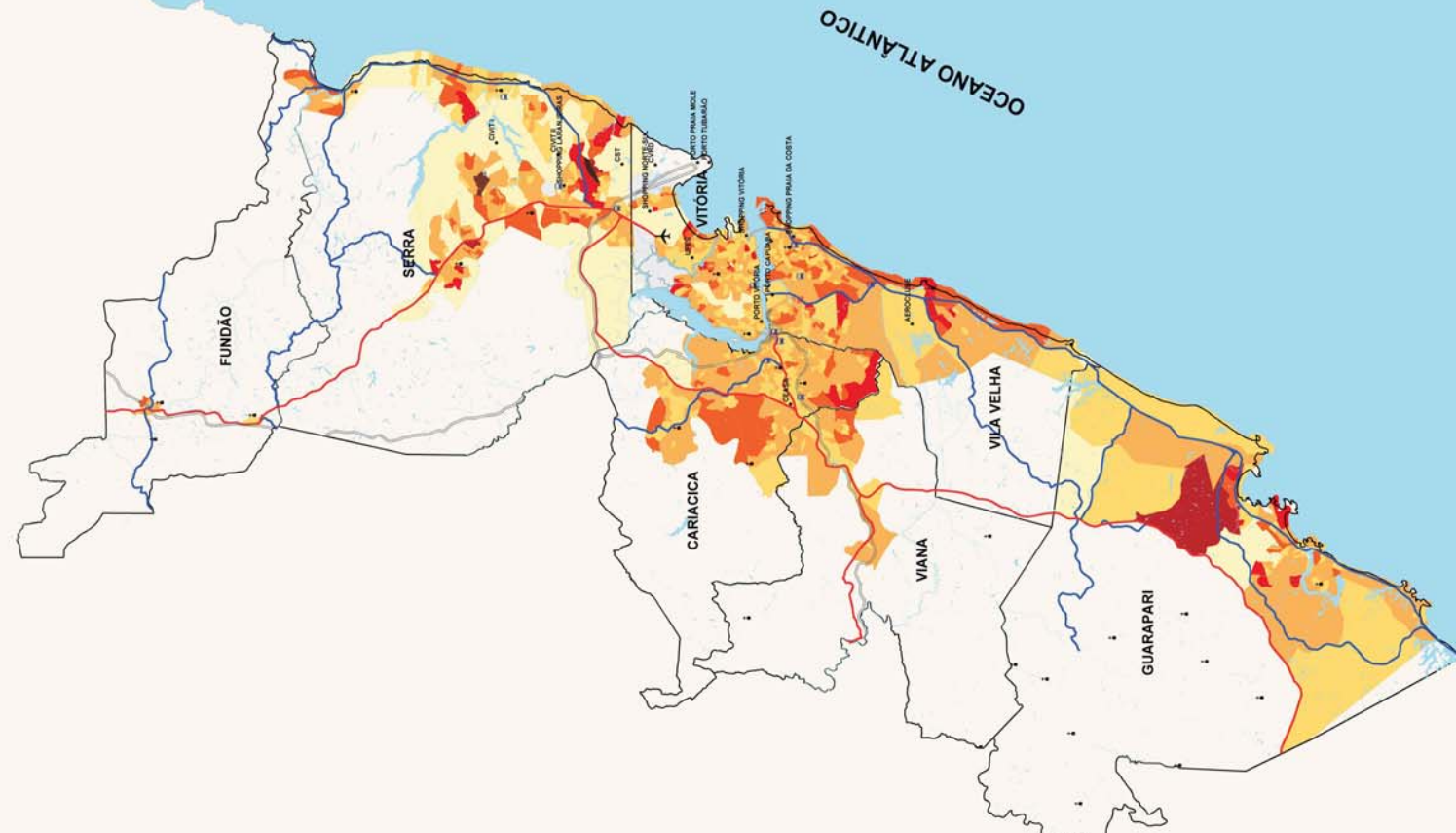
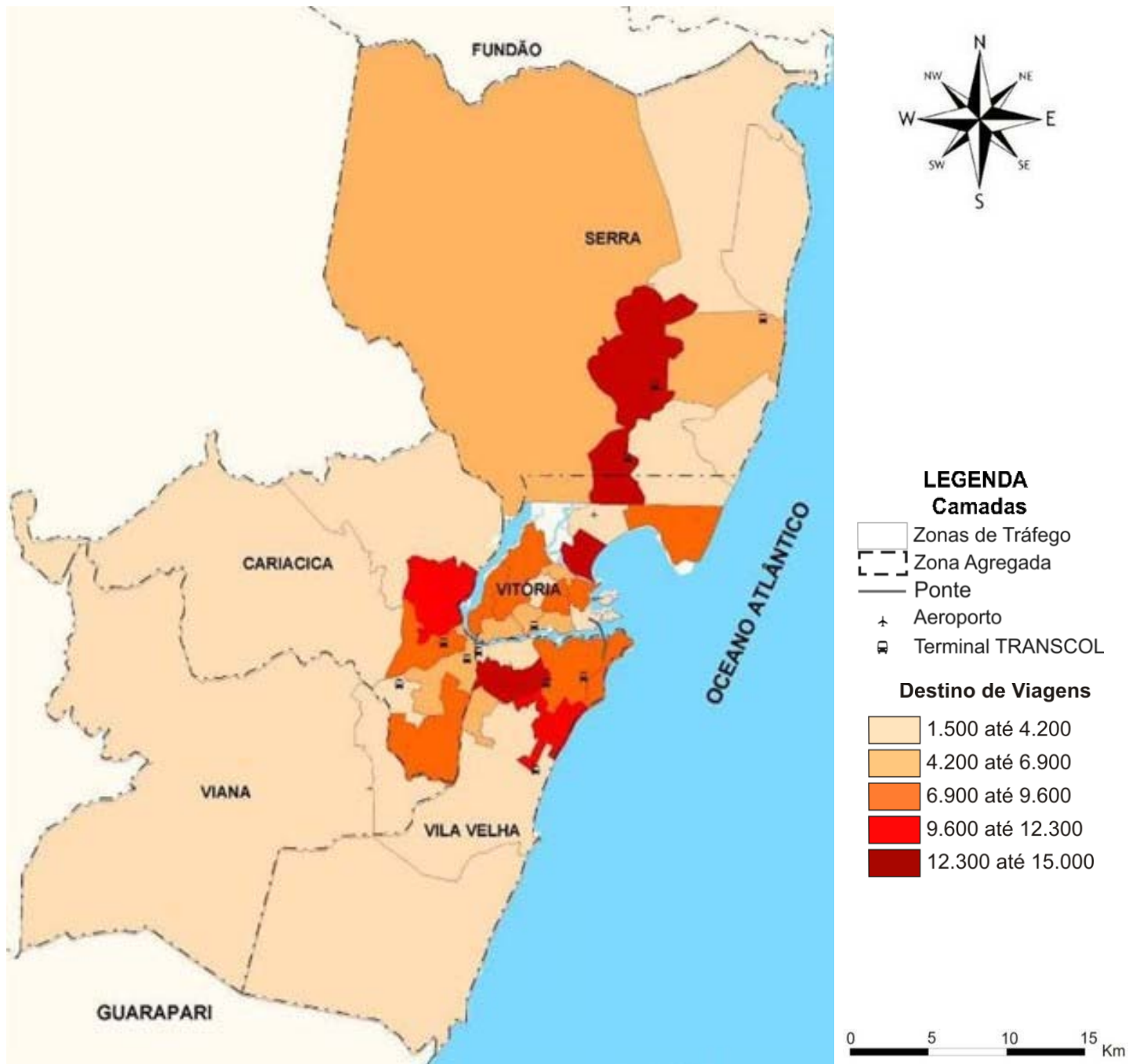


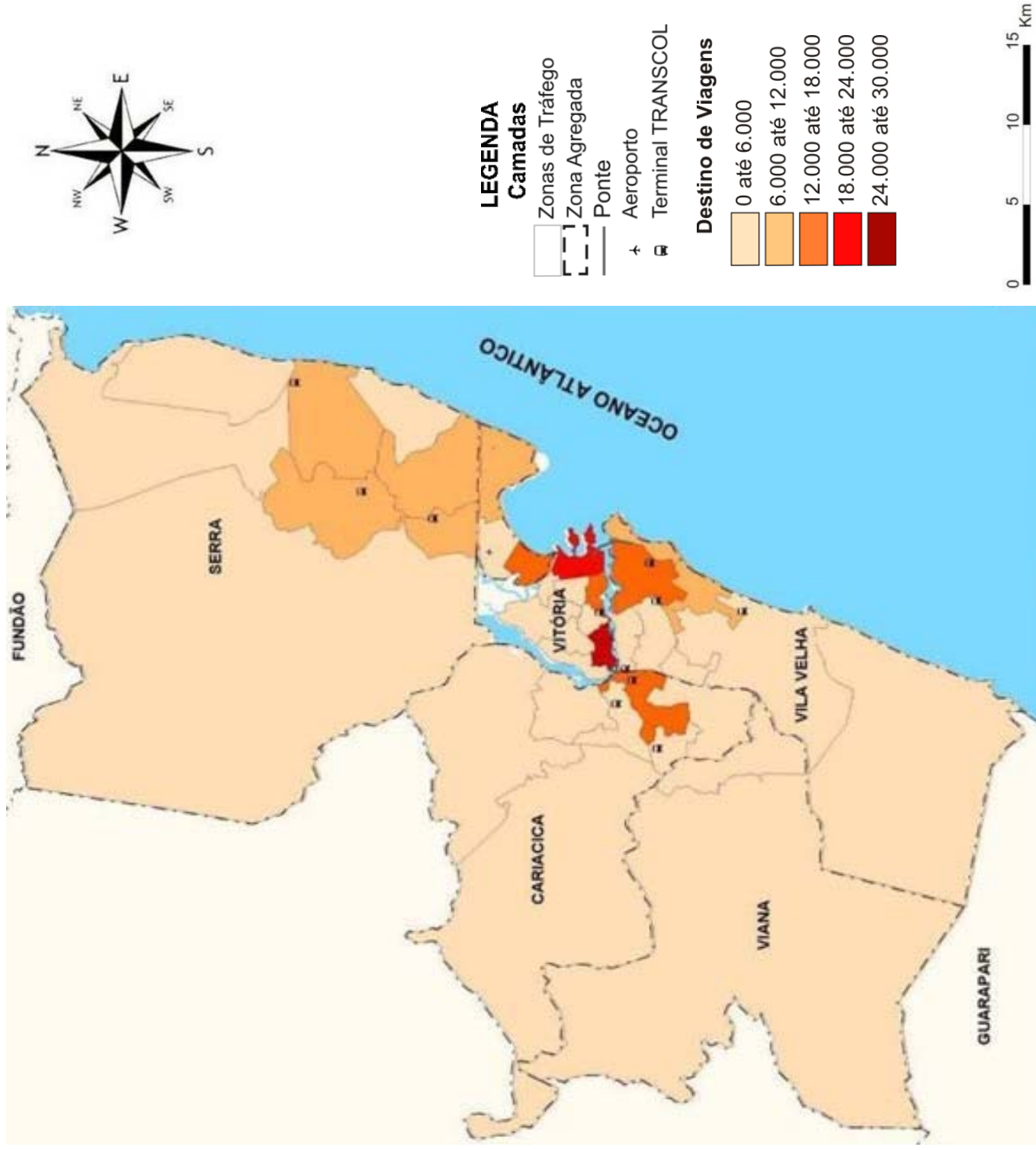
Figura 79: Origem das Viagens (externas) Motivo Trabalho – Pico Manhã



Fonte de Dados: PDTU - GV Revisão 2008
Elaboração: TECTRAN

Origine des déplacements ayant pour motif le travail aux heures de pointe le matin

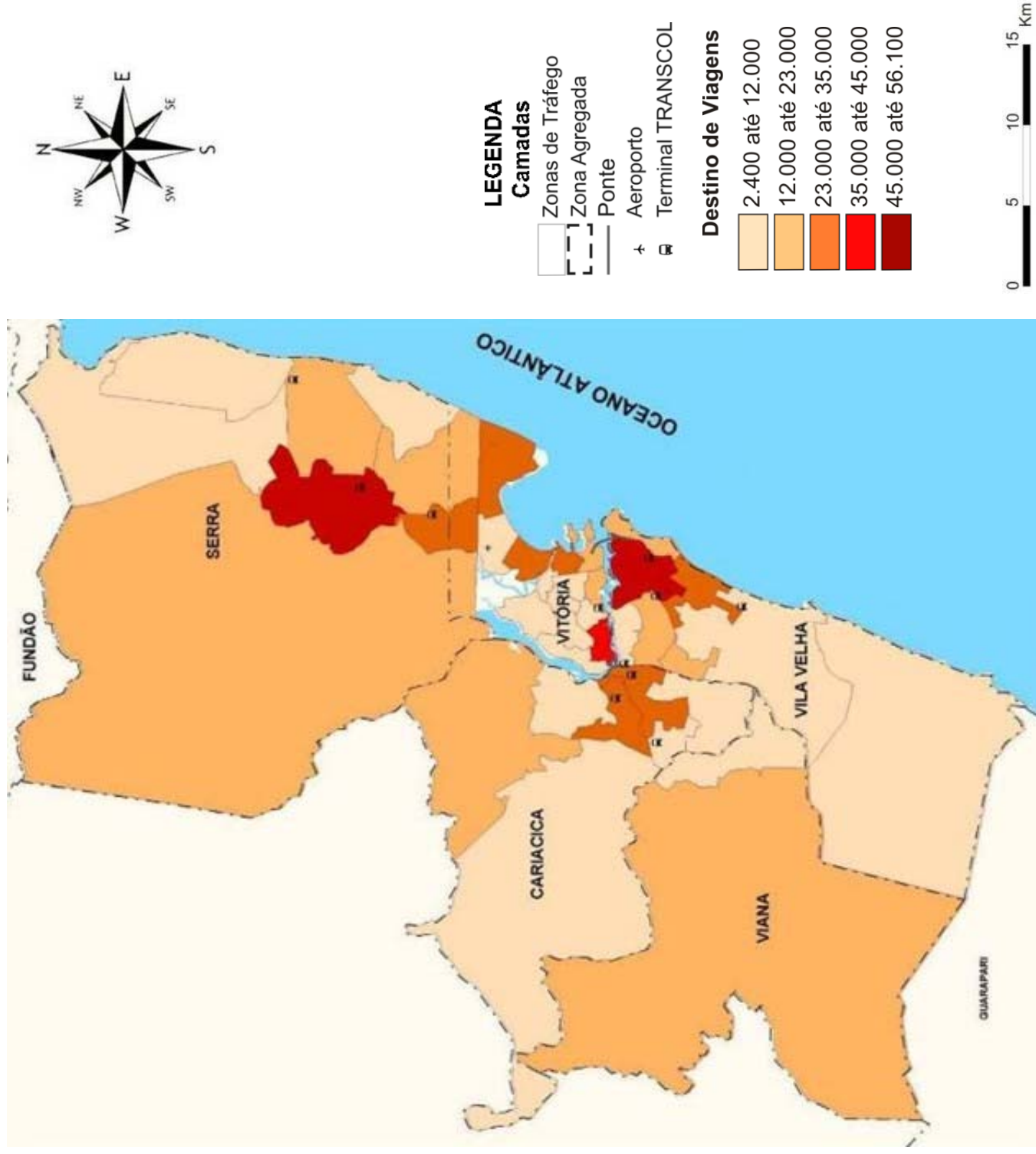
Figura 80: Destino das Viagens (externas) Motivo Trabalho – Pico Manhã



Destination des déplacements ayant pour motif le travail aux heures de pointe le matin

Fonte de Dados: PDTU - GV Revisão 2008⁷⁴
 Elaboração: TECTRAN

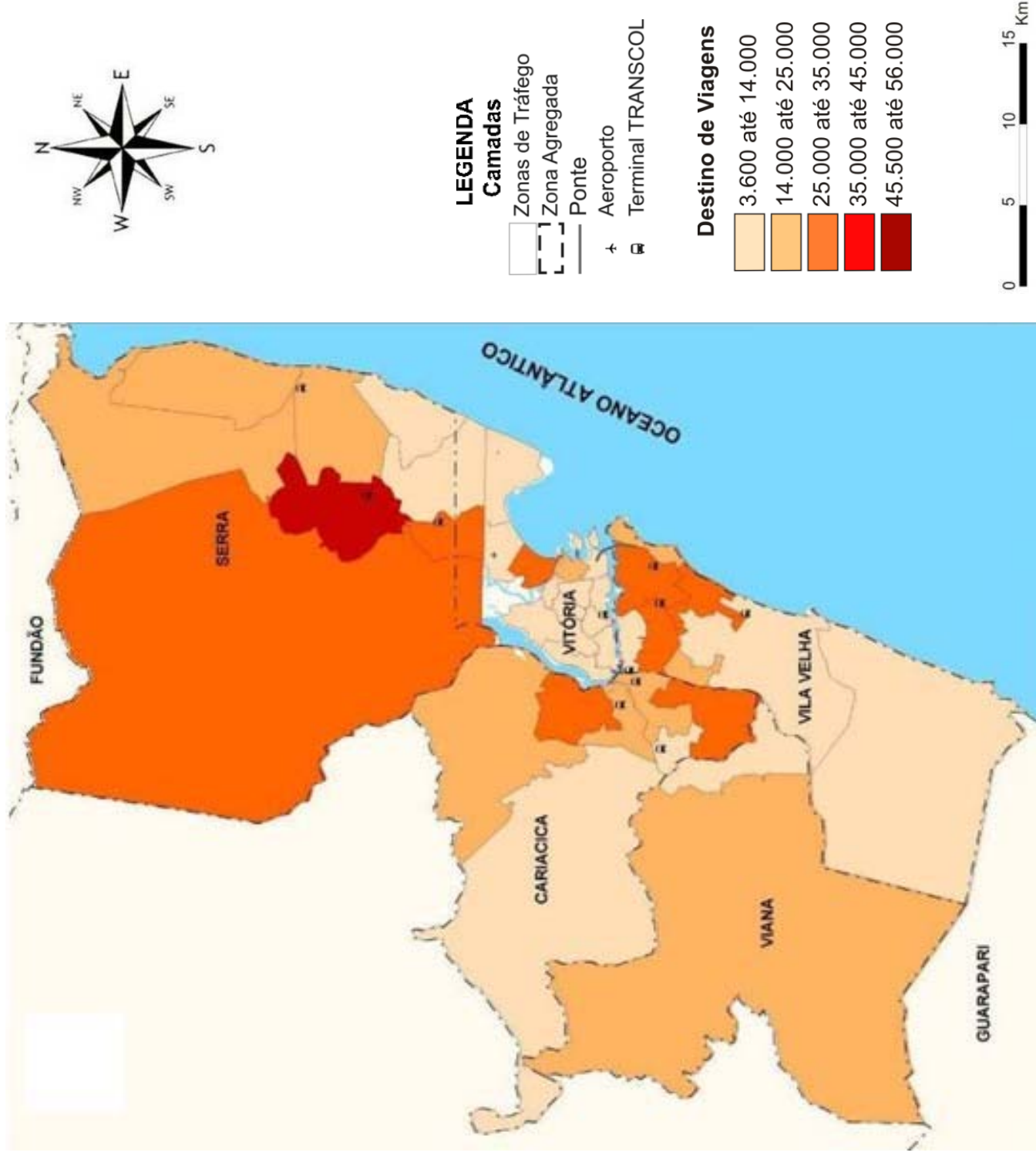
Figura 91: Origem das Viagens (internas e externas) Motivo Residência – Pico Tarde



Origine des déplacements ayant pour motif rentrer à la maison aux heures de pointe de l'après -midi

Fonte de Dados: PDTU - GV Revisão 2008⁸⁴
 Elaboração: TECTRAN

Figura 92: Destino das Viagens (internas e externas) Motivo Residência – Pico Tarde



Fonte de Dados: PDTU - GV Revisão 2008⁸⁵
 Elaboração: TECTRAN

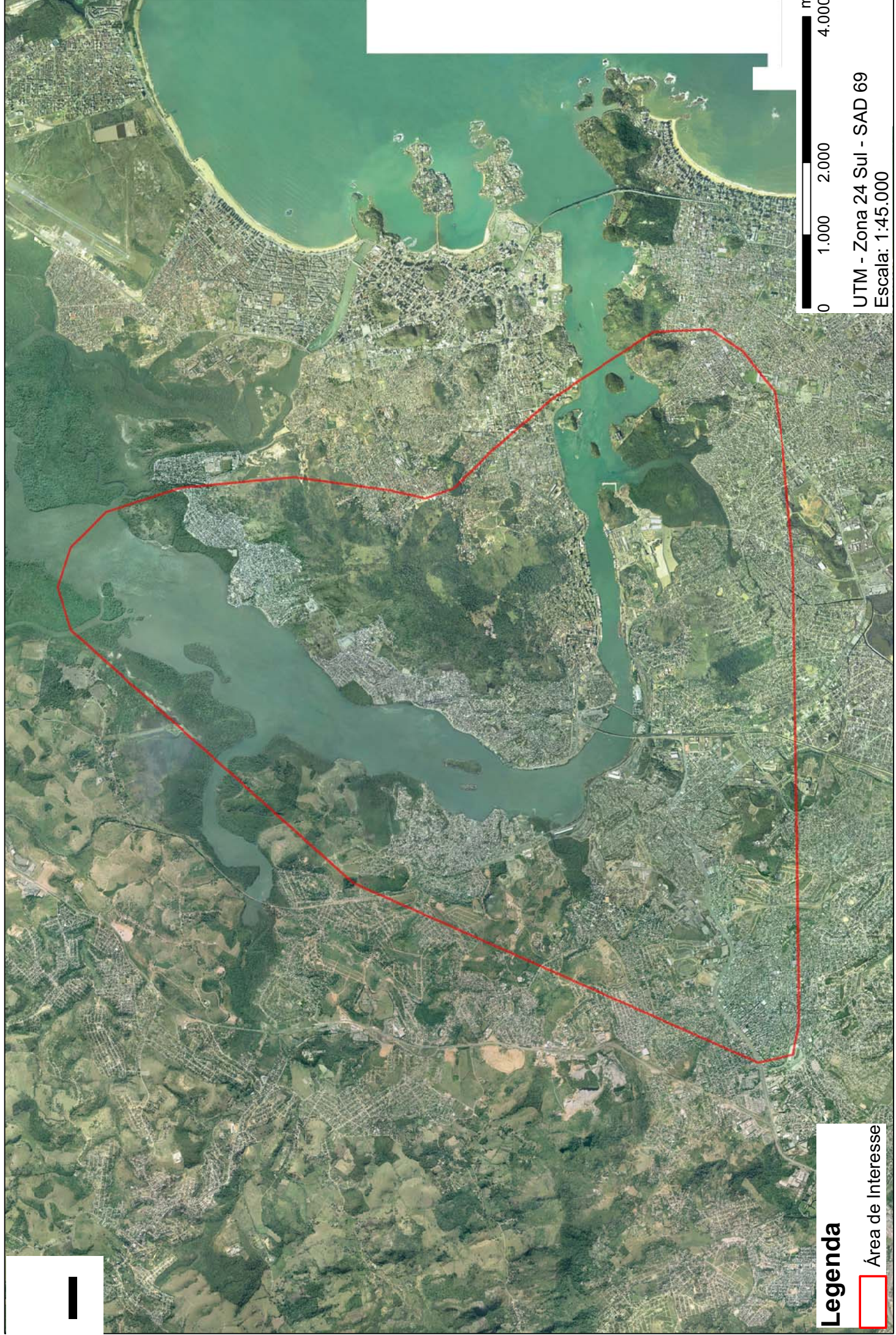
Destination des voyages ayant par motif rentre à la maison aux heures de pointe de l'après-midi

ANEXO 3 ANNEXE 3

Dossiê cartográfico
da área de estudo

Dossier cartographique
du périmètre d'étude

Área de Interesse do Ateliê Internacional de Urbanismo



Legenda
Área de Interesse

0 1.000 2.000 4.000 m
UTM - Zona 24 Sul - SAD 69
Escala: 1:45.000

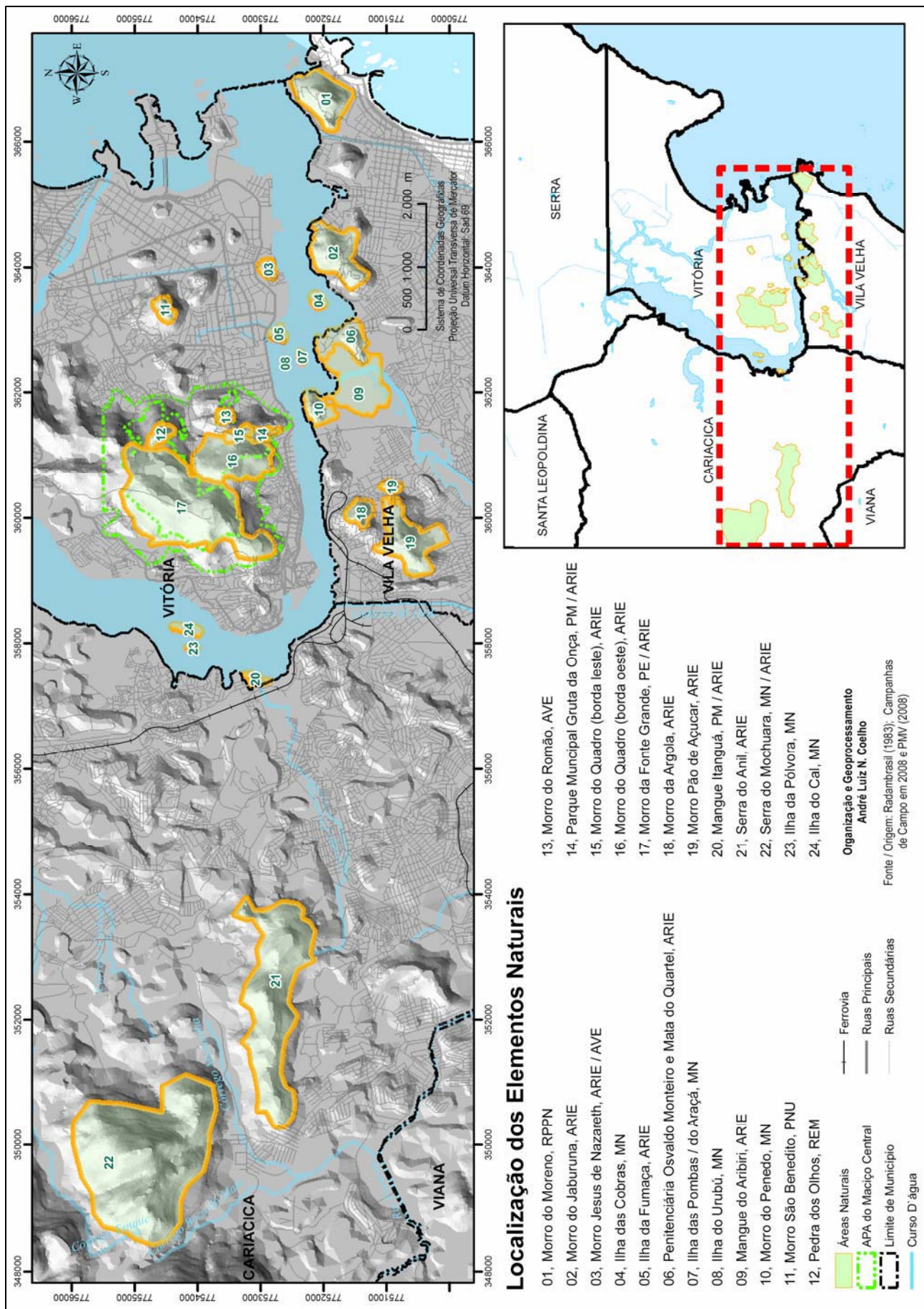


Figura 1 – Modelo Numérico do Terreno (relevo) destacando todos os elementos naturais selecionados.
 Organização e Geoprocessamento: André Luiz Nascentes Coelho

Localisation des espaces verts: périmètre d'étude

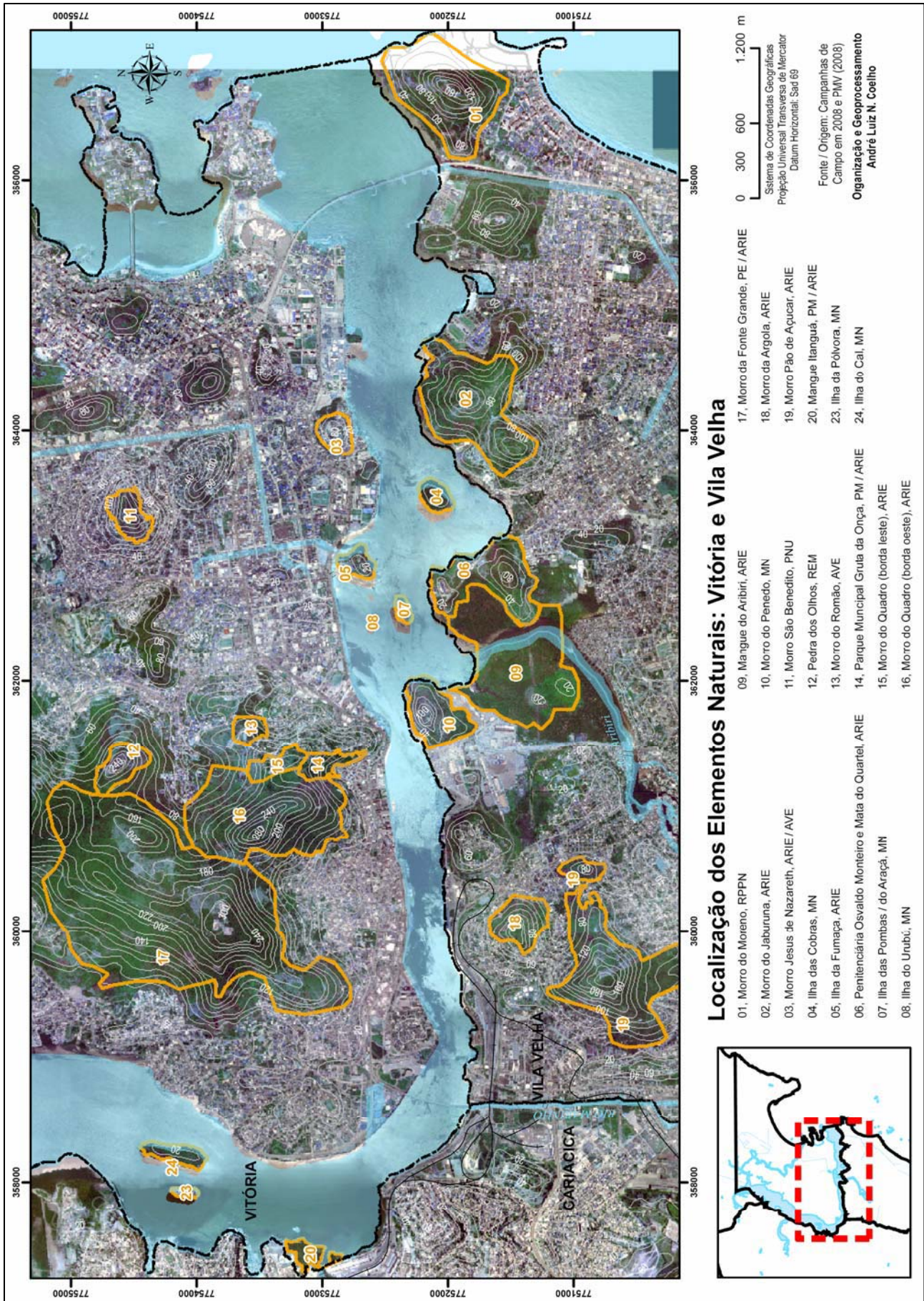
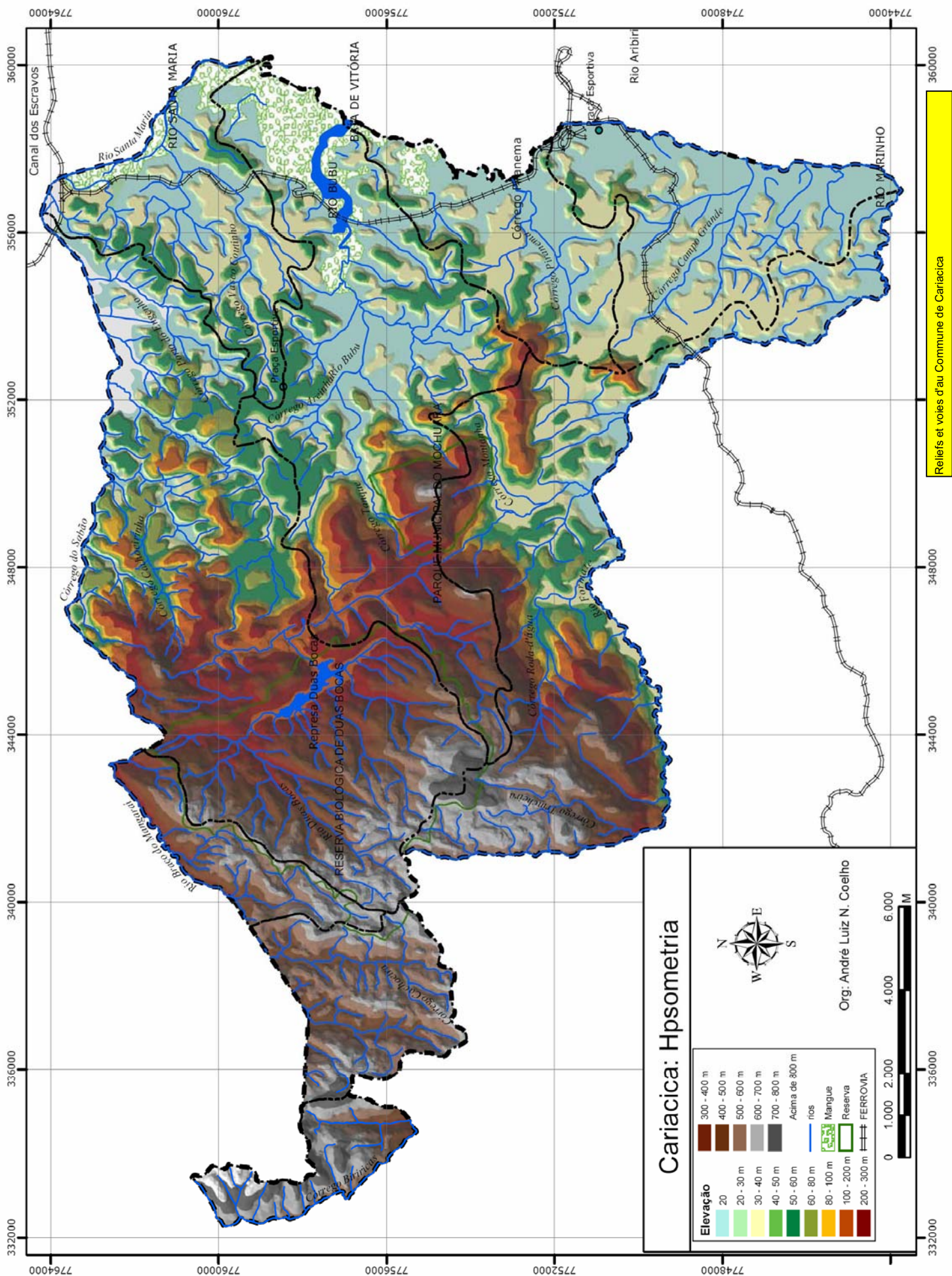
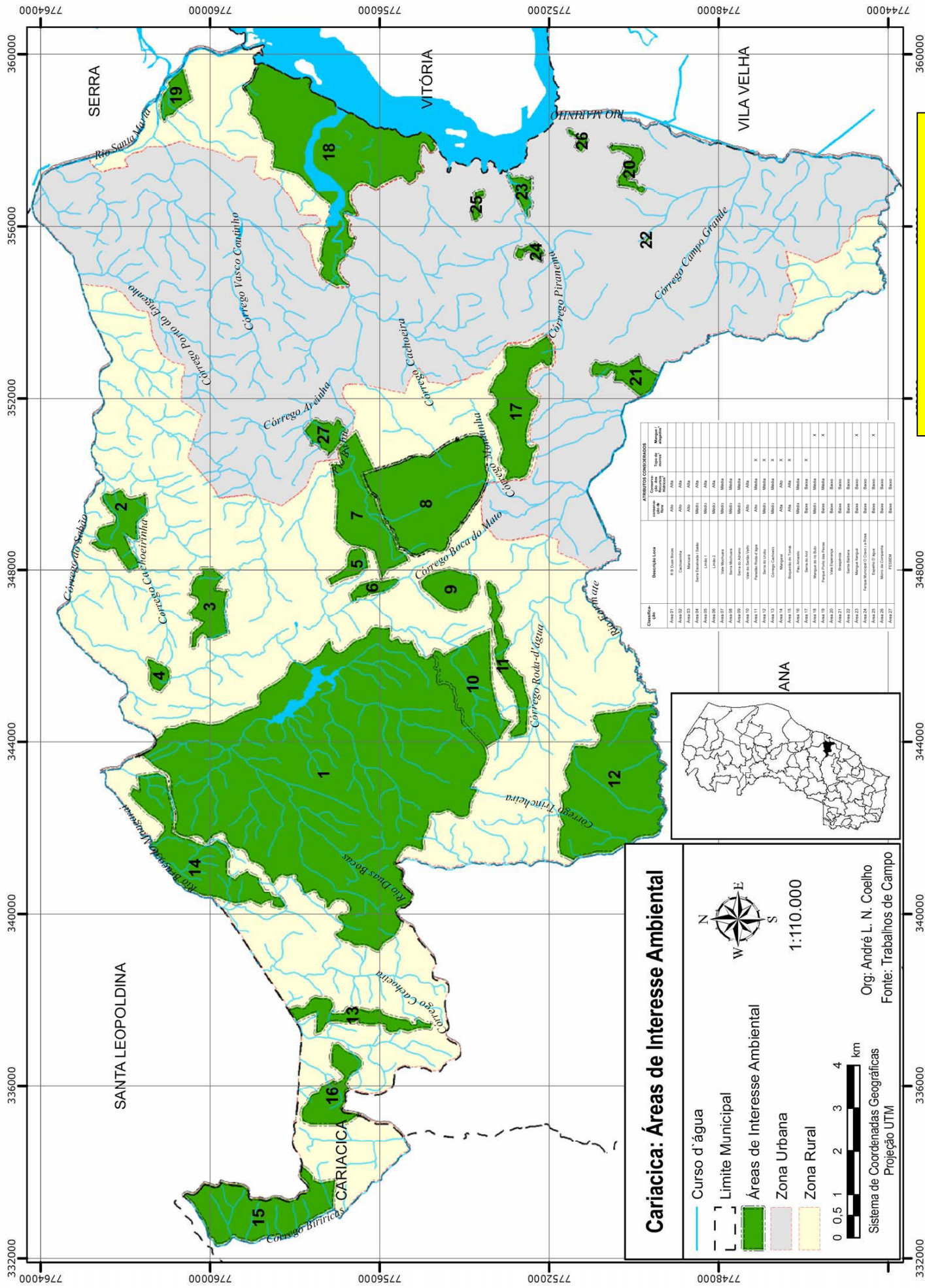


Figura 2 – Imagem de satélite (2005) utilizada para destacar os elementos naturais, não cobrindo a Serra do Anil e Serra do Mochuara no municíio de Cariacica.

Organização e Geoprocessamento: André Luiz Nascentes Coelho

Localisation des espaces verts en partie du périmètre d'étude





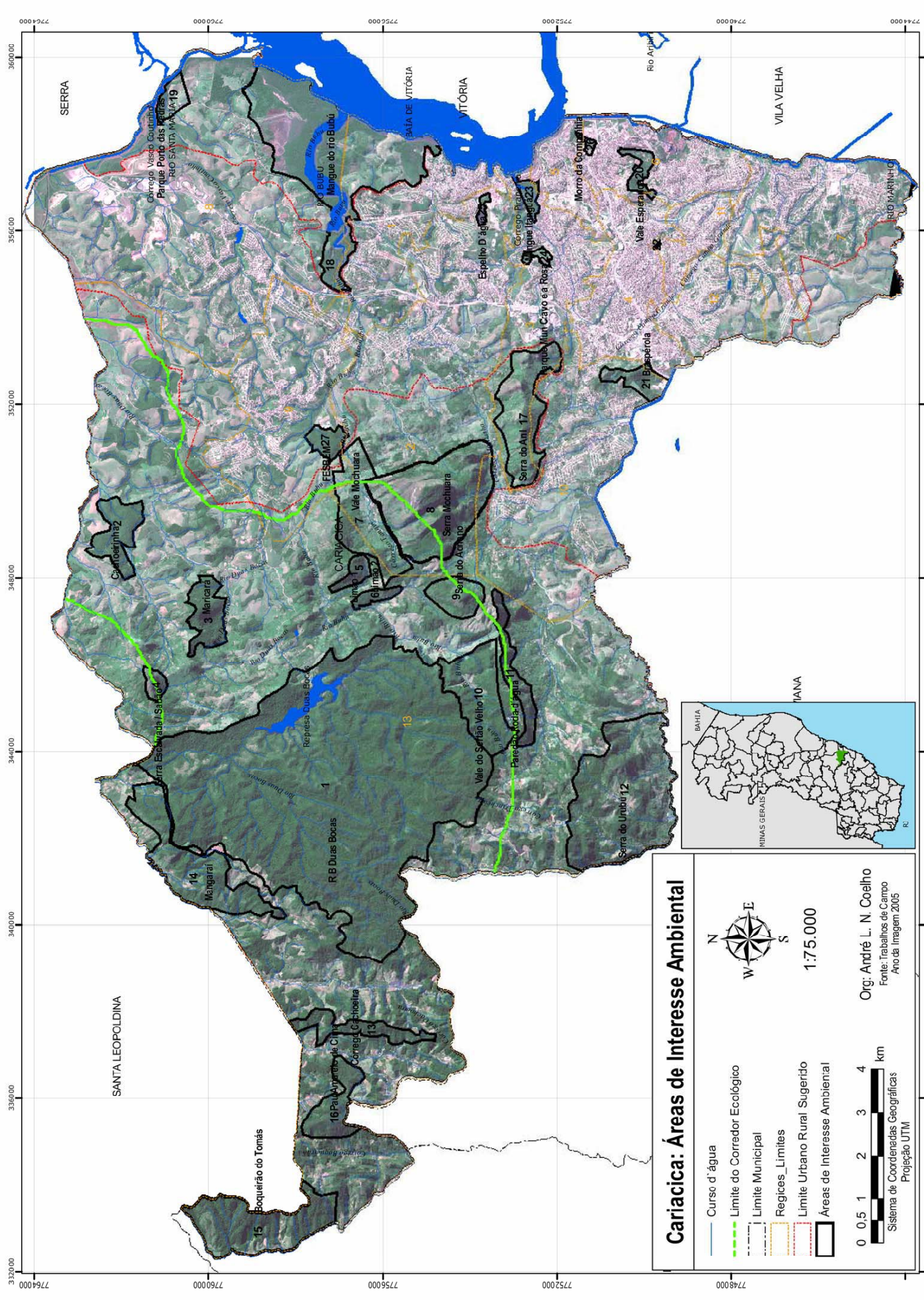
Cariacica: Áreas de Interesse Ambiental

0 0,5 1 2 3 4 km

Org: André L. N. Coelho
 Fonte: Trabalhos de Campo

Código	Descrição	Descrição Local	ATRIBUTOS CONSIDERADOS		
			Área	Correção	Matriz
Area 01	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 02	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 03	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 04	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 05	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 06	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 07	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 08	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 09	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 10	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 11	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 12	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 13	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 14	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 15	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 16	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 17	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 18	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 19	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 20	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 21	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 22	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 23	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 24	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 25	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 26	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área
Area 27	Ilha de São Sebastião	Ilha de São Sebastião	Área	Área	Área

Especies a preservar Cariacica



Cariacica: Áreas de Interesse Ambiental

Curso d' água
 Limite do Corredor Ecológico
 Limite Municipal
 Regiões_Limites
 Limite Urbano Rural Sugerido
 Áreas de Interesse Ambiental

N
 W E
 S

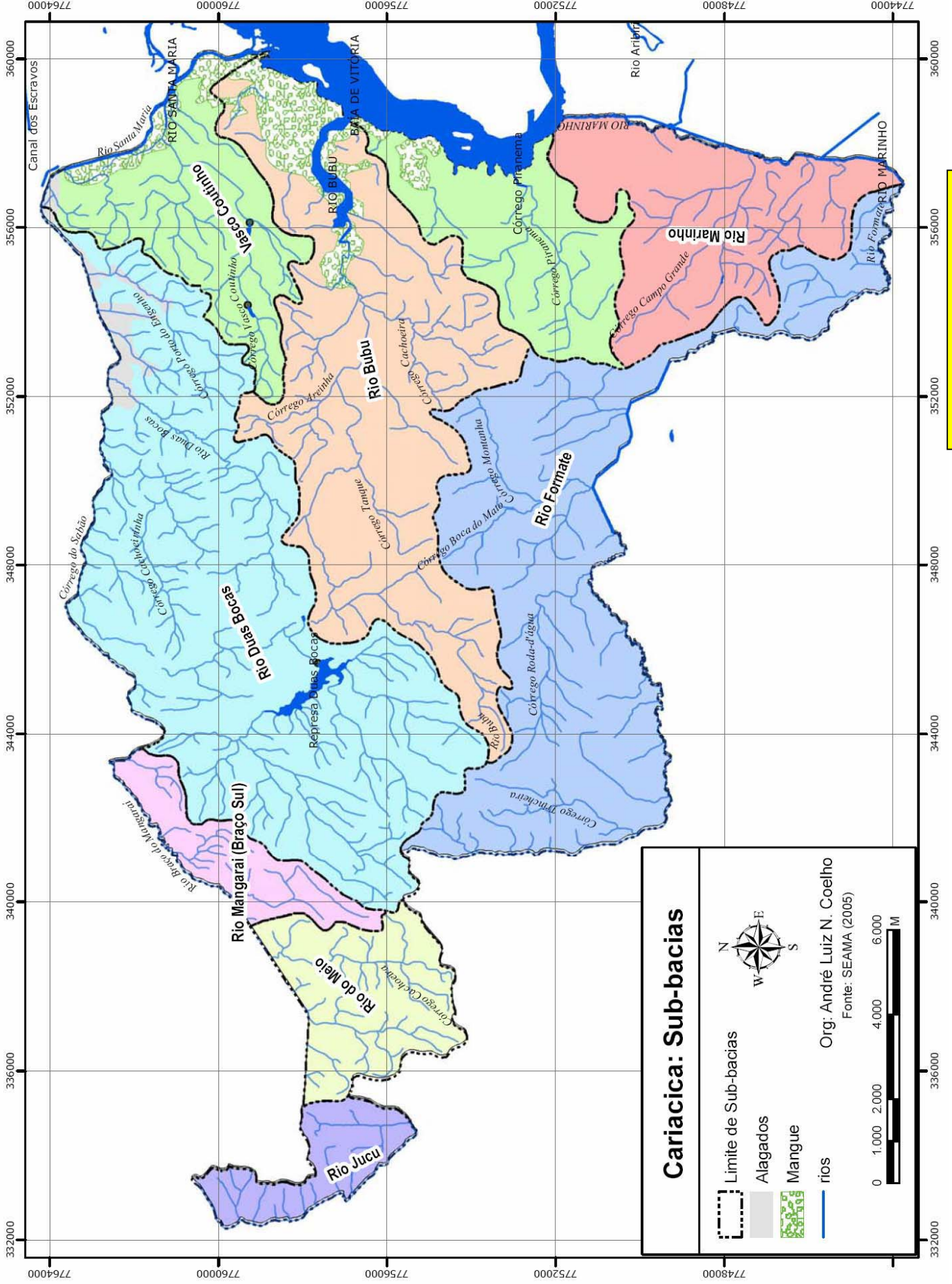
Org: André L. N. Coelho
 Fonte: Trabalhos de Campo
 Ano de Imagem 2005

1:75.000

0 0.5 1 2 3 4 km

Sistema de Coordenadas Geográficas
 Projeção UTM

Espacia a preservar - Cariacica



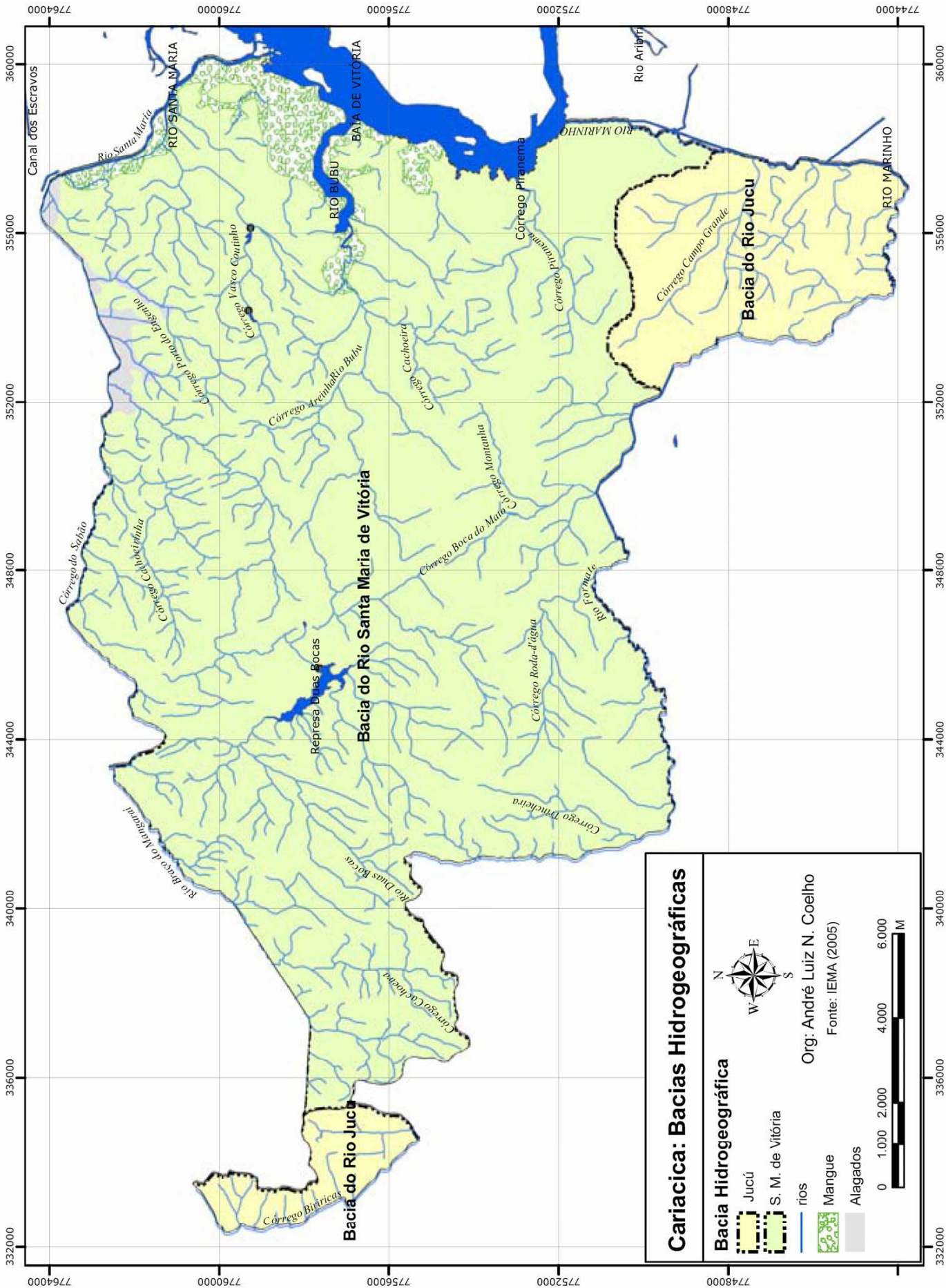
Cariacica: Sub-bacias

- Limite de Sub-bacias
- Alagados
- Mangue
- rios

Org: André Luiz N. Coelho
Fonte: SEAMA (2005)

0 1.000 2.000 4.000 6.000 M

Bassins Fluviaux à cariacica



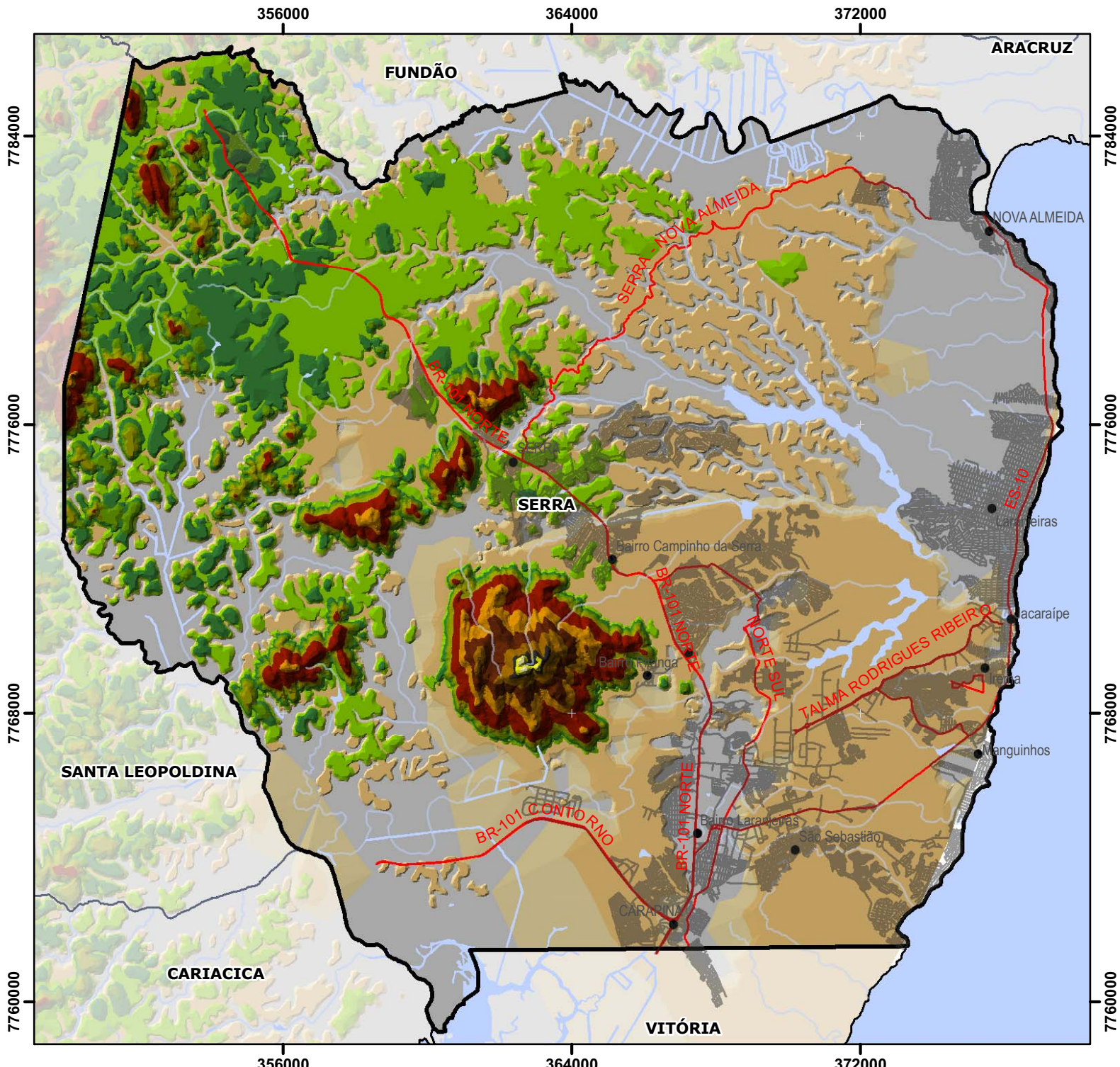
Cariacica: Bacias Hidrográficas

Bacia Hidrográfica

- Jucú
- S. M. de Vitória
- rios
- Mangue
- Alagados

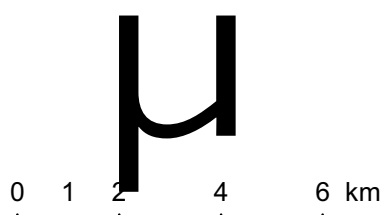
Org: André Luiz N. Coelho
 Fonte: IEMA (2005)

0 1.000 2.000 4.000 6.000 M



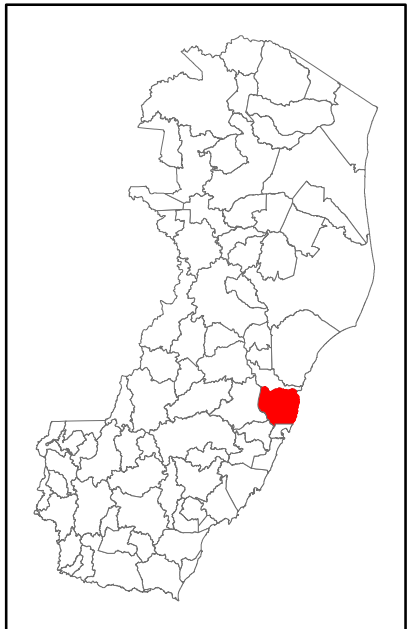
SERRA: Hipsometria e Mancha Urbana

- Curso D'água
 - Rodovia
 - eixos
 - Limite Municipal
- Elevação**
- | | | | |
|--|-----------|--|--------------|
| | 20 m | | 80 - 100 m |
| | 20 - 35 m | | 100 - 150 m |
| | 35 - 40 m | | 150 - 300 m |
| | 40 - 60 m | | 300 - 420 m |
| | 60 - 80 m | | 420 - 560 m |
| | | | 560 - 700 m |
| | | | 700 - 750 m |
| | | | 750 - 790 m |
| | | | 790 - 1050 m |

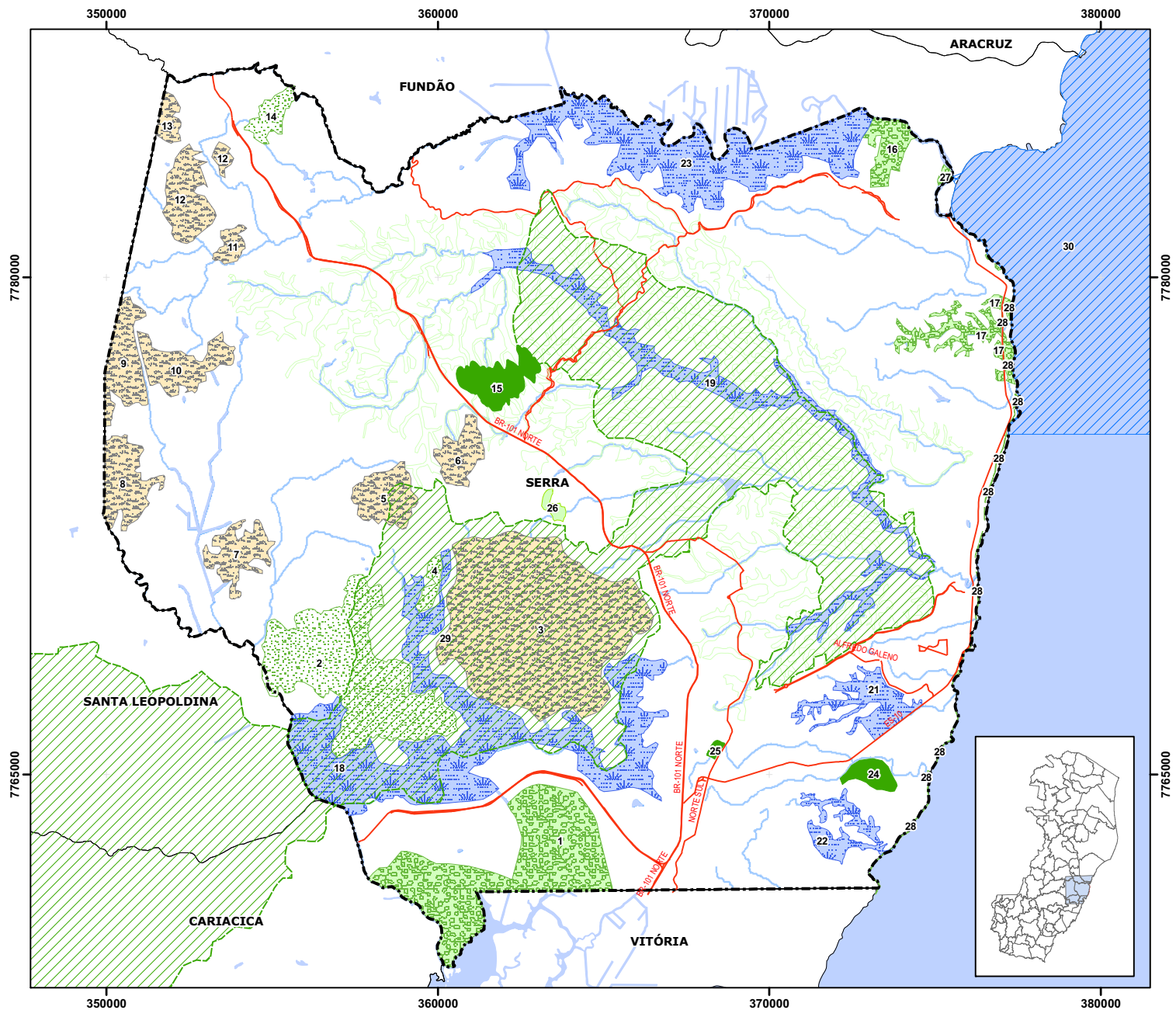


Sistema de Coordenadas UTM
Datum Horizontal: SAD 69

Organização e Geoprocessamento
André Luiz N. Coelho
Fonte: IBGE (2000)



Relief et zone urbaine - Serra



SERRA: Áreas de Interesse Ambiental

0 1 2 4 6 km

Sistema de Coordenadas UTM
Datum Horizontal: SAD 69

Organização e Geoprocessamento
André Luiz N. Coelho
Fonte: IBGE (2000)

Limite Municipal

Rodovia

Curso D'água

APPs (CONAMA 303)

Morro

Mata

Parque Municipal

Horto

Mangue / Restinga

Corredor Ecológico

Faixa de Preservação Permanente (ALAGADO)

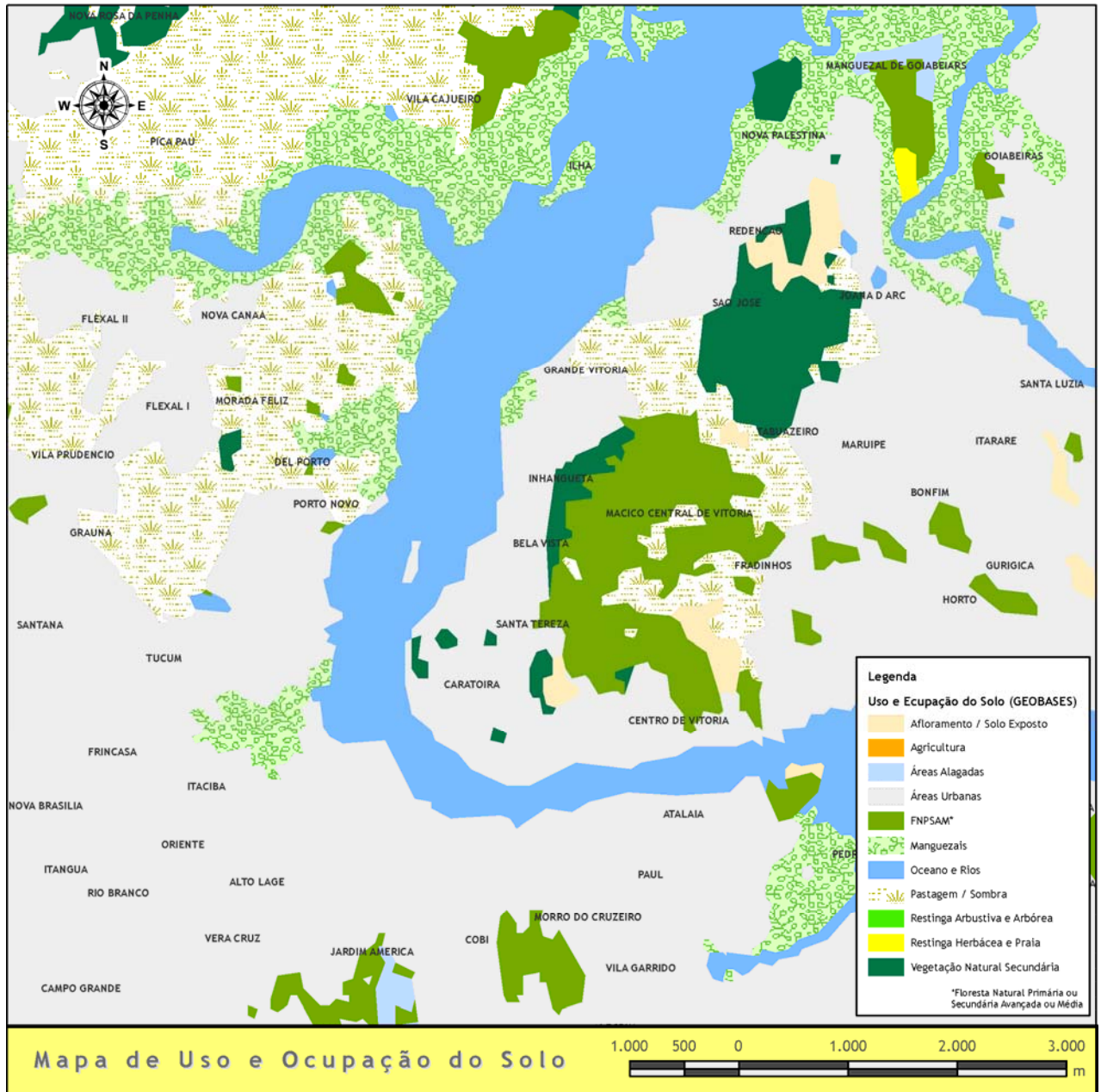
Costa Protegida



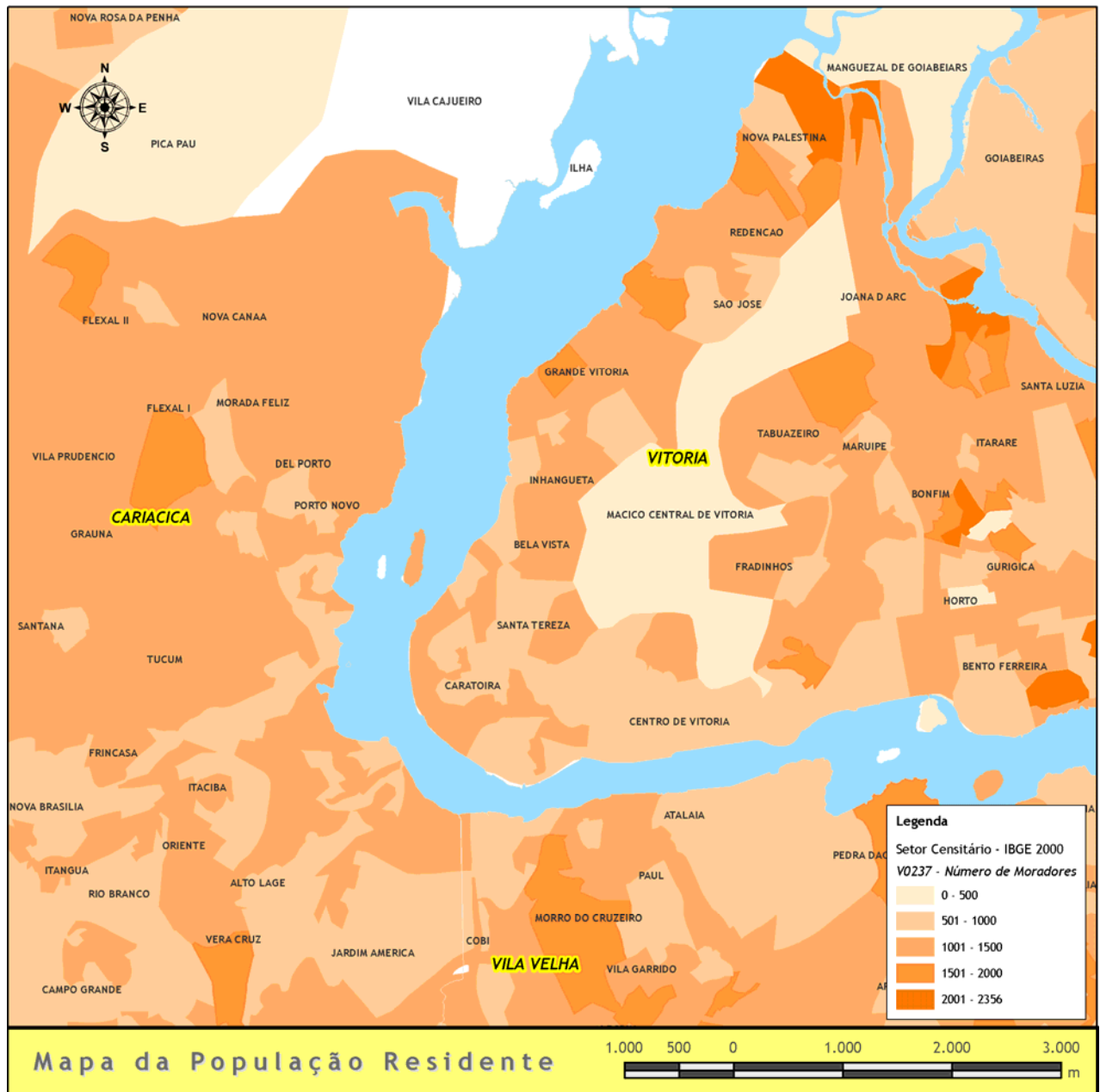
Espacos à preservar

Nº	Nome da Área	Área ha	Class.	SNUC	Flora	Hidr.	V. Cen.	Frágil.
1	Mangue Integrante da Baía de Vitória	1.404,1	FPP	FPP	A	A	X	X
2	Mata da Serra Marorom	1.442,6	ZN	RPPN	A	A		X
3	Mestre Álvaro	2.505,7	ZN	APA	A	A	A	
4	Mata do Guaranhuns	62,7	ZN	ARIE	M	M		X
5	Morro do Céu	261,0	ZN	ARIE	M	M		
6	Morro da Cavada	186,2	ZN	ARIE	M	M		
7	Mata da Aruaba	231,0	ZN	RPPN	A	A		
8	Mata do Córrego Relógio	303,3	ZN	ARIE	A	M		
9	Morro Agudo / Itapocu	293,5	ZN	MN	A	A	X	
10	Mata do Córrego Fundo	275,3	ZN	ARIE	A	M		
11	Mata do Xavier	71,5	ZN	RPPN	A	M		
12	Mata das Araras	328,0	FPP	FPP	M	A		x
13	Morro Grande	79,8	ZN	ARIE	A	M		
14	Mata da Chapada Grande	119,6	ZN	ARIE	A	M		
15	Morro do Vilante	249,9	ZN	APA	A	M	X	
16	Restinga de Nova Almeida	182,4	FPP	FPP	A	A	X	X
17	Restinga de Capuba	198,2	ZN	FPP	M	A		X
18	Alagados do Rib. Brejo Grande	2.257,4	FPP	FPP	A	A	X	X
19	Lagoa Largo do Juara	767,1	FPP	FPP	M	A	X	X
20	Lagoa Jacuném	165,8	FPP	APA	M	A		X
21	Lagoa Maringá	293,1	FPP	FPP	B	M		X
22	Lagoa de Carapebus	199,9	FPP	FPP	M	A	X	X
23	Vale do Rio Reis Magos	1.448,6	FPP	FPP	M	A	A	X
24	Parque Natural Municipal de Bicanga	101,0	ZNU	PM	M	M	X	
25	Parque da Cidade	16,2	ZNU	PM	M	M	X	
26	Jardim Botânico / Horto Municipal	35,2	ZNU	HM	M	M	A	
27	Manguezal do Rio Reis Magos	14,6	FPP	FPP	A	A	X	X
28	Restinga Beira Mar	68,5	FPP	FPP	M	M	X	X
29	Corredor Mestre Alvaro / Duas Bocas	13.625,8	ZN	ARIE	A	A	X	X
30	Costa das Algas	38.238,3	ZN	APA	A	A	X	X

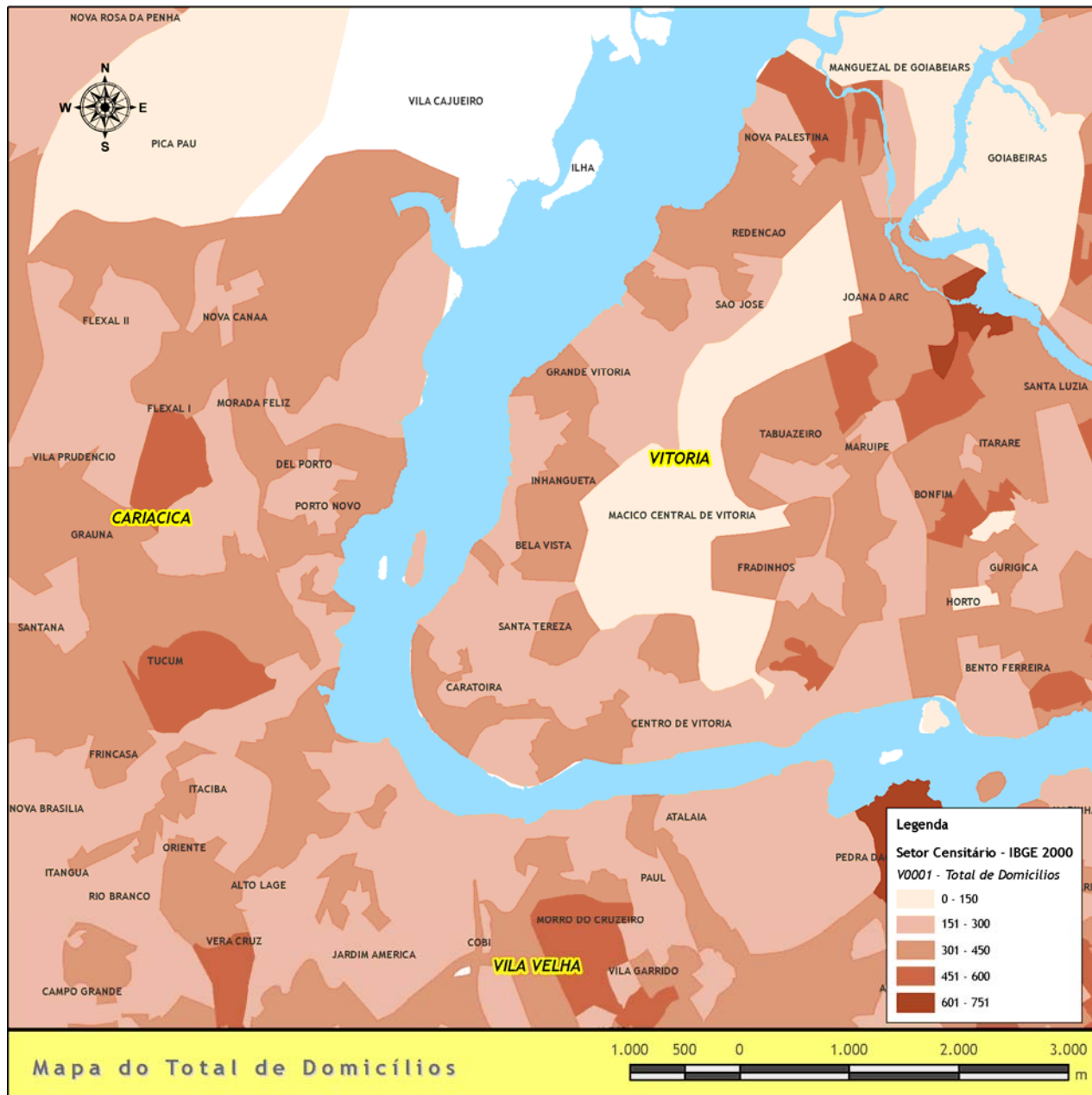
Carte d'occupation du sol



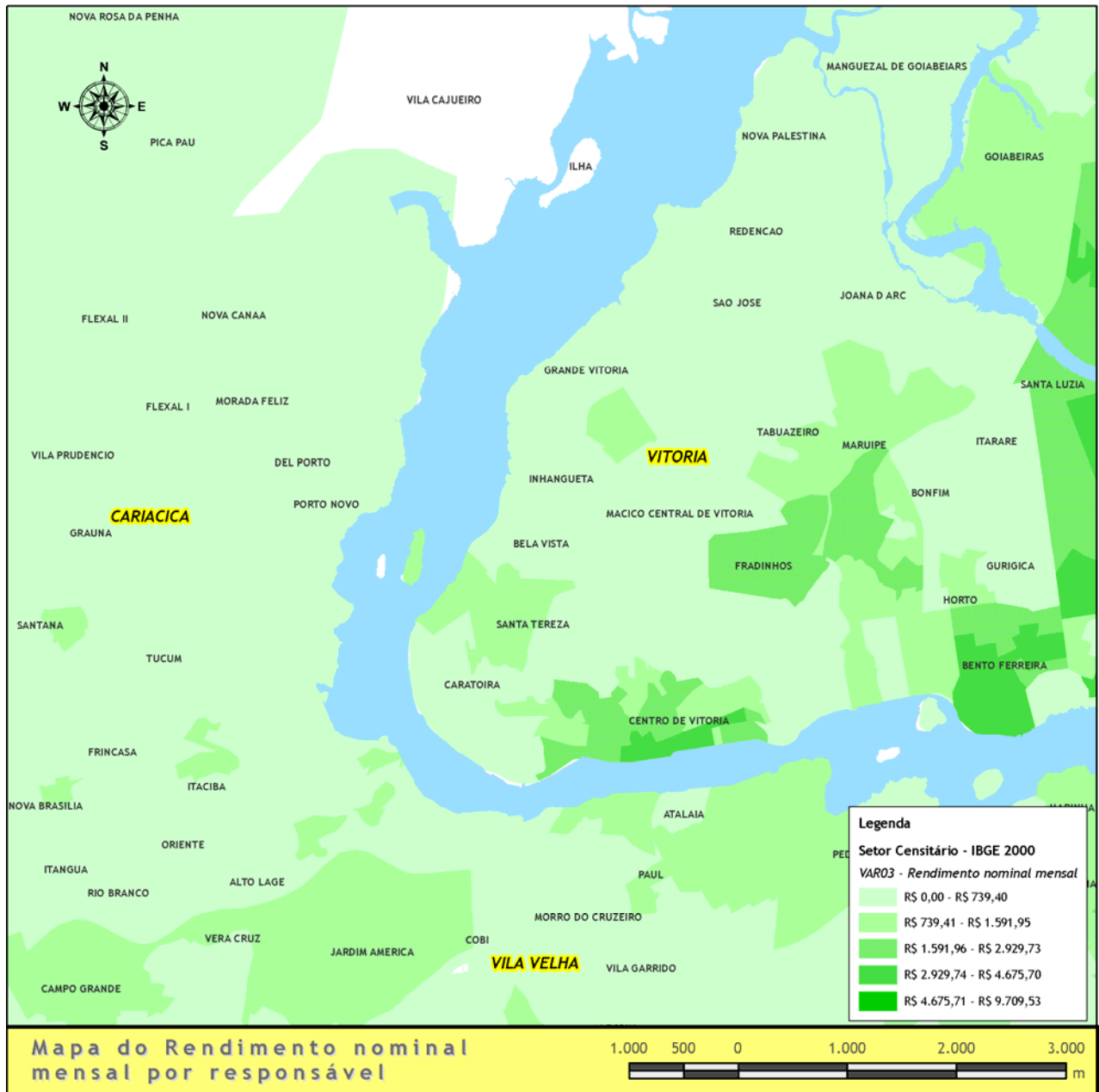
Occupation du sol - 2000



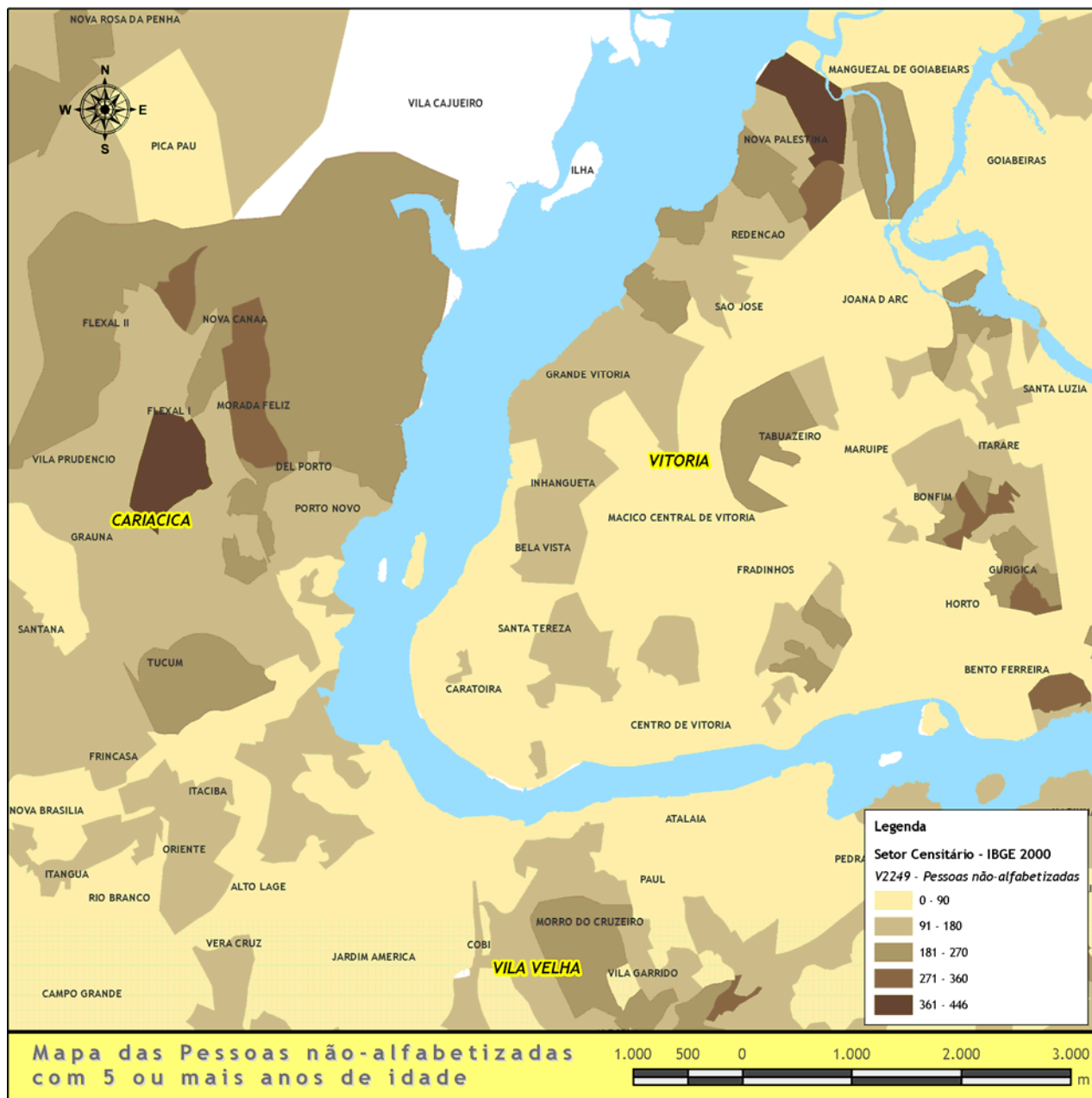
Population - 2000



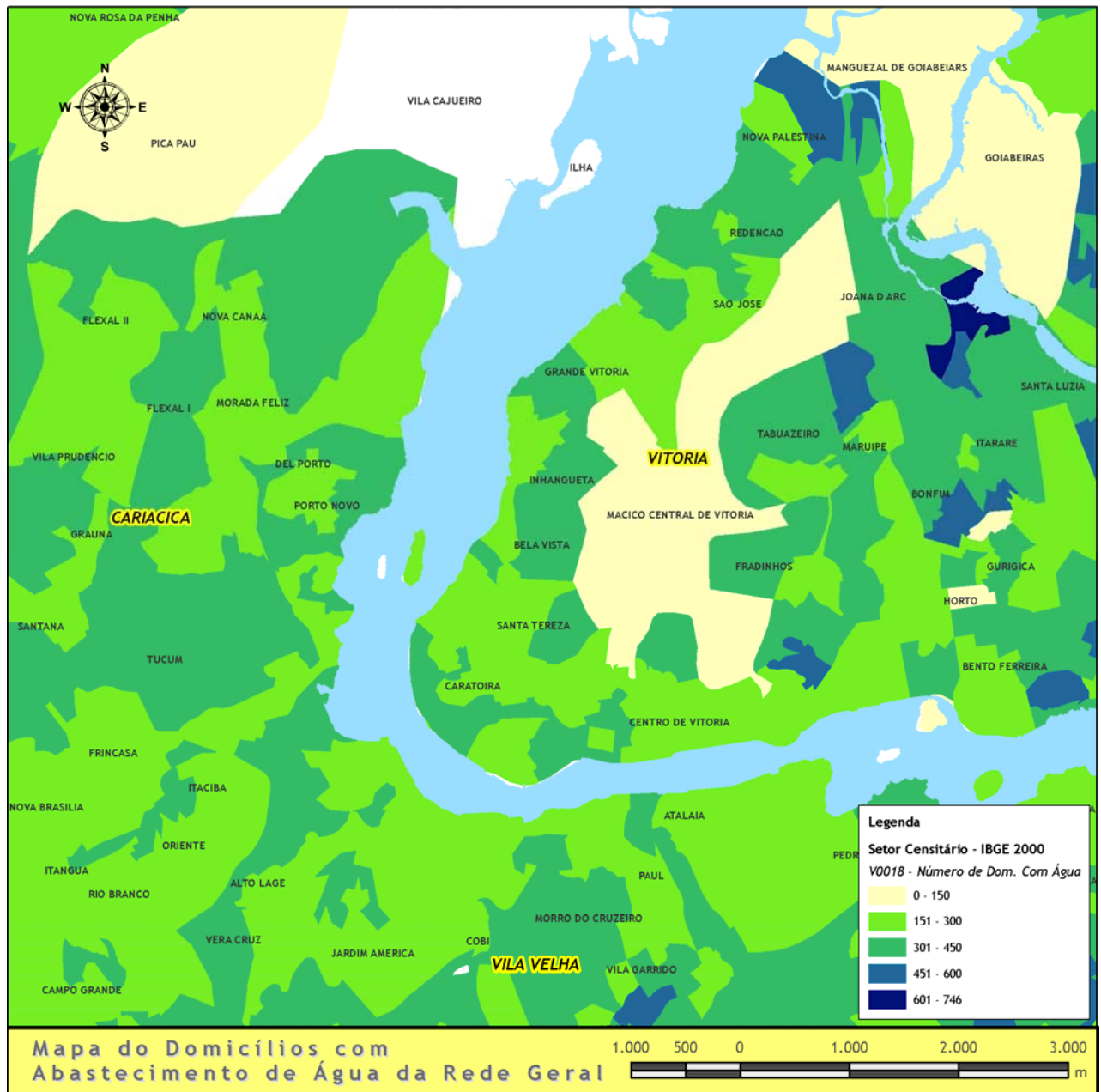
Nombre de domiciles



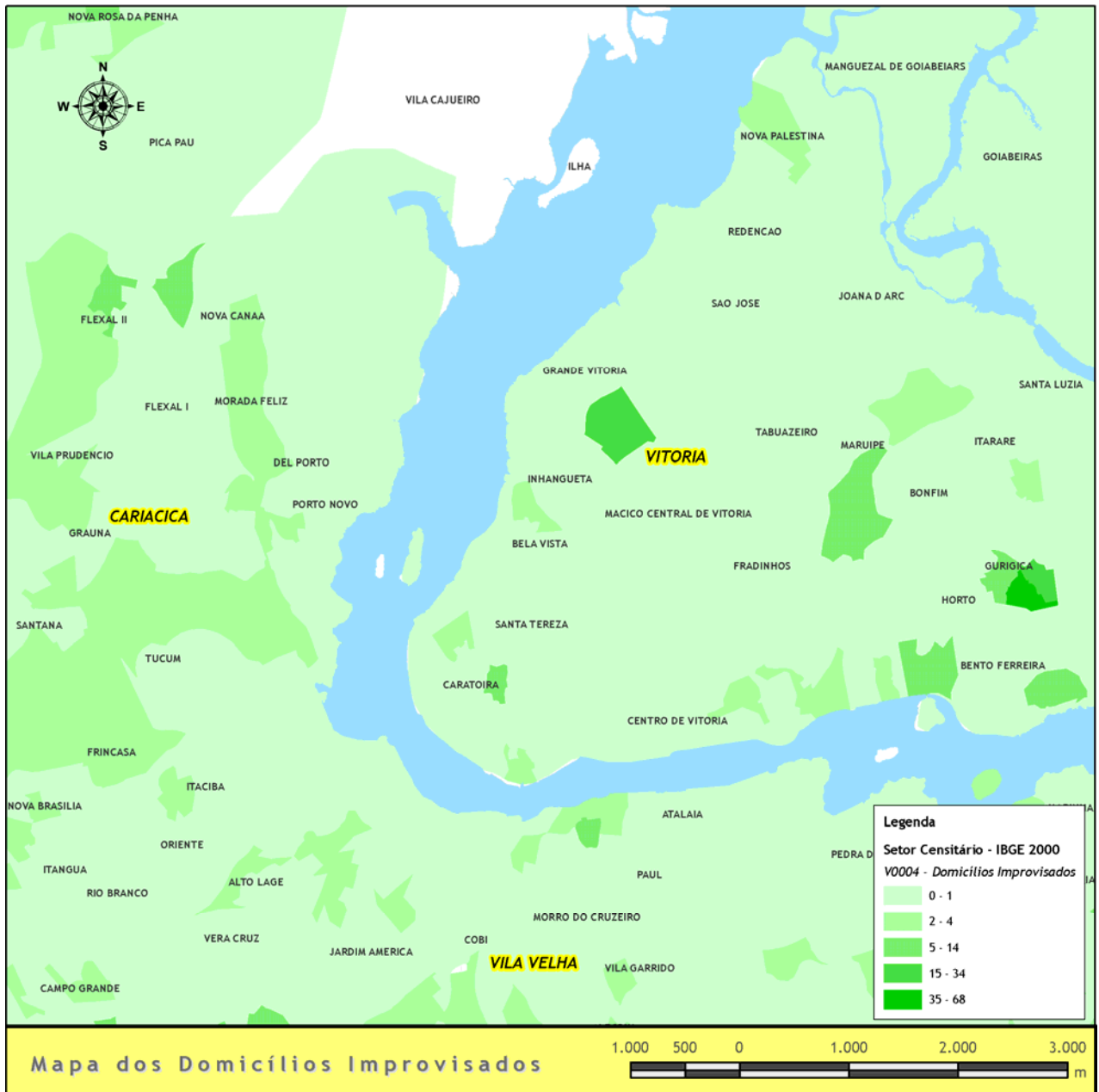
Revenus par foyer



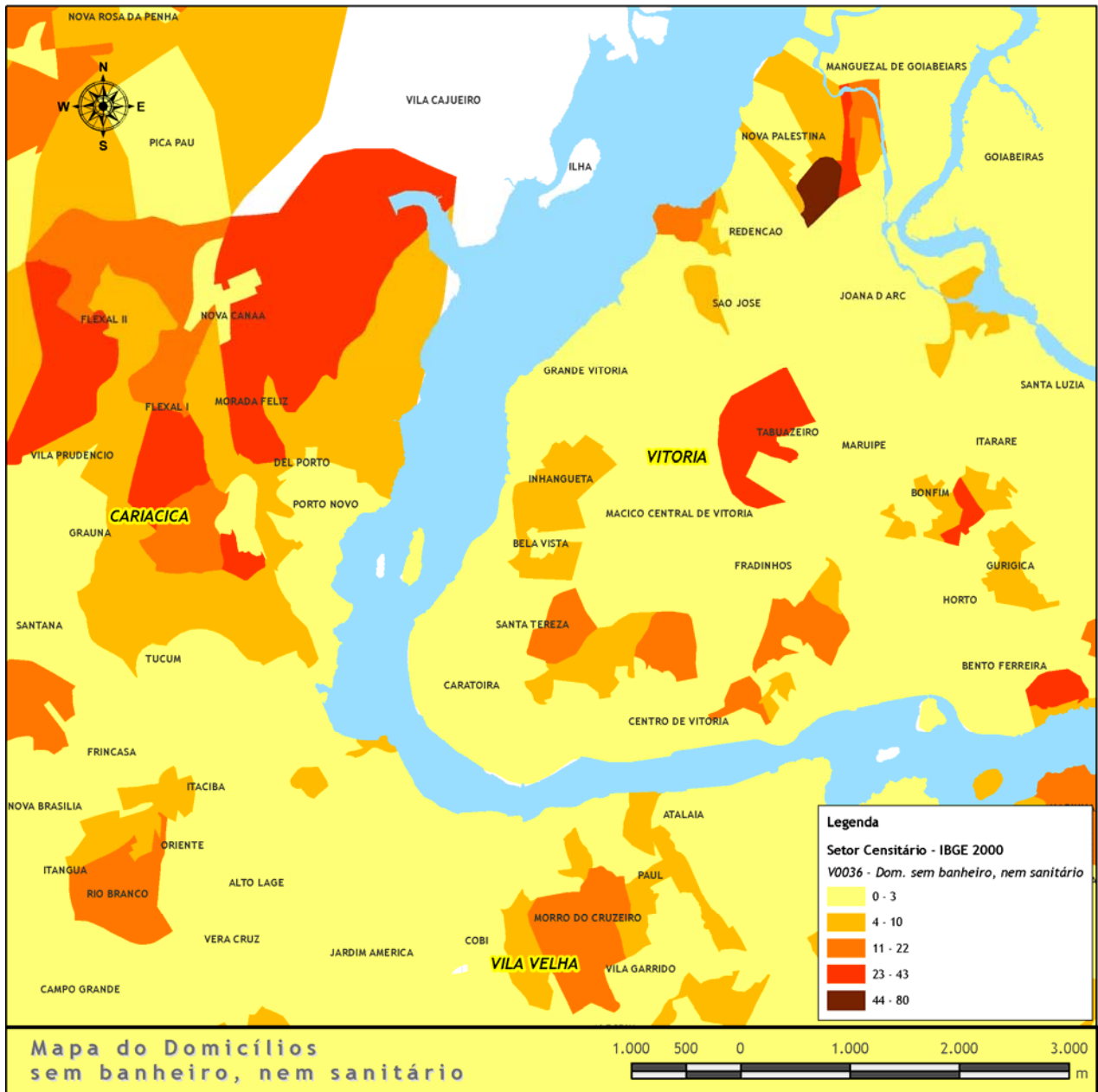
Personnes analphabètes



Habitat avec accès à l'eau potable -



Habitat « spontané - 2000



Habitat sans toilettes et douches -



Ramassage d'ordures