



AEAMESP



## **Passagens: espaços de transição para a cidade do século XXI**

**IVM – INSTITUTO CIDADE EM MOVIMENTO**  
**Arquiteta e Urbanista Ms.Yara Baiardi**

## 21ª SEMANA DE TECNOLOGIA METROFERROVIÁRIA

**CATEGORIA 1:** POLÍTICAS PÚBLICAS, PLANEJAMENTO URBANO, MOBILIDADE SUSTENTÁVEL, PLANEJAMENTO E CONCEPÇÃO DE SISTEMAS DE TRANSPORTE.

### **Passagens: espaços de transição para a cidade do século XXI**

**IVM – INSTITUTO CIDADE EM MOVIMENTO**  
**Arquiteta e Urbanista Ms.Yara Baiardi**

#### **INTRODUÇÃO**

Em um contexto de crescimento urbano, as pessoas necessitam se deslocar, por diversos motivos, ao longo de grandes distâncias e para diversos destinos, utilizando uma variedade de meios de transporte e que envolve diferentes velocidades e modos.

Se por um lado, a administração pública tem o desafio de articular ações e iniciativas de transporte de massas, isto é, transportar o maior número de pessoas, com qualidade, no menor tempo possível, aqueles que estudam a mobilidade tem também como missão lançar luz e chamar a atenção para a dimensão do pedestre e aos aspectos da mobilidade dos percursos individuais. Neste sentido é que o **IVM, Instituto Cidade em Movimento<sup>i</sup>** lançou o programa PASSAGENS: o desafio de estudar, retratar e revitalizar estes **espaços de transição e articulação** muitas vezes imperceptíveis no registro da mobilidade das metrópoles, mas fundamentais na qualidade de nossos deslocamentos. Estamos falando dos atalhos, pontes, passarelas, cruzamentos, escadas, rampas e todos os elos desta gigantesca cadeia da mobilidade urbana. A questão das **passagens** como atalho, espaço de transição ou **percurso privilegiado para as cidades do século XXI**, objeto de estudo desse trabalho,

torna-se assim, um desafio decisivo para *facilitar os acessos aos diferentes equipamentos urbanos*.

Segundo Marcel Smets (2014), presidente do IVM Internacional e autor do programa Passagens, a multiplicação dos automóveis nos grandes centros exigiu um sistema de circulação eficaz e autônomo, separando fluxos por meio de uma hierarquia *agressiva* da *infraestrutura*, isto é: infraestruturas rodoviaristas que terminaram por constituir **barreiras** nos tecidos urbanos. Então, no que Smets chama de “Passagem moderna”, *cada modal atende sua própria lógica de transporte, concebendo passagens tecnocráticas sem a valorização do espaço e do sentido social delas. O urbanismo de zoneamento e a monofuncionalidade das grandes infraestruturas* (grandes autoestradas, faixas preferenciais, vias férreas, e por que não, os corredores de BRT) contribuíram, assim, para criar novos limites, às vezes, intransponíveis. Aquilo que foi *concebido originalmente para unir constitui hoje uma separação*, um impedimento para a mobilidade dos indivíduos, que frequentemente encontram-se obrigados a inventar passagens informais, e muitas vezes perigosas, para se deslocar.

Porém, na *cidade contemporânea*, vive-se uma *transição do espaço urbano*. As **passagens** servem, em certos casos, para *superar obstáculos*. Independente das mudanças nas grandes infraestruturas, estas *pequenas intervenções* podem ter um impacto importante e dar resposta a problemas urgentes que não podem esperar por longos processos de planejamento e intervenções em grande escala.

Apesar de o conceito de cidade contínua, sem ruptura, ser uma utopia dificilmente alcançável, ideias tais como **micro passagens** e atalhos, podem dar respostas rápidas e eficazes para estas questões urbanas universais. Assim, o tema **passagens** permite *articular*

o cheio e o vazio, a velocidade e a lentidão, o móvel e o imóvel, o estético e o funcional, a alteridade e a segurança, e *repensar a hierarquia* das redes, particularmente o das redes primárias, hoje muito dominantes. Na esteira das leis de zoneamento, cabe perguntar se as passagens podem também ajudar a *estabelecer vínculos na cidade*, tais como unir os bairros mais ricos aos mais pobres, a periferia, ao centro, setores de trabalho com equipamentos culturais etc.

Neste sentido, o programa Passagens propõe um volta aos elementos-chave que constituem o significado original de "passagem". Ao integrar o tecido urbano fragmentado, as passagens permitem que seus habitantes *cheguem a destinos* que anteriormente eram inacessíveis a eles, e, assim, ajudá-los a se tornarem *cidadãos*, no sentido pleno da palavra. É em função disso que revitalizar tais "passagens" constitui um dos grandes desafios do nosso mundo urbano contemporâneo.

Assim, por meio de projetos demonstradores, exemplos e imagens de pequenos espaços de mobilidade, de ações concretas e inovadoras sobre espaços de articulação tais como cruzamentos, passarelas, escadarias, vielas, elevadores, se propõe a *re-significação das passagens contemporâneas*.

O objetivo é *revalorizar e dar sentido social a estes articuladores essenciais*, que sempre estiveram presentes em nossas cidades, mas que, em muitos casos, estão em más condições e comprometem a qualidade da mobilidade dos pedestres, como o enfeite por meio da arquitetura, marcando a transição; a beleza do objeto, a renovação da experiência da *passagem* por meio de intervenções artísticas ou a promoção de atividades culturais.

## DIAGNÓSTICO

Se por um lado a mobilidade se tornou cada vez mais complexa, *as redes de transporte*, por sua vez, *continuam a ser pensadas de maneira isolada*. Mesmo assim, o usuário avalia a qualidade de seu deslocamento em termos de eficácia, conforto, segurança e qualidade urbana *tomando em conta a totalidade do percurso*. *As passagens* surgem então como o *elo* que permite passar de uma *rede de transporte para outra*, com distintos graus de facilidade ou acessibilidade, garantindo, assim, a conclusão exitosa do circuito de mobilidade urbana.

## RESULTADOS

As **passagens contemporâneas**, como uma visão geral das opções comuns de design que pretendem melhorar a monotonia de *passagens* tecnocráticas existentes, mostra que, se quisermos chegar a verdadeiramente significativas **intervenções**, precisamos superar os recursos de embelezamento meramente formal. Precisamos ir *além da forma*, a fim de dar um **sentido social** às **passagens**. Ou melhor, investigar como a forma pode começar a ser percebida como espaço público significativo.

A seguir, serão apresentados alguns exemplos de *passagens* que superam obstáculos, articulam, re-valorizam as micro *passagens*, ***percurso privilegiado para as cidades do século XXI***. Estes exemplos poderão mostrar como pequenas intervenções podem realmente ir além do seu alcance normal; que conexões estratégicas podem acabar com as barreiras e completar as peças que faltam de uma rede de transportes integrada que engloba a cidade como um todo.

## CASOS DEMONSTRADORES

### a) Enfeite por meio da arquitetura: marcar a transição

Ilustração 1: Passarelas no Rio de Janeiro (arq. Oscar Niemeyer); e Qingpu, China (arq. Design Group)



### b) Enfeite por meio da arquitetura: a beleza do objeto

Ilustração 2: Passarelas em Evry (arcq. DVVD)



Ilustração 3: Passarelas La Roche-sur-Yon (arcq. Bernard Tschumi e Hugh Dutton)





**c) Renovar a experiência por meio de intervenções artísticas**

Ilustração 4: Projeto de iluminação para o túnel de estrada de Croix-Rousse em Lyon, França (arq. Skertzo)



**d) Melhorar a passagem promovendo atividades culturais**

Ilustração 5: Exposição espaço subterrâneo em Wisconsin Avenue Bethesda, Maryland, EUA



Ilustração 6: Projeto: renovação de viaduto em Zaandam (Países Baixos)



e) Criar uma figura marcante no panorama urbano

Ilustração 7: Passarela em Covilha, Portugal (Carhillo da Graça Arquitectos)



Ilustração 8: Passarela com elevador urbana em Echavacoiz Norte, Pamplona, Espanha (arco. AH Associados)





Ilustração 9: Millennium bridge em Londres cruzando o rio Tâmesa (N. Parceria Foster)



Ilustração 10: Passarela para ciclistas também: ponte que cruza o Humber em Toronto (arquitetos Montgomery Sisam)



**f) Um fragmento emblemático para lembrar ter passado por ali**

Ilustração 11: Passarela sobre o rio Manzaranes em Madrid (D. Perrault arquiteto)





**g) A paisagem transformada que se torna emblemática para o bairro**

Ilustração 12: O 'Plantée promenade' no antigo viaduto ferroviário no distrito da Bastilha, em Paris (arcq. P.Berger / paisagismo Ph. Mathieux & J. Vergely)

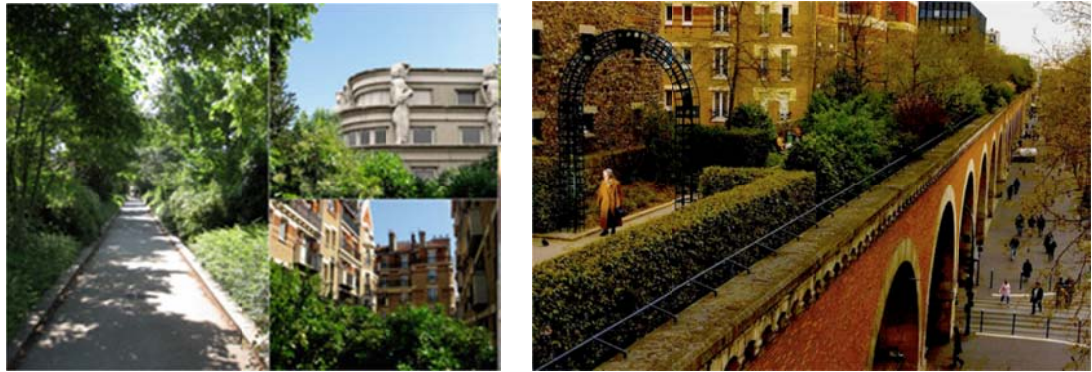


Ilustração 13: High Line que cruza o bairro de Chelsea, em Manhattan, Nova Iorque (arq. Diller Scofidio + Renfro / paisagismo Field Operations)





- h) **Transformar cruzamentos opcionais em pontos de encontro. A nova paisagem que se torna a marca do bairro**

Ilustração 14: A nova rampa que conduz ao telhado da base de submarinos em Saint-Nazaire, França (arco. Manuel de Solà-Morales)



- i) **Novas ligações que atraem o usuário a ficar, a desfrutar**

Ilustração 15: As escadas mecânicas em Hong Kong, China transformando-se em um local de consumo e de residência





**j) Junções: como união de grandes unidades para uso publico**

Ilustração 16: Passarela em Villetaneuse, França juntando dois grupos de edifícios universitários (arq. DVVD)



**k) Dispositivos de transporte que atuam como conectores entre dois mundos**

Ilustração 17: O «metrocable» em Medellín, Colômbia ligando as favelas até a colina com o centro da cidade, e no meio do caminho, uma biblioteca



**l) Dispositivos de transporte que atuam como conectores entre dois mundos**

Ilustração 18: O elevador urbano que liga a praia de Ipanema para as favelas próximas: levando a uma plataforma, onde a vista é partilhada por diferentes classes sociais



Desse modo, finalizamos a análise de estudos demonstradores de passagens: os elementos-chave do espaço público contemporâneo.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Marcel Smets, ao lançar o artigo Passagens em fevereiro de 2014 como parte do programa do IVM, coloca a discussão das micro passagens como espaços de transição para a cidade do século XXI.

Desde os primeiros dias, as passagens têm ajudado os seres humanos a superar barreiras naturais, como os rios, vales, cânions. Depois vieram as passagens modernas, como as galerias e ruas comerciais e por fim, as passagens tecnocráticas, isto é, aquelas nas quais outras funções se sobrepõem à funcionalidade de unir ou superar barreiras. É o caso, por exemplo, de pontes em que sua construção obriga a um percurso mais longo ou menos seguro ao pedestre. Ou, ao contrário, das construções tão exclusivamente funcionais que não permitem agregar qualidade ao espaço público, nem valor social à passagem, como seria o caso de passagens que agregam serviços, arte, espaços de convivência e intercâmbio e até mesmo creches.

Nas passagens contemporâneas é fundamental aumentar seu valor como espaço público de qualidade. A rejeição da passagem tecnocrática se traduz por sua marginalização, simbolizada por grafite, depredação, acúmulo de lixo e mal cheiro. Este tipo de situação, deveria levar a um movimento de requalificação desses espaços.

As passagens do século XXI podem se tornar espaços públicos populares, no sentido de “plenos de valor público”, sempre que se tome a decisão de ir além do “embelezamento” das passagens tecnocráticas. Neste sentido, percebemos duas atitudes de projeto básico em relação a criação de passagens inovadoras hoje:

1. Atrair atividades ou partes específicas, a fim de reviver precursos negligenciadas ou desgastados;

2. Identificar cruzamentos como espaços emblemáticos de convergência (encontro) e destacar as ligações inicialmente inadvertidas como locais públicos icônicos e populares para todos os tipos de moradores da cidade.

Para atuar também como um espaço *compartilhado*, a passagem deve manter a "neutralidade" que lhe permite tornar-se um objeto de apreço e desejo para aqueles que a usam. No entanto, a neutralidade não significa uma ausência de qualidades. Pelo contrário, a passagem deve possuir *personalidade*. Deve significar um "lugar" onde os transeuntes estão conscientes da atenção e o cuidado dado à sua disposição. Este sentimento de atenção pode ser alcançado, destacando a *beleza natural* dos arredores, mas também pela definição e consideração dada à implantação ou decoração das paredes pelas atividades ali instaladas. Para conciliar esse foco na identidade específica com o conforto do usuário, essa identidade não deve ser invasiva. A passagem deve, portanto, comunicar uma atmosfera distinta, sem excluir ninguém.

Esta aspiração de criar um lugar ao mesmo tempo estimulante e reconfortante, aberto a todos, é, sem dúvida, crucial. Por definição, a passagem ocupa uma posição estratégica nos mecanismos de mobilidade. É aqui que os viajantes se reúnem em um espaço intermediário cujo caráter excepcional expressa um ato de escolha em meio ao percurso maior. A este respeito, a passagem se torna um *espaço ícone*, representativa de toda uma experiência de viagem. Devido a este elemento estratégico, que atua como uma alavanca que amplifica as forças iniciais aplicadas. Ela forma um eixo de rotação, a partir do qual a qualidade atribuída a ela se estende a toda a rede de transporte.

Desta forma, é importante destacar que o impacto da PASSAGEM ultrapassa largamente o pequeno esforço que demanda sua construção.

Por meio de seu impacto sobre as ligações mais cruciais, a *passagem pode significar o aperfeiçoamento de todo o sistema de mobilidade e se tornar um verdadeiro ponto de encontro e de vivência do espaço público.*

Entendemos, assim, que uma passagem bem concebida irradia qualidade de vida urbana.

Passagens: lugares de encontro para superar as barreiras da infraestrutura agressiva tecnocrática.

---

<sup>i</sup> O Instituto Cidade em Movimento – **Institut pour la Ville en Mouvement, IVM**, é uma associação sem fins lucrativos criada na França, em 2000, por iniciativa da PSA Peugeot Citroën, e que conta também com o apoio de outros patrocinadores públicos e privados. A missão do Instituto Cidade em Movimento é contribuir para a melhora da mobilidade urbana em todas as suas formas, por meio de apoio e execução de trabalhos, pesquisas, projetos e ações de acordo com os seguintes temas: a) Acesso à mobilidade por pessoas com necessidades especiais e os mais vulneráveis; b) Melhora dos espaços da mobilidade, da informação, dos tempos e da qualidade dos deslocamentos pela cidade; c) Intermodalidade. O IVM se dedica também a divulgar experiências e conhecimentos sobre a “cidade em movimento”, sua cultura e valores cívicos, por meio de seminários nacionais e internacionais, concursos, exposições, publicação de livros, revistas e folhetos. Com sede em Paris, o Instituto tem escritórios em Xangai (China), em Buenos Aires (Argentina) e São Paulo (Brasil). <http://cidadeemmovimento.org>