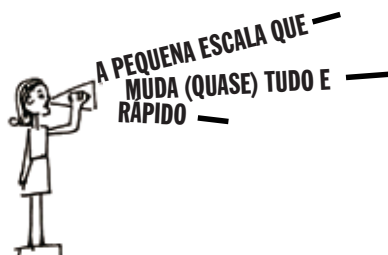


**INSTITUT**  
**POUR**  
**LA VILLE**  
**MOUVEMENT**  
PSA PEUGEOT CITROËN

**CITY**  
**ON THE**  
**MOVE...**

# PASSAGENS

**NÚMERO 1**



INSTITUT  
POUR  
LA VILLE  
ET  
LE  
MOUVEMENT  
PAR POSSIBILITÉ

# PASSAGENS

ESPAÇOS DE TRANSIÇÃO  
PARA A CIDADE DO SÉCULO 21

Passagens é um projeto de pesquisa-ação desenvolvido em parceria com as cidades de Barcelona, Paris, Montevideu, Xangai, Toronto, Tours, Valparaíso... para a realização de estudos de caso, provas piloto, intercâmbios acadêmicos e eventos culturais.

# DESDE O INÍCIO, O IVM - INSTITUTO CIDADE EM MOVIMENTO ESTÁ NO CORAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS

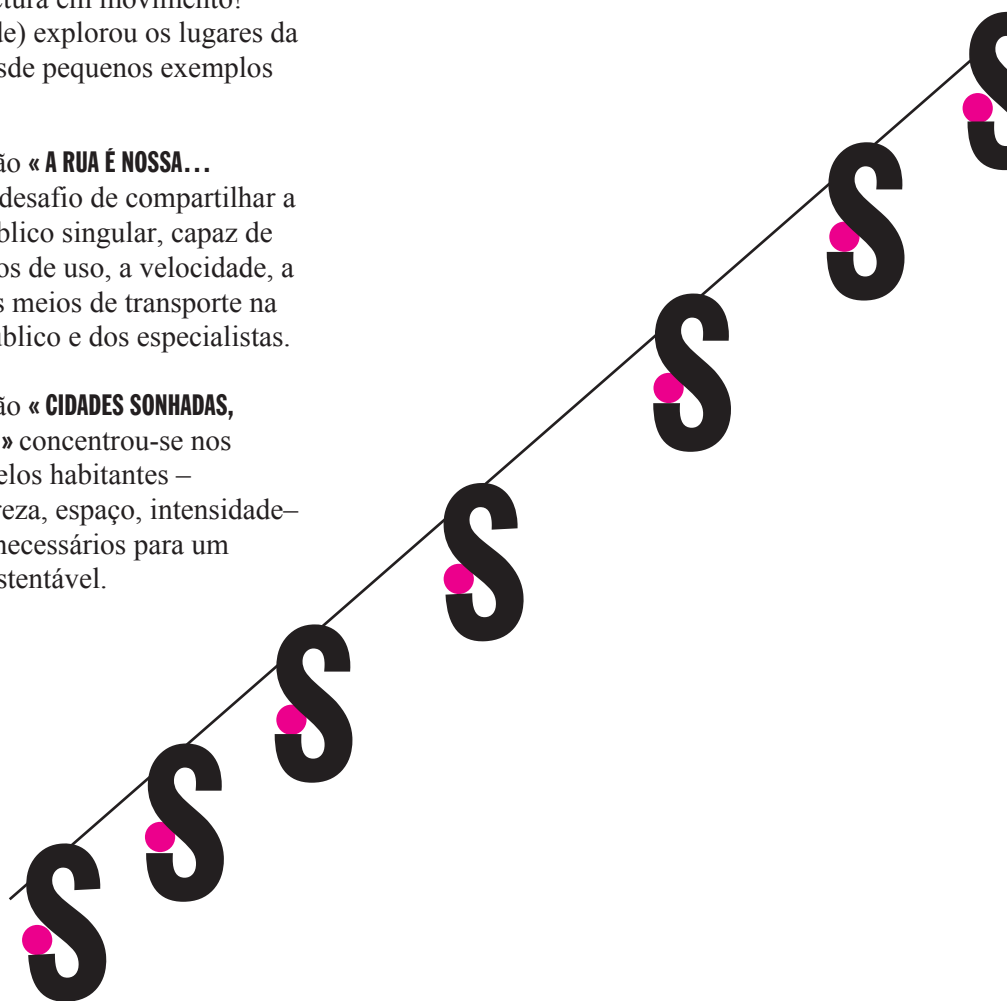
A partir sua criação no ano 2000, o Instituto Cidade em Movimento tem se dedicado a destacar a fundamental importância da qualidade dos espaços da mobilidade e da intermodalidade.

Nesse âmbito, três grandes exposições internacionais, e seus respectivos catálogos, organizadas pelo IVM permitiram impulsionar debates e intercâmbios com diversos parceiros sobre diferentes maneiras de pensar as formas de mobilidade urbanas em relação à paisagem, à arquitetura e ao urbanismo:

Em 2002, « **BOUGE L'ARCHITECTURE ! VILLES ET MOBILITÉS** » (A arquitetura em movimento! Cidades e mobilidade) explorou os lugares da intermodalidade; desde pequenos exemplos até um aeroporto.

Em 2007, a exposição « **A RUA É NOSSA... DE TODOS** » colocou o desafio de compartilhar a rua como espaço público singular, capaz de cristalizar os conflitos de uso, a velocidade, a governabilidade e os meios de transporte na agenda do debate público e dos especialistas.

Em 2010, a exposição « **CIDADES SONHADAS, CIDADES SUSTENTÁVEIS ?** » concentrou-se nos sonhos projetados pelos habitantes – acessibilidade, natureza, espaço, intensidade – e os compromissos necessários para um desenvolvimento sustentável.



DE EM  
AÇOS DA MOBILIDADE... S



## ... E AGORA LANÇAMOS O PROGRAMA PASSAGENS

Com o lançamento do programa internacional Passagens, dirigido a profissionais e ao público em geral, o IVM reivindica a função dos espaços de microarticulação de trajetos como elos essenciais de nossos deslocamentos urbanos. Durante dois anos (2014-2015) uma rede de especialistas internacionais estará mobilizada para desenvolver pesquisas, eventos científicos, culturais e artísticos sobre esta temática. Mas se estes espaços de articulação sempre estiveram presentes em nossas cidades, por que hoje merecem destaque? Como recuperar o prestígio e o sentido pleno destes articuladores essenciais, frequentemente abandonados? Quais são as possíveis vias de reflexão e inovação destes pequenos espaços de mobilidade? Em sua condição de pesquisa-ação interdisciplinar, o programa inclui a realização de intervenções concretas e inovadoras em lugares demonstradores de passagens.

# UM DESAFIO PARA AS MOBILIDADES URBANAS EM TODAS AS CIDADES DO MUNDO

## **FACILITAR AS TRANSIÇÕES**

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 métodos de transporte cada vez mais ampla e que envolve diferentes velocidades, modos e meios.

A questão das passagens como atalho, espaço de transição ou percurso privilegiado, torna-se, assim, um desafio decisivo para facilitar os acessos aos diferentes equipamentos urbanos. Os cidadãos demandam cada vez mais qualidade, mais atenção em seus percursos individuais, maior intensidade, urbanidade, velocidade e acesso à grande metrópole, assim como maior tranquilidade e qualidade na escala local.

## **UM ELO ESSENCIAL PARA O ACESSO À CIDADE**

Se por um lado a mobilidade se tornou cada vez mais complexa, as redes de transporte, por sua vez, são geralmente 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.

## **ATRAVessar BARREIRAS**

As passagens servem, em certos casos, para superar obstáculos. O urbanismo de zoneamento, a monofuncionalidade das grandes infraestruturas (grandes autoestradas, faixas preferenciais, vias férreas, corredores de BRT) contribuiu 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.

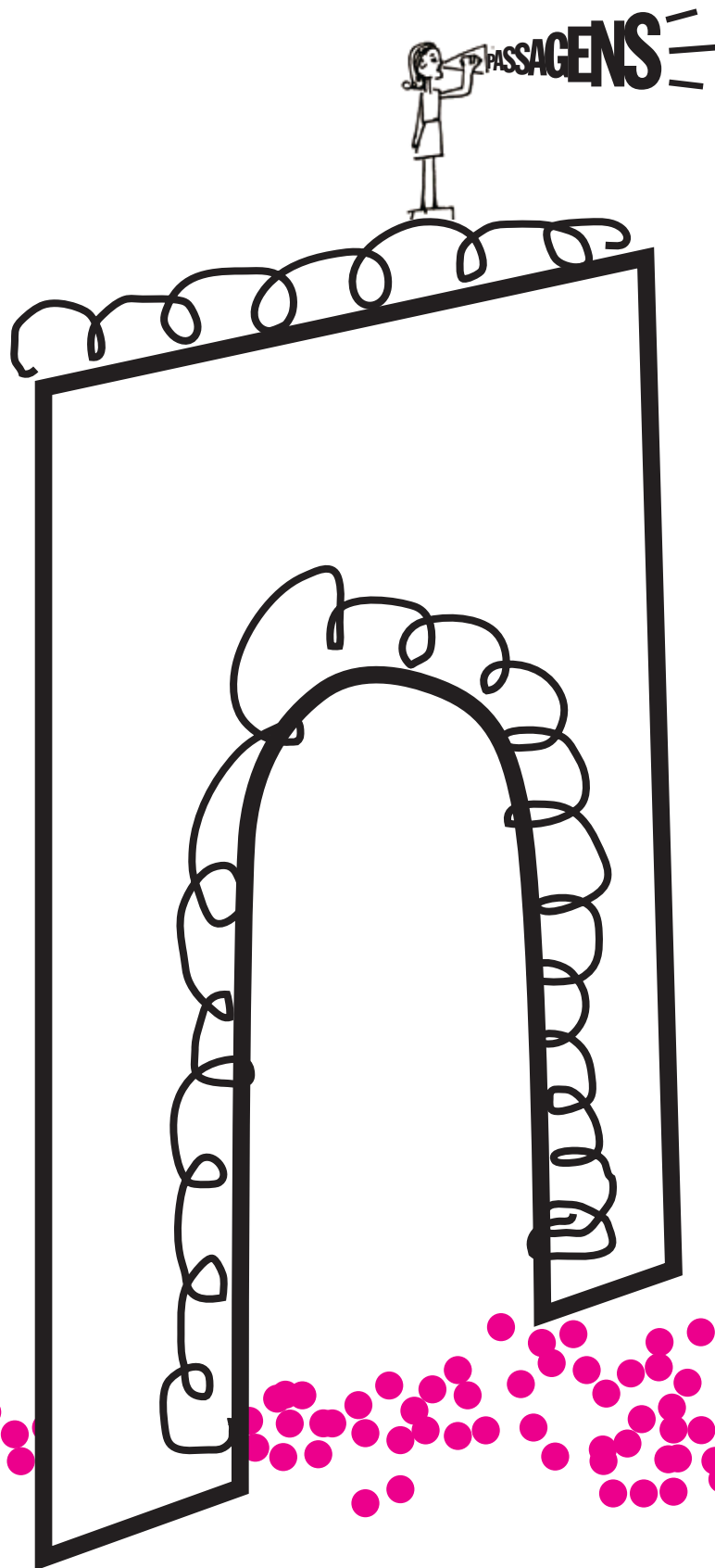
## **A MICROINTERVENÇÃO, COM EFEITOS (QUASE) IMEDIATOS**

Independente das mudanças nas grandes infraestruturas, estas pequenas intervenções podem ter um impacto importante e dar resposta a problemas urgentes (de segurança, acessibilidade, eficácia etc.) 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 « grampos urbanos », « micropassagens » e atalhos, podem dar respostas rápidas e eficazes para estas questões urbanas universais.

## **PERSPECTIVAS MÚLTIPLAS**

O tema do programa 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, o dia e a noite... e repensar a hierarquia das redes, particularmente a das redes primárias, hoje muito dominantes. Na esteira das leis de zoneamento, cabe perguntar se as passagens podem também ajudar a vincular a cidade, a unir os bairros mais ricos aos mais pobres, a periferia, ao centro.

# O PROGRAMA PASSAGENS E O DESAFIO SOCIAL



## ESPAÇOS DE SOCIABILIDADE

Destacar a importância das passagens é também considerar a qualidade urbana desses lugares, que não podem ser concebidos como simples equipamentos técnicos. Afinal, além de facilitar o acesso, eles também articulam espaços. Assim, a qualidade das passagens como espaço social deve ser objeto de particular atenção. Como parte integrante da vida urbana, este espaço é percorrido e apropriado por uma multiplicidade de indivíduos (habitantes locais, comerciantes, transeuntes) com representações, motivos e interesses específicos e muitas vezes contraditórios ou até mesmo conflituosos. As passagens abrigam ritmos de percursos e temporalidades diferentes. Elas podem ser objeto de reivindicações, de apropriações exclusivas ou, ao contrário, de rejeição, marginalização (marcação, comércio ilegal, atos de vandalismo...). Mesmo quando o lugar não é notável, sua apropriação e seus usos são a demonstração de um claro desafio social.



## **O PROGRAMA PASSAGENS E O DESAFIO SOCIAL**

### **ABRIR A PASSAGEM PARA A INTEGRAÇÃO SOCIAL**

Esta dupla perspectiva -- da mobilidade à sociabilidade e da escala global urbana àquela da proximidade imediata-- torna o tema do programa PASSAGENS uma questão tão crítica que nos confronta com a problemática de exclusão social. Se bem a complexidade dos sistemas de deslocamentos concerne a todos os habitantes, são principalmente aqueles socialmente mais vulneráveis que têm a necessidade destas passagens: pontes e passarelas para atravessar as vias navegáveis ou férreas, balsas, escadas rolantes, elevadores ou teleféricos para subir as encostas íngremes dos bairros isolados, atalhos por áreas impenetráveis (zonas industriais, distribuidores de estradas, bairros fechados). Alguns exemplos mostram, no entanto, que podemos propor equipamentos de qualidade para todos, como o teleférico de Medellín que, independentemente de ser um objeto técnico, constitui um verdadeiro projeto social que vincula física e simbolicamente os bairros mais pobres com o resto da cidade.

### **O DESCONFORTO DA PASSAGEM FORÇADA.**

Em muitas das concentrações urbanas do mundo, as passagens apresentam-se como caminhos difíceis, sem alternativas. Contribuem para tornar o deslocamento desconfortável ou até mesmo perigoso, a ponto de, às vezes, as pessoas renunciarem à sua utilização. Particularmente, para aquela categoria de usuários ameaçados pelo desconforto ou pela insegurança desse trajeto (mulheres, crianças, pessoas com mobilidade reduzida), a falta de sociabilidade do percurso torna-se um fator suplementar de exclusão. Conseguimos, no melhor dos casos, passagens improvisadas, construídas com os meios disponíveis, segundo a lógica local. Por outro lado, no caso de intervenções « planejadas », a suposta « utilidade » é invariavelmente a regra. No melhor dos casos, gera banalidade; no pior, ansiedade e rejeição. O que deveria ser uma coisa agradável, uma vantagem (a passagem como atalho), torna-se um pesadelo (uma atmosfera de opressão e temor).

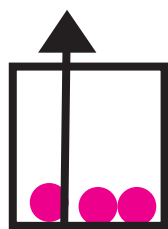
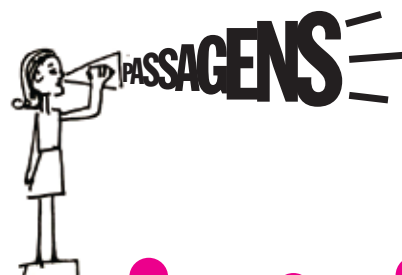
### **DIREITO À PASSAGEM E À REAPROPRIAÇÃO PÚBLICA**

Nesta era da globalização, as passagens parecem estar (paradoxalmente) em processo de diminuição, e inclusive de fechamento, por uma autoabsorção reivindicada em todas as escalas. Sem pertencer a ninguém, algumas passagens abandonadas são transformadas em residências coletivas para os sem teto, ou em locais para práticas ilícitas, pelo qual resultam, de fato, marginalizadas ou excluídas. Com maior frequência, a apropriação se refere a espaços que os habitantes locais reservaram buscando conservar seu microcosmos e evitar a presença de indivíduos não desejados. A passagem fica, então, marcada por uma barreira, uma sinalização, uma forma que desestimula o uso. Também pode chegar a ser « invisível », ou seja, estar protegida por meio de códigos sociais implícitos. Pois bem, a cidade é, pelo contrário, o lugar da confrontação e da interação intrínsecas ao espaço público e não pode funcionar como uma sucessão de passagens privatizadas. Como evitar que as passagens do século 21 sejam utilizadas para excluir, separar, privatizar?

### **UM ESTÍMULO PARA A IMAGINAÇÃO**

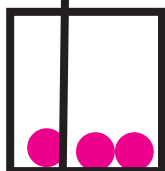
A passagem é associada aos imaginários da história da literatura, da arquitetura, do urbanismo e do cinema; os quais sofreram transformações de acordo com as representações dos indivíduos, das sociedades e das culturas. Para muitos de nós, é um estímulo para a imaginação. Sua articulação com outros elementos amplifica seu significado singular. Assim, a passagem não é somente um vínculo. Ela deve se tornar o lugar que torne agradável nossa travessia.

# OS OBJETIVOS DO PROJETO



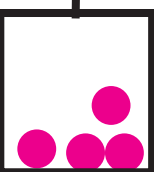
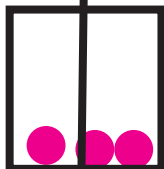
## **ABRIR A PASSAGEM PARA DAR ACESSO AO DIREITO À CIDADE**

Esta pesquisa-ação dedicada à gestão contemporânea das passagens como garantia da mobilidade das pessoas ou bairros isolados inscreve-se plenamente na missão do IVM. Ao colocar na agenda a superação de barreiras urbanas, o Instituto Cidade em Movimento quer chamar a atenção para as passagens «do século 21».



## **FACILITAR A PASSAGEM PARA FACILITAR O MOVIMENTO**

- Incitar os atores da cidade a pensar e desenvolver microarticulações realizáveis de maneira rápida e com orçamentos acessíveis pode contribuir para a urbanidade e para a qualidade da vida urbana.
- Demonstrar como uma pequena intervenção, por meio da arquitetura, do projeto, da apropriação, da movimentação etc. pode modificar a relação entre dois territórios, dois modos de transporte.
- Valorizar a passagem como uma dupla experiência de urbanidade e de mobilidade.
- Adotar uma abordagem sustentável contribuindo para melhorar o desempenho do uso dos meios não motorizados e a construção das continuidades urbanas.



- Estimular novas maneiras de fazer cidade, que associem o público e o privado e conjuguem diferentes campos técnicos e de especialização.
- Desenvolver uma nova reflexão inovadora sobre os modos de apropriação e participação da sociedade civil, sobre os serviços públicos e sobre os moradores enquanto pedestres.
- Testar in loco a construção de novas passagens em diferentes cidades do mundo: convocar concursos de projeto e de arquitetura seguidos de atividades, propostas de serviços e de ampliação da informação, performances artísticas.
- Convocar o grande público por meio de exposições, projeção de filmes, encontros e publicações.



# CHAMADO PARA A INOVAÇÃO

## **PASSAGEM NEGOCIADA: INVENTAR UMA FORMA DE GOVERNANÇA NA PEQUENA ESCALA DA MOBILIDADE**

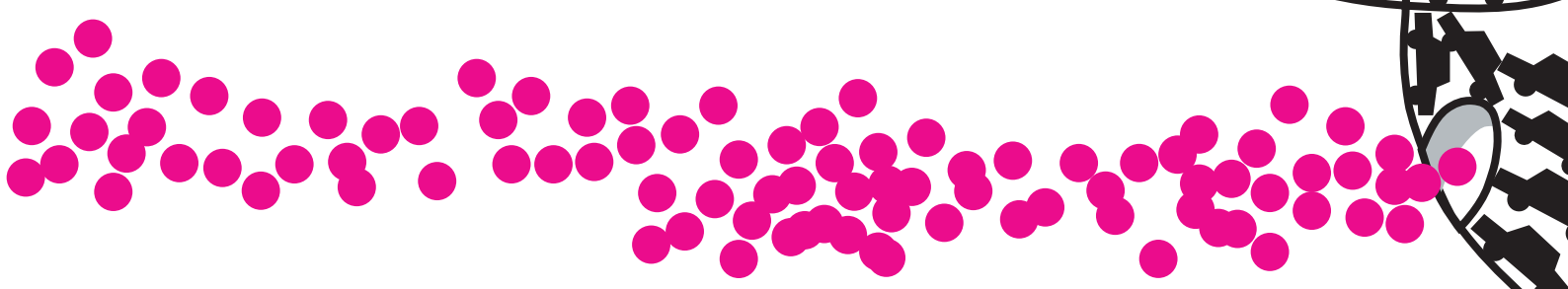
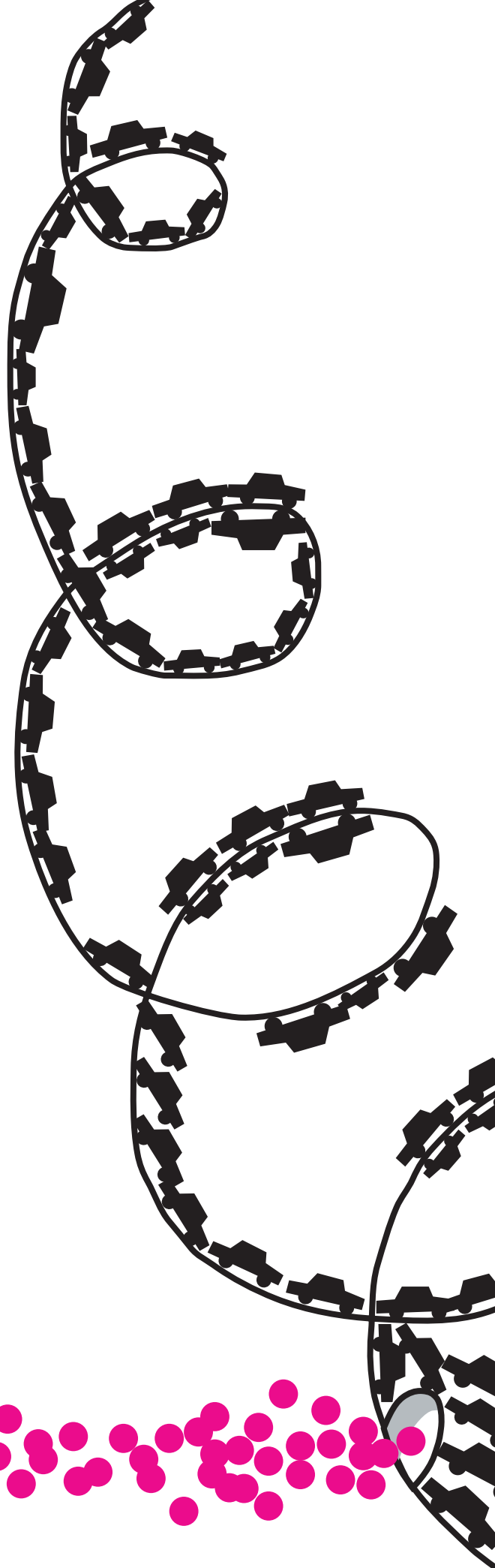
Em geral, a razão pela qual não são realizadas intervenções nas passagens, mesmo que sejam mudanças simples, rápidas ou não muito caras, é porque a governança não é muito clara. Nem sempre sabemos a que esfera pertence a passagem, quem tem o poder de decisão, quem pode financiar seu ordenamento ou quem está legitimado para dar sua opinião. Por outro lado, as passagens são espaços compartilhados pelos habitantes, pelos moradores imediatos, pelos pedestres. De que forma abordar as passagens como espaços democráticos, de colaboração?

## **DIREITO ÀS PASSAGENS: QUESTIONAR OS MODOS DE APROPRIAÇÃO**

As passagens estão, cada vez mais, reservadas aos moradores, habitantes, contribuintes, crianças, deficientes... Esta apropriação gera uma forma de pertencer que corre o risco de colocar em perigo o caráter público da passagem. É necessário então reconquistar estes espaços públicos da mobilidade?

## **PASSAGEM EVENTO**

Como cruzamento entre dois lugares, duas atmosferas, a passagem é uma experiência urbana muito comum e que poderia ser dotada de uma identidade particular por meio de um movimento original, de uma intervenção artística, de uma iluminação insólita, da arrancada, espontânea ou não, de um ambiente urbano específico. Com a proposta de uma experiência sensorial e artística, uma hibridação de suas dimensões sociais, funcionais e sensíveis é que a passagem pode se transformar em travessia.



### **PASSAGEM COABITADA**

A passagem como espaço de sociabilidade deve ser capaz de conciliar e também, às vezes, de pacificar diferentes usos: moradores, pessoas sem teto, pedestres, intrusos, comerciantes, grafiteiros, artistas... Por sua porosidade, as passagens permitem o encontro entre pessoas diversas e, por outro lado, que o visitante possa estabelecer contato com o morador local.

### **PASSAGEM FABRICADA**

Estes pequenos espaços são fabricados e evoluem ao longo do tempo. Como conciliar estas diferentes realidades, da informalidade ao institucional, a prontidão e a urgência, entre uma improvisação que perdura e o tempo prolongado do planejamento?

### **PASSAGEM EFÊMERA**

Uma perspectiva contemporânea das passagens questiona também a capacidade de adaptação, a elasticidade e a sua versatilidade em função da hora do dia, do dia da semana, das estações, dos percursos cada vez mais individualizados.

### **PASSAGEM INTELIGENTE: PASSAGEM LEGÍVEL ?**

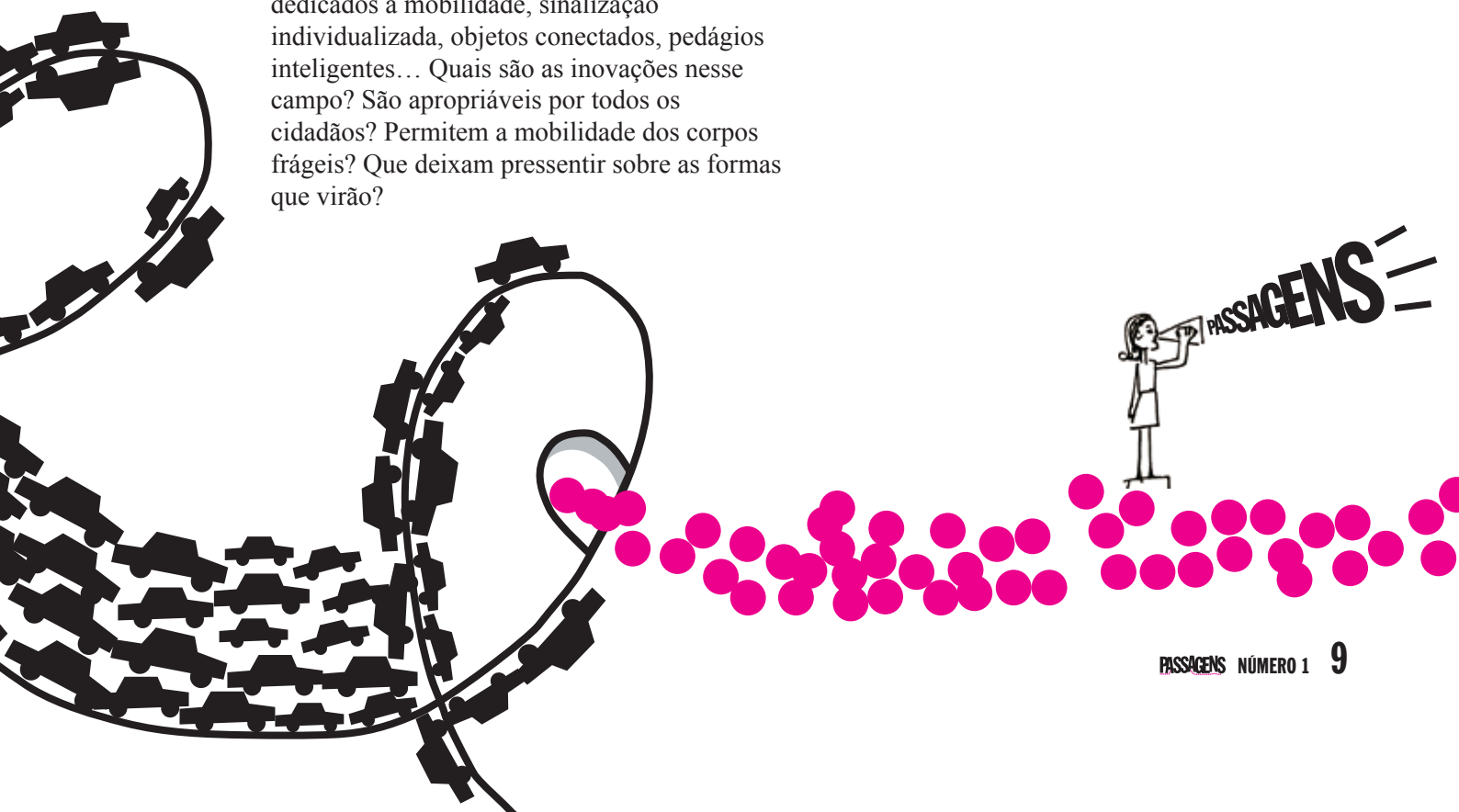
Podemos imaginar todo tipo de recurso tecnológico -- existente ou futuro-- a serviço dos pedestres: guias virtuais, aplicativos dedicados à mobilidade, sinalização individualizada, objetos conectados, pedágios inteligentes... Quais são as inovações nesse campo? São apropriáveis por todos os cidadãos? Permitem a mobilidade dos corpos frágeis? Que deixam pressentir sobre as formas que virão?

### **PASSAGEM AUMENTADA**

A passagem aparece com frequência como uma ferramenta técnica destinada a aumentar o conforto ou a velocidade. Como utilizar as novas tecnologias e os novos materiais para a criação de objetos de passagem? Passagens robôs, passagens móveis, passagens invisíveis... Independentemente do objeto, como aumentar o grau de «transitabilidade» em suas dimensões sociais, sensíveis e digitais? Como aumentar os recursos que uma passagem pode oferecer, por menor que seja?

### **NOVAS TIPOLOGIAS DE PASSAGENS**

Se as pontes e as passarelas que atravessam um vazio oferecem um panorama atraente em si, as passagens cegas (subterrâneas ou sem escapes laterais), por sua vez, concentram suas atividades e movimentação nos pontos de entrada e de saída. O segmento de passagem propriamente dito representa a figura de um túnel, um não-lugar superlotado que se quer percorrer o mais rápido possível. Tipologias inovadoras permitem repensar as passagens cegas abrindo perspectivas inesperadas e podem, muitas vezes, dar sentido a uma infraestrutura abandonada, à qual se outorga uma segunda vida graças a esta reinterpretação.



# O PROGRAMA: DIVERSIDADE DE FORMAS, DE PAÍSES, DE DISCIPLINAS

**BUSCA E EXPERIMENTAÇÃO:** desenvolver vários espaços demonstradores concretos sobre os locais propostos pelas cidades associadas ou em processo de prospecção (Barcelona, Buenos Aires, Montevideu, Santiago, Xangai, Toronto, Tours, Valparaíso ...) com a organização de concursos de ideias no âmbito internacional nos campos de arquitetura, urbanismo, artes plásticas, projeto de serviços.

**CLUBE CIDADES DE PASSAGENS** em torno a uma declaração de intenção de cidades, empresas, associações, com a finalidade de favorecer a formação de representantes da cidade por meio de trocas de experiências.

## **CENTROS DE PESQUISA VINCULADOS ÀS EXPERIÊNCIAS**

**LOCAIS:** redes de universidades, laboratórios de pesquisas, ateliês pedagógicos trabalharão sobre as dimensões locais da passagem, nas cidades que propuseram locais demonstradores e também nas cidades de Cantão, Paris, Rio de Janeiro, Santiago, São Paulo...

**PROGRAMA DE ARTES “SATÉLITE” :** exposições in situ, espetáculos de dança cinema, artes plásticas, concursos de curtas-metragens, convocatória para a apresentação de projetos internacionais...

## **COLÓQUIO INTERNACIONAL COM AS CÁTEDRAS DO IVM**

(na América Latina, China, Europa) para aprofundar a temática “Passagem do século 21” sob uma perspectiva multidisciplinar.

**EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL** a partir do conjunto de experiências e realizações, testemunho de novas necessidades e ideias emergentes.

**PUBLICAÇÕES:** catálogo da exposição, dossiês temáticos.

## **WEB SITE COLABORATIVO**

# LOCAIS DEMONSTRADORES EM CURSO



Os locais demonstradores ou piloto são as pontas de lança deste projeto. Emblemáticos da diversidade de situações, sem serem exaustivos, os concursos que foram organizados desembocarão em realizações concretas de passagens inovadoras; serão catalisadores de outros projetos culturais e artísticos e nutrirão os conteúdos da exposição, do colóquio e do catálogo de modo tal a desenvolver uma ideia das passagens contemporâneas.

## BARCELONA, ESPANHA

No extremo leste de Barcelona, apesar de sua reputação pela qualidade dos espaços públicos, suas ramblas e sua inovadora organização da mobilidade, a questão da passagem se coloca de forma crítica. Trata-se de atravessar o rio Besòs, conectar parques, vincular bairros separados por um conjunto de infraestruturas que constituem verdadeiras barreiras.

Serão realizados dois concursos -- seguidos de atividades-- os quais estarão apoiados sobre uma programação artística rica e variada, ancorada na vida cultural de Barcelona:

- Um local piloto consistente na transformação de uma passagem existente sobre a via férrea costeira em espaço público, recebendo e facilitando o acesso de moradores do bairro San Adrià del Besòs para o mar.
- Uma edição especial "Passagens" do concurso multidisciplinar Racons Públics (Recessos públicos), aberto ao público em geral, convocando intervenções imediatas de melhoria estratégica em pequena escala sobre os espaços públicos urbanos.

**PARCEIROS:** Consorci, Barcelona Regional, Racons Públics, FAD (Foment de les Arts i del Disseny), Prix Européen de l'Espace Public en lien avec le CCB (Centre de Culture Contemporaine de Barcelone) e outros em curso.

## XANGAI, CHINA

Enquanto que nas cidades chinesas as realizações urbanas gigantescas se multiplicam do mesmo modo que as imponentes infraestruturas, IVM China destaca a importância dos pequenos espaços públicos de mobilidade, que permitem percorrer a cidade na escala humana: as passagens simbólicas e físicas das aldeias rurais absorvidas pela cidade ou, também, a valorização dos percursos históricos ou culturais das cidades tradicionais.

**PARCEIROS:** Universidade de Tongji, Expo Shanghai Group e outros.

## TORONTO, CANADÁ

Como no mês de julho de 2015 Toronto será sede dos jogos pré-olímpicos americanos, os «Jogos Pan-Americanos», foi conformado um grupo para reconstituir a trilha Pan Am: um caminho de cerca de 80 km que privilegia as mobilidades ativas e atravessa os desfiladeiros característicos da cidade e arredores. Foram identificados alguns segmentos com o objetivo de criar as passagens que permitam aos moradores dos bairros vizinhos mais desfavorecidos acederem a este novo espaço público. A acessibilidade das novas estações de metrô-LRT, cuja rede está hoje em expansão, constitui para o IVM outra oportunidade de local demonstrador sobre as passagens inovadoras.

**PARCEIROS:** Metrolinx, Universidade de Toronto, Global Cities Institute, Prefeitura de Toronto, Pan Am Path e outros em curso.

## MONTEVIDÉU, URUGUAI

Enquanto uma operação urbana de grande escala em um bairro humilde na periferia de Montevideú está sendo feita, a realização de uma pequena passagem teria um impacto importante, pois facilitaria o acesso de mais pessoas aos novos equipamentos realizados.

**PARCEIROS:** Cidade de Montevideú e outros.

## TOURS, FRANÇA

Há um ano, a concessionária Vinci Autoroute tem feito um trabalho de reflexão com a cidade de Tours sobre uma melhor integração da autoestrada A10 que a atravessa. Nesse território, atravessado também por uma via férrea, dois cursos de água e uma rede viária secundária, as oportunidades das passagens

inovadoras são múltiplas para conectar Tours e St-Pierre-des Corps, os rios de Cher e Loire, a cidade alta e a cidade baixa.

**PARCEIROS:** Vinci Autoroute e outros em desenvolvimento.

## VALPARAÍSO, CHILE

Em Valparaíso, queremos chamar a atenção sobre os ascensores (sistema funicular) como exemplos de passagens verticais, adaptadas à topografia de uma cidade em encostas. Estes ascensores, que se encontram frequentemente em mau estado, foram abandonados ou reapropriados, degradados de sua função de espaço público de mobilidade. Como aumentar estas passagens para que, independentemente de um serviço, tornem-se uma experiência em si?

**PARCEIROS:** Escola de ARQ UTFSM, Archiprix Chile, a Cidade de Valparaíso, o Porto, o Escritório de Turismo e outros.

## SANTIAGO, CHILE

Na comuna de Florida, na periferia de Santiago, está sendo realizada uma reflexão sobre o desenvolvimento na escala regional, no qual a construção da nova linha de BRT (ônibus de trânsito rápido, da sigla em inglês de Bus Rapid Transit), associada ao cruzamento da linha férrea de Transavio -- barreira intransponível entre os bairros residenciais e o novo centro comercial -- constitui um importante desafio. Como situação emblemática de passagem, este local formula uma reflexão mais geral sobre o cruzamento de infraestruturas.

**PARCEIROS:** Pontifícia Universidade Católica do Chile e outros.

## BUENOS AIRES, ARGENTINA

A ruptura entre a cidade e o Rio de la Plata, a articulação com o trem, os limites impostos por barreiras naturais ou administrativas históricas possibilitaram uma prospecção em três locais: o plano de urbanismo para a zona ferroviária de Palermo, a articulação entre o tecido urbano em torno ao cruzamento entre as Ruas Honduras e Godoy Cruz e um terceiro lugar na zona sul da cidade. Em Palermo foram realizadas várias intervenções (Ministério de Ciência, projetos de habitação e comércio), porém o cruzamento, às vezes de até 100 metros e com alturas variáveis em torno à linha férrea, continua sendo matéria de reflexão. Por outro lado, a Cidade Universitária, com uma demanda diária de aproximadamente 40 mil pessoas, fica isolada do acesso desde a cidade e desde a linha férrea. O mesmo acontece com o Rio de la Plata e os parques mais próximos.

**PARCEIROS:** Cidade Universitária, Universidade de Buenos Aires, Sociedad de Ferrocarril, Sociedad Central de Arquitectos, Prefeitura de Buenos Aires.



# PARA QUEM? COM QUEM?

Os cidadãos, o público em geral, as empresas, as autoridades locais, as autoridades políticas, os técnicos, os operadores de transporte, as comunidades das periferias, os gestores urbanos, as associações de usuários, a mídia, os profissionais de arquitetura, design e paisagismo, os meios culturais, os artistas...

## OS PARCEIROS

### PARCEIROS PARA MANTER O PROGRAMA DO IVM EM SUA TOTALIDADE:

- coprodutores: porque participam nas mudanças e na qualidade de vida urbana, as empresas, as associações, laboratórios de pesquisa... contribuem para o Programa “PASSAGENS para o século 21”.
- patrocinadores: por sua contribuição financeira, material ou técnica, as empresas permitem que o projeto seja realizado.
- cooperadores: outros sócios que participam na realização prática e operativa de diversas ações programadas.

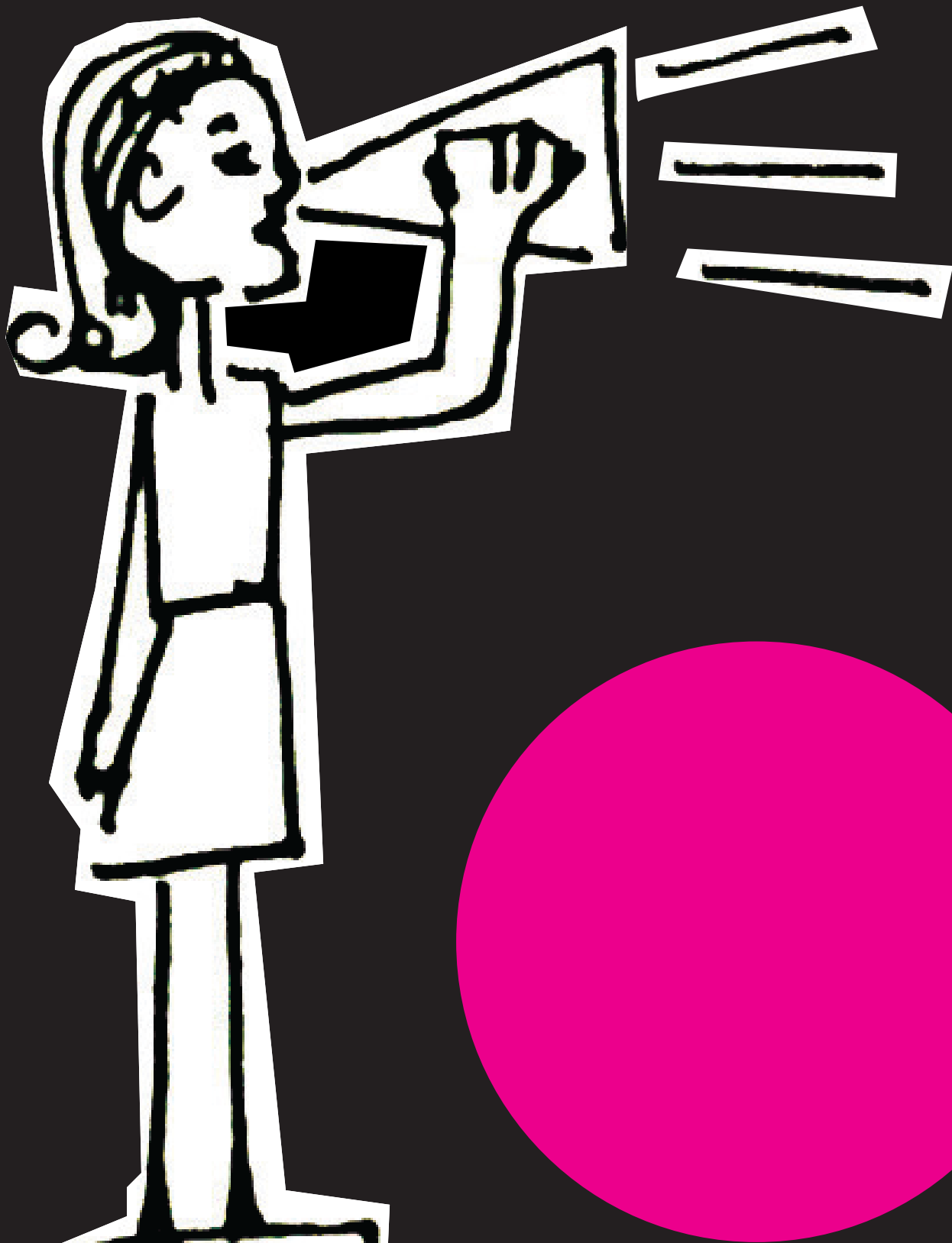
### PARCEIROS PARA CADA LOCAL DEMONSTRADOR:

- Autoridades e comunidades locais, fundações, patrocinadores: os responsáveis pelo programa de locais demonstradores estão fazendo parcerias locais para o financiamento, a produção e a realização de diferentes ações (concursos, colóquios, publicações...)
- Patrocínio de passagens demonstradoras: empresas, associações e personalidades poderão manter a realização de certas passagens específicas.

### OUTROS ASSOCIADOS PARA A ORGANIZAÇÃO DE EVENTOS SATÉLITE, COM A « ETIQUETA DE “PASSAGENS” » :

organizadores de eventos, prêmios literários, cinema, fotos, documentários, curta metragens, instalações, atuações, passeios urbanos...

PASSAGENS



**INSTITUT**  
**POUR**  
**LA VILLE** EN  
**MOUVEMENT**

PSA PEUGEOT CITROËN



## QUEM FAZ O QUÊ?

Coordenação geral

**MARCEL SMETS:**  
*Diretor científico*

**YUNA CONAN:**  
*Chefe de projeto*  
yuna.conan@vilmouv.com  
00 33 (1) 53 40 95 60

**MIREILLE APEL-MULLER**  
*Chief executive do IVM Internacional*

**IVM INTERNACIONAL**  
10, rue des Halles  
75001 Paris  
www.ville-en-mouvement.com



**LUIZA DE ANDRADA E SILVA**  
*Diretora do IVM - Brasil*  
luiza.andrada@ciudadanmovimiento.org

**IVM - INSTITUTO CIDADE EM MOVIMENTO**  
Rua Maria Antônia 101,  
3º andar, Consolação  
São Paulo, SP  
info@cidadeemmovimento.org  
www.cidadeemmovimento.org

Comitê de acompanhamento

**PASCAL AMPHOUX,**  
**MIREILLE APEL-MULLER,**  
**YUNA CONAN,**  
**CARLES LLOP,**  
**JEAN-PIERRE ORFEUIL,**  
**LAETITIA ROSSI PICCININI,**  
**DIDIER REBOIS,**  
**MARCEL SMETS,**  
**MAARTEN VAN ACKER**

Responsáveis pelos locais demonstradores

**SEBASTIAN ANAPOLSKY,**  
**ISABEL ARTEAGA,**  
**ROBERTO BARRIA,**  
**MACARENA BARRIENTOS,**  
**GEORGES BAIRD,**  
**ANDRÉS BORTHAGARAY,**  
**VINCENT FANGUET,**  
**ROSANNA FORRAY,**  
**PAN HAIXIAO,**  
**ROCIO HIDALGO,**  
**ZHUO JIAN,**  
**CARLES LLOP,**  
**JUAN PEDRO URRUZOLA,**  
**FRÉDÉRIC ROUSSEAU,**  
**RICHARD SOMMER,**  
**MATHILDE SOULAGES,**  
**LESLIE WOO,**  
**YARA BAIARDI**





## PASSAGENS : ALGUMAS FORMAS E SIGNIFICADOS CRUZADOS

### O ATALHO, DO ARQUÉTIPO DO SÉCULO 19 À ESCADA ROLANTE DE HOJE

Desde a antiguidade, as passagens urbanas fogem das ruas principais e permitem aceder ao interior dos quarteirões, geralmente domesticados pelos moradores locais. No século 19, os arquétipos de passagens modernas continuam atravessando o coração dos quarteirões da cidade em rápido desenvolvimento e adotam uma tipologia particular de espaço público para o caminhante, diferente do da rua vizinha. Esta forma particular de atalho destinada à circulação não motorizada no interior de uma via primária prolonga-se hoje nas passarelas, escadas rolantes, elevadores urbanos, metrô e teleféricos da cidade contemporânea; dispositivos que facilitam a acessibilidade entre o lugar de moradia e os centros de interesse dos indivíduos. Ao contrário do arquétipo que se inspira no “bazar” de negócios especializados e variados, as passagens de nossa época são, geralmente, tediosas e utilitárias; às vezes, incômodas e tenebrosas.

### DA PASSAGEM NATURAL À PASSAGEM INVENTADA

As passagens naturais sempre ajudaram a superar as barreiras apresentadas ao longo de seus deslocamentos: lugares pouco profundos para atravessar um rio, gargantas e cursos de água para atravessar as montanhas... Esta lógica volta a se encontrar nas passagens rudimentares, informais ou de urgência, tal como uma ponte improvisada que prolonga os caminhos existentes ou restabelece um vínculo danificado, inundado, marcando um fosso, uma barranca, uma infraestrutura em ruínas...

### A PASSAGEM COMO LUGAR SIMBÓLICO COBIÇADO

Uma passagem é um nó ou uma porta estratégica (militar, democrática), que pode ser ocupada, bloqueada e inclusive, destruída. Os exemplos históricos são numerosos, dos pontos de controle do muro de Berlim (check point) durante a guerra fria até os acessos ao mar, aos pontos de abastecimento dos aeroportos, objeto de lutas estratégicas na maior parte dos conflitos armados. A passagem é, portanto, um lugar de forte poder simbólico.

### PASSAGEM DE FRONTEIRA

A passagem tem, também, a capacidade de selecionar, dividir, controlar. Aparece ao mesmo tempo como uma barreira, uma fronteira, que pode chegar a ser transgredida para dar acesso a outro mundo político, cultural, econômico, social... A fronteira pode ser formal ou informal, material ou implícita. É respeitada, atravessada ou transgredida em diferentes escalas, mundial ou local, do muro de separação entre países em conflito à entrada de bairros residenciais formais.

### A TRANSIÇÃO

A passagem pode provocar também uma transição de um estado de ânimo para outro. Esta metamorfose pode ser o produto de uma transformação lenta ou de uma transformação gradual, porém manifesta-se por certos incidentes que marcam a mudança. Assim, a passagem da adolescência à maturidade, da juventude à velhice, da abundância às penúrias distribui-se sobre um longo período, mas também é preciso esperar com frequência um fato determinante para compreender que a nova condição foi instalada. Assim, sobre a passagem da periferia ao centro, são pontos de ruptura (com frequência as estações intermodais) que dão evidência à transição.

[CONTINUARÁ...]