



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
ESCOLA DE BELAS ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES VISUAIS
MESTRADO EM ARTES VISUAIS

VLADIMIR SANTOS OLIVEIRA

SINALIZAÇÕES:
ORIENTAÇÕES GRÁFICAS URBANAS

Salvador

2011

VLADIMIR SANTOS OLIVEIRA

**SINALIZAÇÕES:
ORIENTAÇÕES GRÁFICAS URBANAS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais, Mestrado em Artes Visuais, Escola de Belas Artes, Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Barreto Biriba

Salvador
2011

TERMO DE APROVAÇÃO

VLADIMIR SANTOS OLIVEIRA

SINALIZAÇÕES: ORIENTAÇÕES GRÁFICAS URBANAS

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Artes Visuais, Universidade Federal da Bahia, pela seguinte banca examinadora:

Ricardo Barreto Biriba (Orientador) _____

Doutor em Artes Cênicas (UFBA)

Universidade Federal da Bahia

Maria Virginia Gordilho Martins _____

Doutora em Artes (ECA – USP)

Universidade Federal da Bahia

Lilian Cristina Monteiro França _____

Pós-Doutora em História da Arte (IFCH/UNICAMP)

Universidade Federal de Sergipe

Salvador, _____ de _____ de 2011

Dedico este trabalho a (Josefa Soledade Santos Oliveira), minha mãe querida, pelo brilho otimista de todos os dias e pelos passeios na “cidade” e (Jaqueline Santos de Oliveira), minha irmã (in memoriam), pelo incentivo, apoio e ternura eterna.

AGRADECIMENTOS

À minha familia.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Ricardo Barreto Biriba.

Aos integrantes da banca de qualificação, Prof.Dr. Joaquim Vianna e Prof^a Dr^a. Paola Berenstein Jacques e da banca de defesa, Prof. Dr^{as} Maria Virginia Gordilho Martins (Viga Gordilho) e Lilian Cristina Monteiro França, pelas preciosas contribuições.

À Prof^a. Dr^a Viga Gordilho pela condução exemplar, sensível e inspiradora da disciplina Teoria e Técnica de Processos Criativos e pela gentil delicadeza no acompanhamento do Tirocinio Docente.

A todos os professores, colegas de turma e funcionários do MAV.

À FAPESB

A Galeria ACBEU

A Dru, pela companhia, afeto e apoio incondicionais. Pela crença, confiança e parceria nas minhas travessuras criativas.

À Lilian (amiga-irmã) pela companhia, diálogos, trocas, carinhos, pela descoberta em conjunto do prazer de pesquisar.

A Lance Arney pelo exemplo de intelectual, pesquisador e paixão pelo saber, pelo incentivo, otimismo, carinho, atenção e paciênciam durante as inúmeras e prolongadas conversas ao telefone.

O que ocorre é uma certa reciprocidade entre meu passo e meu pensamento, com meus pensamentos modificando meus passos; com meu passo excitando meus pensamentos...

(Paul Valéry, 2007)

RESUMO

A presente dissertação desenvolvida no Mestrado em Artes Visuais da Escola de Belas Artes no Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais da Universidade Federal da Bahia na linha de Processos Criativos nas Arte Visuais, aborda as relações entre a cidade e o caminhar na prática artística do pesquisador-artista visual Vladimir Oliveira. Apresenta e discute a influência, participação e contribuição dos trajetos, percursos e deslocamentos a pé do artista realizados na cidade no desenho de um projeto poético em desenvolvimento há cerca de cinco anos e que tem a cidade como lócus de investigação estética e conceitual. As duas figuras conceituais eleitas e tratadas nesta pesquisa de Mestrado são o “caminho” e a “sinalização urbana”, ambas concernentes a processos de percepção visual, expressão gráfica e orientação no espaço urbano. O caminho de investigação da pesquisa de mestrado, realizado a partir do foco no tema da “sinalização de trânsito”, possibilitou a produção de um conjunto de obras apresentadas no **P^o** – Projeto **Pista**, exposição individual realizada na Galeria ACBEU em Salvador-Bahia. A mostra composta por instalações, desenhos, fotografias e colagens, apresentou ao público o processo prático e plástico de uma pesquisa artística e acadêmica, desenvolvida a partir da relação entre os campos da Arte e da Cidade.

Palavras-chave: Cidade, Caminho, Sinalização Urbana, Artes Visuais.

ABSTRACT

This thesis addresses the relationship between the city and walking, as conceptualized in the artistic practice of researcher and visual artist Vladimir Oliveira. It was developed through the Creative Processes in Visual Arts track, in the Master of Visual Arts program, School of Fine Arts, Graduate Program in Visual Arts, Federal University of Bahia. This work presents and discusses the influence, participation, and contribution of the routes, journeys, and movements made on foot through the city by the artist in the design of a poetic project developed over five years and which has the city as its site of aesthetic and conceptual investigation. The two conceptual figures chosen for treatment in this study are roads and road signs, both of which concern processes of visual perception, graphic design, and orientation in urban space. The path of investigation taken by this Master's research, realized through a focus on the theme of "traffic signs," made possible the production of a set of works presented in "*P^P – Projeto Pista*," an individual exposition of the author's work in the ACBEU Gallery in Salvador, Bahia, Brazil. The exhibition, composed of installations, designs, photographs, and collages, presented to the public the practical and plastic processes of an artistic and academic research project, developed from the relation between the fields of Art and the City.

Key words: Cities, Roads, Road Signs, Visual Arts.

LISTA DE FIGURAS (PERCURSO VISUAL)

| | |
|---|------|
| Figura 1: Sett, 2008 | p.20 |
| Figura 2: Sett, 2008 | p.20 |
| Figura 3: Vladimir Oliveira, 2010 | p.21 |
| Figura 4: Vladimir Oliveira, 2010 | p.25 |
| Figura 5: Vladimir Oliveira, 2010 | p.27 |
| Figura 6: Zigiatti Monteiro, 2009 | p.37 |
| Figura 7: Will Hubbard, 2009 | p.39 |
| Figura 8: Alberto Giacometti, 1961 | p.46 |
| Figura 9: Paul Cézanne, 1885 | p.47 |
| Figura 10: Ralph Rumney, 1957 | p.49 |
| Figura 11: George Maciunas, 1976 | p.50 |
| Figura 12: Francis Alÿs, 1994 | p.51 |
| Figura 13: Francis Alys, (1991-1992) | p.52 |
| Figura 14: Hamish Fulton, 2008 | p.53 |
| Figura 15: Hamish Fulton, 2003 | p.54 |
| Figura 16: Flávio de Carvalho, 1931 | p.55 |
| Figura 17: Flávio de Carvalho, 1956 | p.56 |
| Figura 18: Ivald Granato, 1978 | p.57 |
| Figura 19: Marcelo Cidade, 2000 | p.58 |
| Figura 20: Lia Chaia, 2003 | p.59 |
| Figura 21: Lia Chaia, 2006 | p.59 |
| Figura 22: Anne Lopes, 2010 | p.61 |
| Figura 23: Marina Camargo, 2010 | p.61 |
| Figura 24: Vladimir Oliveira, 2010 | p.63 |
| Figura 25: Vladimir Oliveira, 2006 | p.67 |
| Figura 26: Vladimir Oliveira, 2008 | p.68 |

| | |
|---|------|
| Figura 27: Vladimir Oliveira, 2008 | p.70 |
| Figura 28: Vladimir Oliveira, 2008 | p.70 |
| Figura 29: Vladimir Oliveira, 2008 | p.71 |
| Figura 30: Vladimir Oliveira, 2008 | p.73 |
| Figura 31: Vladimir Oliveira, 2010 | p.74 |
| Figura 32: Vladimir Oliveira, 2010 | p.76 |
| Figura 33: Vladimir Oliveira, 2009 | p.77 |
| Figura 34: Vladimir Oliveira, 2010 | p.79 |
| Figura 35: Placas de Regulamentação, 2010 | p.83 |
| Figura 36: Placas de Advertência, 2010 | p.84 |
| Figura 37: Placas de Indicação, 2010 | p.85 |
| Figura 38: Placas de Atrativo Turistico, 2010 | p.86 |
| Figura 39: Placas de Serviços Auxiliares, 2010 | p.87 |
| Figura 40: Marcas Longitudinais I, 2010 | p.89 |
| Figura 41: Marcas Longitudinais II, 2010 | p.90 |
| Figura 42: Marcas Transversais, 2010 | p.90 |
| Figura 43: Vladimir Oliveira, 2010 | p.90 |
| Figura 44: Marcas de Canalização, 2010 | p.91 |
| Figura 45: Vladimir Oliveira, 2010 | p.91 |
| Figura 46: Marcas de Delimitação, 2010 | p.92 |
| Figura 47: Inscrições no Pavimento, 2010 | p.92 |
| Figura 48: Vladimir Oliveira, 2010 | p.92 |
| Figura 49: Dispositivos Delimitadores, 2010 | p.93 |
| Figura 50: Dispositivos de Canalização, 2010 | p.93 |
| Figura 51: Dispositivos de Sinalização de Alerta, 2010 | p.94 |
| Figura 52: Dispositivos de Uso Temporário, 2010 | p.95 |
| Figura 53: Dispositivos Luminosos, 2010 | p.96 |

| | |
|--|-------|
| Figura 54: Gestos, 2010 | p.98 |
| Figura 55: Vladimir Oliveira, 2011 | p.99 |
| Figura 56: Camille Kachani, 2007 | p.100 |
| Figura 57. Camille Kachani, 2005 | p.101 |
| Figura 58. Guga Ferraz, 2004 | p.102 |
| Figura 59. Diego de Los Campos, 2008/09 | p.103 |
| Figura 60. Dispositivos de Sinalização Auxiliar, 2010 | p.104 |
| Figura 61. Raul Mourão, 2010 | p.104 |
| Figura 62. Manuel Caeiro, 2009 | p.105 |
| Figura 63. Louis Pavageau, 2006-2009 | p.106 |
| Figura 64. Panos - Fake Streetsigns, 2004 e 2008 | p.107 |
| Figura 65. Rosana Ricalde e Felipe Barbosa, 2002 | p.109 |
| Figura 66. Peter Gibson, (2002-2007) | p.112 |
| Figura 67. Vladimir Oliveira, (2009 em diante) | p.115 |
| Figura 68. P ^P – Projeto Pista, 2010 | p.118 |
| Figura 69. Vladimir Oliveira, 2010 | p.119 |
| Figura 70. Vladimir Oliveira, 2010 | p.122 |
| Figura 71. Vladimir Oliveira, 2010 | p.123 |
| Figura 72. Estacionamentos, 2011 | p.124 |
| Figura 73. Vladimir Oliveira, 2010 | p.125 |
| Figura 74. Área de Conflito, 2010 | p.127 |
| Figura 75. Vladimir Oliveira, 2010 | p.129 |
| Figura 76. Vladimir Oliveira, 2010 | p.129 |
| Figura 77. Vladimir Oliveira, 2010 | p.130 |
| Figura 78. Vladimir Oliveira, 2010 | p.132 |
| Figura 79: Vladimir Oliveira, 2010 | p.134 |
| Figura 80: Vladimir Oliveira, 2010 | p.135 |

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| 1. INTRODUÇÃO – ABERTURA DE CAMINHOS | 14 |
| | |
| 2. BIOGRAFISMOS E MEMÓRIAS: O CAMINHO DE LÁ PRA CÁ | 19 |
| 2.1 Pontes e Estradas: de projetista a artista | 19 |
| 2.2 Itinerários e Moradas: da Cidade Baixa à Cidade Alta | 22 |
| | |
| 3. DO CAMINHAR: PASSOS, APONTAMENTOS | 27 |
| 3.1 Por que não caminhar? Para que servem as ruas | 27 |
| 3.2 Andar pra ver: a cidade, o caminhar e as artes visuais | 41 |
| | |
| 4. SINALIZAÇÕES: ORIENTAÇÕES GRÁFICAS URBANAS | 62 |
| 4.1 A cidade no meu caminho (meus caminhos na cidade) | 62 |
| 4.2 Sinalização urbano-viária: uma possível estética urbana | 80 |
| 4.3 P^P-Projeto Pista | 113 |
| | |
| 5. INACABAMENTOS (OS CAMINHOS DAQUI PRA LÁ) | 139 |
| | |
| REFERÊNCIAS (FONTES PERCORRIDAS) | 142 |
| ANEXOS (DESTAQUES NO PERCURSO) | 146 |

INTRODUÇÃO – ABERTURA DE CAMINHOS

Todo projeto é uma *contextura de imagens e pensamentos* que pressupõe uma ascendência sobre a realidade.

Gaston Bachelard, 1993

A presente dissertação – **Sinalizações: orientações gráficas urbanas** – é o resultado do processo de pesquisa e investigação poético-criativa, realizado durante o Mestrado em Artes Visuais (linha de poéticas visuais) e desenvolvido junto ao Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais da Escola de Belas Artes – UFBA. O texto aqui apresentado abrange duas figuras conceituais privilegiadas no percurso de pesquisa e vinculadas a um macro-tema, a cidade, sendo a primeira figura as “vias” urbanas, “canais de circulação ao longo dos quais o observador se locomove de modo habitual, ocasional ou potencial. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias” (LYNCH, 1997, p.52), e a segunda, a “sinalização”, compreendendo o “conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam” (Código de Trânsito Brasileiro, 2008, p. 105-106). Esta última corresponde ao tema norteador e gerador da pesquisa prática, bem como à diretriz do processo criativo desenvolvido durante a pesquisa e apresentado através do conjunto de obras que integraram a exposição intitulada de **P^P** – Projeto **Pista**.

A intenção de realizar esta pesquisa de mestrado resultou do interesse em aprofundar a investigação do espaço urbano, da “cidade como espaço visual” (ARGAN, 1995), sua potencialidade estética, atrelado ao exame de minha produção artística nos últimos cinco anos, tempo em que desenvolvi uma série de obras com expressiva convergência temática e poética para a Cidade. Avaliando essa produção artística anterior ao ingresso no mestrado, observei como assuntos concernentes ao espaço urbano, as visualidades urbanas, ao cruzamento dos campos Arte-Cidade, foram gradativamente ocupando plástica e conceitualmente minha produção estética.

Desta constatação, da edificação de um projeto poético ainda disperso mas fortemente inclinado para um assunto, a cidade, ainda de forma muito ampla, visto que as obras caminhavam livremente por esse tema, sentia com grande inquietação e entusiasmo o

desejo de compreender com mais atenção e sensibilidade as origens, os interesses, as preocupações, os impulsos, as motivações e ligações entre minha produção artística e o contexto urbano. A partir da consciência de um percurso exploratório e criativo motivado por uma relação sensível com a cidade, surgiu a necessidade de delimitar um campo de atuação e construção poética, cercar um assunto, adotar um enfoque e desenvolver uma investigação plástica teórico-prática, tomando como linha condutora uma experiência urbana individual, ou seja, minha experiência urbana.

As incursões teóricas necessárias para as reflexões sobre a cidade motivou uma série de preciosos encontros com autores da área e áreas correlatas. A descoberta e o estudo destas fontes de reflexão sobre o urbano em sua multiplicidade temática, relaciona-se com a necessidade de uma “leitura interdisciplinar” nos estudos sobre a cidade descatado por Barbara Freitag (2006) em suas “Teorias da Cidade”, quando expõe que “o interesse na questão das cidades é – e precisa ser – interdisciplinar, envolvendo vários registros da realidade. Assim, uma teoria das cidades tem de ser necessariamente interdisciplinar” (FREITAG, 2006, p.11). Destes pensadores, destaco a leitura e o diálogo com aqueles que foram diretamente utilizados na composição da pesquisa e outros que foram fonte de motivação e inspiração, a exemplo de **Michel de Certeau** (A invenção do cotidiano), **Nelson Brissac Peixoto** (Paisagens Urbanas), **Richard Sennet** (Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental), **Milton Santos** (A natureza do espaço), **Henry Lefebvre** (O direito à cidade), **Paola Jacques Berenstein** (Apologia da Deriva), **Paulo Casé** (A cidade desvendada), **Giulio Carlo Argan** (História da Arte como História da Cidade), **Ítalo Calvino** (As cidades invisíveis), **Jorge Luis Borges** (Atlas), **Cecília Almeida Salles** (Gesto Inacabado: processo de criação artística).

Segundo Argan (1995), “nove décimos da nossa existência transcorrem na cidade, e a cidade é a fonte de nove décimos das imagens sedimentadas em diversos níveis da nossa memória” (ARGAN, 1995, p.232). Desta forma, caminhando, indo e vindo com a memória viva e dinâmica que tanto guarda, conserva, pulsa, atualiza, presentifica, ressignifica experiências e imagens, inicio a abordagem do meu movimento criador inspirado no urbano, ponto de partida da reflexão teórica decorrente da pesquisa e deste texto, identificando na *sobrevivência da memória* o primeiro passo de encaminhamento para elucidação do meu interesse em pesquisar e explorar a cidade. Tempos atrás, muito anterior ao ingresso na academia, tenho meu primeiro encontro significativo com a cidade, ainda que a certa distância, mediado por esquemas

projetivos e através de princípios técnicos e funcionais durante os quatro anos em um curso de formação técnica em Estradas. Este é o assunto abordado no primeiro capítulo, “**Biografismos e Memórias: O caminho de lá pra cá**”, no qual discorro também sobre as memórias mais longinquas, da infância no bairro onde nasci, seguido da experiência de choque e a consequente motivação para criar e experimentar estéticamente a cidade, decorrente do processo de mudança de residência da suburbana, região localizada na denominada cidade baixa de Salvador para o centro da cidade, a área denominada de cidade alta e que até então, desde criança, era tido apenas como lugar de passagem. Neste capítulo procuro localizar e evidenciar a participação da “memória” e dos primeiros contatos com a “cidade”, enfatizando como esses elementos foram fundamentais para a compreensão do meu percurso criador mais amplo, bem como do enfoque poético privilegiado na pesquisa teórico-prática do mestrado.

Em “**Do caminhar: passos, pensamentos, apontamentos**”, capítulo 2, abordo uma ação secular humana, o *caminhar*, para além de uma potencialidade fisiológica mas sob uma ótica poética, como método, processo de investigação afim de apreender e refletir sobre temas do urbano, da vida e existência na cidade. Ao longo do texto destaco a participação e contribuição do caminhar no desenvolvimento de minha sensibilidade e senso estético em relação ao espaço urbano. Assumo o caminhar como uma prática animadora, potencializadora e estruturante da minha poética focada na cidade, resultado direto da fixação de minha residência no centro da cidade de Salvador, de maneira que é através deste movimento cotidiano pelas ruas que recolho afetos estéticos, “imagens que guardam o frescor de sensações, e podem agir como elementos que propiciam futuras obras” (SALLES, 2004, p. 54)

Neste capítulo discuto como a experiência da cidade através das caminhadas, dos deslocamentos, incursões pelas ruas, viagens, reverberou de maneira inspiradora, poética e criativa na vida e obra de alguns autores como Jean Jacques Rousseau (**Os devaneios do caminhante solitário**), Walter Benjamin (**Rua de Mão Única, Infância em Berlim por volta de 1900, Diário de Moscou**), João do Rio (**A alma encantadora das ruas**), Jorge Luis Borges (**Atlas**). Dando prosseguimento, focalizo a questão do empobrecimento das caminhadas na cidade contemporânea bem como a insensibilidade citadina em seu convívio com o espaço urbano, ao mesmo tempo em que trago a luz a participação do caminhar e através dele, os elos sensíveis e estéticos estabelecidos com a cidade ao longo do tempo e em projetos, realizações

artísticas que principiam nas clássicas vanguardas estéticas e seguem desdobrando-se pela arte contemporânea.

Chegando em “**Sinalizações: orientações gráficas urbanas**”, terceiro e último capítulo, a reflexão se desenvolve a partir de três pontos de análise: o primeiro destaca sob minha perspectiva, a experiência de residência no centro da cidade de Salvador, bem como elucida a questão do *bairro* e como as relações mantidas com o cotidiano desse ambiente, especificamente através de caminhadas, implicaram na idéia de utilizar elementos urbanos e das ruas da cidade como alimento para a composição de minha poética criativa. Daqui em diante apresento obras e pensamentos desta obras, desenvolvidas neste *processo-percurso* de incursão sensível pela cidade.

No segundo ponto de análise deste capítulo, a *sinalização urbana*, de trânsito, suas categorias, imagens e funções “cujo objetivo não é apenas comunicar, mas sobretudo produzir uma reação imediata no observador” (FRUTIGER, 1999, p.315), entram em questão sendo discutidas primeiro sob um prisma funcional, seu caráter de comunicação visual, ao que serve e objetiva com sua presença obrigatória no espaço urbano, para em seguida ser examinada na perspectiva de uma possível “estética urbana”, inclusive por sua forte característica de imposição visual na paisagem urbana, decorrente de sua formatação ser o resultado combinativo e variante de formas e formatos, cores, pictogramas, linguagem visual que uniformiza o sistema de sinalização. Na rota desta discussão sobre a *estética da sinalização de trânsito*, são apresentados e discutidos ainda neste tópico alguns exemplos de realizações artísticas que investem na sinalização urbano-viária como matéria de investigação estética e produção criativa, ora se apropriando deste tema urbano como assunto para seus trabalhos, apresentando-os em espaços oficiais de exposição, ora utilizando diretamente a cidade como lócus de ação, intervenção e exposição de obras.

Debruçando-se sobre as questões em torno da construção e realização do **P^o-Projeto Pista**, exposição que reuniu as obras artísticas produzidas em decorrência da investigação teórica e prática da pesquisa de mestrado, neste terceiro e último ponto abordo o **IC_r – Itinerário Criador** que corresponde ao aprofundamento do tema da “sinalização de trânsito” numa pesquisa em Arte¹, fazendo uma apreciação e

¹ Por “pesquisa em Arte” refiro-me ao tipo de pesquisa que segundo Sandra Rey (1996), “delimita o campo do artista-pesquisador que orienta sua pesquisa a partir do processo de

discussão do **P**-Projeto **P**ista e do percurso criativo das obras, das relações-tensões entre elas e o espaço expositivo, concluindo com uma abordagem técnica-visual e conceitual das criações apresentadas nesta exposição.

instauração de seu trabalho plástico assim como das questões teóricas e poéticas, suscitadas pela prática” (REY, 1996, p. 82).

2. BIOGRAFISMOS E MEMÓRIAS: O CAMINHO DE LÁ PRA CÁ

2.1. PONTES E ESTRADAS: DE PROJETISTA A ARTISTA

Lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar com imagens de hoje as experiências do passado. A memória é ação.

(CECÍLIA SALLES, 2006)

Minha escultura ideal é uma estrada
(CARL ANDRE, 1993)

O tempo vivo da memória não cessa de insuflar o presente de passado, re-animar lembranças a fim de motivar a produção de coisas, intervenções no mundo, dimensionar escolhas e territórios de atuação, encorajar a potência de criação. É preciso mesmo atualizar memórias, atentar em entender como elas são vivas, dinâmicas e estão prontas a serem revitalizadas a fim de se retomar experiências, vivências e aprendizagens do passado que passam não apenas a fazer sentido, mas dão sentido a tantas coisas no presente, deflagrando processos, invenções, energia para investimentos em planos e projetos.

Esta reflexão começa por um “passado-presente”, exatamente pela necessidade de delinear e se fazer compreender um processo, uma estética criativa e a *plasticidade do pensamento em criação* (SALLES, 2006), mobilizada por uma memória criadora ativa e visitada num processo em relação dinâmica com o tempo. As memórias vivas da formação profissional no curso técnico em Estradas², anterior aos estudos acadêmicos de Artes, atravessaram o tempo se instalando nos encaminhamentos de minha pesquisa artística. São elas, aliadas a novas percepções sensíveis do olhar, que motivaram e impulsionaram o interesse bem como o enfoque poético-plástico deste percurso criativo.

O destaque dado à memória como elemento integrante e de certa forma fundador da poética desta investigação, aspecto mencionado acima, reside no fato da memória reunir imagens e perspectivas da cidade que não se estancaram no passado, mas que

² No ano de 1996 ingressei no curso de Estradas do Centro Federal de Educação Tecnológica da Bahia – CEFET-BA, antiga Escola Técnica Federal da Bahia - ETFBA, atualmente chamado de Instituto Federal da Bahia – IFBA. Conclui o curso no final do ano de 1999, adquirindo o título de técnico em estradas, e com exceção do estágio curricular obrigatório para conclusão do curso, nunca atuei profissionalmente na área.

estão vivas e se misturam a percepção da cidade no presente, sob novos pontos de vista e por isso também novas reflexões. É assim que Henri Bergson (1999) em seu ensaio *Matéria e Memória*, afirma que “a memória, praticamente inseparável da percepção, intercala o passado no presente” (BERGSON, 1999, p.77), ou seja; a percepção aparece impregnada de lembranças, imagens, experiências, encontros, contatos que sobrevivem, se dinamizam, adquirem outros sentidos no curso do tempo, se mostrando num processo de rememoração requisitado por um processo, uma experiência do tempo presente. São camadas de lembranças de outros tempos, lugares e momentos que justificam e oferecem traduções, leituras dos desejos e motivações atuais.



Figura 1 e 2. Levantamento topográfico de terreno (Construção de Estradas). Sett, 2010

Naquela época a motivação maior para ingressar no curso de Estradas³, girava em torno do desejo de estudar algo vinculado ao desenho, as práticas gráficas, gosto adquirido desde a infância e a possibilidade de ingressar num sistema de ensino de qualidade, característica das escolas técnicas, bem como o fascínio pelo objetivo principal do curso que era o de aprender a projetar e construir estradas. Aquela altura se prenunciava o interesse futuro-atual pelas questões da cidade, do espaço urbano, tendo em vista o contato com os instrumentos de desenho, o fascínio por curvas, retas, angulações, pontes, o traçado de caminhos e a abertura de estradas. Mesmo consciente do enfoque estritamente técnico do curso, pois se tratava de uma formação que privilegiava aspectos construtivos, padrões projetuais e normativos, uma leitura excessivamente previsível e organizativa do espaço urbano, o olhar sensível, inspirado por devaneios artísticos, insistia em subverter o olhar-pensamento espacializado e

³ O Técnico em Estradas é um profissional que atua no planejamento e execução da implantação de estradas; executa pontes, bueiros e viadutos; realiza a fiscalização e manutenção de vias terrestres; executa e analisa ensaios tecnológicos de materiais. Fonte: <http://portal.iff.edu.br>

especializado matematicamente, acusando um interesse superior pelos princípios plásticos de uma estrada, uma ponte, vistos e lidos hoje mais como um complexo e fascinante arranjo de linhas que atravessam, interceptam o espaço compondo visualidades urbanas do que como algo regulamentado a fim de atender necessidades de organização e controle do espaço urbano.

Pontes e estradas são para mim atualmente e talvez já fossem desde os estudos técnicos, imagens de grande potência poética. Certamente o envolvimento passado com uma espécie de *técnica da cidade*, estudando e acessando os processos que originam um dos seus elementos construtivos fundamentais e de destaque no interior do aparato funcional urbano, as estradas, as vias urbanas, os caminhos pelo qual transitam pessoas e veículos, contribuiu para outra percepção da cidade, de sua composição matérica bem como de sua subjetividade em produção constante.



Figura 3.– Da “Série Pontes e Estradas”. Vladimir Oliveira, 2010

É na *cidade subjetiva*⁴ (GUATARRI, 1992), através de abordagens possíveis das qualidades sensíveis do espaço construído, da idéia de cidade como algo que nos interpela de diferentes pontos de vista, inclusive estética e afetivamente, que se estruturaram as bases de investigação estética e conceitual deste trabalho bem como o desejo de constituir uma poética capaz de aproximar, fundir e expandir os saberes que compõem os campos da Arte e da Cidade.

⁴ Em sua obra **Caosmose: um novo paradigma estético**, Félix Guatarri afirma a necessidade de restauração de uma “Cidade Subjetiva” que engaja tanto os níveis mais singulares da pessoa quanto os níveis mais coletivos. De acordo com o autor, “a construção e a cidade constituem tipos de objeto que, de fato, trazem igualmente uma função subjetiva” (GUATARRI, 1992, P.177).

1.2. ITINERÁRIOS E MORADAS: da cidade Baixa à cidade Alta

Não se deve esquecer este “mundo memória”. É um mundo que amamos profundamente, memória olfativa, *memória dos lugares da infância*, memória do corpo, dos gestos da infância, dos prazeres.

(MICHEL DE CERTEAU, 1997)

Amanhã vamos pra “cidade”
(Dona Dadinha, minha mãe)

Durante a infância ouvia freqüentemente uma frase dita por minha mãe com o entusiasmo e as preocupações típicas das mães que preparam os filhos pequenos para fazer algo fora de casa. Nos dias que antecediam nossa ida para a “cidade” em decorrência de alguma necessidade, serviço ou mesmo lazer que não era oferecido no nosso bairro, minha mãe não se esquecia de avisar, repetir e frisar que amanhã ou depois íamos para a “cidade”. Naqueles dias me recordo que sentia uma gama de sensações que combinavam ansiedade, apreensão, um desejo de acelerar o tempo para chegar logo o dia e à hora de passear, visto que qualquer saída de casa na infância tinha a mágica de se tornar um passeio, ainda que fosse uma volta na praça ou numa rua vizinha. A curiosidade de menino multiplicava as expectativas da criança que desde lá, já adorava sair por aí, caminhar ao livre, estar em outros ambientes e se encantar com as coisas diferentes daquelas que se miram todos os dias no bairro onde se mora. Assim saímos muitas e muitas vezes sozinhos, eu e minha mãe, em direção a cidade por motivo de negócio ou simplesmente pelo prazer de passear.

Nasci em Plataforma⁵, um bairro localizado no subúrbio ferroviário⁶ de Salvador, região da cidade baixa⁷. Residi no subúrbio durante a infância, a adolescência e uma

⁵ Considerado o primeiro bairro do Subúrbio Ferroviário, banhado pelas águas da Enseada do Cabrito e da Baía de Todos os Santos, o bairro de Plataforma possui uma visão privilegiada da cidade, da Cidade Alta, Ilha de Itaparica, Ilha de Maré e Ribeira. Foi fundado em 1836 com a invasão dos Holandeses na região e segundo estudos realizados sobre sua história, o nome Plataforma surgiu através de uma fortificação do séc. XVI, onde hoje está à antiga fábrica São Braz e a União Fabril dos Fiais (conhecida como União), que pertenceu à família Martins Catharino. Fonte: <http://www.culturatododia.salvador.ba.gov.br>.

⁶ Compreende a região periférica de Salvador conhecida pela linha ferroviária que liga o bairro da Calçada, que fica na Cidade Baixa, até o bairro de Paripe, que fica na região noroeste de Salvador, conhecida por ser o penúltimo bairro de Salvador nessa região.

⁷ A cidade de Salvador foi fundada sobre uma falha geográfica medindo aproximados 75 metros. Em razão desse fator geográfico, a cidade se formou em dois níveis, chamados Cidade

pequena parte da vida adulta, mudando para o centro da cidade, local onde vivo atualmente a cerca de sete anos. Morar na suburbana, como é popularmente conhecida a região que agrupa o bairro de Plataforma, sempre implicou e possivelmente é assim até hoje, num sentimento de distância do centro, da vida urbana, das coisas do centro e do real sentimento de se pertencer e se sentir parte habitante de uma cidade. Não apenas minha mãe, minha família, mas a maioria dos meus vizinhos e amigos daquela época reproduzia e sustentava essa impressão. Alguns até se referiam a suburbana como uma possível área do interior, uma espécie de zona rural em relação ao que atribuíam como sendo a cidade, referindo-se a região do centro. Para mim, mesmo vivendo numa rua que até poucos anos atrás não era pavimentada, local onde quase não era possível sequer o tráfego de carros pequenos, não me sentia deslocado ou fora do que minha imaginação infantil entendia como sendo a cidade.

Durante muito tempo cruzei a cidade baixa em Salvador no ônibus de linha Plataforma-Lapa rumo à “cidade”, ou melhor, ao centro da cidade, e sempre apreciei as horas e os dias desses deslocamentos, sentado próximo a janela, vendo as coisas da rua em velocidade, imaginando outras através dos vidros. Tudo despertava interesse e capturava atenção na “*cidade-panorama*” (CERTEAU, 1994) durante os percursos motorizados. O vai e vem dos automóveis e seus variantes, os semblantes e trejeitos das pessoas, as arquiteturas, os acontecimentos do tempo de espera nos pontos de ônibus, as estações, a Estação da Lapa⁸, as cores, os sons e a desordem das ruas, as pontes, as passagens, os túneis, os finais de linha dos bairros. Naquele período já um pouco mais crescido, durante as saídas sem o “braço” de minha família e antes mesmo de vislumbrar a cidade através do olhar artístico, a cidade vista em movimento já agitava os sentidos, mas era apenas isso. O centro, espaço que depositava a cidade inteira de acordo com os relatos das pessoas ao meu redor, era só lugar de passagem, trânsito, impermanência e encontro de curta duração. Encantado pelas imagens da cidade e motivado por uma “notória preponderância da atividade visual”, aspecto segundo Simmel, característico da “*sociologia da cidade grande*” (SIMMEL Apud BENJAMIN, 1989, p.36), não seria eu sem ter consciência

Alta e Cidade Baixa, sendo esta última, a área baixa e litorânea da cidade de Salvador. As duas cidades são ligadas pelo Elevador Lacerda.

⁸ Terminal rodoviário localizado no centro da cidade Salvador-Ba, que dispõe de linhas urbanas e metropolitanas.

disso naquele período, uma espécie de flanêur⁹ contemporâneo a contemplar “a cidade como paisagem” (BENJAMIN, 1989), excitado pelas visões da rua que me chegavam através das diversas incursões pelo centro da cidade de Salvador? O contraste visível do centro em relação à região em que eu morava, mas, sobretudo a inquietação e o desejo de compreensão do que exatamente diferenciava e distanciava a vida no subúrbio do resto da cidade, fazia com que toda imagem veiculada pelas ruas durante os percursos para o centro, no caminho da cidade alta, capturasse meus sentidos, nutrindo desde já um fascínio de ver e ad-mirar a cidade com olhos curiosos e penetrantes.

Com a passagem do tempo, sem jamais desfazer as “lembranças-imagens” daquelas tantas idas e vindas do “centro”, a “cidade” que se avistava ao longe dos pontos altos da Avenida Suburbana deixou de ser um lugar de presença circunstancial, passagem, urgência, cumprimento de tarefas, um estar temporário, passando de lugar pontual num breve momento à presença inteira e cotidiana. Um dia e até os dias de hoje, a “cidade” se tornou morada e o “centro” o lugar de casa e de todas as horas do dia. Hoje quando me perguntam onde moro, respondo contente que minha casa fica no “centro da cidade” e quase sempre as pessoas afirmam que esse é um bom lugar viver, “perto de tudo”, onde tudo acontece e com certa recorrência sempre me lembram aquela frase dos tempos de casa em Plataforma: agora você mora na cidade!!!!.

⁹ O termo “flâneur” vem do verbo francês “flâner”, que significa caminhar, e refere-se a uma pessoa que anda pela cidade com o objetivo de experimentá-la através de seus sentidos. O Flâneur é uma figura nascida na Modernidade, muito bem definida a partir da obra do poeta francês Charles Baudelaire, que enxergava o papel chave do Flâneur como sendo o de entender o processo da modernidade, do urbanismo e do cosmopolitismo através do fluxo da cidade. É através do olhar do flâneur que a cidade de Paris é transfigurada poeticamente por Baudelaire. Walter Benjamin, ensaista e filósofo alemão considerado como grande leitor e intérprete da obra de Baudelaire com o intuito de redescobrir no poeta a experiência vivida na modernidade, trabalho desenvolvido em sua obra maior intitulada “As Passagens”, afirma que o flâneur é uma criação de Paris e nele “o desejo de ver festeja o seu triunfo” (BENJAMIN, 1989, p.69). Na literatura brasileira o texto “A alma encantadora das ruas” de João do Rio e na literatura internacional o conto “O homem na multidão” de Edgar Allan Poe são obras emblemáticas que tratam do tema do flâneur.



Figura 4 - Da série “Aéreas Memórias”. Vladimir Oliveira, 2010.

Depois de tantos anos, com a mudança de bairro da cidade baixa para cidade alta, a memória perene em relação à cidade constituída no período de residência “fora do centro” e a retomada destas memórias como parte fundante da poética artística construída e refletida nesta pesquisa, é que a idéia do “centro ser a cidade” passou a fazer sentido bem como se tornou tema de reflexão e criação artística. A chegada na “cidade” me veio como experiência de choque, estranhamento e encantamento e finalmente, a cidade que tanto ouvi falar se tornou lugar de permanência, repleta de grandes contrastes e profundas diferenças em relação à vida na suburbana da cidade baixa. Os dias em que acordava com canto de pássaros mesclado aos gritos das crianças que já nas primeiras horas da manhã ocupavam a rua com seus jogos e brincadeiras, o chamado cheio de sotaque do homem vendedor de pão que todos os dias subia e descia as ladeiras do bairro com seu carro-de-mão, a conversa dos vizinhos nos passeios de casa, as donas-de-casa estendendo roupas em varais improvisados no mato, o prazer dos quintais e das plantas por trás das casas, as manhãs e tarde calmas e de pouca agitação, o cotidiano lento, simples e típico da vida nos bairros populares foi substituído por horas inteiras preenchidas por camadas de uma polifonia urbana, “*um coro que canta com uma multiplicidade de vozes autônomas que se cruzam, relacionam-se, sobrepõem-se umas às outras, isolam-se ou se contrastam...*” (CANEVACCI, 1993, p. 17). Conclui então que não havia mais portas dos fundos que se abriam para quintais, ruas livres para as travessuras de infância, entra-e-sai de vizinhos e conversas no “pé da porta”, porque a paisagem de semelhança interiorana se transfigurou em paisagem urbana. Descortinava-se assim, num golpe, a cidade, suas coisas, pessoas e afazeres aos meus sentidos. A cidade se tornou meu horizonte diário.

Minha primeira casa no “centro” foi um pequeno apartamento no sétimo andar do Edifício Iracema, num prédio que mistura imóveis residenciais e comerciais, localizado

na movimentada, comercial e boêmia Avenida Carlos Gomes em Salvador. A paisagem da janela vista deste apartamento é de uma sequência de altos prédios, uma diversidade de placas e letreiros, mensagens de sinalização viária, fachadas de concreto e muitas aberturas, pequenos “*orifícios-janelas*” através das quais em variados momentos do dia se podia avistar a vizinhança em sua rotina cotidiana. A legibilidade daquele ambiente no mesmo tempo simultâneo e fragmentário se fazia visível através de uma multiplicidade de imagens e sons que atravessavam minha sensibilidade, me desconcertava, atraia, inquietava e se instalava em todos os cômodos da casa. A cidade e seu centro quadro a quadro, deslumbrado alto em que “*tudo é textura, sobreposição de inúmeras camadas de material, acúmulo de coisas que se recusam a partir*” (BRISSAC PEIXOTO, 1996, p.13), tão próxima ao corpo, audível e visível, vista da janela, germinava em mim a certeza de que aquela seria por escolha certa minha paisagem por muito tempo. Logo após a temporada de residência na Avenida Carlos Gomes mudei para outro apartamento na região do Aflitos, também no centro da cidade, um pouco mais recuado das duas Avenidas principais que interceptam o centro de Salvador, as chamadas Avenidas Sete de Setembro e Carlos Gomes.

A atenção dada a este período de mudança da região do subúrbio com a consequente fixação da residência no centro da cidade, tema abordado neste momento do texto, consiste num desejo não apenas de narrar, mas, sobretudo refletir e posicionar esta experiência, evidenciando sua importância enquanto elemento propulsor e motivador de um processo de descoberta e interesse pela *cidade enquanto um campo possível de apreensão, coleta e investigação estética*¹⁰. Se anteriormente, conforme relatado acima, a cidade já estivera próxima, ocupando espaço na formação intelectual e profissional ainda que sob uma ótica fria, distanciada, numa perspectiva projetual, técnica e funcional, durante o curso de Estradas, a condição de deslocamento e posterior moradia no centro da cidade fez com que a relação com o espaço urbano se redimensionasse pela constituição de um olhar sensível, artístico e uma forma de apreensão da cidade, suas matérias e imagens enquanto afetos potencializadores e estruturantes de uma poética artística.

¹⁰ Esta questão será aprofundada no tópico 3.1 do capítulo III

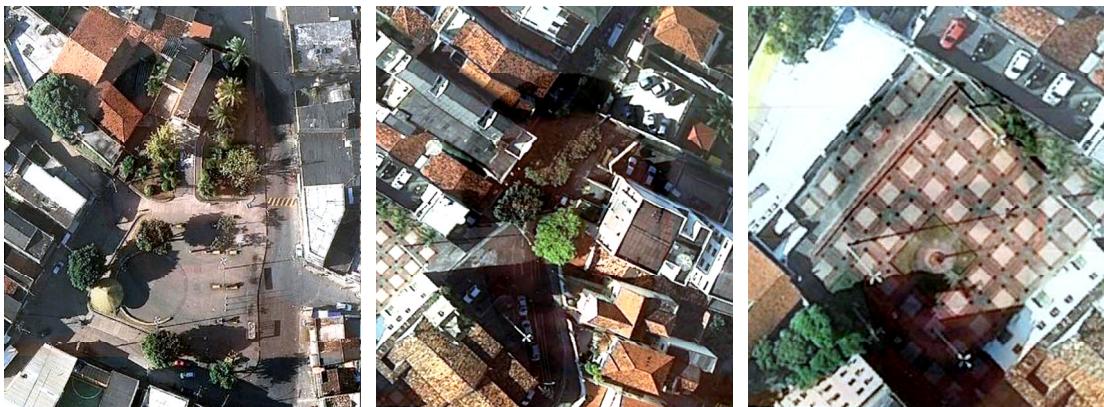


Figura 5 - “Entre - lugares” (Da série Aéreas Memórias). Vladimir Oliveira, 2010.

Para isso foi necessário e inevitável compreender a recusa em ser geômetra para trilhar os caminhos da arte. Também re-visar, re-ver, re-significar a aprendizagem e a leitura técnica da urbe fixada na memória, tomando-a como mote, energia e inspiração para criação de obras artísticas possíveis de apresentar, desconstruir, dobrar, desmontar, problematizar e refletir essas visões e assimilações técnicas da cidade. Tratou-se, portanto, de re-encontrar, re-virar essa técnica, apropriar-se dela e usá-la de outras formas e modos, através de um *olhar-ótica* sensível.

3. DO CAMINHAR: PASSOS, APONTAMENTOS

3.1 POR QUE NÃO CAMINHAR? PARA QUE SERVEM AS RUAS

...ao andarmos são mobilizados em nós importantes processos sensoriais, emotivos e psíquicos.
(DUARTE-JUNIOR, 2004)

Conforme foi tratado no capítulo anterior, a mudança de residência deslocando-me de Plataforma, bairro do subúrbio ferroviário para os Aflitos, região localizada no centro de Salvador, deflagra mudanças cruciais nas formas de perceber, sentir, experimentar e vivenciar o espaço urbano. O centro de Salvador, lugar curiosamente admirado por mim desde a infância, passa então de local de passagem a lugar de residência¹¹ e

¹¹ Este período de mudança para o centro da cidade coincide também com o início do curso de graduação em Desenho e Plástica na Escola de Belas Artes – EBA – UFBA. Durante cerca de quatro anos, tempo de duração do curso, realizei quase que integralmente a pé o trajeto de casa até a EBA. Nessas caminhadas cotidianas passei a estar mais atento ao entorno urbano, a pluralidade visual presente no centro e na cidade como um todo. É a partir desse momento que começo a senti interesse pela cidade enquanto campo de investigação artística.

também concentração da maioria de minhas atividades cotidianas, e a “cidade” ou centro dela ainda que inicialmente de forma geral, passa a mobilizar em mim uma forte energia criativa bem como desperta e alimenta um interesse em tomá-la como fonte de investigação estética. Desta forma, torna-se relevante discorrer um pouco a partir de agora sobre o papel das caminhadas, as perambulações, as andanças na e pela cidade como uma importante fonte de coleta, investigação, uma atividade motivadora de criação e propícia a gerar encontros e contatos com referenciais conceituais e objetos materiais. O caminhar será tratado como um meio de inserção e conhecimento sensível acerca do urbano, um componente ativador e deflagrador de reflexão poética e existencial, experiência cultural e de sensibilização da inspiração e dos sentidos.

O interesse pela cidade e suas formas de expressão gráfica e material, despertado através dos estudos anteriores na área de estradas, cresceu e se consolidou em decorrência da nova situação residencial, mas particularmente e com mais força, em virtude de uma nova relação sensível e perceptiva com a cidade, desencadeada pela prática cotidiana de caminhar. Residindo no centro da cidade há cerca de sete anos e concentrando quase todas as atividades e necessidades diárias nesta região muito próxima a minha residência, caminhar a pé tornou-se não apenas um agente facilitador nos deslocamentos pela cidade, uma economia de tempo no cumprimento de tarefas como ir ao supermercado, ao banco, campus, mas uma escolha vinculada a um desejo de inspiração, uma estratégia de investigação visual e um meio de favorecer encontros sensoriais e descobrir motivos, coletar materiais, aventurar-me pela cidade para então devanear criativamente, poetizar a partir de um olhar-desejo artístico a paisagem urbana. Caminhando cotidianamente nas tantas idas e vindas a pé, é que descobri um fascínio intrigante pelo chão da cidade e suas texturas palimpsesticas, germinando assim a idéia de trabalhar artisticamente com a sinalização urbano-viária horizontal e vertical, assunto abordado no quarto capítulo da dissertação e vinculado a produção das obras apresentadas no **P^P** - Projeto **Pista**, exposição apresentada na Galeria ACBEU em Salvador-Ba.

O ato de caminhar, a ação humana de se deslocar, realizar caminhadas, vagar a pé, sair-entrar e desbravar a rua com diversos intuições ou mesmo sem plano ou idéia específica pré-concebida, é tema secular e recorrente na história da humanidade com notoriedade a partir do surgimento e desenvolvimento das cidades e com isso das relações que o homem passa a estabelecer com o espaço urbano. Ocupando posição de reflexão em diversas áreas do conhecimento humano, desde a história, a geografia, a antropologia e a filosofia, até a arquitetura, as artes visuais e a literatura, o *andar*, prática que segundo Duarte-Junior (2004), “não significa tão-só uma ação mecânica

que conduz os habitantes das metrópoles de um ponto a outro, a transposição de uma distância” (DUARTE-JUNIOR, 2004, p.81), mas também uma potencialidade humana capaz de germinar relações sensíveis, emotivas e criativas com a cidade, vem ao longo do tempo sendo abordado e caracterizado como um elemento poético, destacando-se assim de um viés exclusivamente utilitarista, automático e funcional, aspectos que empobrecem, por exemplo, o reconhecimento de um potencial sensível e estético na relação homem – espaço – cidade através das caminhadas. Desta forma, encaminharemos esta reflexão posicionando o caminhar como ação poética e de coleta criativa cotidiana, uma forma sensível de apreensão, envolvimento, captura e transfiguração da paisagem urbana e sua contextura imagética.

Os processos de caminhar, movimentos constantes de deslocamento que realizamos, ou seja, as caminhadas, sejam na cidade, no campo, nos parques, no passeio público, no jardim, na praia, nas praças, podem se relacionar com a capacidade humana de pensar, refletir, imaginar, se inspirar, ter idéias e flashes de criação. A mobilidade, um atributo humano que permite ao corpo movimentar-se, andar daqui pra ali, caminhar mais lento ou mais depressa, vagar, favorece e estimula o pensamento reflexivo, a fantasia, a divagação, a coleta e a inspiração criativa. Desta maneira, há que se distinguir o caminhar “pela” e “na” cidade, aspecto que Mônica Hoff Gonçalves (2008) caracteriza da seguinte forma: “caminhar a passeio é caminhar *pela* e caminhar como meio é caminhar *na*” (GONÇALVES, 2008, p.13). Assim a caminhada, aqui se tratando particularmente daquelas realizadas *na* cidade, assume outros usos e sentidos que não apenas o do cumprimento de um itinerário fixo, um deslocamento em decorrência de uma necessidade, exigência cotidiana ou um objetivo utilitarista. Ao contrário, o caminhar *na* ao invés de *pela* cidade caracteriza um exercício de interpenetração entre nós e a cidade, de modo que o andar na rua adquire o sentido de uma experiência sensível e amorosa, na qual a cada passo, o corpo, atravessado pelos sons, as cores, os odores, as imagens, as múltiplas paisagens que compõem o espaço, sente-se “impregnado de cidade”¹², excitado por idéias, projetos, planos de criação, despertados pelo encontro com a cidade enquanto imagem poética. Trata-se de uma resposta sensível a idéia contemporânea de “mobilidade coisificada”¹³ (MAIA DE MACÊDO, 2008, p.6) que fortalece e condiciona a concepção dos espaços exclusivamente a locomoção, ao movimento breve e veloz, e que condiciona o corpo a

¹² (*Ibid.*, p.54.)

¹³ Este tema é abordado no texto “*Mobilidade Humana e Subjetividade: Por uma psicologia da deriva*”, de autoria da Prof^a. Dra. Gislene Maia de Macêdo da Universidade Federal do Ceará (UFC). Disponível em <http://www.eiic.ufc.br/submissions/index.php/wic/wic/schedConf/presentations>

operações mecânicas e repetitivas, um ir e vir apressado e monótono, capaz de dessensibilizar os sujeitos na sua relação com o cidade, transformando-a em mero lugar de passagem.

A situação ou o estado caminhante favoreceu e favorece ao longo do desenvolvimento humano além de habilidades motoras, potencialidades e condicionamentos físicos, o trabalho das idéias, do pensamento, a reflexão intelectual, a abertura e provocação dos sentidos, motivação e mobilização criativa e da sensibilidade. Ao longo da vida de grandes pensadores e numa perspectiva interdisciplinar, o caminhar no espaço urbano, foco de nossa abordagem, foi mote para a idéia e construção de investigações profundas sobre o caminhar em si, sua riqueza e dimensão poética, e também sua potencialidade enquanto uma forma de experimentação, fruição, vivência da cidade, seus elementos, sua materialidade e qualidades imagéticas, sensíveis e conceituais. Segundo (HILLMAN Apud DUARTE JUNIOR, 2004),

Heidegger recomendava o caminho na floresta para filosofar; a escola de Aristóteles era chamada de “Peripatética” – pensar e discursar enquanto se caminha; os monges andam em seus jardins fechados. Nietzsche disse que só tinham valor as idéias que ocorriam ao caminhar, laufenden – idéias correntes, não idéias sentadas (HILLMAN Apud DUARTE JUNIOR, 2004, p. 81).

A caminhada, os passeios a pé, as andanças pela cidade assumem, portanto, a posição de uma prática, uma experiência de expansão do campo sensível-intelectual do ser humano, uma forma de contato, conhecimento, saber e questionamento de si e de onde se está, um modo de olhar para dentro de si e ao redor, considerando que a permanência ou o trânsito, a passagem, são relações circunstanciais que tecemos com o lugar que habitamos ou estamos e que podem ser refletidas e exploradas sob diversos prismas, inclusive pela Arte. Trata-se de sentir, pensar, refletir, intervir, poetizar a cidade e atribuir outros significados, sejam individuais ou coletivos, através das relações que criamos e recriamos com os lugares e que configuram e reconfiguram os espaços e também produzem espacialidades. A interlocução entre o corpo que caminha, se movimenta, transita, desperta, se inspira, e o corpo da cidade, culmina num ímpeto, um desejo de expressão, tradução, re-significação através de escritos, sonoridades, imagens, produção criativa para si e para o mundo, uma partilha

de pensamentos, uma multiplicidade de leituras, sensações e traduções que decorrem de um envolvimento crítico, sensorial¹⁴ e passo a passo com a dinâmica urbana.

O caminhar, andar a pé, o mover-se e o percorrer trajetos, aparece associado ao trabalho do pensamento, da imaginação, do devaneio, sendo ao mesmo tempo um “ato perceptivo e criativo” (CARRERI apud GONÇALVES, 2008, p.35). Revela-se como uma ação vital do ser humano ligada não apenas a atividades cotidianas e fisiológicas, mas também como atitude investigativa, crítica e poética. A caminhada destituída de objetivo geográfico e físico é de maneira concomitante atravessada por um sentido poético e também compreendida e apropriada como uma ação poética. Aparece como tema de interesse enquanto ação com fim em si mesma, como também de penetração na paisagem urbana, contato com seus elementos, suas coisas, temas descobertos e encontrados durante os caminhos e percursos a pé. Serve como meio, estratégia, situação, método para se atingir níveis profundos de introspecção e reflexão, como fundamento para observação, atravessamentos e escuta do espaço, idealização, produção de obras vinculadas a experiências autobiográficas, abordagens sócio-culturais, filosóficas e práticas artísticas.

Praticando a cidade¹⁵, os espaços urbanos, através de incursões, viagens, caminhadas, passagens, percursos, desvios e atalhos, poetas, artistas, filósofos, estudiosos, homens ordinários, através de “práticas microbianas, singulares e plurais” (CERTEAU, 1994, p.175) organizaram, produziram, materializaram visões de si,

¹⁴ Segundo Marcos Martins, “o caminhar pode se apresentar como um desnudamento dos sentidos para a construção das vivências, ao extrair das edificações, ruas e calçadas os cheiros, texturas e cores através do exercício de escuta dos ruídos que ressoam vibrantemente no silêncio, que mesmo mudo, constrói as relações entre corpo e lugar com olhos que buscam enxergar além do plano material, visadas que descrevem ‘o espaço’ pelos olhos do corpo – miradas que se fazem corpo através das formas construídas nas paisagens” (MARTINS, 2009, p.884-885). Ainda sobre o caminhar, Martins afirma o seguinte: “o caminhar é ainda uma das formas simbólicas pelas quais o corpo pode re-significar lugares, colocando-se como um tipo de intervenção urbana nos espaços públicos” (Id. 2009, p.3).

¹⁵ De acordo com Michel de Certeau, “uma cidade transumante ou metafórica, insinua-se no texto claro da cidade planejada e visível (Ibid., p.172). Neste sentido, a experiência de andar, fazer escolhas de sentido e direção, passar por aqui e não por lá, apropriar-se do sistema topográfico, intervir, questionar, desviar do planejamento urbano oficial, compõem as inúmeras possibilidades de *praticar a cidade*. Segundo Sicilia Calado Freitas (2006), “as ações cotidianas, como o simples ato de andar na cidade, aparentemente prosaico, estão imbuídas de pequenos ritos, fantasias que articulam tempo e espaço, resgatam e constroem memórias, criando o espaço urbano que, para Certeau, é um “lugar praticado” (FREITAS, 2006, p.13). Ainda segundo a autora, “mesmo demonstrando serem, a princípio, atividades automatizadas, corriqueiras, destituídas de sentido, são práticas que reinventam o uso da cidade, gerando procedimentos não previstos pelo planejamento urbano, usos subversivos e valores não estabelecidos previamente. Se existe uma ordem espacial predeterminada que organiza permissões e proibições de circular ou utilizar o espaço urbano, a experiência do transeunte a (re)atualiza, (des)constrói e até mesmo (re)inventa outras” (Ibid., p.14).

impressões e reflexões sobre os lugares onde viviam ou viveram em algum momento de suas vidas, por onde passaram, oferecendo, inclusive, vários caminhos para leitura e reflexão sobre a relação homem-habitação nos seus distintos espaços, momentos, através de seus contatos e experiências em diversos contextos sócio-históricos e culturais. Na antiguidade clássica temos como exemplo a filosofia do grego Aristóteles e sua escola Peripatética¹⁶, na qual seus discípulos ouviam seus ensinamentos e lições caminhando ao ar livre. Caminhando pelas ruas de Paris e arredores nos últimos anos de sua vida, o filosófo, romancista, teórico e músico Jean Jacques Rousseau produziu pequenos textos ou “caminhadas”, conforme ele mesmo intitulou o conjunto de textos reunidos na obra “Os devaneios do caminhante solitário”. Nessas caminhadas solitárias, Rousseau observou a cidade, os passantes, a flora, os edifícios, ao mesmo tempo em que refletiu sobre sua condição existencial de tristeza, amargura e frustração em relação à sociedade da época. Sobre a participação das caminhadas na produção desta obra, Rousseau (2010) afirma o seguinte:

Tendo concebido, portanto, o projeto de descrever o estado habitual de minha alma na mais estranha condição em que jamais possa se encontrar um mortal, não vi maneira mais simples e mais segura de realizar essa empresa do que manter um registro fiel de minhas caminhadas solitárias e dos devaneios que as preenchem quando deixo minha mente livre por inteiro e minhas idéias seguirem suas inclinações, sem resistência e sem dificuldade.

(ROUSSEAU, 2010, p.16)

Desta maneira, Rousseau atribuiu à caminhada o sentido de meditação, fonte de inspiração, uma forma de percorrer as ruas e admirar as coisas a sua volta, avaliar a si próprio e a vida, os caminhos trilhados e tomados ao longo do tempo, traduzindo esses pensamentos sob forma de escritos. Inclusive o autor menciona com tom de lamentação, o fato de ter perdido a lembrança de muitas caminhadas diárias, segundo ele, “preenchidas por contemplações encantadoras”¹⁷.

Ainda trilhando o caminho da filosofia, podemos citar o texto “O caminho do campo” escrito pelo filósofo alemão Martin Heidegger, no qual ele evoca memórias e passagens da infância e juventude durante o tempo em que residiu na pequena vila de

¹⁶ Referência ao hábito, comum em escolas da época, que tinham os estudantes de realizar seus debates enquanto passeavam. Daí teria surgido o termo *peripatéticos* (que significa “os que passeiam”) para designar os discípulos de Aristóteles. NOVA CULTURAL. Aristóteles. São Paulo, 2004 (Coleção Os Pensadores).

¹⁷ (Ibid., p.12)

Messkirch, na Alemanha. Escrito de forma poética, neste texto Heidegger trabalha com a “metáfora” do caminho do campo como sendo uma espécie *escuta da natureza*, um apelo a serenidade, ao *simples*, aquilo que “guarda o enigma do que permanece e do que é grande”, uma voz audível ao caminhar na floresta de sua juventude, repleta de carvalhos pelo caminhos.

Outra importante contribuição no sentido de compreensão das caminhadas para além de uma potencialidade física do corpo, mas como um atitude filosófica, investigativa, reflexiva, perceptiva e de análise estética, uma ação capaz de gerar inspiração e energia criativa, vem do também filosofo alemão Walter Benjamin e seu fascínio e profundo interesse pela Modernização das cidades ocorridas no fim do século XIX e início do século XX, particularmente retratada através da produção poética do francês Charles Baudelaire através da noção de “flâneur e flâneire”¹⁸. De acordo com Willi Bolle (2000), “Benjamim ao se debruçar sobre a obra de Baudelaire, encontra nela um projeto poético que buscou “dar uma forma a modernidade”, “definir a fisionomia da modernidade””(BOLLE, 2000, p.23). Desta forma, Benjamim¹⁹ orienta parte dos seus estudos, principalmente em suas obras intituladas “Charles Baudelaire: um lirico no auge do capitalismo” e a “A obra das Passagens”, concebida como uma história social da cidade de Paris no séc. XIX através da vida cotidiana nas galerias parisienses, no sentido de compreender a Modernidade apreendida e explorada por Baudelaire nas suas flâneries pelas ruas da Paris do Segundo Império, remodelada pelas intervenções urbanísticas do Barão Haussmann que a convite de Napoleão Bonaparte, provocou a mais forte alteração arquitetônica já vista nas cidades do século XIX, na qual “abriu avenidas, criou prédios públicos, boulevards e deu espaço para fazer surgir multidões de pessoas, de trânsito e de lucro, em nome do rigor da funcionalidade social” (BENJAMIM Apud SATURNINO, 2009, p.2). Assim, a figura do flâneur²⁰ que

¹⁸ Segundo Rodrigo Saturnino (2009), os dicionários diriam que os termos flâneur e flânerie têm restrita ligação com o ato de deambular sem destino; uma prática de quem ostenta a divagação em percursos pela cidade onde não há a preocupação em chegar a algum lugar específico. O termo é aplicado, geralmente, ao ato que indivíduos citadinos executam durante os passeios que realizam pelas cidades. (SATURNINO, 2009, p.1-2)

¹⁹ Além do interesse pela obra de Baudelaire, Walter Benjamin identifica e aborda outros autores que lidaram com a temática do “flâneur”, o “fenômeno da multidão”, a existência do homem na cidade moderna, a exemplo de Edgar Allan Poe, particularmente seu conto intitulado “O homem da multidão”, Victor Hugo e Engels em sua caracterização sobre as massas nas ruas de Londres da segunda metade do século XIX.

²⁰ De acordo com Willi Bolle (2000), o flâneur é um caráter social típico da Paris do século XIX, o “ocioso sonhador” que se deleita com o espetáculo da metrópole, contracenando com a multidão erotizada em meio à paisagem do consumo (BOLLE, 2000, p.20).

tem sua origem a partir da eclosão dos grandes centros urbanos e do fenômeno de expansão industrial que acometia as cidades na Europa do séc. XIX, toma “a rua como sua moradia e a cidade como paisagem” (BENJAMIM, 1989, p.186), ao mesmo tempo em que contracena com a Mercadoria, o Consumo, o Progresso e a Multidão, figuras e situações emblemáticas advindas dos processos de modernização das cidades naquele momento.

Há algumas obras específicas de Walter Benjamin que dentro de sua proposta de refletir sobre o “fenômeno da metrópole moderna” (BOLLE, 2000, p.18), foram construídas como retratos de cidades, a exemplo de Paris, Berlim e Moscou, compondo uma constelação de fragmentos urbanos produzidos a partir de suas andanças, observâncias e reflexões pelas cidades. São exemplos obras como “Rua de Mão Única”, considerada um “bazar filosófico”, uma montagem de textos ao estilo surrealista que traz consigo, inclusive, as memórias da “Infância em Berlim por volta de 1900”²¹, fragmentos de textos construídos através de experiências vividas, recordações, lembranças de lugares, situações, imagens, sensações, saudosismos dos tempos em sua terra natal, ou mesmo da memória de uma cidade e de uma época, referindo-se aos exteriores das ruas na cidade de Berlim²². Já em “Diário de Moscou”, escrito durante sua estadia na capital soviética entre 1926-1927, Benjamin, através de várias incursões nas ruas da cidade, registra como um documento histórico a cena política e cultural em voga naquele momento, mas também, como afirma Willi Bolle (2000), “é sobretudo um diário íntimo, que registra o encontro de seu autor-protagonista, com a cidade sobre a qual projeta suas esperanças e seus desejos”²³. Trata-se de um *obra-relato* ao modelo de um documento literário, resultado do encontro de um homem com uma cidade, Moscou, na qual Benjamin olha para fora, senti o frio do inverno rigoroso que assola a cidade²⁴, passa tardes inteiras errando pelas ruas enquanto faz suas anotações, avalia, refleti o contexto político, cultural e intelectual daquele momento, narra fatos, observações, sensações, emoções e por

²¹ Segunda coleção de curtos textos que integram a obra “Rua de Mão Única” de Benjamin.

²² O texto “Crônica Berlinense”, escrito em 1931, também trata das recordações de infância de Benjamin em Berlim.

²³ (Ibid.,p.189)

²⁴ Segundo Bolle, “pelo olhar de Benjamin, a capital russa, em pleno inverno, ganha uma dimensão feérica. Cores, formas, flores, gostos, doces e as mil facetas da sensualidade”. O autor complementa afirmando que, “as sensações de que fala o Diário de Moscou são todas elas regidas pelo senso de temperatura. O registro dos dados meteorológicos vai ao encontro da agitada curva de temperatura emocional” (Ibid., p.195)

consequência avalia também a si mesmo, sua vida intelectual, política, afetiva e suas emoções pessoais²⁵.

Da filosofia alemã para a literatura brasileira, encontramos na obra intitulada “A alma encantadora das ruas”²⁶ de autoria do escritor João do Rio, que nasceu e viveu no Rio de Janeiro, mais um exemplo em que a observação, a fascinação e a reflexão sobre uma cidade, precisamente aquela que outrora viria ser chamada de “cidade maravilhosa”, propicia a criação de uma obra na qual as ruas do Rio de Janeiro, suas coisas, seus habitantes e os diversos modos de habitá-las, tornam-se protagonistas na composição de uma obra literária que se ocupa da descrição e reflexão de uma cidade. Por isso, como afirma o próprio João do Rio (1995), diferentemente do significado de rua encontrado nos dicionários, nos quais, segundo ele, “a rua era apenas um alinhado de fachadas por onde se anda nas povoações” (RIO, 1995, p.1), a rua na verdade é mais que isso, “é um fator de vida das cidades, a rua tem alma”²⁷. É importante destacar também que o modo de descrever e realçar o que há de “encantador” nas ruas²⁸, faz com que o escritor João do Rio reúna qualidades do flâneur²⁹, figura que como vimos anteriormente, caminhava, vagava e observava lentamente as ruas em decorrência do fenômeno de industrialização e consequente urbanização das cidades européias no século XIX, tendo em vista que as crônicas-reportagens presentes nesta sua obra se assemelham a uma espécie de convite ao leitor, para que se acompanhe o escritor em suas perambulações pelas ruas do Rio de Janeiro. Um convite a praticar o que João do Rio considerava como o “o mais interessante dos esportes – a arte de flanar”³⁰.

²⁵ Outro motivo que levou Benjamin a Moscou, foi reencontrar a mulher amada, Asja Lacis, que conhecera em 1924 em Capri e que naquele momento encontrara-se internada em um Sanatório por causa de um esgotamento nervoso.

²⁶ A obra completa está disponível para download através do link <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/bn000039.pdf>

²⁷ (Koch, 1995, loc.cit)

²⁸ Segundo João do Rio (1995), “há ruas honestas, ruas ambíguas, ruas sinistras, ruas nobres, delicadas, trágicas, depravadas, puras, infames, ruas sem história, ruas tão velhas que bastam para contar a evolução de uma cidade inteira, ruas guerreiras, revoltosas, medrosas, spleenéticas, snobs, ruas aristocráticas, ruas amorosas, ruas covardes, que ficam sem pinga de sangue...” (Ibid., p.4)

²⁹ Sobre o flâneur, acrescenta Rio (1995); “e de tanto ver que os outros quase não podem entrever, o flâneur reflete. As observações foram guardadas na placa sensível do cérebro; as frases, os ditos, as cenas vibram-lhe no cortical. Quando o flâneur deduz, ei-lo a concluir uma lei magnífica por ser para seu uso exclusivo, ei-lo a psicologar, ei-lo a pintar os pensamentos, a fisionomia, a alma das ruas (Ibid., p.3)

³⁰ (Ibid., p. 2)

Em 1922 durante o período Modernista no Brasil, o poeta-escritor Mário de Andrade, também um dos fundadores do Modernismo brasileiro, publicou seu clássico livro de poemas sobre a cidade de São Paulo, intitulado de “Paulicéia Desvairada”. Nesta obra Mário de Andrade se interroga sobre o significado desta nova metrópole, problematizando-a a partir do olhar sobre uma cidade que se apresenta naquele momento sob os efeitos dos processos de industrialização, o fluxo imigratório e a democratização da vida urbana. Surge na literatura brasileira pela primeira vez, uma obra literária que apresenta uma consciência urbana moderna e que coincide juntamente com o nascimento de metrópole moderna no início do século XX em São Paulo. Sobre esse aspecto, Willi Bolle (2000) pontua que “a metrópole brasileira aparece pela primeira vez como protagonista literária no livro de poemas de Mário de Andrade. Trata-se de uma visão advinhatória, em que o poeta detecta energias que iriam transformar a cidade naquilo que ela é hoje” (BOLLE, 2000, p.34). Assim, a cidade de São Paulo, devido a sua favorável geografia, infra-estrutura e à imigração, se tornou o centro industrial e comercial do país, além de se tornar também o principal foco de inovação cultural e artística. É sobre esta cidade em desenvolvimento, que o autor dos poemas da *Paulicéia Desvairada*, ora se comovia, ao se sentir hipnotizado pela cidade que velozmente se modificava aos seus olhos, ora se chocava, se assustava, sentia estranhamento diante de uma metrópole que se dividia entre dualidades, o velho e o novo, a tradição e a ruptura, uma cidade que se urbanizava rapidamente e em que a paisagem industrial ia se desenhando. Mário de Andrade poetiza assim a realidade local Paulista daquele momento, a partir de um inventário de vivências, percepções e sensações desencadeadas pela modernização da cidade de São Paulo.

É também sobre a cidade, ou melhor, sobre as cidades, que o escritor Ítalo Calvino de origem Italiana monta sua obra “Cidades Invisíveis”³¹(1972), na qual 55 cidades são descritas minuciosamente pelo famoso mercador veneziano Marco Polo, conhecido também por ser um grande viajante, ao imperador Kublai Khan do reino de Cambaluc, atual Pequim. A partir de um diálogo fantástico entre este dois personagens, Calvino nos convida através do olhar e do caminhar de Marco Polo, a caminhar e percorrer lugares imaginários, todos com títulos de mulheres, a exemplo de Zaíra, Ercília e Aglaura, agrupando essas cidades numa série de 11 temas como as cidades e o olho, as cidades e a memória, as cidades e o nome, as cidades e os símbolos, entre outras.

³¹ Sobre esta obra, o Ítalo Calvino afirma o seguinte: “se meu livro As cidades invisíveis continua sendo pra mim aquele em que penso haver dito mais coisas, será talvez porque tenha conseguido concentrar em um único símbolo todas as minhas reflexões, experiências e conjecturas” (CALVINO, 1990)

Desbravando esses lugares fantásticos, atendendo ao desejo do imperador mongol Kublai Khan de explorar a extensão de seus domínios, Marco Polo caminha por cidades encantadas, plenas de símbolos, surpresas, aparências singulares e enganadoras, e encontra ruas lajeadas de estanho, como é conhecida a cidade chamada pelo nome de Diomira, ruas em forma de escada na cidade de Zaíra, Anastácia, uma cidade banhada por canais concêntricos e sobrevoada por pipas e Tamara, na qual segundo Marco Polo/Calvino (1990), “penetra-se por ruas cheias de

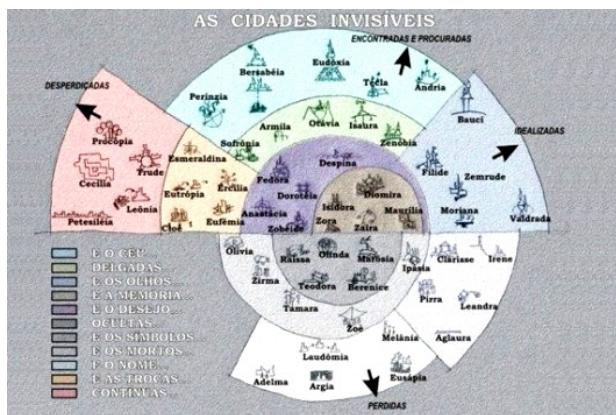


Figura 6 – “Diagrama-proposta” de visualização dos onze grupos temáticos de cidades apresentados no livro *As cidades invisíveis*. Zigiatti Monteiro, 2009.

placas que pendem das paredes”³² (CALVINO, 1990, p.17). Nesta trama de textos curtos, desenha-se aos poucos uma geografia fantástica na qual a cidade ultrapassa seu conceito geográfico, sua noção geométrica e racional, revelando-se como um lugar de intensa carga subjetiva, poética e que se oferece a reflexão humana. Desta forma, Calvino, através dos *passos-olhares* de Marco Polo, nos conduz com sua narrativa de viagem, poética e fantástica, num passeio por um *atlas*³³ dos sonhos, composto de cidades ficcionais, fascinantes, que já não sendo mais tão *invisíveis*, se iluminam graças ao vasto e criativo campo da imaginação e o além-horizonte da literatura.

As viagens e os relatos de diversas andanças por várias partes do mundo é também o tema escolhido pelo escritor argentino Jorge Luis Borges para estruturar sua obra intitulada *Atlas* (2010). Diferente de Calvino que nas Cidades Invisíveis narra as

³² Ainda segundo Marco Polo/Calvino, “o olhar percorre as ruas como se fossem páginas escritas: a cidade diz tudo o que você deve pensar, faz você repetir o discurso, e, enquanto você acredita estar visitando Tamara, não faz nada além de registrar os nomes com os quais ela define a si própria e todas as suas partes” (CALVINO, 1990, p.18).

³³ Calvino afirma que “o Atlas também representa cidades que nem Marco nem os geógrafos sabem se existem ou onde ficam, mas que não poderiam faltar entre as formas das cidades possíveis” (*Ibid.*, p.124)

incursões de Marco Polo por cidades imaginárias, misteriosas, que não se sabem exatamente se existem, em Atlas, escrito num tom de diário de passagem, Borges nos fala e compartilha por meio de pequenos ensaios, contos e relatos, suas impressões, sensações, reflexões e experiências realizadas durante suas viagens, passeios, caminhadas e até vôos por lugares reais do globo terrestre. Num interessante relato contido no Atlas, Borges revela a forte emoção que sentiu quando fez pela primeira vez um vôo de balão durante sua passagem pela Califórnia, especificamente num lugar conhecido como vale de Napa. Sobre o passeio de balão, comenta Borges (2010) de maneira reflexiva e poética:

Como demonstram os sonhos, como demonstram os anjos, voar é um dos anseios elementares do homem. A levitação ainda não me foi apresentada e não existe razão para supor que irei conhecê-la antes de morrer. Certamente o avião não nos oferece nada que se assemelhe ao vôo. O fato de sentir-se encerrado num recinto organizado de vidro e de ferro não se assemelha ao vôo dos pássaros nem ao vôo dos anjos. Os vaticínios aterrorizantes do pessoal de bordo, com sua ominosa enumeração de máscaras de oxigênios, de cintos de segurança, de portas laterais de saída e de impossíveis acrobacias aéreas não são, nem podem ser, auspiciosos. As nuvens cobrem e escamoteiam os continentes e os mares. Os trajetos estão à beira do tédio. Já o balão nos põe diante da certeza do vôo, da agitação do vento amistoso, da proximidade dos pássaros. Se alguém nunca viu o vermelho, é inútil que eu o compare com a sangrenta lua de São João ou com a ira; se alguém ignora a felicidade peculiar de um passeio de balão é difícil que eu consiga explicá-la. Pronunciei a palavra felicidade; penso que é a mais adequada.

(BORGES, 2010, p.19)

Borges transforma sua passagem pelas cidades, ainda que por curtos períodos, num momento de experiência profundamente emocional e poética, nas quais os encontros com os lugares, as imagens encontradas pelos caminhos, os elementos da paisagem e as lembranças amorosas dos locais visitados, se entrelaçam e se misturam as lembranças das inúmeras e diversas histórias de lugares e personagens, encontrados também na gama de livros que o escritor percorreu durante os anos de sua vida. De lugar em lugar, pelo Atlas de Borges percorremos a Turquia, na qual ele sentiu que os fantasmas de diversas e muitas nações andavam por suas ruas, seguimos até os canais de Veneza, por onde “andam as enlutadas gôndolas que lembram um pouco enlutados violinos”, chegamos a Genebra³⁴, “de todas as cidades do Planeta, a mais

³⁴ Ainda de acordo com Borges (2010, p.49), “diferentemente de outras cidades, Genebra não é enfática. Paris não ignora que é Paris, a decorosa Londres sabe que é Londres, Genebra quase não sabe que é Genebra. Genebra, um pouco a semelhança do Japão, renovou-se sem perder seus ontens” (BORGES, 2010, p.49).

propícia a felicidade" (BORGES, 2010, p. 49) e em seguida partimos para Buenos Aires, cidade-natal de Borges que de tão amada e lembrada, ocupa freqüentemente os sonhos do escritor com suas imagens, a exemplo das galerias e clarabóias da Biblioteca Nacional da Rua México, ou de suas inúmeras esquinas, "a da Charcas com a Maipú" ou "cada uma das que formam o esparramado tabuleiro" (BORGES, 2010, p.85).

Nesta obra³⁵ de Borges vemos muitas coisas através das suas narrativas - olhares, suas viagens, realizadas inclusive com limitações visuais, já que o escritor a essa altura já estava completamente cego, mas também através das fotografias que ilustram o livro, feitas por Maria Kodama, sua acompanhante nas viagens.



Figura 7– Jorge Luis Borges e Maria Kodama. Will Hubbard, 2009

Jorge Luis Borges nos oferece com essa obra, através de seus relatos poéticos e do seu contato com cidades e lugares visitados ao longo dos anos, uma experiência de fruição estética que combina e funde contemplação meditativa e produção literária, a partir de evocação de memórias, passeios, caminhadas, encontros emotivos e sensíveis com diversas paisagens. Seu *Atlas* compõe-se como uma guia de viagem íntimo e que aponta itinerários e percursos de uma geografia urbana que se desenha afetiva e poética.

Finalizando, procurei neste tópico primeiramente fundamentar o caminhar, demonstrando-o como ele se apresenta como uma das primeiras práticas do homem e também como ao longo do tempo, o ato de andar vem se revelando não apenas como mola propulsora de nossas atividades cotidianas, uma potencialidade fisiológica, mas

³⁵ A obra *Atlas* também deu origem a uma exposição fotográfica intitulada *El Atlas de Borges*. Nela foram expostas cerca de 130 fotografias de Jorge Luis Borges e Maria Kodama feitas ao longo dos diversos pontos visitados em suas viagens pelo mundo. Há um vídeo sobre está exposição que pode ser assistido através do link <http://www.youtube.com/watch?v=h7FS7wGwLV0>

também como atitude investigativa, reflexiva e poética. Dando prosseguimento, foram abordados alguns textos produzidos por autores pertencentes em particular, aos campos da filosofia e literatura, no qual a relação com a cidade, as caminhadas, o andar a pé pelas ruas, os múltiplos modos de sentir, vivenciar e experimentar o cotidiano urbano propiciou como caminhos de tradução e legibilidade dessas experiências, inspiração e vigor criativo para a produção de obras que podemos identificar como pensamentos, escritos, narrativas que apontam para uma abordagem profundamente sensível e reflexiva acerca do homem em suas intersecções com as cidades. Esta constatação, portanto, evidencia o caráter primordial e potencialmente sensorial e emotivo da cidade, bem como vê e comprehende a caminhada como uma forma de praticar, intervir e trocar afetos com a cidade e ainda o ato de passear a pé como uma experiência de atravessamento poético, ação na qual inclusive, o indivíduo pode “se reconhecer cotidianamente na paisagem, verdadeiro repositório de símbolos e marcos de sua biografia pessoal”³⁶ (DUARTE JUNIOR, 2001, p.81), aspecto reconhecido, por exemplo, na supracitada obra de Borges.

Indo além das narrativas, histórias reais, ficções das caminhadas praticadas pelos autores-narradores ou citytellers³⁷ da cidade e apresentadas acima em seus escritos, seguiremos adiante para situar especificamente alguns encontros e produções artísticas resultantes da interpenetração entre arte, homem e cidade³⁸, na qual a ação de caminhar, o passo a passo, o ato de andar em si mesmo, serve como objeto de investigação criativa ou uma estratégia, mecanismo ou parte integrante num processo de investigação poética, visual, a partir da identificação, percepção, seleção, coleta, coleção e abordagem de assuntos dispostos na vida e na paisagem urbana. Trata-se de um olhar e escuta direcionada a cidade, considerando o caminhar como atividade indispensável na composição de projetos e obras artísticas.

³⁶ Acredito que esta observação tem relação com a consciência e a necessidade de atualizar e apontar a relevância no projeto e percurso desta pesquisa, minhas memórias e recordações advindas das incursões no centro da cidade de Salvador durante o período da infância e adolescência, abordadas no capítulo I desta dissertação. A admiração, uma espécie de afetação ingênua pela cidade no passado, aponta sentidos e pistas que justificam, reforçam e potencializam o interesse por investigar a cidade no presente, a luz de um olhar sensível e estético.

³⁷ Sobre este termo, comenta Gonçalves (2008): “Canevacci cria, através de um trocadilho com a palavra storyteller (em português: narrador), um neologismo: algo como citadino; ser próprio e específico da cidade; aquele que vive, conhece e conta essa cidade” (GONÇALVES, 2008, p.14). Segunda a autora, o termo é encontrado na obra de Canevacci “A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana”.

³⁸ O poeta e crítico de arte Ferreira Gullar inicia seu Poema Sujo, publicado em 1976, dizendo que “O homem está na cidade como uma coisa está em outra e a cidade está no homem que está em outra cidade”. Texto disponível no link http://literal.terra.com.br/ferreira_gullar/

2.2 ANDAR PRA VER: A CIDADE, O CAMINHAR E AS ARTES VISUAIS

...é como se as ruas me dessem ao cérebro algo de que não pode prescindir se quiser trabalhar.

(DICKENS Apud BENJAMIN, 1989)

O caminhar na cidade, o passeio por ruas, avenidas, calçadas, jardins, parques urbanos, se torna para muitos artistas, uma prática que transcende um objetivo utilitarista e funcional, ou seja; a idéia reducionista da rua apenas como ambiente de passagem, circulação, movimentação rápida e objetiva e da caminhada como um meio, uma capacidade física – motora de nos levar um destino, a pontos pré-definidos na cidade. Para muitas pessoas não faz sentido algum a idéia de sair da casa apenas para vagar, perder-se na e pela cidade, andar a ver e sentir a dinâmica urbana, gastar tempo entre as camadas de imagens, texturas, arquiteturas, sons, surpresas, os diversos micro-encantamentos que despertam e sensibilizam os sentidos e também mobilizam e movimentam a inspiração artística. Para elas, o sair de casa depende quase sempre de uma idéia pré-concebida, atrelada ao cumprimento de uma tarefa ou atividade, reduzindo a cidade a um espaço funcional no qual se chega, cumprem-se da maneira mais urgente tarefas corriqueiras e volta-se o mais rápido possível para os ambientes emparedados do trabalho e da casa. Refletindo sobre esta questão, Duarte-Junior (2001) nos diz o seguinte:

As ruas vão se tornando cada vez menos um acolhedor e convidativo lugar de passeio e cada vez mais um simples elo de ligação entre a casa e o compromisso, uma distância que deve ser rapidamente vencida a fim de se evitar ameaças a nossa integridade, bem como desnecessárias a perdas de tempo. (DUARTE JUNIOR, 2001, p.82)

Vivendo em urgência quase não se para na cidade. A pressa e consequentemente o ritmo de vida automatizado tornou-se um hábito enronizado especialmente naqueles que caminham pelas vias urbanas, cumprem seus percursos diários retos, tensos e mecanizados, aspectos que inviabilizam qualquer possibilidade desses habitantes da cidade de ver, relacionar-se, envolver-se com o entorno urbano de modo sensível, lúdico, amoroso, nutrindo “um sentimento da cidade como uma extensão amorável de nosso corpo” (DUARTE JUNIOR, 2001, p.82). Também negam a cidade enquanto espaço de imersão, sensação, fonte de investigação estética, campo vasto e múltiplo

de encontros e produção de sensibilidades, perspectivas da cidade compartilhada por diversos artistas que produzem Arte a partir da interlocução e do envolvimento com os espaços urbanos. Sobre essa crise ou mesmo ausência de sensibilidade do cidadão frente à cidade que habita, Duarte Junior (2001) nos sinaliza:

Deste modo, a relação sensível entre o ser humano e o local onde habita, da casa à cidade, vem inegavelmente sofrendo um processo de deterioração em nossa modernidade tardia, um processo para qual contribuiu bastante essa concepção econômica e industrial de espaço urbano que, concorde com a medida última da eficácia, privilegia os velozes deslocamentos mecânicos em detrimento do homem no exercício de seu andar. (DUARTE JUNIOR, 2001, p.84)

Enquanto a insensibilidade instalada e generalizada é forte e presente na relação homem-cidade, e esse mesmo homem que caminha, quando caminha, entra na rua, sai a pé, segue em frente rígido, frio e entende a cidade apenas como a área de resolução dos problemas práticos do cotidiano, para tantos outros, e ai incluem-se tanto os artistas em suas delicadas percepções e visadas mas também aqueles que simplesmente caminham mais lentamente ou caminham sem programação prévia, contraponto a necessidade de um motivo específico para caminhar, a aceleração citadina e a hegemonia da locomoção mecanizada, a cidade possui um sólido e poderoso significado expressivo. Ainda sobre a relação entre homem, as máquinas de locomoção e a relação com a cidade, Mendes Cidade (2006), expõe o seguinte:

O sujeito, ao se deslocar pela cidade, é constantemente submetido à imagens variadas, efêmeras e novas. A questão hoje, no entanto, é abordada sob um ponto de vista menos poético ou positivo quando se coloca a máquina entre o homem e o espaço físico. Os deslocamentos cada vez mais rápidos diante da arquitetura no espaço urbano estabelecem uma relação de ausência e presença, pois os elementos do espaço deixam de ser percebidos. Desta forma, a cidade passa a ser analisada como um enigma visual, não somente pelas contradições que nela estão presentes, mas também por ela se tornar um campo cego. A cidade pode se tornar um campo invisível devido à agitação do quotidiano, à velocidade dos deslocamentos, às imagens dos elementos urbanos que nos escapam ao olhar e à consequente fragmentação devido à impossibilidade da captação da realidade urbana na sua totalidade. (MENDES CIDADE, 2006, p.8)

Desta maneira, a atenção dedicada às formas de deslocamentos no espaço urbano, sua análise crítica, pode propiciar o resgate, a afirmação de uma experiência sensível, por exemplo, a da visibilidade, do olhar calmo e cuidadoso para o espaço urbano. Cabe avaliar e reverter, portanto, um quadro no qual a hegemonia do deslocamento

mecanizado pela cidade, objetiva e anestesia não apenas a maneira de ir e vir, o transito pelas ruas da cidade, como também o olhar, que desta forma, quase não vê a cidade ou se vê, é pelos vidros e através da aceleração dos automóveis. E sobre esta espécie de cegueira diante da cidade, Mendes Cidade (2006), acrescenta:

Estar cego diante da cidade é olhar e não estabelecer nenhuma relação cognitiva com os elementos que nela estão presentes. Os elementos da cidade não são apenas a arquitetura, as ruas, os equipamentos urbanos, mas o sujeito que a habita e o seu olhar. Ou seja: a cidade não se constitui apenas de construções concretas, mas também de construções realizadas a partir do olhar, entre outros sentidos, e pelas transformações realizadas para conhecer o espaço construído. (CIDADE, 2006, p. 10)

Na perspectiva de reencontrar sensível e humanamente a cidade pela ação móvel de andar, uma revisão nos modos como nos relacionamos com o urbano implica em reconsiderar, entre outras questões, que passam inclusive por investimentos nos campos de revitalização das calçadas, avenidas, vias públicas e segurança nas ruas, a importância de ver, perceber, sentir a cidade, inclusive e não menos importante, refleti-la através de suas qualidades, caracterizações e arranjos imagéticos. Neste caso, o olhar subjetivo do artista que envereda pela cidade através das suas caminhadas, pode ser uma grande contribuição e estímulo a retomada do olhar e o registro perceptivo das imagens da cidade.

A tomada de consciência da importância não apenas do caminhar e mais ainda, de se restaurar, restabelecer e reconstituir todos os elos (sensíveis, emotivos, estéticos) com a cidade, torna imprescindível uma relação mais viva e ativa do corpo com a vida diária da cidade, que passa naturalmente pela oportunidade cotidiana de caminhar, andar pela cidade e através dessa prática encontrar, desvendar, intervir, aproveitar todas as suas coisas, sons, cores, odores, apreender e pensar a cidade através de processos de incorporação e trocas constantes entre estes dois corpos vivos, dinâmicos, sensíveis e em transformação corrente, que são o humano e a cidade. Sobre essa relação entre corpo e cidade, Richard Sennet (2008) aponta em sua obra *Carne e Pedra*, certa “carência ou privação dos sentidos” na experiência corporal de cidade, característica que, segundo ele, decorre de um duplo problema; primeiro, o fato de identificar que “em seus projetos, urbanistas e arquitetos modernos tinham de alguma forma perdido a conexão com o corpo humano” (SENNET, 2008, p. 13-14), e segundo, a transformação física da experiência de movimento na cidade a partir das transformações e avanços da modernidade, convertendo-se numa dinâmica de

locomoção baseada na “experiência de velocidade”. Sobre este aspecto, Sennet (2008), comenta:

A tecnologia da locomoção – dos automóveis as grandes rodovias – permitiu que as pessoas se deslocassem para áreas além da periferia. O espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com dirigimos por ele ou nos afastamos dele. (SENNET, 2008, p.16)

Essa experiência de alta velocidade, passagem veloz, tem consequências diretas no contato entre o corpo e o espaço urbano, visto que, como argumenta Sennet, a condição física do corpo em deslocamento, nestes termos, reforça a sensação de desconexão com o espaço. Desta forma, em velocidade crescente e constante, Sennet (2008) afirma que “é difícil prestar atenção na paisagem”, e sobre este trânsito acelerado e quase cego, complementa:

Navegar pela geografia da sociedade moderna requer muito pouco esforço físico, e por isso, quase nenhuma vinculação com o que se está ao redor. Os deslocamentos são mais rápidos num meio ambiente cujas referências tornaram-se secundárias. O corpo se move de maneira passiva, anestesiado no espaço, para destinos estabelecidos em uma geografia urbana fragmentada e descontinua. (SENNET, 2008, p.17)

Essa falta ou ausência de contato do corpo com a cidade, atribuída também a redução, ao desinteresse pela prática de caminhar nas ruas, parte em virtude da hegemônica “motorização e mecanização dos deslocamentos”³⁹, mas também a problemas contemporâneos como insegurança, medo, mudanças nas formas de morar, questões habitacionais ligados aos complexos ou “cercamentos” residenciais, culmina, pois, num estado de inatividade, insensibilidade, entorpecimento do corpo, que por não andar, desconhece duplamente o seu corpo e o da cidade, tornando-se disperso e alheio a multiplicidade de experiências sensíveis, sensoriais e vitaism que pulsam, emanam, resultam do contato e atravessamento entre estes corpos.

Na obra Cidade e Alma, James Hillman (1993) aponta que a vitalidade das cidades depende do caminhar e ao mesmo tempo define “cidade”, como o “vaivém de uma multidão de pessoas nas ruas” (HILLMAN, 1993, p.52). É sobre essa multidão que confere vida, energia e a razão de ser da cidade, que o autor comenta:

³⁹ Em sua outra obra intitulada “O Declínio do Homem Público: As Tiranias da Intimidade”, Sennet afirma o que “o homem moderno perdeu a oportunidade da experimentação que as ruas lhe ofereciam por trocar o simples caminhar pela correria dos automóveis” (SENNET, 1993, p.32)

As cidades são ruas, o aglomerado físico de pessoas, uma multidão caminhando nas calçadas movidos por curiosidade, supresa, pela possibilidade de encontro, a vida humana não acima da confusão, mas no meio dela (HILLMAN, 1993, p.52).

É interessante notar como o autor se referi a cidade como o lugar do humano, do corpo, da presença física das pessoas no seu interior. Essa compreensão abraça um ver e entender a cidade como um espaço cheio, preenchido não apenas de coisas, objetos, construções, pistas, progressos materiais, mas de sentimentos e alma humana. A rua parece então encantar, atrair, nos chamar ao encontro de sua alma, nos mostrar como podemos senti-la e amá-la como declara liricamente João do Rio em “A alma encantadora das ruas” ao afirmar simplesmente “eu amo a rua”⁴⁰ e também ao atribuir ao caminhar, especificamente ao flanar⁴¹, a maneira de compreender o que ele chama de “psicologia da rua” (RIO, 1995, p.2). É assim que segundo Hillman (1993), “o caminhar assume o movimento da alma”, elevando-se, portanto, a uma experiência potencialmente emocional e espiritual, uma maneira de sentir-se presente, um “estar no mundo”, mas ao mesmo tempo denuncia que como resultado negativo dos saltos, progressos e processos de mecanização e dessensibilização humana, a ação secular de caminhar, particularmente nas cidades, vem tornando-se uma prática em vias de extinção. É sobre esta triste constatação que Hillman nos aponta nas linhas seguintes:

Não só andamos menos que nossos ancestrais, mas quase diminuímos a necessidade de caminhar. A locomoção tornou-se mecanizada, desde os dispositivos de controle remoto, até, claro, os automóveis (HILLMAN, 1993, p.51).

⁴⁰ Sobre este “amor a rua”, João do Rio (1995) complementa: “esse sentimento de natureza toda íntima não vos seria revelado por mim se não julgasse, e razões não tivesse para julgar, que este amor assim absoluto e assim exagerado é partilhado por todos vós. Nós somos irmãos, nós nos sentimos parecidos e iguais; nas cidades, nas aldeias, nos povoados, não porque soframos, com a dor e os desprazeres, a lei e a polícia, mas porque nos une, nivela e agremia o amor da rua. É este mesmo o sentimento imperturbável e indissolúvel, o único que, como a própria vida, resiste às idades e às épocas” (RIO, 1995, p.1).

⁴¹ Rio (1995) define a “arte de flanar” como sendo o “mais interessante dos esportes”, e acrescenta: “Para os iniciados sempre foi grande regalo. A musa de Horácio, a pé, não fez outra coisa nos quarteirões de Roma. Sterne e Hoffmann proclamavam-lhe a profunda virtude, e Balzac fez todos os seus preciosos achados flanando. Flanar! Aí está um verbo universal sem entrada nos dicionários, que não pertence a nenhuma língua! Que significa flanar? Flanar é ser vagabundo e refletir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem”. (Ibid., p. 2)

Assim, tanto Hillman como Sennet compartilham a idéia de que uma das razões centrais para o problema de escassez das caminhadas nos espaços urbanos é resultado de um projeto histórico de desenvolvimento técnico, aprimoramento e expansão dos meios de locomoção. O ápice desse projeto culminou negativamente na contemporaneidade, num empobrecimento e esvaziamento da experiência corporal na cidade e por isso uma carência dos sentidos, uma obstrução da liberdade de movimentos na qual a experiência da velocidade, seja através dos automóveis ou pela pressa do próprio corpo em seus passos largos e urgentes, propiciou uma falta de contato com a cidade e seus habitantes, a legitimação e vigência de uma ordem automática que sacrifica a experiência do corpo-a-corpo (humano e urbano) e reduz ao mínimo a possibilidade de uma experiência plena deste corpo citadino e seus sentidos nos espaços da cidade. É importante destacar que esta reflexão sobre o caminhar não pretende privilegiá-lo ou mesmo legitimá-lo como a única forma possível de se experimentar, fruir e se sensibilizar com a cidade. Trata-se de pensar e trazer à tona a importância e compreensão da caminhada enquanto um modo sensível de apreensão do urbano, uma ação capaz de mobilizar os sentidos, motivar a produção criativa ou ser ela mesma, o mote, o *caminho* para um processo de investigação e criação artística. Esta será a linha de pensamento tomada daqui em diante, concentrada no objetivo de lançar o olhar e examinar a relação e o entrecruzamento do caminhar, das práticas de deslocamento na cidade e as artes visuais.

Na história da arte a prática do caminhar como atividade estética aparece já nos movimentos de vanguarda surgidos em fins do século XIX e início do século XX, dentre os quais se destacam o Futurismo, Cubismo, o Dadaísmo e o Surrealismo.



Figura 8. “L’homme qui marche” (O homem que caminha), Alberto Giacometti, 1961.

O pintor francês Paul Cézanne, por exemplo, seguindo a linha dos pintores integrantes do movimento Impressionista que aos poucos foram deixando a pintura em atelier em busca da pintura ao ar livre, a fim de captar particularmente os efeitos da luz-tempo sobre a natureza, também pintou diversas de suas paisagens durante caminhadas solitárias e em companhia do também pintor e colega Camille Pissaro. Mais adiante, artistas dos movimentos Dadaísmo e Surrealismo deram início a algumas ações deambulatórias, organizadas por Aragon, Breton, Picabia e Tzara⁴², e que consistiam em excursões urbanas por lugares banais e comuns da cidade⁴³. Sobre essas ações, Sandra Rey (2008) descreve e comenta:



Figura 9. Mount Sainte-Victoire seen from Bellevue, Paul Cézanne, 1885.

Em 14 de abril de 1921, em Paris, às três e meia da tarde e embaixo de uma chuva torrencial, Dada fixa um cartaz em frente à Igreja Saint-Julien-le-Pauvre. Com esta ação os dadaístas pretendem iniciar uma série de incursões urbanas nos lugares mais *banais* da cidade. Trata-se de uma operação estética consciente, acompanhada de uma grande quantidade de comunicação de imprensa, proclames, cartazes e documentação fotográfica. Essa visita que inicia a *Grande Saison Dada*, uma temporada de ações públicas pensadas para injetar uma nova energia no grupo que se encontrava em situação de estancamento e de polêmicas internas, foi recordada mais tarde por André Breton como um fracasso generalizado. No entanto essa primeira visita será lembrada como a operação mais importante de Dada na cidade (REY, 2008, p.2075).

Desta maneira, esta ação se constitui de grande importância pelo feito de ter sido o primeiro passo de uma longa série de incursões, deambulações e derivas que atravessam todo o século enquanto formas de anti-arte. Ainda sobre esta experiência Dadaista e sobre o fato desta se caracterizar como uma ação com status de anti-arte, Rey (2008), complementa:

⁴² Segundo Paola Berenstein (2006), esses artistas “desenvolvem a idéia de Hasard Objectif, ou seja, da experiência física da errância no espaço urbano real que foi a base dos manifestos surrealistas, do Nadja de Breton ou ainda do Paysan de Paris de Aragon” (BERENSTEIN, 2006, p.130).

⁴³ De acordo com Cristina Freire (1997), “para os surrealistas, especialmente Breton, Aragon e Vitrac, o fundamental era se perder na cidade; o trabalho se realiza na experiência da errância. A cidade também foi o campo escolhido para a realização do programa Dadaísta. Para estes artistas, na cidade as coisas se oferecem a percepção em profusão e liberdade, e, segundo os princípios desta poética, seria possível reeditar as leis do inconsciente, através do encontro fortuito com pessoas, objetos e lugares” (FREIRE, 1997, p.60).

A cidade dadaísta é uma cidade da banalidade que havia abandonado todas utopias hipertecnológicas do futurismo. A presença frequente e as visitas a lugares banais representam para os dadaístas um modo concreto de alcançar a desacralização total da arte, com a finalidade de alcançar a união da arte com a vida, do sublime com o quotidiano. Dada produz a passagem da representação da cidade do futuro para habitar a cidade na sua banalidade. A partir das “visitas” de Dada e das posteriores deambulações dos Surrealistas, o ato de percorrer o espaço será utilizado como forma estética capaz de substituir a representação e, por conseguinte, todo o sistema sobre o qual a arte se apoiava⁴⁴.

Intervindo na sua vida cotidiana, Paris será a cidade ideal para a continuidade das *experiências deambulatórias* liderada por André Breton, teórico-idealizador do movimento Surrealista, e pelas *derivas* propostas pelos Situacionistas. É importante não esquecer que o território de atuação Dadaísta se trata da Paris Moderna, cidade da também ação de protesto e reivindicação empreendida pelo flâneur, figura moderna que se rebelou contra as tensas e preocupantes transformações advindas da modernidade em curso na vida Parisiense.

Passados alguns anos, agora já em relação direta com as idéias de André Breton e a caminho do Surrealismo, os Dadaístas organizaram outra deambulação em campo aberto pelo centro da França. Segundo Careri apud Gonçalves (2008), “o grupo decidiu sair de Paris de trem rumo a Blois, uma pequena cidade escolhida ao azar no mapa, e seguir a pé até Romorantin” (CARERI apud GONÇALVES, 2008, p.37). Essas caminhadas repletas de inspiração criativa, discussão e reflexão deram origem a muitos escritos, dentre eles, o futuro *Manifesto Surrealista* escrito por André Breton, sua obra *Nadja*, narrativas surrealistas que abordam seus passeios poéticos pelas ruas de Paris⁴⁵ e também a publicação da obra *Le Paysan de Paris*⁴⁶ de Aragon, que evoca Paris através dos fragmentos de realidade que o acaso oferece ao olhar do caminhante.

⁴⁴ Ibid, p. 2076.

⁴⁵ Segundo Norma Domingos (2009), “as ruas de Paris são o grande espaço do acaso objetivo, Breton ali anda a esmo, mas sempre à espera de um fato novo. É na rua que encontra Nadja e mesmo quando não pretendem se ver, acabam se encontrando e se deixam conduzir pelo vagar de seus passos. Quando têm um destino objetivo, preciso, nem sempre chegam, pois a rua é o lugar de liberdade e de errância, de andar sem destino, onde cada passo é importante, pois “não há passo perdido” (DOMINGOS, 2009, p.135)

⁴⁶ “Narrativa poética feita em primeira pessoa, *Le Paysan de Paris* mostra um escritor preocupado em apreender os diversos traços de seu “eu”, mas sempre em ligação com as revelações da rua - um “eu” esvaziado que se abre às possibilidades de encontros fortuitos, de aparições imprevistas” (CAMARANI, 1999, p.18)

Dando continuidade às experiências de caminhadas pelo espaço urbano, logo após as incursões e deambulações dadaístas e surrealistas começam-se então as *derivas*, conceito e prática correspondente ao pensamento urbano dos situacionistas. A idéia de deriva se apóia num outro conceito importante que é o de *psicogeografia*, área que diz respeito aos efeitos psíquicos e emocionais que a cidade provoca no indivíduo. Ambas as definições foram criadas pela Internacional Situacionista – IS, fundada pelo intelectual e ativista político Guy-Ernest Debord, autor do clássico “A sociedade do espetáculo” e ao contrário dos surrealistas, que deambulavam pelo campo, os situacionistas tinham como área de atuação e preocupação política, a cidade. A deriva, de acordo com Berenstein (2003), era vista como,

Um modo de comportamento experimental ligado às condições da sociedade urbana: técnica da passagem rápida por ambientes variados. Diz-se também, mais particularmente, para designar a duração de um exercício contínuo dessa experiência (BERENSTEIN, 2003, p.4)

A deriva seria então uma apropriação do espaço urbano pelo pedestre através da ação do andar sem rumo e uma nova forma de apreensão do espaço urbano que não pretendia ser vista como uma atividade propriamente artística, ainda que se tratasse de uma crítica a deambulação surrealista, mas como uma “técnica urbana situacionista para tentar desenvolver na prática a idéia de construção de situações através da psicogeografia”⁴⁷ e em particular, uma crítica ao urbanismo e seu funcionalismo moderno.

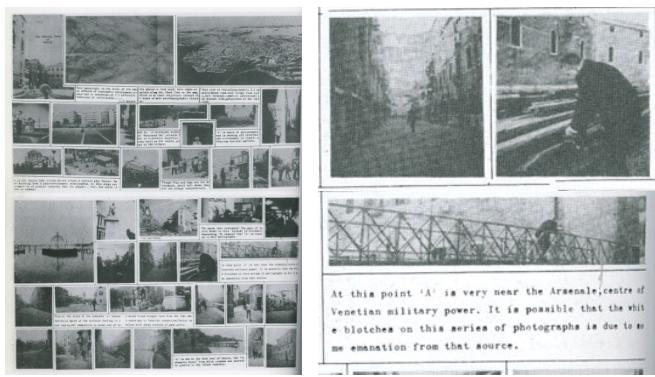


Figura 10. *Psychogeographic Map of Venice*, Ralph Rumney, 1957.

Pode-se afirmar também a deriva como uma reação, um comportamento lúdico-construtivo no qual se devem renunciar os motivos usuais ou funcionais para deslocar-

⁴⁷ BERENSTEIN, 2003, loc.cit.

se, por exemplo, ir ao trabalho, para deixar-se levar pelas solicitações do terreno e situações imprevistas. Muitas derivas foram registradas em escritos, imagens e vídeos, como os que aparecem em alguns filmes de Debord e também por processos de fotocolagem como o *Map de Venice* de Ralph Rumney, artista e co-fundador do London Psychogeographical Association – LPA, resultado de suas derivas na cidade de Veneza.

A deambulação citadina foi praticada também pelo grupo Fluxus, movimento artístico atuante entre as décadas de 60 e 70 e com participação de artistas como George Maciunas, Yoko Ono, Gustav Metzger, Nam June Paik entre outros. Neste período o grupo explorou bastante a prática de *happenings* no espaço público, como é o caso dos Free Flux-Tours em Nova York.



Figura 11. Free Flux-Tours, George Maciunas, 1976.

O caminhar também aparece como tema recorrente na produção artística de Francis Alys⁴⁸, artista de origem belga e residente no México. Para Alys, caminhar é uma atividade criativa e é através dessas caminhadas que o artista encontra e coleciona referências conceituais e objetos materiais para compor suas experiências artísticas, que geralmente se apóiam em ações performáticas e intervenções cotidianas que podem ser vistas através de registros em desenhos, anotações, mapas, imagens fotográficas e vídeos. A ação de caminhar, o ato de ir e vir, o andar e a atenção dedicada à realidade cotidiana da cidade constituem o cerne de grande parte do projeto poético do artista. Como expõe Alys,

⁴⁸ Web site do artista: <http://www.francisalys.com/public.html>

...passo muito tempo caminhando pela cidade... Com freqüência, o conceito inicial de um projeto se concretiza enquanto caminho. Como artista, minha posição é igual à de um transeunte — tento constantemente situar-me no entorno que se move. Meu trabalho é uma série de esboços e roteiros. A invenção da linguagem vai de mãos dadas com a invenção da cidade. Cada uma das minhas intervenções é outro fragmento da história que estou inventando e a cidade que estou criando (ALYS apud KIM, 1993).

A caminhada em Alys se posiciona como meio de inspiração, produção e possibilidade real de concretização de um projeto de arte que se perfaz a partir do momento em que o artista vai pra rua *andarilhar* e coletar matéria-prima para suas obras. Duas obras do artista chamam atenção pela participação direta e ativa do caminhar em seus processos de composição e elaboração. Na primeira delas, intitulada de *Zapatos Magnéticos - La Habana, 1994*, apresentada na V Bienal de Havana em 1994, Francis Alis fez percursos caminhando pela cidade com um par de sapatos magnetizados.



Figura 12. Zapatos magnéticos, La Habana 1994 (frames do vídeo), Francis Alÿs.

Com eles coletou, de maneira aleatória, uma série de objetos metálicos que passavam despercebidos para os habitantes da cidade, e, posteriormente, os colocou junto aos mapas que atestavam o traçado de seus percursos diários. Desta forma, a obra de Alys é construída pelos seus rastros e do que pode pegar com o pé, como observa Ganado Kim (1994)⁴⁹,

Alÿs faz da rua seu universo de trânsito e acumula, pouco a pouco, os desperdícios de uma comunidade que deseja o menos possível. Por contraste poderíamos imaginar o que em outras cidades se coletaria, certamente não o mesmo que em Havana. Sem ser seu último objetivo, os passeios de Alÿs tem algo de aventura arqueológica: apropria-se de uma série de objetos que, a partir de sua confrontação, nos podem dar pistas tanto do ambiente econômico como cultural de um sítio determinado (KIM, 1994, p.5)

⁴⁹ Curador da Representação Nacional do México na IV Bienal do Mercosul.

Portanto, o artista captura e acumula através de seus passos na cidade, detritos, sobras, vestígios, pistas que se espalham pelos chãos das cidades contemporâneas e que apontam, por exemplo, para a reflexão sobre os modos de viver e habitar estas cidades. A aderência da matéria simbólica reunida e ligada aos sapatos de Alys, os rastros de seus passos e o processo, fundamental na construção dessa obra, se revelam na sua instalação, composta por fotografias, vídeo e postais.

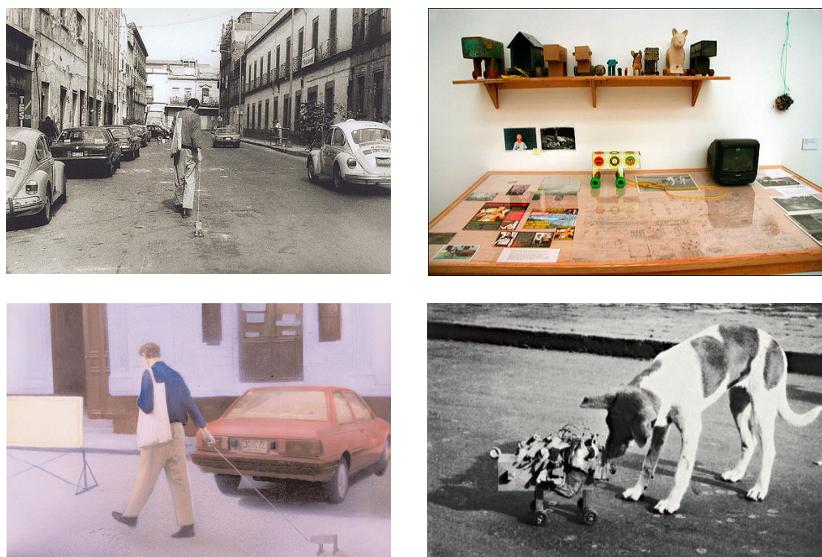


Figura 13. *The Collector* (1991-1992). Francis Alys

The Collector (1991-1992) é outra importante obra de Francis Alys na qual a caminhada pela cidade aparece como fio condutor do seu processo de criação. A obra consiste na criação de um objeto magnetizado que remete a um carrinho ou cachorro de brinquedo e na ação de caminhar, passear pelas ruas da cidade do México arrastando esse “objeto-coletor”. Alys, o artista e também agente ativo da obra, realiza e repete essa ação durante vários dias, coletando vestígios e detritos perdidos no chão do espaço urbano e apenas encerra ação, quando o “carrinho-cachorro” está completamente revestido dos dejetos urbanos encontrados na rua. Na exposição da obra (registro), o artista constrói e apresenta uma instalação composta pelo “carrinho-cachorro” e os resíduos coletados, junto a desenhos, pinturas, postais, anotações, mapas que relatam e recriam os trajetos percorridos ou imaginados, fotografias e um vídeo documental. A primeira obra mencionada, os *Zapatos Magnéticos, La Habana, 1994* é um desdobramento da obra *The collector* e ambas nascem e existem

essencialmente do caminhar e de uma relação sensível com as ruas da cidade. Sobre este processo de Alys, Bagatoli (2009) comenta:

Alys no processo de registrar, interpretar e configurar artisticamente a sua versão das ruas e locais nos quais transita ociosamente; não apenas corporifica uma visão possível da cidade (e não a verdadeira), mas instiga o observador a prestar mais atenção no contexto urbano ao qual pertence. Ele não o convida à simplesmente contemplar as características físicas e arquitetônicas da cidade, mas para refletir acerca do que ela pode lhe oferecer enquanto espaço de convivência (lazer e trabalho) (BAGATOLI, 2009, p. 2762).

Alys faz das ruas da cidade, do lugar contemporâneo de passagem e circulação e de um ir e vir apressado, um espaço de lentidão, atuação, intervenção e elaboração de uma poética que se perfaz através do caminhar e as implicações culturais, sensíveis e subjetivas desta ação humana. Ele faz do andar, ação comum do cotidiano, seu modo de viver e produzir arte.

As caminhadas são as pedras que marcam os quilômetros da minha vida⁵⁰. Esta afirmação é do *artista-caminhante* inglês Hamish Fulton que começou suas caminhadas ao redor do mundo no início dos anos 70. Aproximando arte e vida, sua produção artística se baseia na experiência do caminhar e está diretamente relacionada com inúmeras viagens realizadas pelo artista, acompanhadas de passeios a pé de curta ou longa duração, nas quais são realizados diversos registros de sua experiência física e emocional em contato com paisagens através do caminhar.

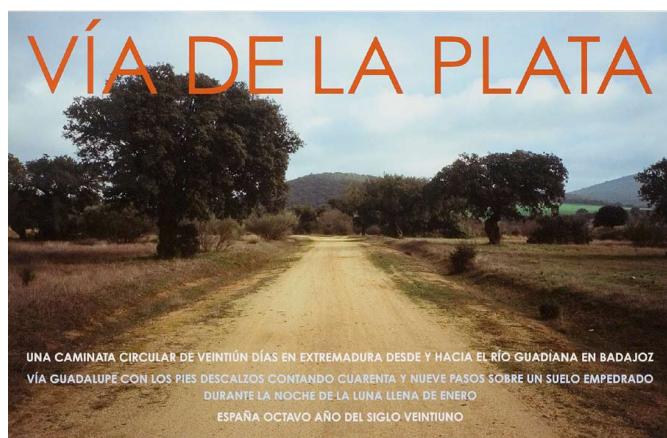


Figura 14. Vía de la Plata. Hamish Fulton, 2008

50 Frase extraída do catálogo da exposição *Río Luna Río* de Hamish Fulton.

Em 2008, Fulton realizou a exposição intitulada "*El camino. Rutas cortas por la Península Ibérica. 1979-2008*"⁵¹, baseada em vários passeios que fez pela Península Ibérica, apresentando cerca de vinte fotografias e textos de autoria do artista. Nessa exposição também aparecem registros de outras caminhadas do artista, como a realizada durante vinte dias pela região de Extremadura com os pés descalços e a caminhada circular em Badajoz que começou e acabou na margem do rio (Guadiana). Em uma entrevista⁵² realizada por ocasião da exposição no MEIAC-Badajoz, Hamish Fulton, questionado sobre a razão de se auto-intitular um artista-caminhante, responde o seguinte:

Toda a arte que faço provém exclusivamente de caminhadas. Se não fizesse primeiro uma caminhada, não seria capaz de fazer arte: é esta a regra que impus a mim mesmo. Quero fazer finca-pé na experiência física de caminhar, não como meio artístico, e por não ser um meio artístico, caminhar tem a possibilidade de se tornar público de muitas e distintas maneiras. Todas as minhas caminhadas são um comentário sobre a nossa sociedade dependente do automóvel. «Caminhar por estradas» é um acontecimento inusual num ambiente «normal» (FULTON, 2008, p.25).

O artista faz das suas caminhadas, do ato de andar, uma experiência íntima e espiritual, um princípio de vida e criação, um modo singular de experimentar passagens, mudanças de ambiente e a condição de trânsito, de passageiro, viajante, andarilho pelo mundo afora.



Figura 15. Seven Paces. Hamish Fulton, 2003.

51 Exposição realizada no MEIAC – Museu Extremeño e Iberoamericano de Arte Contemporaneo em Badajoz na Espanha. Link: www.meiac.es/

52 Link para entrevista: www.cascaisatlantico.org/Files/Billeder/Natura/.../Catalogo_LandArt_V6.pdf

Como forma de partilhar estas andanças, seus fragmentos de caminhada, o artista expõe fotografias, instalações, textos, livros e desta forma ressignifica a caminhada tradicional, seu sentido e fim usual, convertendo-a e apresentando-a como uma experiência humana sensível.

Caminhando rumo à arte brasileira, observa-se na criação de vários artistas o lugar e o papel da cidade e do caminhar como meio de captação e interação sensível-estética, procedimento de investigação e coleta de idéias e matérias. São obras clássicas as intituladas *experiências* do artista modernista Flávio de Carvalho, que oportunamente conheceu os surrealistas parisienses em seus anos de estudo na Europa, divulgou idéias do grupo no Brasil e realizou deambulações urbanas.

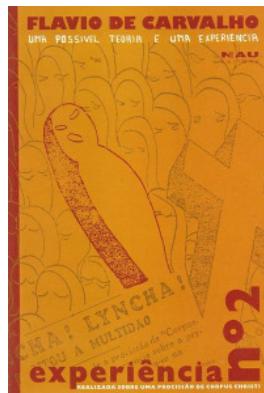


Figura 16. Livro “Flávio de Carvalho, Experiência nº. 2. Uma possível teoria e uma experiência”, 1931.

A *Experiência nº 2*, realizada em 1932, lançada também em livro⁵³ meses após a ação, consistiu numa intervenção-caminhada durante uma procissão de Corpus Christi que acontecia nas ruas de São Paulo, na qual Flávio caminhava no sentido contrário aos participantes da marcha religiosa. O artista descreve ação:

Tomei logo a resolução de passar em revista o cortejo conservando o meu chapéu na cabeça e andando em direção oposta à que ela seguia para melhor observar o efeito do meu ato ímpio na fisionomia dos crentes. A minha altura, acima do normal, me tornava mais visível, destacando a minha arrogância e facilitando a tarefa de chamar atenção. A princípio me olhavam com espanto - me refiro à assistência, porque aqueles que eram da procissão se portavam diferentemente, eles eram os eleitos de deus, os escolhidos e formavam uma massa em movimento lento, contrastando em qualidade com a assistência imóvel; eram, portanto, praticamente, o único movimento em todo o imenso percurso da procissão e esta

⁵³ Livro intitulado “Flávio de Carvalho. Uma possível teoria e uma experiência. Experiência nº 2. Realizada sobre uma procissão de Corpus Christi”. Disponível para compra pela Nau Editora através do link: http://www.naueditora.com.br/livro/experiencia_n2-flavio_de_carvalho-24.html

situação de movimento naturalmente exigia o monopólio da atenção geral, e uma presença perturbadora como era a minha deveria influir diferentemente na procissão em movimento e na assistência. (CARVALHO, 2001)

Logo após a multidão dar-se conta da ação iconoclasta, Flávio precisou se retirar sob o perigo de ser linchado e mesmo assim foi capturado pela polícia que ao questioná-lo sobre a sua atitude, respondeu que estava realizando uma experiência sobre a “psicologia das multidões”⁵⁴.

A Experiência nº3, realizada publicamente em 1956, combinou caminhada, também pelas ruas de São Paulo, com questionamentos do artista em torno do habitat do homem, sua cidade e suas vestes. Vestido com seu *new look* ou ainda o *traje de verão do novo homem dos trópicos*, idealizado e desenhado pelo artista, Flávio de Carvalho perambulou em São Paulo e defendeu a importância da indumentária como algo que além de trazer benefícios como conforto, higiene e saúde dos homens, deveria ser multicolorido, libertando o homem do monocromatismo do terno e gravata.



Figura 17. “New Look” ou Traje do “Novo homem dos Trópicos” e Experiência nº 3, Flávio de Carvalho, 1956.

Flávio de carvalho também escreveu uma série de textos sobre a cidade e as questões urbanas como o transporte e o trânsito urbano em 1955 no Diário de São Paulo, e a partir de 1956, ano em que realizou a *Experiência nº 3*, escreveu uma outra série de artigos tratando da história e evolução da moda sob o título “A moda e o novo homem”.

⁵⁴ No livro em que relata a Experiência nº2, Flávio de Carvalho faz um exame minucioso das reações das pessoas individualmente e as transformações do comportamento coletivo da “massa”. Utiliza para esta análise os conceitos de Freud em “Totem e tabu” e do antropólogo inglês James Frazer no seu livro “O ramo dourado”. Obras recorrentes em vários momentos de Flávio, desde a sua peça “O deus morto” até a sua “Cidade do homem nu”, entre outros. Ver http://www.escritoriodearte.com/sob_um_ceu_tropical/flaviodecarvalho.asp

Na rota de ações que envolvem o caminhar, a circulação pela cidade, a relação sensorial do corpo em sua experiência com e na cidade, encontramos no *Delirium Ambulatorium* de Hélio Oiticica, uma apologia as andanças e errâncias na cidade e as ruas como espaço de sensação, atuação, intervenção e experimentação artística. Por conta de sua participação no evento “Mitos Vadios” organizado por Ivald Granato no ano de 1978 em São Paulo, Hélio propôs realizar uma performance, segundo ele, “ambulatoriar, isto é, ‘inventar’ coisas para fazer durante a caminhada” (OITICICA, 1978), compreendendo as seguintes etapas⁵⁵:

- A.** Caminhar pela periferia da área baldia demarcada durante a duração da performance;
- B.** Levar do Rio capa-faixa de murim plastificado com cola vinílica para ser enrolada em corpos diversos;
- C.** Levar em sacos ou talvez solucionado de outro modo: talvez nos containers de vinil de fotografias apanhados em SÃO CRISTOVÃO (fragmentos – totens do Rio);
- D.** Samples de asfalto da Av. PRESIDENTE VARGAS – terra do MORRO DA MANGUEIRA – água da PRAIA DE IPANEMA - pequenos objetos de bazares da RUA LARGA.

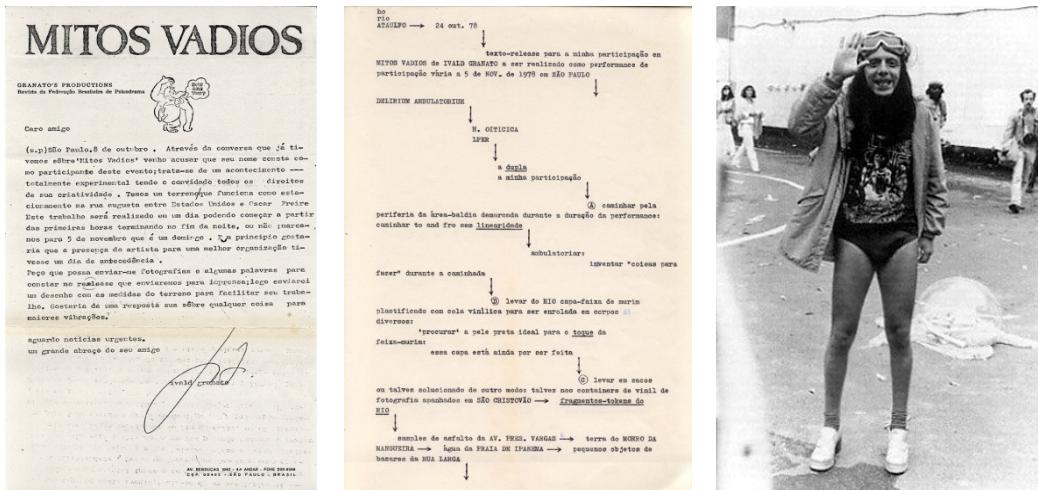


Figura 18. Carta-convite de Ivald Granato a Hélio Oiticica, projeto de Hélio para ação DeliriumAmbulatorium e fotografia do artista durante o evento. 1978.

⁵⁵ Informações e documentos sobre o evento *Mitos Vadios* estão disponíveis para acesso através do site do Programa Hélio Oiticica do Itaú Cultural. Link: <http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia/ho/index.cfm?fuseaction=documentos&cod=470&tipo=2>

Desta maneira, Hélio projeta e descreve passo a passo sua participação no *Mitos Vadios*, acontecimento totalmente experimental segundo seu organizador Ivald Granato⁵⁶, programado para acontecer num terreno que funcionava como estacionamento na rua Augusta entre a Estados Unidos e a Oscar Freire em São Paulo. A participação de Hélio se daria então no formato de uma ação-caminhada pré-planejada mas aberta ao improviso, o acaso, ao que surgisse no momento da ação, do *ambulatoriar*, e contaria com o uso de materiais singulares e simbólicos do Rio de Janeiro, coletados pelo artista durante errâncias pelas ruas de sua cidade-residência e deslocados para o contexto de um evento artístico em São Paulo.

Na arte contemporânea brasileira mais atual, há exemplos de inúmeros artistas que atuam e produzem arte em diálogo e relação com o campo urbano, com a cidade, através de experiências de passagem, permanência, deslocamentos cotidianos, caminhadas pelas ruas de seus lugares de origem ou no tempo-duração de uma viagem. De acordo com Cristina Freire (2003), “a cidade desempenha um papel fundamental na constituição do imaginário contemporâneo. Basta lembrar que nove décimos das imagens sedimentadas em nosso inconsciente originam-se daí” (FREIRE, 2003). Desta maneira, na contracorrente da funcionalização do espaço urbano e da vida humana na cidade, inclusive em função do urbanismo contemporâneo que segundo Berenstein (2006) “desastrosamente esquece o que o espaço urbano possui de mais poético, que seria precisamente seu caráter humano, sensorial e corpóreo” (BERENSTEIN, 2006, p.134), muitos artistas contemporâneos tomam a metrópole como terreno para suas inscrições, construções poéticas, como espaço de problematização e investigação estética.



Figura 19. Eu - horizonte 4 e 7 (fotografias). Marcelo Cidade, 2000.

⁵⁶ A exemplo do *Mitos Vadios* de 1978, durante a 29ª Bienal de São Paulo, Ivald Granato organizou uma convocatória para artistas participarem de uma manifestação contestando sobre o conceito, ou a falta dele na 29ª edição da Bienal. O vídeo com a convocatória pode ser visto através do link <http://mitosvadios2.blogspot.com/2010/07/video-do-manifesto-mitos-vadios-2.html>

Através do andar, da possibilidade de se locomover no espaço, “condição básica para conhecer uma cidade, para se perder em suas ruas” (FREIRE, 1997, p.121), artistas movidos e afetados por suas convivências, encontros, encantamentos e estranhamentos com a cidade, encontram nela mesma, o ponto de partida para percorrer múltiplos caminhos de criação. A cidade labiríntica, suas camadas de tempo, seu vasto repertório imagético e metafórico se oferece como espaço de movimento do corpo e do pensamento, lugar de criação de conjecturas, projeções, expansão poética criativa, elevação da sensibilidade. Projetos poéticos que miram e se aprofundam na cidade, na vida urbana, em experiências de transito, deslocamento, itinerâncias pelas cidades contemporâneas, observação e registro da paisagem urbana, atravessam e integram o percurso-processo criativo de artistas como Marcelo Cidade (SP), Cao Guimarães (BH), Marina Camargo⁵⁷ (RS), Ana Holck (RJ), Lia Chaia (SP), Pedro Varela (RJ), Kristina Solomoukha (FR), Anne Lopes (SP), Paula Almozara (SP).

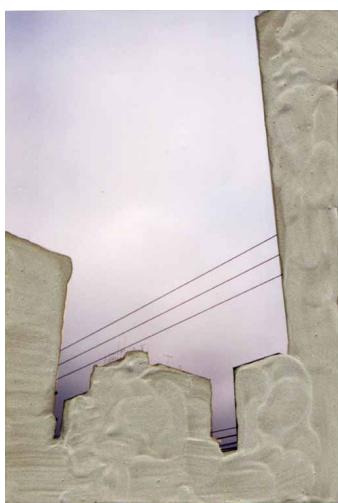


Figura 20. Horizonte II (fotografia).
Lia Chaia, 2003.



Figura 21. Minhocão (vídeo). Lia Chaia, 2006

A obra da artista Anne Lopes é exemplo forte de um encontro afetivo e inspirador com a cidade e sua dinâmica. Com sua mudança de residência para a metrópole paulista, a

⁵⁷ No ano de 2007, em parceria com a também artista Romy Pocztaruk, criaram o Projeto Percursos. Segundo as artistas, é iniciativa de um grupo multidisciplinar de artistas (atuantes na área de artes visuais e design) movidos pela possibilidade de encontrar novos olhares para situações comumente despercebidas no cotidiano. Percursos visa estabelecer diálogos a partir de propostas artísticas inseridas como elementos de contra-fluxo, sugerindo assim, interlocuções que compartilham diferentes possibilidades e olhares sobre a realidade cotidiana e sobre a cidade. O projeto na íntegra pode ser acompanhado através do link <http://www.percursos.com.br/>

obra da artista passa a ter uma relação direta com a vida nas metrópoles e seus habitantes. Sobre essa mudança, Anne Lopes comenta em entrevista⁵⁸:

Essa é uma história de vida... Há cerca de 10 anos, mudei-me do interior de São Paulo para a capital e todo o processo de ruptura com um estilo de vida tranquilo e seguro e o recomeço numa metrópole, na minha visão, bastante assustadora, marcou um caminho natural a ser seguido. Observava o céu de São Paulo, sua paisagem suja, as pessoas apressadas, o trânsito terrível e tentava me imaginar feliz ali. Como? Exorcizando meus fantasmas através do trabalho - precisava dar cor ao que era cinza, numa metáfora clara para as convulsões da alma. Na época, já pintava profissionalmente e busquei junto a outros artistas o necessário conhecimento para dar suporte ao que pretendia fazer, tanto do ponto de vista de qualidade artística quanto de inserção no mercado (LOPES, 2010).

Desta maneira, a artista alia desenho e pintura para retratar a vida urbana de São Paulo, através de uma percepção sensível e singular. Ela reinterpreta sua relação a princípio conflituosa com a vida na maior cidade do país e devolver seu olhar-pensamento através de imagens. Questionada sobre como os artistas contemporâneos têm trabalhado a temática urbana e porque é crescente o interesse pela atmosfera das grandes cidades no mundo das artes, a artista responde:

Acredito que o espírito das cidades tem sido um dos ângulos mais visitados por artistas de todos os tempos, não apenas contemporâneos. Bons artistas vieram de áreas tão dispare quanto a engenharia e a medicina e isso oferece ao campo da expressão artística a melhor tecnologia disponível. A escolha da temática se dá por um conjunto de razões - é uma interação da natureza íntima, da formação profissional, de pesquisas filosóficas, estudos orientados, etc; e as cidades, invólucros da nossa vida moderna tão desafiadora, oferecem uma miríade de possibilidades e interpretações (LOPES, 2010).

A artista afirma o interesse, o olhar atento e curioso do artista em relação à cidade, como uma questão se justifica por componentes que aliam memória, caminho profissional e intelectual, experiência pessoal de choque e encantamento, como foi sua situação em relação ao inicio da vida em São Paulo e também a minha quando da fixação de residência no centro da cidade de Salvador. Da mesma forma, a artista

⁵⁸ Disponível em <http://anne.lopes.fotoblog.uol.com.br/>. Web site pessoal da artista <http://www.anneuneslopes.com/>. Em 2010 a artista lançou um livro em edição limitada intitulado *Cidade Brasileiras*, mostrando uma série de mesmo título com obras que abordam a vida na cidade de São Paulo.

aponta a cidade como um espaço humano, existencial e potencialmente interpretativo, na medida em que se apresenta como um campo rico e vasto para elaboração, execução e aprofundamento de proposições artísticas. A arte neste caso propicia um agir-pensar sobre ela própria, seu território múltiplo de expressão e sentido, sobre “o lugar da arte na cidade ou quem sabe, a cidade através da arte” (FREIRE, 1997, p. 82), os atravessamentos e intersecções destes campos e possíveis legibilidades desta experiência expressas na forma de projetos artísticos e tradução estética.



Figura 22. Paulista Negra, Permitido Estacionar e Vista das Grades do Sta. Efigênia. Anne Lopes, 2010.

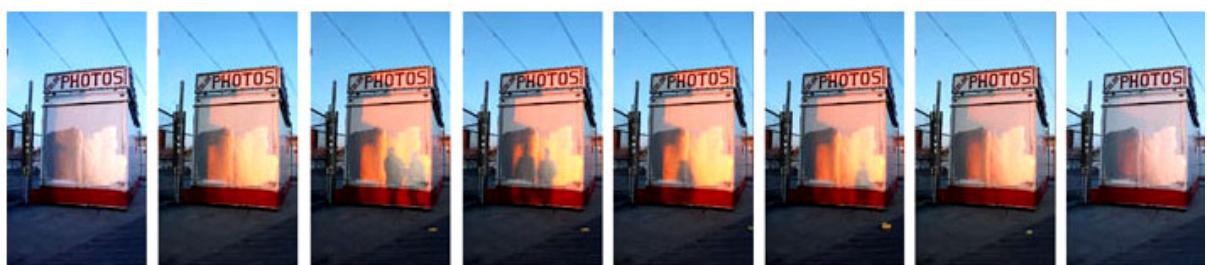


Figura 23. Photo Color. Marina Camargo, 2010

4. SINALIZAÇÕES: ORIENTAÇÕES GRÁFICAS URBANAS

4.1 A CIDADE NO MEU CAMINHO (MEUS CAMINHOS NA CIDADE)

Sobretudo eu, que fiel ao meu velho hábito,
faço amiúde a rua de gabinete de estudo,
 quantas vezes, levado ao acaso por meus
 sonhadores, *me vejo de repente no meio*
dos pavimentadores!

(M. BARTHÉLEMY, 1861)

Conforme vem sendo enunciado ao longo desta dissertação, a cidade passa a ser o assunto de minhas inquietações estéticas, motivação poética para criação e impulso para idealização e produção de projetos artísticos, precisamente com o episódio do meu deslocamento da região suburbana na denominada cidade baixa, para residir até o momento no centro da cidade, exatamente em uma de suas avenidas principais, a conhecida Avenida Carlos Gomes. Vivendo sozinho num apartamento do 7º andar de um prédio que se dividia entre salas comerciais e residências, no cerne do tumulto e da vida agitada comuns as regiões centrais das grandes cidades, descobri junto ao sentimento de choque e solidão pelo início de um novo ciclo de vida, a primeira experiência de morar sozinho, a sonhada e amedrontadora sensação de independência e liberdade, um encantamento pela paisagem urbana que se descontinava a mim em cada momento do dia que me debruçava sozinho sobre a grande janela daquele apartamento. Olhava e só olhava o movimento da cidade, do alto, à distância, o amanhecer, o dormir, a pulsação das coisas vivas naquela avenida que se mantinha e mantém até hoje acordada dia e noite. Gostava de ver, de me perder pelo olhar e pelo pensamento, de refletir como às 24 horas do dia naquele ambiente eram rigorosamente opostas aquelas que vivi anteriormente no pequeno bairro de Plataforma no subúrbio ferroviário de Salvador. A vida ali com a passagem do tempo, se mostrava diferente e cada vez mais interessante, impactante, inspiradora e motivadora.

Este período de mudança de residência e vida pessoal coincidiu também com o momento de ingresso no curso superior de Artes, período em que começava a sentir com o andamento das aulas e dos semestres, o conhecimento adquirido através das disciplinas e as incursões na prática artística, a necessidade de encontrar, cercar, investigar, aprofundar um assunto, desenvolver um projeto poético que se abrisse

como um campo vasto para produção de imagens, experimentação, exploração técnica e de linguagens e exercício do pensamento. Desta maneira, ocorre então a consciência e constatação de outra mudança significativa no desenrolar do meu cotidiano, com desdobramentos na minha expressão artística; as caminhadas na “cidade” e a realização da grande maioria das atividades e obrigações cotidianas quase todas inseridas no centro da cidade, através de percursos a pé. Mercados, lojas, farmácias, aulas de arte, cinema, teatro, atividade física, cursos, reuniões, prática artística, todos os afazeres, toda a rotina diária cumprida em itinerários feitos a pé. A essa altura já vivendo na minha segunda residência⁵⁹ no centro da cidade, localizada a apenas alguns metros da primeira casa, descobri um centro nunca antes visto, acessado, visto que na infância, esta área da cidade era para mim apenas um lugar de breve passagem, de visita a lugares específicos, encontros e atividades eventuais.



Figura 24. Duas vistas (da janela de minha antiga residência em Plataforma e a atual no Centro da cidade de Salvador). Vladimir Oliveira, 2010

Não me recordo de outro momento na vida até o presente, de caminhar e gostar tanto disso, de sair e estar na rua, percorrer seus caminhos, me surpreender com suas macro e micro mudanças diárias, incursionar na “cidade” e maravilhar-me com sua dinâmica, suas imagens, estruturas, sua ocupação humana e criatividade que me injeta animo, energia criativa, movimento e desejo de expressão. As caminhadas na cidade, neste meu território diário, ganham o sentido de uma experiência íntima existencial e o caminhar se inseri no meu cotidiano como uma escolha, uma prática que envolve um desejo de movimento, ação corporal-mental, a garantia de poder exercer e praticar a arte secular de caminhar, perambular pelas ruas da cidade, ainda

⁵⁹ Atualmente estou em processo de mudança para a terceira residência no centro da cidade de Salvador. Criei um forte vínculo afetivo e sensível com essa região da cidade. Esta dissertação foi produzida em trânsito entre uma e outra residência.

que a realidade urbana e os projetos de urbanização contemporâneos, a desumanização da cidade venha aos poucos aniquilando essa possibilidade de relação, envolvimento e trocas com a cidade. O contato com o ambiente urbano me faz sentir potencialmente vivo e criativo, através de inspirações, embates, tensões, atravessamentos, indagações, dúvidas, do caminhar diário e da consequente mobilização da percepção e pensamento por meio do qual investigo, descubro, recolho afetos estéticos, transformo impressões, sensações e coisas do cotidiano em sua maioria banalizadas e objetivadas em proposições artísticas. Assim, na medida em que sou sensibilizado pela cidade, que a sinto e me vejo acessando-a e lendo-a por uma lente-olhar subjetiva, acredito que sensibilizo através de impressões pessoais, manifestações poéticas e expressão artística a cidade e seus habitantes.

O fato de residir no centro da cidade, não em um bairro próximo, nos arredores, mas no interior do centro, faz com que quase todo tempo eu experimente e sinta a dinâmica, as forças, o ritmo, a energia diferenciada que essa região possui. Sendo artista, adentro as ruas desse “bairro” não apenas como mais um citadino entre tantos, passageiros e apressados, mas como alguém que calmamente faz um passeio, frui a rua com corpo inteiro e atento, observando cuidadosamente seus elementos, exposto e disposto a surpresa, o inusitado, a idéia que surge num instante rápido, no tempo do atravessar de uma rua a outra, na captação de um sinal, na dúvida quanto à orientação de uma placa. Desta maneira, o bairro e as relações que mantenho com ele, particularmente através do caminhar, constituem um importante elemento para reflexão sobre a vida cotidiana na cidade, aspecto elucidado por Henri Lefebvre (1997), quando este afirma que,

O bairro surge como o domínio onde a relação espaço/tempo é a mais favorável para um usuário que deseja deslocar-se por ele a pé saindo de sua casa. Por conseguinte, é o pedaço de cidade atravessado por um limite distinguindo o espaço privado do espaço público: é o que resulta de uma caminhada, da sucessão de passos numa calçada, pouco a pouco significada pelo seu vínculo orgânico com a residência (LEFEBVRE Apud CERTEAU, 1997, p. 41).

Portanto, a noção de bairro surge atrelada a relação que cada um estabelece com esse espaço, em especial através da caminhar, do deslocamento a pé, do movimento de sair, o ir e vir da rua pra casa e de casa pra rua com os próprios pés. Esta relação, ainda que parecida e comum aos muitos moradores de um determinado bairro, assume um contexto, um fim, atende a um desejo e necessidade específica para cada

um daqueles que percorrem, caminham pelo bairro, aspecto que corresponde ao que Michel de Certeau (1997) considera como a *forma de apreensão* do bairro, sendo que este, mesmo tratando-se de uma porção do espaço público em geral (anônimo de todo mundo), “se insinua pouco a pouco um espaço privado particularizado pelo fato do uso quase cotidiano desse espaço” (CERTEAU, 1997, p.40). É desta maneira que a potencial relação que mantenho com o centro da cidade de Salvador, construída ao longo de quase onze anos, dinamizada e atualizada por múltiplas dimensões, sentidos e simbolismos, se mantêm em silêncio ou segredo para a grande maioria dos outros tantos residentes nessa região e também para aqueles que simplesmente passam ou habitam esse espaço temporariamente. Muitos não sabem que em diversos momentos que vou pra rua, que caminho pela calçada, que faço um *tour* daqui pra ali, estou abrindo caminhos para estimular a percepção, sua aprendizagem, sondando matérias, colhendo assuntos, elementos, ouvindo a sonoridade urbana, sensibilizando e animando o corpo-alma e motivando a inspiração. Assim mais uma vez parece apropriado trazer Certeau, quando este afirma que o bairro “é uma noção dinâmica, que necessita de uma progressiva aprendizagem, que vai progredindo mediante a repetição do engajamento do corpo do usuário no espaço público até exercer ai uma apropriação” (CERTEAU, 1997, p.42). Uma espécie de “prática do bairro” surge e se desenvolve de forma singularizada a partir dos usos, necessidades, táticas, investimentos, ações e sentidos por parte dos seus usuários. Essa prática favorece uma utilização do espaço urbano não apenas no âmbito funcional e a *caminhada* de quem passeia pelo seu bairro, segundo o autor, “é sempre portadora de diversos sentidos”⁶⁰.

...sonho de viajar diante de uma vitrine, breve sobressalto sensual, excitação do olfato sob as árvores do parque, lembranças de itinerários enterradas no chão desde a infância, considerações alegres, serenas ou amargas sobre o seu próprio destino, inúmeros “segmentos de sentido” que podem ir um tomado o lugar do outro conforme se vai caminhando, sem ordem, sem regra, despertadas ao acaso dos encontros, suscitadas pela atenção flutuante aos “acontecimentos” que, sem cessar, se vão produzindo na rua (CERTEAU, 1997, p.44).

A esta multiplicidade e variedade de sentidos despertados a partir das caminhadas no bairro, acrescento também a possibilidade concreta de uso, relação, intervenção neste

⁶⁰ Certeau afirma que a cidade é, no sentido forte, “poetizada” pelo sujeito: este a re-fabricou para o seu uso próprio desmontando as correntes do aparelho urbano: ele impõe à ordem externa da cidade a sua lei de consumo do espaço (CERTEAU, 1997, p.45)

espaço, motivado por um desejo de investigação e criação artística. Avaliando os últimos anos em que venho me dedicando com maior profundidade a prática e reflexão artística, penso que a vida na cidade, essa outra maneira de vivê-la e experimentá-la através dos deslocamentos, das caminhadas, as errâncias pelas ruas, demarcou e cercou um interesse quase inesgotável pelo universo urbano enquanto campo de investigação estético-conceitual. A transformação na minha relação e percepção da cidade, da rua, da vida urbana, fundou as bases de um projeto poético em trânsito no qual diversas questões concernentes a cidade vem compondo e estruturando um processo de criação artística. A ação de percorrer a cidade, sair de casa a pé, andar pelas ruas do bairro, no meu caso, do centro de uma grande cidade, experimentando espaços e o movimento de passagem onde se é invadido por sensações e intensificações da vida cotidiana, fez germinar através de contatos e contágios na cidade, um envolvente, crescente e progressivo interesse pela construtividade urbana, seguido por um desejo de exprimir e expor essas apreensões, impressões e encontros por meio de procedimentos artísticos. Revelar visões e reflexões sensíveis da cidade através de um pensar, um fazer-atuar artístico.

Vivenciando a cidade através de percursos exploratórios, observando e captando elementos significativos da experiência do percurso, um vasto e inumerável conjunto de proposições, pensamentos, idéias de obras, apropriações, deslocamentos, sugestões, possibilidades temáticas, caminhos de abordagem e tradução visual surgiam a cada incursão na rua. Atravessando a paisagem urbana, gostando da rua e de estar-ficar ali, curioso a cada passo em pleno movimento lento, no meio das tantas coisas que coexistem na cidade, a sinestesia urbana insuflava inspiração e mais e mais motivos para criar. Desde então, surgem diversas obras, séries, projetos de exposição, anteriores e pós-ingresso no programa de mestrado, algumas executadas e apresentadas em exposições coletivas, individuais, salões e outras que ainda encontra-se em etapa de produção e em processo de maturação. Apresentarei, então, obras produzidas no percurso-período compreendido entre 2006-2010, algumas acompanhadas por textos reflexivos⁶¹ que são na verdade, exercícios de pensamento e reflexão conceitual que sempre acompanham meu processo de criação. Das idéias, imagens e pensamentos que antecedem, permeiam e se desenvolvem no curso de produção das obras, imprimem-se no formato de textos, escritos, notas, apontamentos, reflexões pessoais advindas das inúmeras conversas entre obra e artista. Vamos percorrer, portanto, um trajeto criativo de obras, letras, imagens-

⁶¹ Os textos estão intactos (sem alterações, acréscimos, revisões), exatamente como foram produzidos no período de criação-exposição das obras.

pensamentos deslocadas, extraídas, capturadas pelo corpo-caminhante através do passo a passo na cidade. Vejamos:

GEO-METRI-CIDADES

(Seleção e exposição na 5^a Bienal de Arte, Ciência e Cultura da UNE, Fundição Progresso – Rio de Janeiro em 2006)

Estes três painéis foram compostos a partir de combinações, junções e montagens de fotografias das *demarcações-pinturas* e *texturas* extraídas do chão da cidade. Considero a obra-chave que marca o início do meu processo criativo com ênfase na relação com a cidade e ainda sem tanta clareza na época, o interesse pela sinalização urbano-viária. Outro aspecto importante é que o momento de criação dessas obras coincide com o curso de fotografia realizado durante a graduação na Escola de Belas Artes. Até então as técnicas com as quais me expressava artisticamente eram apenas o desenho e a pintura. Desde então, a fotografia como técnica, meio, registro, forma de expressão, perpassa grande parte da minha produção artística. Após a composição da obra essas mesmas fotografias e outras foram utilizadas em outras experiências e elaboração de novos trabalhos, viabilizando desdobramentos da série inicial.



Figura 25 – Da série Geo-Metri-Cidades. Vladimir Oliveira, 2006.

ARQUITETURA DESUMANA

(Seleção e exposição no Salão Regional de Artes Visuais da Bahia - Centro de Cultura Adonias Filho, Itabuna/BA em 2008)

ARQUITETURA DESUMANA

"Cada obra de arte se apresenta, então, como mero fragmento, uma minúscula peça arbitrariamente recortada de um tecido infinitamente mais amplo".

(Brissac Peixoto)

"Arquitetura: o que transcende a construção"

(Paulo Casé)

Esta obra pauta-se no jogo relacional entre o olhar, o corpo e a cidade, enquanto campo de afeto visual e conceitual. Em suas três partes, me interessa explorar a idéia de fragmento, instalando uma relação entre a arquitetura urbana e o corpo enquanto matéria dividida, instrumental e fraturada. Para isso são usadas diversas cópias fotográficas retiradas da janela de meu apartamento, a primeira tratando-se de um edifício abandonado ocupado pelo MST-S - Movimento Sem-Teto de Salvador, e a outra do edifício da UERJ no Rio de Janeiro. Estas fotografias são recortadas manualmente tendo cada parte a mesma dimensão. Junto a estes 'fragmentos de imagem' é agregado um cubo com faces compostas por fotografias. O jogo proposto é pensar na idéia do olhar que se depara e confronta na contemporaneidade, com a grande dimensão das arquiteturas que ocupam e se instalam em cada pequena porção de espaço na cidade. O olhar que só vê janelas, pilares, andaimes, andares, verticalidades de

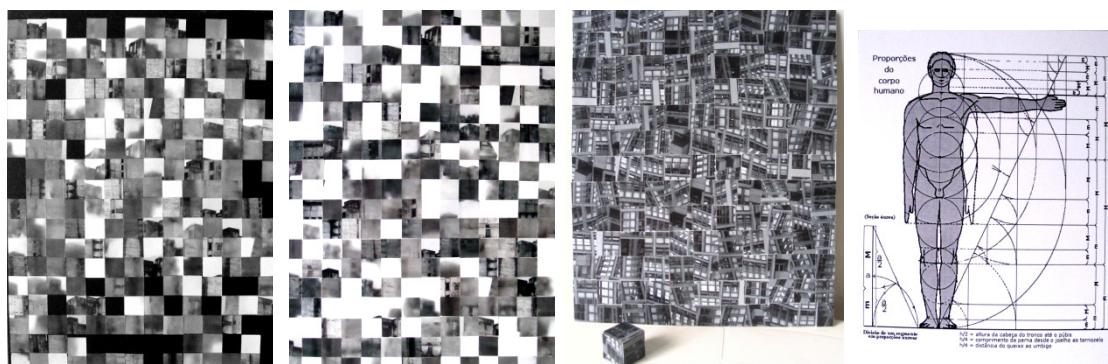


Figura 26 – Arquitetura Desumana. Vladimir Oliveira, 2008

concreto e ruína condensadas em corpos de cimento, poeira, ferro e cal. Refletir a arquitetura em sua possibilidade de permanência e no mesmo tempo de fratura e decomposição em que "ruínas e obras se confundem" (Brissac Peixoto). A presença da imagem de um estudo ideal da figura humana inseri no trabalho esse outro corpo, o dos citadinos, buscando problematizar a "relação esvaziada de 'experiência'" (Benjamim) carnal, corporal, sensorial que estes mantêm com o espaço urbano. Arquitetura e corpo se expressam e se refletem matematizados, idealizados, instrumentalizados, condicionados a rigidez, ao endurecimento, reduzidos a

projeto e esvaziados de sentido. Corpo e arquitetura se mostram *desumanizados* e carentes de experiência. Ambos se espelham e se desafiam na urbe contemporânea.

WHITEDOOR II

(Seleção e exposição no I Salão Arte & Cidade, EBA – Escola de Belas Artes – UFBA em 2008)

WHITEDOOR II

“A função da arte é construir imagens da cidade que sejam novas, que passem a fazer parte da própria paisagem urbana”.

(Nelson Brissac Peixoto)

A obra apresentada compõe uma série em processo, tendo como enfoque um dispositivo de caráter publicitário e comum à paisagem urbana na contemporaneidade: os outdoors. Trata-se de um exercício fotográfico de captura de outdoors brancos, “whitedoors”, subvertendo a sua função primordial de anunciar, publicar, divulgar algo, resignificando-o a partir da consideração de sua forma como elemento estético e expressivo. Num momento em que o panorama da cidade convida o olhar dos citadinos a perder-se pelos milhares de cartazes, banners, neons, anúncios, panfletos ao vento, configurando a paisagem urbana como um “jornal de serviço”, a oportunidade de encontrar um quadro limpo, um lugar branco na cidade que ainda não esteja coberto pela abundância de “imagem-palavra”, é quase nula. Diante de um horizonte que não se deixa perpassar, da “paisagem que é um muro” (PEIXOTO, 1996), o olhar é um embate. O excesso de matéria visual, o cruzamento de diversos espaços e tempos, suportes e tipos de imagem, os outdoors, com seu extenso alcance visual e seu caráter público, se destaca cada vez mais no “cenário” urbano, também por seu forte apelo visual endereçado a propagação comercial e estímulo ao consumo. Composta por 48 fotografias (formato 10x15 cm) impressas em papel adesivado, as imagens irão compor um painel de outdoors brancos aplicados manual e diretamente sobre a parede, otimizando-a enquanto suporte para instalação da obra. A composição é elaborada a partir do preenchimento de uma área pela imagem do outdoor branco, e outra pelo próprio “vazio-branco” na parede, culminando em duas áreas brancas. O gesto pretende incitar neste caso, uma reflexão em torno do branco como possibilidade, um elemento caracterizador de ausência, seja de imagem, seja de palavra.

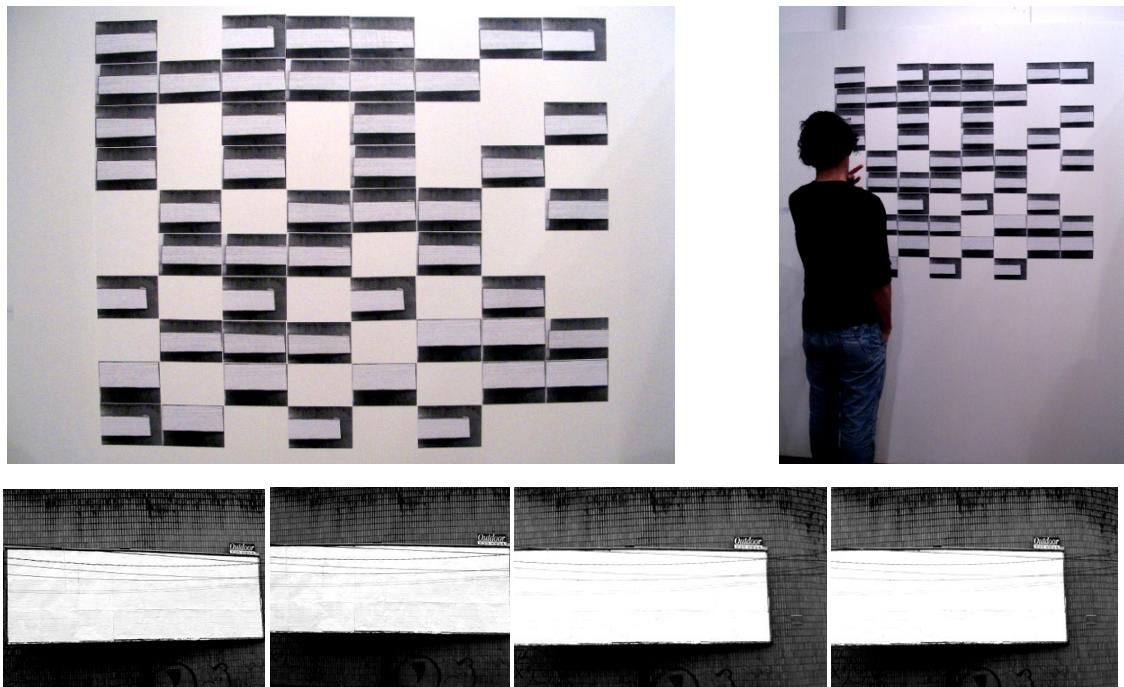


Figura 27 – WhiteDoor II. Vladimir Oliveira, 2008

CIDADE-PAISAGEM

(Seleção e exposição no Salão Regional de Artes Visuais da Bahia - Centro de Cultura Alagoinhas/BA e no Panorama - Mostra de Fotografia no MAC - Museu de Arte Contemporânea Raimundo de Oliveira, Feira de Santana/BA em 2008).

Os “olhos arquitetônicos” guardam uma paisagem refletida. As “sombras” evocam uma dimensão solitária e fantasmagórica da cidade.

(Vladimir Oliveira)

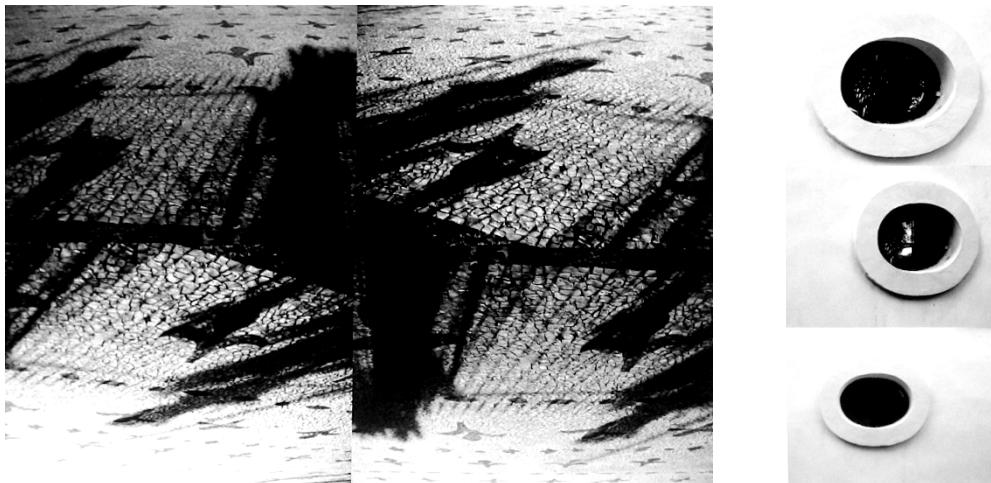


Figura 28. Cidade-Paisagem. Vladimir Oliveira, 2000

URBE: VISTAS E VESTÍGIOS

(Primeira exposição individual, selecionada no edital Portas Abertas para as Artes Visuais da FUNCEB - Fundação Cultural do Estado da Bahia e realizada na Galeria Pierre Verger – Salvador/BA em 2008)

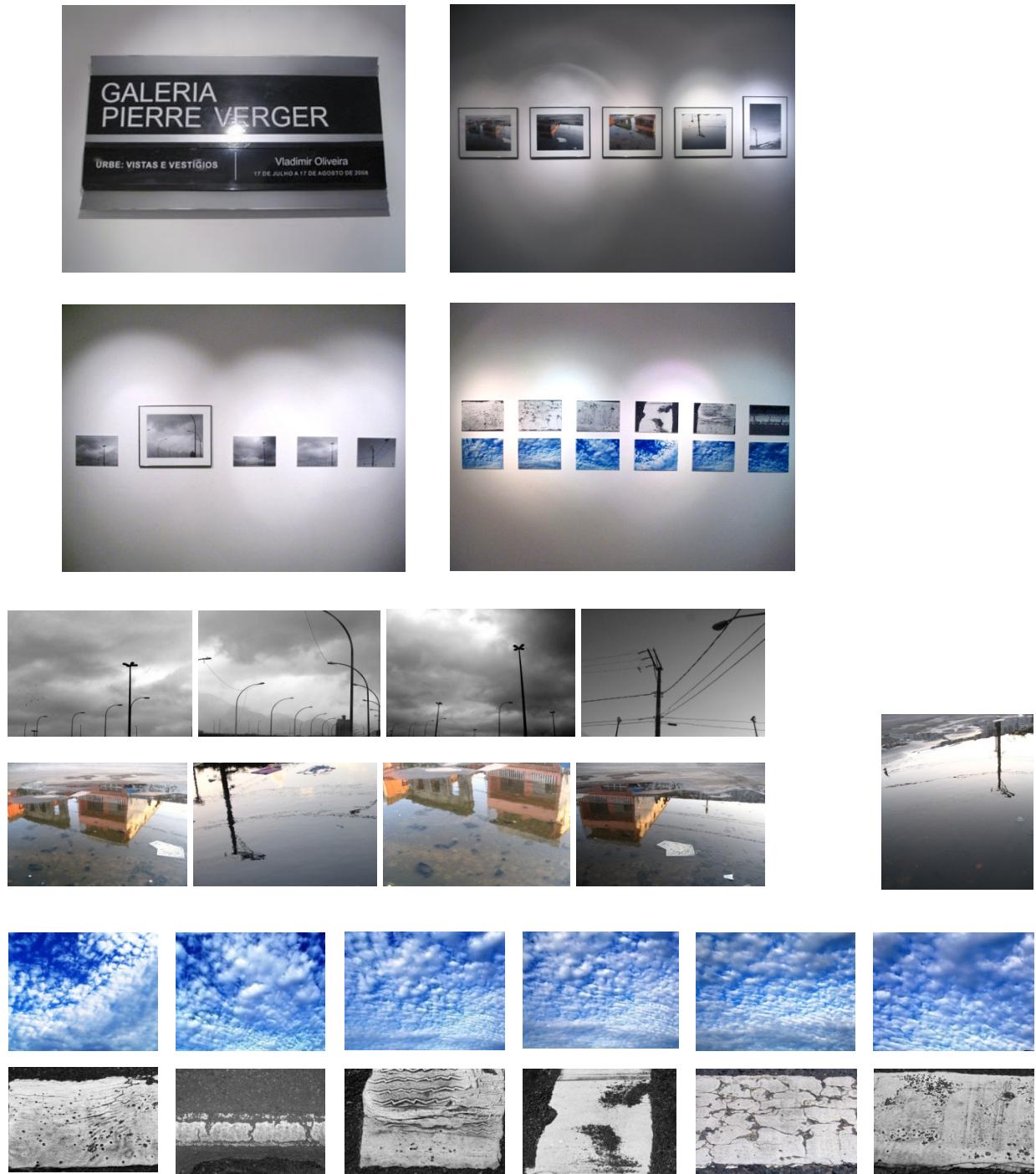


Figura 29. Urbe: Vistas e Vestígios. Vladimir Oliveira, 2008

URBE: VISTAS E VESTÍGIOS

Existem muitos tempos e muitas cidades
“O tempo da cidade não é o tempo do olhar”
 O tempo da cidade quer levar o tempo do olhar
 O olhar quer seu tempo
 O olhar quer andar devagar
 E (di) vagar pela cidade
 O olhar quer seguir devagar
 A cidade (**transe**)ta
 A cidade não quer parar...
 A cidade corre
 O olhar quer passear

(Vladimir Oliveira)

A série “URBE: VISTAS E VESTÍGIOS” é resultado de um encontro sensível com a cidade, seus afetos difusos e complexos. Tem como poética a “Vida Citadina” em Salvador, confrontando questões conceituais e dualidades próprias do ato fotográfico, tais como, o único e o infinito, presença e ausência, proximidade e separação, morte e eternidade. Representa uma investida sensível dentro da cidade, buscando através da fotografia capturar imagens derradeiras que se constituem num *tempo-espac*o instável, dinâmico, imprevisto e efêmero. É o “olhar caçador” viciado pela incongruência, capturando “imagens poéticas”, leves, “fluidas”, e que se consolidam num diálogo com elementos visuais responsáveis diretos pela configuração-definição da imagem, a exemplo da *água* (reflexos), *texturas* (céu e chão), *grafismos* (fios e postes) e a relação *cor-forma* (arquitetura). São imagens que suscitam um estado de contemplação, convidando e “confundindo” o olhar, evidenciando um caráter efêmero e de vestígio.

O caminho desta série busca a contrapartida “poética – sensível” a “frieza – dureza” e a lógica de urgência constante com que transitamos e nos relacionamos com a urbe. Sempre de passagem, nada parece despertar interesse aos sentidos, na cidade verticalizada pelos excessos da arquitetura. É necessário passar, circular, mas o circular também denota o transitório, a relação circunstancial e superficial com a cidade. É preciso permitir momentos de pausa para perceber o que a cidade oferece, descobrir suas brechas e nelas, suas paisagens e senações. A cidade e seus “instantes”, suas texturas, misto de gente, sujeira no ar, arquiteturas, desejos e imagens divagantes por entre ruas e avenidas que seguem seu cotidiano, não tão devagar.

Urbe: Vistas e Vestígios vislumbra uma cidade subjetiva que se mostra em “miniaturas-quadros do tempo”, forma e duração de um pequenino instante de “água”, “céu”, “chão”, “luz”, que jamais se apresentarão novamente como tal. Sugere o único e o infinito, a temporalidade da imagem, marca evidente do espaço urbano contemporâneo e presente na cidade de Salvador.

ARQUITETURA: FRATURA - FARTURA – FRAGMENTO

(Segunda exposição individual selecionada no edital Portas Abertas para as Artes Visuais da FUNCEB - Fundação Cultural do Estado da Bahia e realizada na Galeria ICEIA - Salvador/BA em 2008)



Figura 30. Arquitetura: Fratura-Fartura-Fragmento. Vladimir Oliveira, 2008

ARQUITETURA: FRATURA - FARTURA – FRAGMENTO

Arquitetura é o pacto firmado entre a luz e a sombra, o plano e a textura, o sólido e o indelével, o útil e o sensível, a cor e a sua ausência, o efêmero e o permanente, a matéria e o pensamento.

(Paulo Casé, 2000)

“Arquitetura: Fratura-Fartura-Fragmento”, propõe abrir um campo de sensação e pensamento através de imagens sobre a arquitetura em suas implicações funcionais, subjetivas e em relação com a paisagem urbana de Salvador. Trata-se de um trabalho que propõe pensar como o cenário urbano é dotado de espessura e permanência, como a cidade

em sua intricada trama de prédios e escombros, velhas e novas moradias, arquiteturas inabitáveis, é constituida por uma particular textura, formada pelo aglomerado caótico, pela massa de concreto erguido, uma paisagem saturada e opaca.

A fotografia é a linguagem matriz na produção dos trabalhos apresentados, servindo como instrumento de captura das imagens durante os percursos na cidade. Em diálogo com o espaço da galeria, ao invés de serem expostas sobre papel fotográfico ou qualquer outro suporte, estas imagens são impressas, transferidas e fixadas na parede, elemento que interage ou mesmo define o caráter estético e reforça o conceito das obras.

Assim, duas paisagens urbanas são capturadas e transpostas para o cubo branco; “arquiteturas interrompidas” (abandonadas, em desmanche), e “arquiteturas de passagem” (imobiliário urbano). Essas imagens encontradas na passagem pela urbe constituem um visual urbano preenchido por propaganda de imóveis, pedra, cal, concreto, uma intersecção de tempo, memória, duração, precariedade e transformação incessante. Ruínas e obras se confundem nas paisagens urbanas que estão sempre em devir.

SUBWAY – SP

(Seleção e exposição no Salão Regional de Artes Visuais da Bahia – Centro de Cultura Antônio Carlos Magalhães, Jequié/BA em 2010)

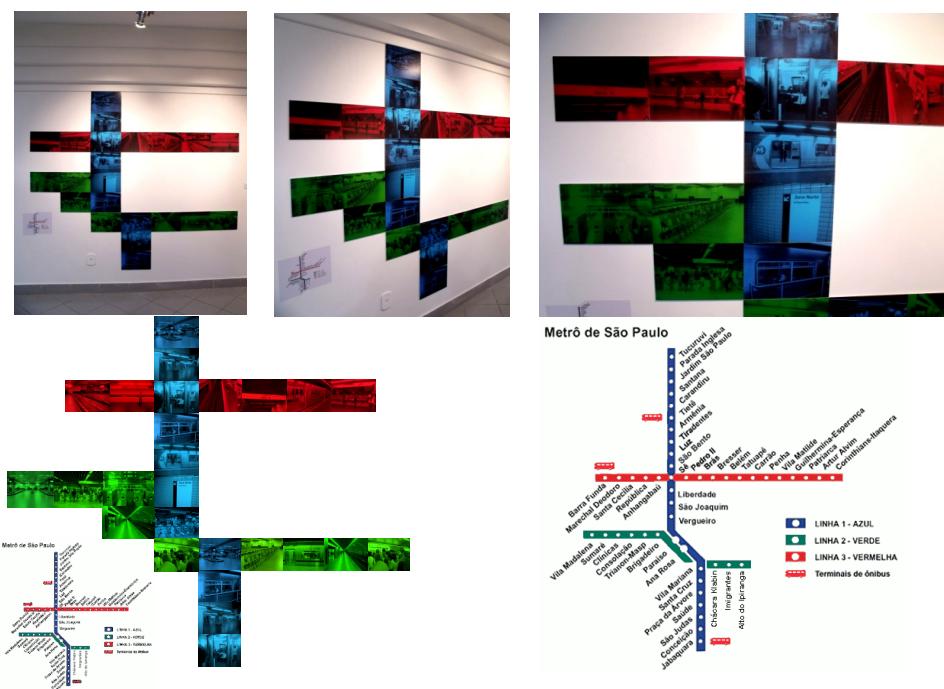


Figura 31. Subway SP. Vladimir Oliveira, 2010.

SUBWAY – SP

“O espaço é um lugar praticado”
(Michel de Certeau. A Invenção do Cotidiano)

A obra é resultado de um diálogo com os conceitos trabalhados pelos antropólogos Marc Augé denominado de “não-lugar” e o que seria “lugar” para Michel de Certeau. Para Marc Augé, um “não-lugar” seria o produto mais evidente da contemporaneidade, um conceito que se opõe ao conceito de “lugar” para a antropologia, no sentido de não ser um lugar de convivência e produção de cultura, mas sim, de passagem, de trânsito e emergência coletiva, embora cada transeunte tenha sua questão pessoal. Dessa maneira, podemos perceber que segundo estes autores, espaços como aeroportos, postos de gasolina, shoppings, rodoviárias e estações de metrô, concentram grande circulação de pessoas, no entanto estes ambientes apresentam-se da mesma forma, padronizados no que se refere a sua estrutura física e funcional. São espaços que se repetem em configuração, independente do lugar (estado, país) onde se encontram. O contraponto proposto no pensamento de Certeau é que embora esses lugares sejam idênticos, em estrutura física (aparência visual), a presença e a vivência humana será o grande diferencial entre eles. As diversas experiências, práticas e improvisações estabelecidas nestes espaços, poderão transfigurá-los de “não-lugar” para “lugar”, num movimento recíproco. Uma estação de metro é considerada um não-lugar a priori, por ser um espaço físico que comporta um meio de transporte que viabiliza um deslocamento rápido que colabora e reforça a lógica de urgência cotidiana de um grande centro urbano. Com a proposição apresentada, tentamos realizar uma pausa nesse contexto de urgência, organizando um pensamento visual acerca do que podemos vivenciar nesses espaços que são de todos e que paradoxalmente também não pertencem a ninguém. Trata-se de incitar uma reflexão em torno de uma poética que traduza estados de efemeridade e impermanência, características que perpassam a existência humana na contemporaneidade. Nesse sentido a prática artística, atrelada a ação de pensar a condição humana frente a esses contextos construídos historicamente, permitem reforçar a idéia da Arte enquanto exercício do pensamento e contra-senso de lógicas instituídas.

A tradução visual do conceito traz a fotografia enquanto linguagem capaz de traduzir em imagem um “intervalo”, um “entre” num espaço-tempo de velocidade, como se a técnica recordasse, colocando assim em suspensão, fragmentos dessa realidade de mobilidade e circulação ininterrupta. Criamos, dessa maneira, uma espécie de cartografia visual de pontos de passagem que remete ao mapa de orientação presentes em vários momentos do percurso, quer seja nos pontos de parada ou dentro da unidade móvel do metrô.

POCO DE VISITA (Da série “Mobília Urbana”)

(A série foi iniciada em 2010, encontra-se em desenvolvimento e ainda não foi exposta)



Figura 32. Poço de Visita. Vladimir Oliveira, 2010.

“POÇO DE VISITA” (Da série “Mobília Urbana”)

“As transformações mais radicais na nossa percepção estão ligadas ao aumento da velocidade da vida contemporânea, ao aceleração dos deslocamentos cotidianos, à rapidez com que o nosso olhar desfila sobre as coisas. O olhar contemporâneo não tem mais tempo”

Nelson Brissac Peixoto

A série apresentada é um exercício de interlocução artística com elementos compositivos do espaço urbano, que trazem consigo além de qualidades funcionais, características formais e plástico-estéticas que provocam e capturam o olhar. Trata-se de uma experiência deambulatória pela cidade, orientada pelo traçado de uma cartografia visual que configura um ensaio fotográfico construído a partir de recortes imagéticos de tampões dos poços de visita. Este objeto curioso designa a instalação (normalmente urbana), por onde se tem acesso às redes de serviços subterrâneos – tais como esgoto, telefone, energia elétrica e acesso aos córregos e rios canalizados e cobertos, dentre outros. As tampas, o foco de interesse visual da série apresentada, localizadas ao nível do terreno (pavimento), possuem formato circular ou retangular e normalmente são feitas de ferro, metal ou mesmo de concreto. Estas selam as

câmaras de visita, que possui profundidade variável e permitem a execução de trabalhos de manutenção a partir da reunião de dois ou mais trechos. Observando a disposição destas câmaras pela cidade, adotamos um recorte geográfico para a composição da série, baseado em percursos espontâneos na cidade de Salvador. Para a exposição proposta, serão destacados fragmentos plásticos deste objeto utilitário urbano, compondo imagens que ora apresentam o objeto em sua totalidade, ora focalizam detalhes geométricos, texturas, efeitos de superfície.

Para percebê-los é preciso pausas de sensibilização, uma forma de liberar “o olhar caçador viciado pela incongruência” (Susan Sontag), contrariando a dinâmica de urgência com que freqüentemente transitamos pela cidade, velo(cidade) que muitas vezes obstrui uma experiência perceptiva mais lenta e curiosa do espaço urbano. Ao deslocar imagens das tampas que selam os poços de visita, inclusive de outras cidades, além de Salvador, para o interior do espaço expositivo, busca-se também estruturar uma *tipologia visual de elementos urbanos*, extraíndo da evidente e aparente padronagem, fragmentos peculiares que distinguem uns dos outros. Nesta plasti (cidade) capturada pelo ‘*olhar-lente*’, rente à superfície da urbe, focado no detalhe disperso pela imensidão que é a paisagem urbana, investimos em exercícios e esquemas de composição visual que muitas vezes abstrai e fragmenta a forma primária da imagem, convidando o olhar a um exame mais cuidadoso não apenas do objeto-imagem fotografado, mas ainda, a uma contemplação sensível da cidade que nos envolve.

ÁREA DE ISOL(A)MENTO I

(Exposição e premiação no Salão Regional de Artes Visuais da Bahia – Centro de Cultura de Porto Seguro/BA em 2009)

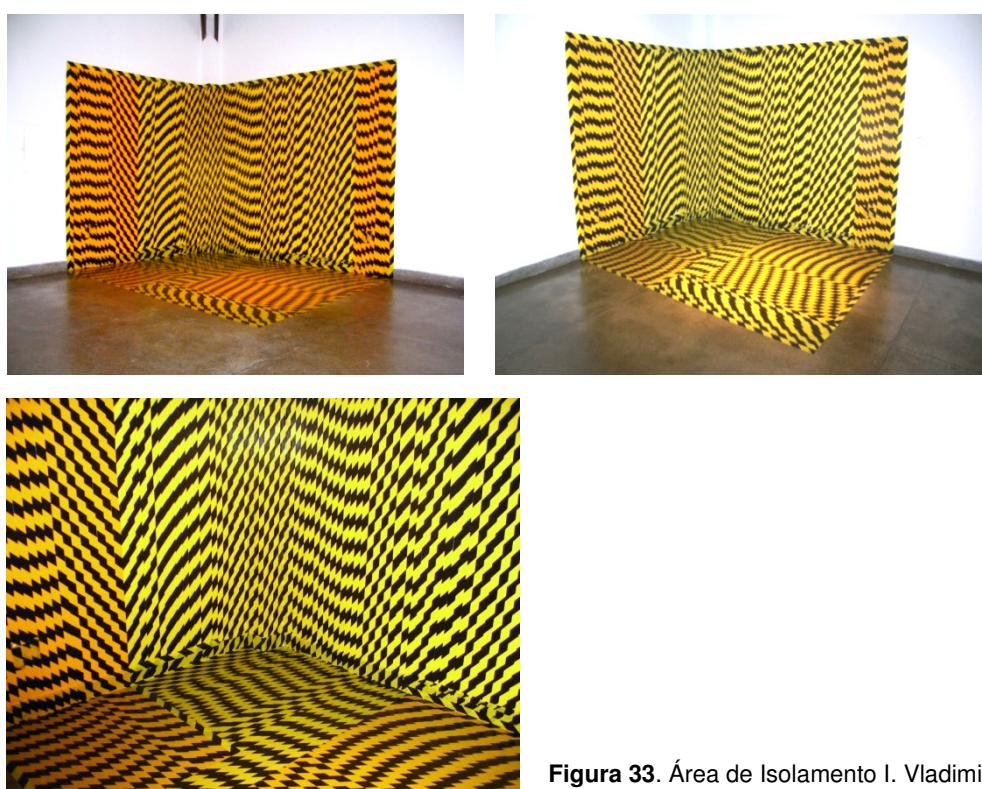


Figura 33. Área de Isolamento I. Vladimir Oliveira, 2009.

ÁREA DE ISOL(A)MENTO I

A obra apresentada consiste no deslocamento de um objeto-imagem do cotidiano urbano para o campo da arte. A instalação apropria-se de fitas plásticas coloridas com listras amarelas e negras intercaladas, conhecida como fita zebra, comumente encontrada nas ruas como código viário para delimitar espaços, orientar pedestres e motoristas, demarcar e sinalizar zonas onde se requer atenção ou mesmo áreas que ofereçam perigo. A partir da multiplicação desta fita, aplicada sobre paredes e piso, a obra recorta/cria uma outra área no interior do espaço expositivo, configurando uma demarcação, um limite, uma área supostamente interditada, um (a partir daqui não avance), pressupondo um espaço existente após dela, que na verdade não existe. A fita utilizada em escala grandiosa, não apenas restringi o espaço, como à medida que o reveste se torna o próprio. O interesse pelo cenário urbano é objeto de estudo no mestrado em artes visuais na linha de processos criativos que estou cursando na EBA-UFBA. Minha pesquisa debruça-se na interlocução entre corpo, arte e cidade, a partir de um relacionamento particular e ampliado com o espaço urbano de Salvador, que encontra nos caminhos, percursos e devires itin[errantes] dentro da cidade, formas outras de fruição e envolvimento com a urbe, não apenas de um ponto de vista prático e funcional, mas também no campo das sensações estéticas.

Área de Isol(a)mento integra uma série de obras deste percurso investigativo, operando no sentido de deslocar para o âmbito artístico, matérias-primas usadas na sinalização urbana, signos e códigos já assimilados pela convenção do hábito, intervindo na ordem funcional ou convencional destes objetos e comportamentos. Neste trabalho em particular, espaço expositivo e obra se misturam, ou melhor, o espaço é a obra. Mesmo instalada no cubo branco, esta dialoga com o que lhe é externo, o que está lá fora; a cidade. Reflete uma experiência artística que converge apropriação e intervenção, ao mesmo tempo em que desestabiliza a convenção de uma fita urbana. Reflete também uma experiência perceptiva e temporal com a qual nos deparamos diariamente quando saímos às ruas das grandes cidades.

ÁREA DE ISOLAMENTO II

(Exposição dos artistas premiados nos Salões Regionais de Artes Visuais da Bahia
Galeria Solar Ferrão — 2010)





Figura 34. Área de Isolamento II. Vladimir Oliveira, 2010.

Na incursão pelas obras apresentadas acima, constata-se a presença da cidade e das imagens urbanas, através de alguns assuntos e questões específicas, dentre elas, a relação homem, tempo e arquitetura urbana contemporânea (obra “Arquitetura Desumana” e “Arquitetura: fratura-fartura-fragmento”), a publi-cidade, o contra-excesso de imagens na cidade (obra Whitedoor II), o mobiliário urbano (série “Poço de Visita”), caracterizando um processo de interesse por diversos temas da vida na cidade em consonância com uma percepção visual sensível e abrangente do espaço urbano. A partir dos vários percursos, deslocamentos, *mobilidades rueiras*, inclusive pelos mesmos lugares repetidamente, dentro e fora do bairro residencial, elementos significativos apreendidos e captados através dessa experiência, corroboravam na idéia e planejamento de obras artísticas. Através de *caminhadas exploratórias*, caçando imagens, anotando coisas e pensamentos oriundos dos encontros com a inspiradora, múltipla e profunda materialidade imagética urbana, é que cenas corriqueiras, mas plurissignificativas como a de um *outdoor branco*, *sombra*s e *espelhamentos* na superfície da cidade ou situações a princípio banais como a de uma topada no tampão de um *poço de visita*, despertavam e motivavam planos de criação, ampliações sensíveis, provocativas e questionadoras a partir do visto e o não-visto na cidade.

Com o tempo, o amadurecimento intelectual-conceitual e o exame do meu processo criativo que vinha se compondo, se delineando a partir de um interesse geral por temas urbanos, senti a necessidade de identificar e cercar neste conjunto de *imagens-conteúdos* da cidade, uma temática específica para investigação e aprofundamento, inclusive em virtude da necessidade de um enfoque delimitado de pesquisa, pré-requisito para ingresso no programa de Mestrado em Poéticas Visuais. Observando e

refletindo sobre diversas obras criadas e em processo de criação, em conjunto com as memórias-lembranças vivas no presente (os passeios na cidade durante a infância, o curso técnico em estradas) das iniciais aproximações com o contexto urbano, encontrei, identifiquei já no processo de criação anterior ao Mestrado, um tema motivador totalmente integrado a vida urbana, potencialmente visual e conceitualmente instigante, e que se mostrava não apenas como um adorno, um elemento visual neutro na cidade, mas intimamente relacionado à organização e condução do deslocamento e da mobilidade na cidade, assunto que me interessava e que já vinha pesquisando e experimentando criativamente e com implicações diretas sobre a vida individual e coletiva, bem como sobre a percepção da cidade pelos cidadãos. Desta forma, as obras que iniciam e finalizam o caminho criativo percorrido acima, a série “Geo-metri-cidades” e as obras “Área de Isolamento I e II” foram propositalmente posicionadas desta maneira, pelo fato delas apontarem o campo de atuação e construção poética privilegiado na investigação criativa desenvolvida na pesquisa de mestrado: a sinalização-viária, sinalização de trânsito ou ainda sinalização urbano-viária, assunto que abordaremos nos tópicos a seguir.

4.2 SINALIZAÇÃO URBANO-VIÁRIA: UMA POSSÍVEL ESTÉTICA URBANA

É através da **sinalização do trânsito** que se orienta, adverte, informa, regula e controla a adequada circulação de pedestres e veículos pelas vias terrestres. No capítulo VII do CTB – Código de Trânsito Brasileiro⁶², **Art. 80**, consta o seguinte: “Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra”. Partindo desta premissa, duas definições estruturam o que se denomina por *sinalização urbano-viária*, sendo elas:

- **Sinalização** - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada,

⁶² Disponível para download no link <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>. Outros órgãos que cuidam das leis de trânsito no país são o **CONTRAM** - Conselho Nacional de Trânsito, **DENATRAM** - Departamento Nacional de Trânsito e o **DETRAM** - Departamento de Trânsito.

possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.

- **Sinais de Trânsito** - elementos de sinalização viária que se utiliza de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.

A sinalização se aplica e serve, portanto, aqueles que na cidade se locomovem a pé ou através do uso de veículos, e deve ser colocada em posição e condições que a tornem claramente visível e legível durante o dia e a noite, atentando para a distância compatível com a segurança do trânsito segundo as especificações do CONTRAM. Com freqüência nos deparamos nas ruas e avenidas das grandes cidades com uma vasta quantidade de elementos que apelam, mobilizam atenção por parte dos nossos sentidos, orientam nossos caminhos, nos localiza, informa onde estamos e por onde podemos ir-andar, a direção ou o transporte para ir a esse ou aquele lugar e até mesmo nos confunde ou é capaz de nos desorientar. Placas, inscrições nas vias, sinais luminosos, gestos, sons, compõem uma espécie de *gramática sinestésica urbana* ou tecnicamente falando, os códigos da sinalização de trânsito com os quais convivemos cotidianamente na urbe e através dos quais somos instruídos a partir de uma série de visualidades, avisos, mensagens, ordenações silenciosas e sonoras. Nos trajetos diários esse conjunto de informações que regulamentam o trânsito e adverte os usuários das vias, enunciam orientações, nomeiam lugares, indicam serviços, sentidos e distâncias, classificam-se segundo a CTB⁶³ em:

- I - verticais;
- II - horizontais;
- III - dispositivos de sinalização auxiliar;
- IV - luminosos;
- V - sonoros;
- VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

Cada grupo de sinalização possui especificidades que os distinguem uns dos outros, baseadas em elementos de composição visual-formal (cor, formato, tamanho, escala),

⁶³ ART. 87

tipo de mensagem, função, uso e posicionamento nas vias urbanas. Vejamos detalhadamente as características de cada grupo e seus dispositivos de sinalização:

1 – Sinalização Vertical

Subsistema da sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos. Tem por finalidade transmitir aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias urbanas e rurais. A sinalização vertical é classificada de acordo com sua função, compreendendo os seguintes tipos:

1.1 Sinalização Vertical de Regulamentação;

As placas de regulamentação têm por finalidade informar os usuários sobre condições, proibições, obrigações ou restrições no uso da via. Suas mensagens são imperativas e o desrespeito a elas constitui infração.

- **Formas e cores**

A **forma padrão** do sinal de regulamentação é a **circular**, nas seguintes cores:

Fundo – branco

Tarja – vermelha

Orla – vermelha

Símbolo – Preto

Letras – Pretas



Obrigação



Proibição

Constituem exceção quanto à **forma**, os sinais:

(Parada Obrigatória)

Fundo: Vermelho

Letras: Brancas

Orla Interna: Branca

Orla Externa: Vermelha



(Parada Obrigatória)

(Dê a Preferência)

Fundo: Branco

Letras: Vermelha



(Dê a Preferência)

Conjunto de **placas de regulamentação**:

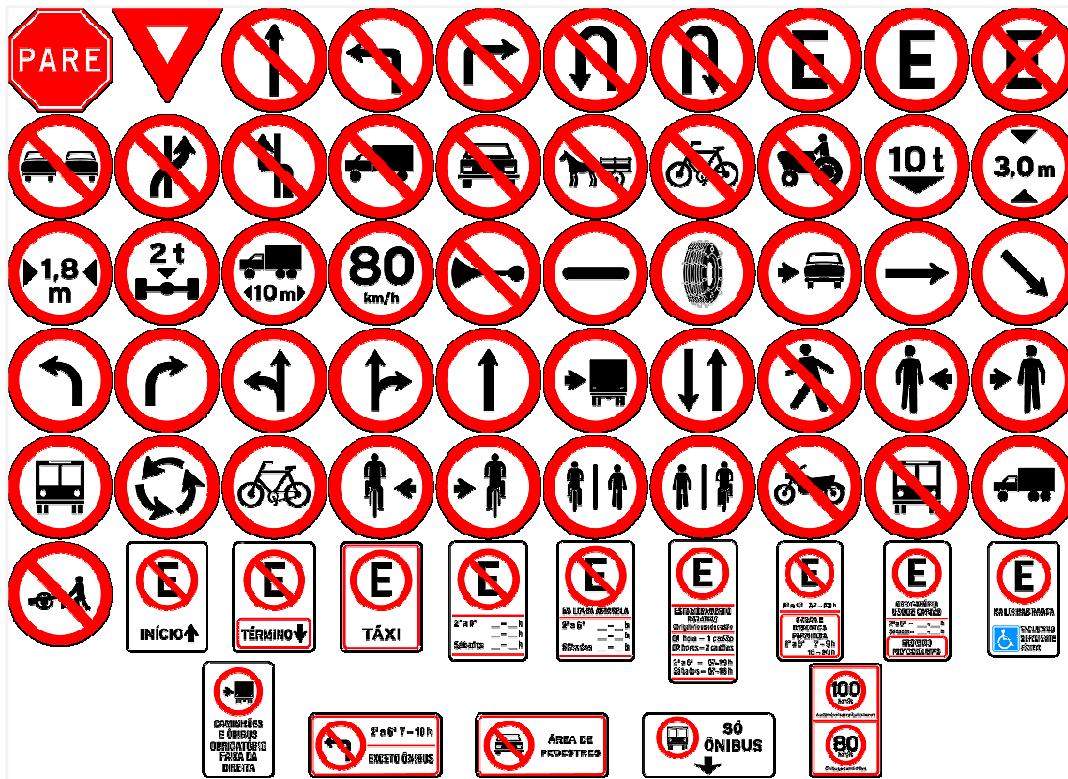


Figura 35. Placas de Regulamentação. 2010

1.2 – Sinalização Vertical de Advertência

Tem por finalidade alertar os usuários da via sobre condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza.

- **Formas e Cores**

A **forma padrão** do sinal de advertência é **quadrada**, devendo uma das diagonais ficar na posição vertical, nas seguintes cores:

Fundo – Amarelo

Orla Interna – Preta

Orla Externa – Amarela

Símbolos e/ou Legenda: Pretos



Constituem exceção quanto à **cor**, os sinais:

(Obras)

Fundo e orla externa laranja.



(Semáforo à frente)

Símbolo nas cores preta, vermelha, amarela e verde;

Quando empregado em Obras o fundo é laranja.



Constituem exceção quanto à **forma**, os sinais:

(Sentido Único) e (Sentido Duplo)

Fundo: Amarelo.



Orla Interna: Preta.

Orla Externa: Amarela.

Seta: Preta.

(Cruz de Santo André)



Fundo: Amarelo.

Orlas: Preta.

Conjunto de **placas de advertência**:

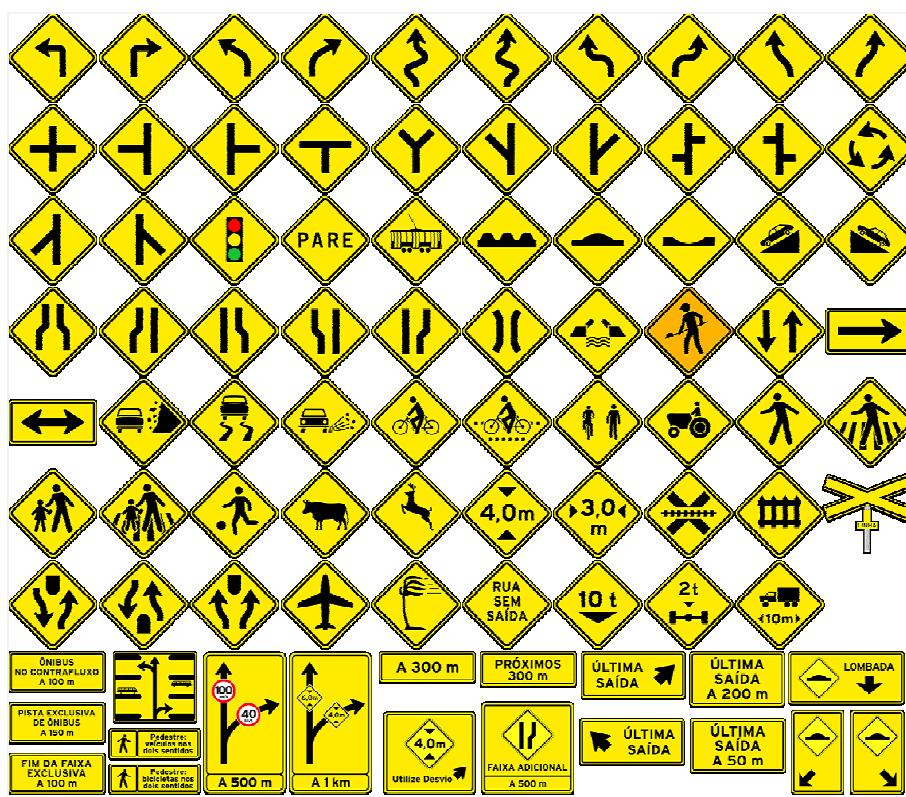


Figura 36. Placas de Advertência. 2010

1.3 – Sinalização Vertical de Indicação

Têm por finalidade identificar as vias, os destinos e os locais de interesse; orientar condutores de veículos quanto aos percursos, destinos, distâncias e serviços auxiliares, podendo também educar o usuário. Suas mensagens são informativas ou educativas. São placas de **identificação de rodovias e estradas** (Pan-americanas federais e estaduais); de **municípios**; de **regiões de interesse de tráfego e logradouros**; de **pontes, viadutos, túneis e passarelas**; de **identificação quilométrica**; de **limite de municípios, divisa de estados, fronteira e perímetro urbano**; e de **pedágio**.

Há ainda placas de **orientação de destino** (placas indicativas de sentido ou direção; placas indicativas de distância; e placas diagramadas). Há também placas **educativas** e placas de **serviços auxiliares**, estas podendo ser placas para condutores e placas para pedestres.

Finalmente, há placas que indicam **atrativos turísticos** (naturais, históricos, culturais, locais para prática de esportes, áreas de recreação e locais para atividades de interesse turístico). As placas podem indicar, de maneira geral, o atrativo turístico, o sentido de direção do atrativo turístico e a distância do atrativo turístico.

Conjunto de **placas de indicação**:

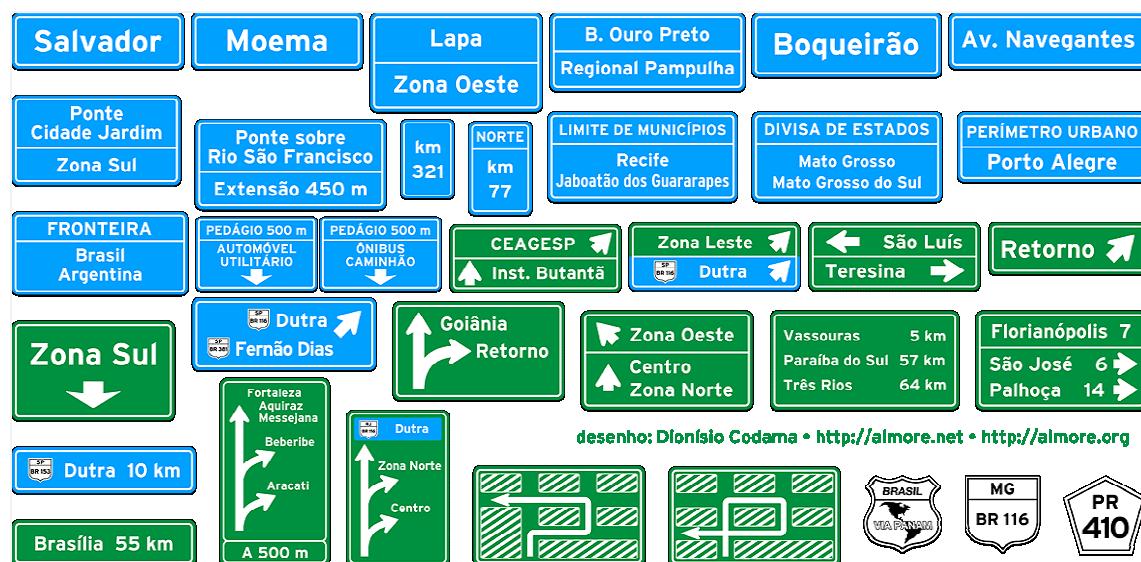


Figura 37. Placas de Indicação. 2010

- **Formas e Cores**

Fundo – Azul

Orla Interna – Branca

Orla Externa – Azul

Tarja, Seta e Legendas – Brancas

Forma – retangular, com lado maior na horizontal

Fundo – Verde

Orla Interna – Branca

Orla Externa - Verde

Tarja, Legendas e Setas - Brancas

Conjunto de placas de **atrativos turísticos**:

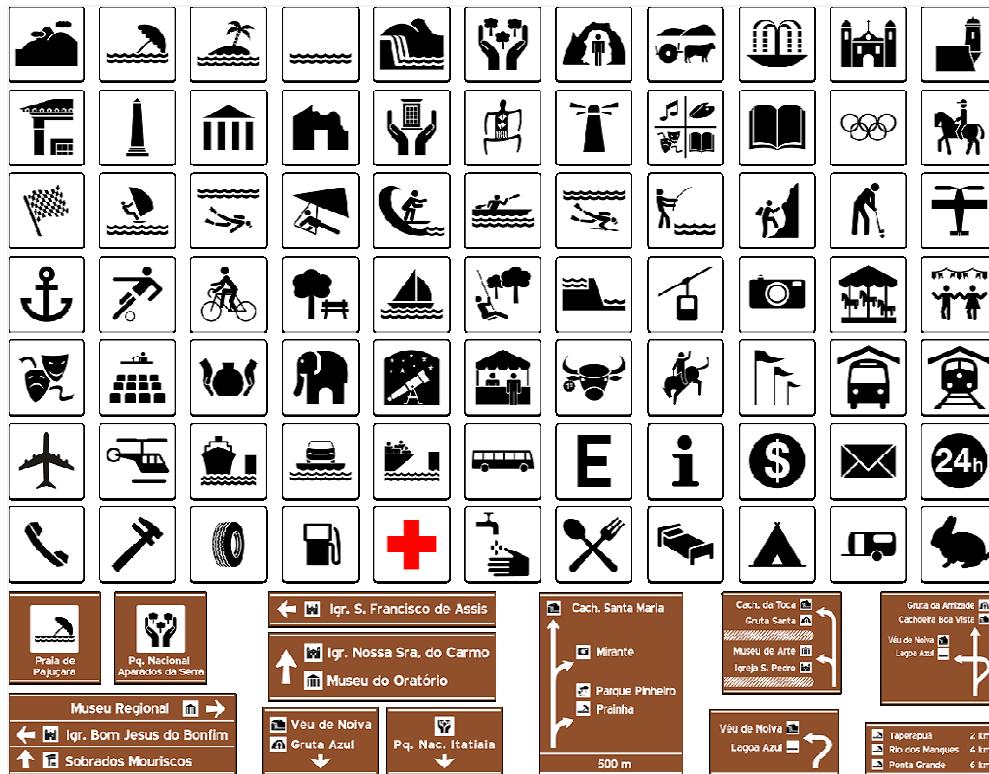


Figura 38. Placas de Atrativos Turísticos. 2010

- **Formas e Cores**

Fundo – marrom

Orla Interna – Branca

Orla Externa – Marrom

Legendas – Branca

Pictogramas – Preto

Conjunto de placas de **serviços auxiliares**

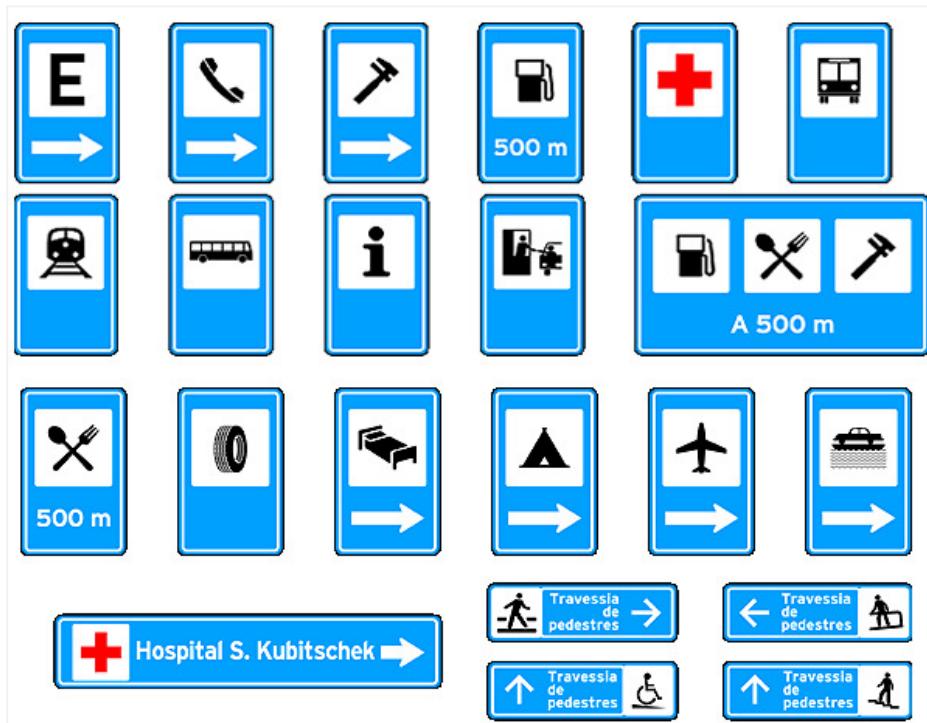


Figura 39. Placas de Serviços Auxiliares. 2010

- **Formas e Cores**

Fundo – Azul

Quadro Interno – Azul

Seta e Legenda – Branca

Pictograma – Preto

2- Sinalização Horizontal

É um subsistema da sinalização viária que se utiliza de **linhas, marcações, símbolos e legendas**, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Têm como função: organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação. Em casos específicos, têm poder de regulamentação.

2. 1 – Características

- **Padrão de Traçado:**
 - **Contínuo:** são linhas sem interrupção pelo trecho da via onde estão demarcando; podem estar longitudinalmente ou transversalmente apostas à via.
 - **Tracejado ou Seccionado:** são linhas interrompidas, com espaçamentos respectivamente de extensão igual ou maior que o traço.
 - **Símbolos e Legendas:** são informações escritas ou desenhadas no pavimento, indicando uma situação ou complementando sinalização vertical existente.
- **Cores**
 - **Amarela:** utilizada na regulação de fluxos de sentidos opostos; na delimitação de espaços proibidos para estacionamento e/ou parada e na **marcação de obstáculos**.
 - **Vermelha:** utilizada para proporcionar contraste, quando necessário, entre a marca viária e o pavimento das ciclofaixas e/ou ciclovias, na parte interna destas, associada à linha de bordo branca ou de linha de divisão de fluxo de mesmo sentido e nos símbolos de hospitais e farmácias (cruz).
 - **Branca:** utilizada na regulação de fluxos de mesmo sentido; na delimitação de trechos de vias, destinados ao estacionamento regulamentado de veículos em condições especiais; na marcação de faixas de travessias de pedestres, símbolos e legendas.
 - **Azul:** utilizada nas pinturas de símbolos de pessoas portadoras de deficiência física, em áreas especiais de estacionamento ou de parada para embarque e desembarque.
 - **Preta:** utilizada para proporcionar contraste entre o pavimento e a pintura.

2.2 - Classificação

- A - **Marcas Longitudinais** - separam e ordenam as correntes de tráfego
- B - **Marcas Transversais** - ordenam os deslocamentos frontais dos veículos
- C - **Marcas de Canalização** - direcionam a circulação de veículos
- D - **Marcas de Delimitação e Controle de Estacionamento e/ou Parada** - para áreas onde é proibido ou regulamentado o estacionamento e a parada de veículos
- E - **Inscrições no Pavimento** - melhoram a percepção do condutor quanto às características de utilização da via. Setas indicativas de posicionamento na pista para a execução de movimentos.

2.3 – Visualizações (alguns exemplos)

A - Marcas Longitudinais

(Linhas de divisão de fluxos opostos - **AMARELA**)

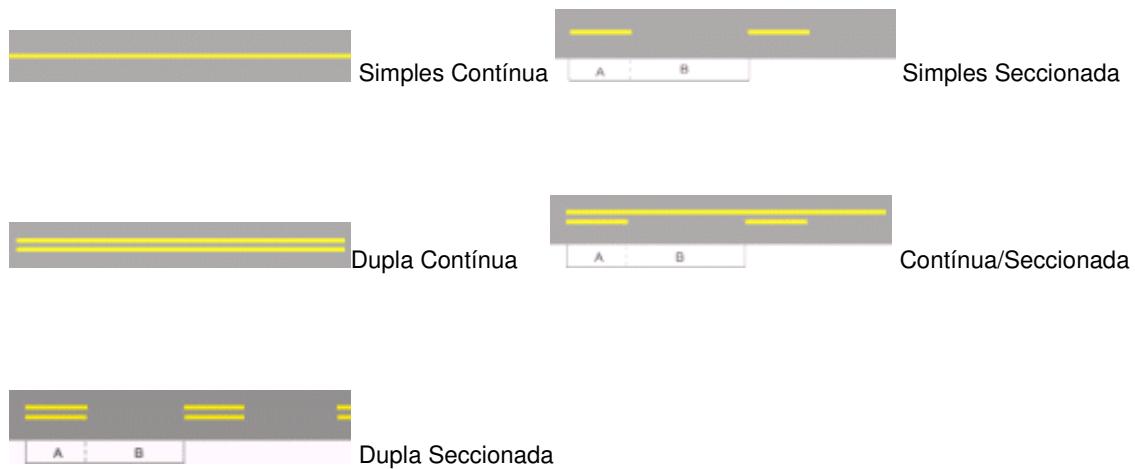


Figura 40 – Marcas Longitudinais I. 2010

(Linhas de divisão de fluxos de mesmo sentido - **BRANCA**)





Linhas de bordo (BRANCA)

Figura 41 – Marcas Longitudinais II. 2010**B - Marcas Transversais**

Linhas de retenção (BRANCA)



Linhas de estímulo à redução de velocidade (BRANCA)



Linha de "Dê a preferência"

Faixa de travessia de pedestres (BRANCA)



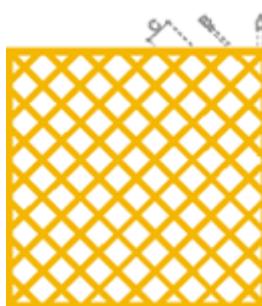
Tipo Zebrada



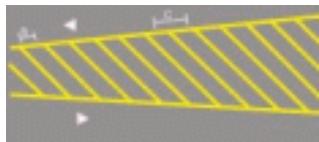
Tipo Paralela

Figura 42 – Marcas Transversais. 2010

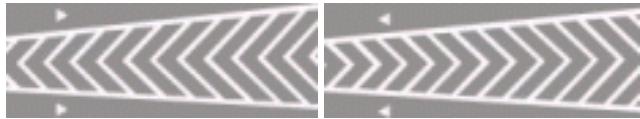
Marcação de Área de Conflito (AMARELA)

**Figura 43 – Entrecruzamento. Vladimir Oliveira. 2010**

C - Marcas de Canalização



Separação de fluxo de tráfego de sentidos opostos



Separação de fluxo de tráfego de mesmo sentido

Figura 44 – Marcas de canalização. 2010

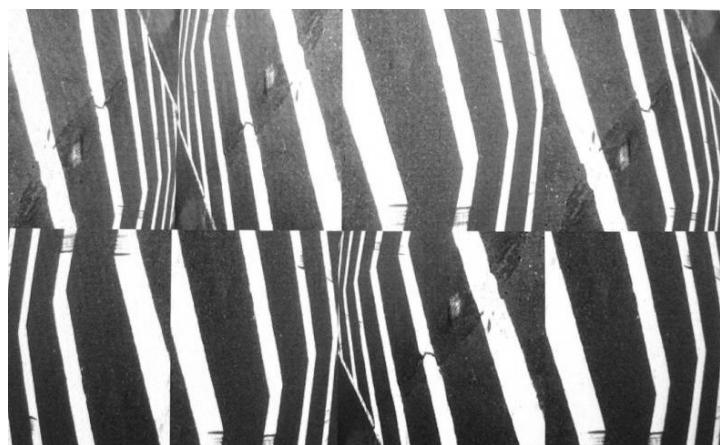


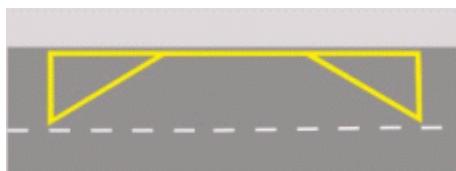
Figura 45 – Zebrada. Vladimir Oliveira, 2010

D - Marcas de Delimitação e Controle de Estacionamento e/ou Parada

Linhas de Indicação de Proibição de Estacionamento e/ou Parada (AMARELA)



Marca Delimitadora de Parada de Veículos Específicos (AMARELA)



Marca Delimitadora de Estacionamento Regulamentado (BRANCA) - Em ângulo.

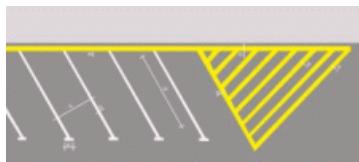


Figura 46 – Marcas de Delimitação. 2010

E - Inscrições no Pavimento



Setas indicativas de posicionamento na pista para a execução de movimentos

Figura 47 – Inscrições no Pavimento. 2010

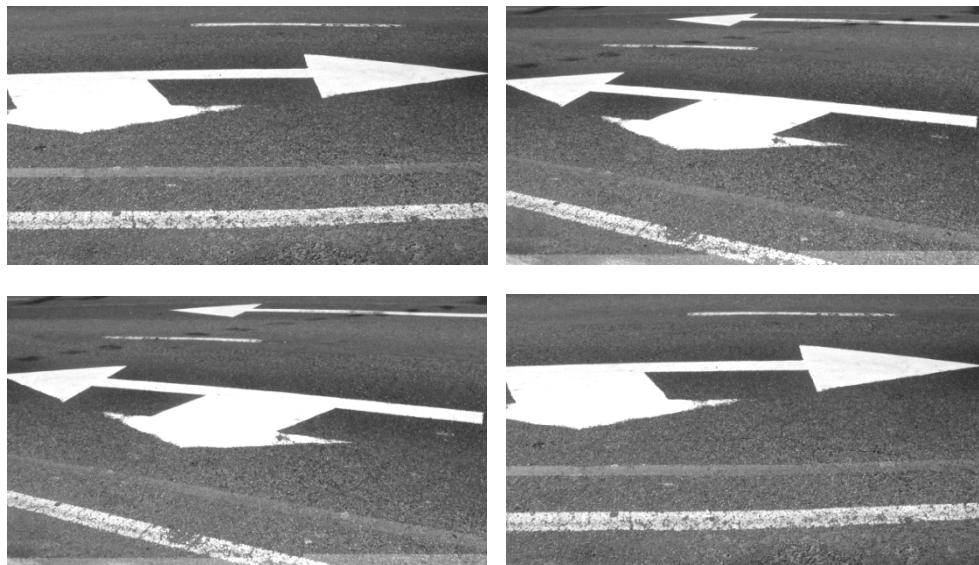


Figura 48 – Siga não. Vladimir Oliveira. 2010

2 - Dispositivos de Sinalização Auxiliar:

São elementos aplicados ao pavimento da via, junto a ela, ou nos obstáculos próximos, de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da via. Os dispositivos

de sinalização auxiliar aumentam a visibilidade dos sinais e chamam a atenção para obstáculos no local. São agrupados da seguinte forma:

A - Dispositivos Delimitadores

Elementos utilizados para melhorar a percepção do condutor quanto aos limites do espaço destinado ao rolamento e a sua separação em faixas de circulação. Elemento refletivo nas cores branca, amarela e vermelha.

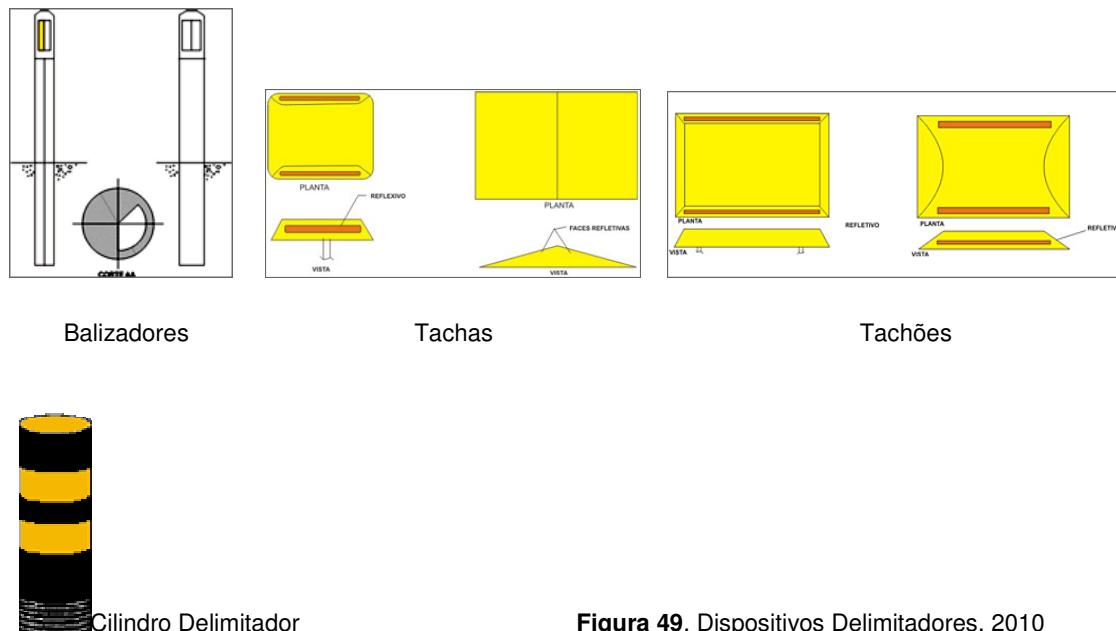


Figura 49. Dispositivos Delimitadores. 2010

B - Dispositivos de Canalização

Elementos apostos em série sobre a superfície pavimentada em substituição às guias quando não for possível a construção imediata das mesmas ou para evitar que veículos transponham determinado local ou faixa de tráfego.

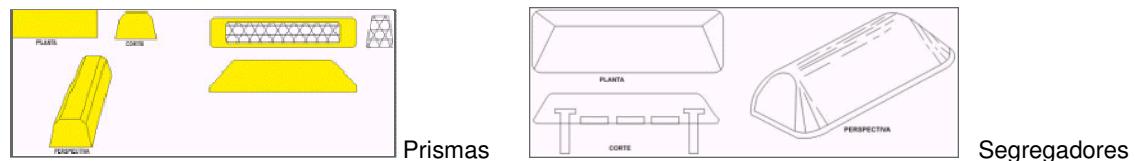
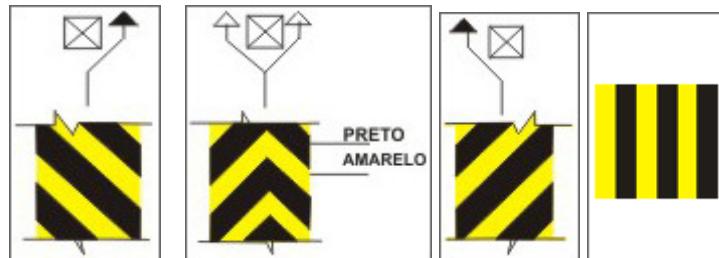


Figura 50. Dispositivos de Canalização. 2010

C - Dispositivos de Sinalização de Alerta

Conjunto de elementos colocados ou aplicados junto ou nos obstáculos e ao longo de curvas horizontais, com o objetivo de melhorar a percepção do condutor quanto a possíveis mudanças bruscas no alinhamento horizontal da via.

C1 - Marcação de Obstáculos



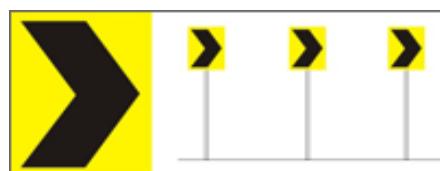
| | | | |
|---|--|--|-----------------------------|
| Obstáculos com passagem só pela direita | Obstáculos com passagem por ambos os lados | Obstáculos com passagem só pela esquerda | Parte superior do obstáculo |
|---|--|--|-----------------------------|

C2 - Marcadores de Perigo



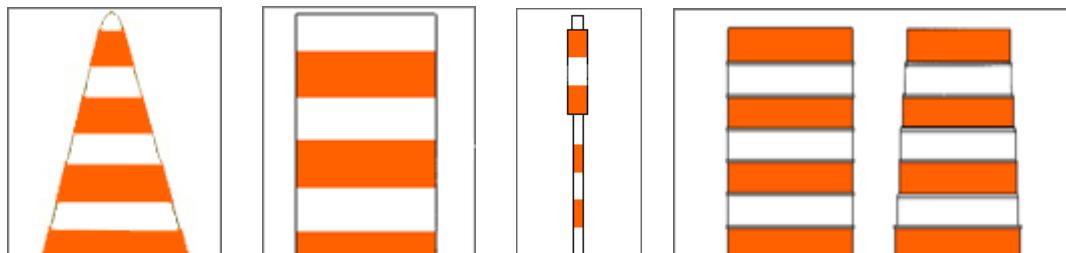
Figura 51. Dispositivos de Sinalização de Alerta. 2010

C2 - Marcadores de Alinhamento



D - Dispositivos de Uso Temporário

Elementos utilizados em situações especiais e temporários como **obras ou situações de emergência ou perigo.**

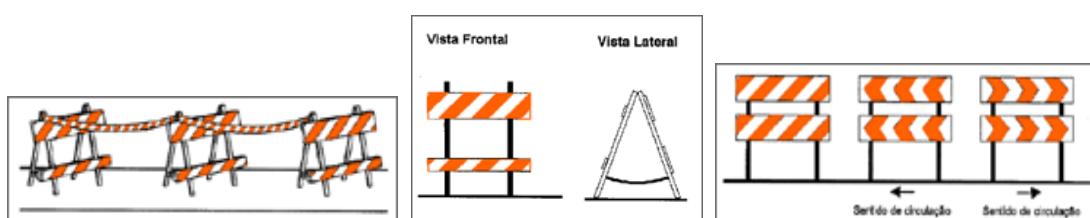


Cone

Cilindro

Balizador Móvel

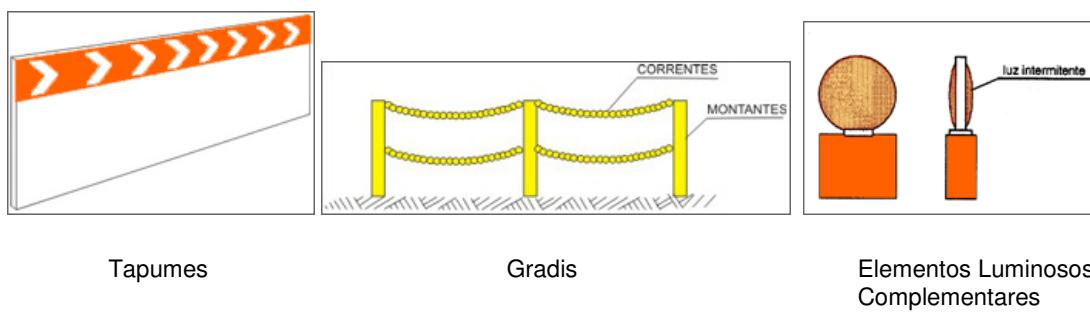
Tambores



Fita Zebrada

Cavaletes

Barreiras (móveis e fixas)



Tapumes

Gradis

Elementos Luminosos Complementares



Bandeirolas

Faixas

Figura 52. Dispositivos de Uso Temporário. 2010

3 – Luminosos

Se utilizam de recursos luminosos para proporcionar melhores condições de visualização da sinalização, ou que, conjugados a elementos eletrônicos, permitem a variação da sinalização ou de mensagens, como por exemplo:

Painel Eletrônico e Painel com Setas Luminosas

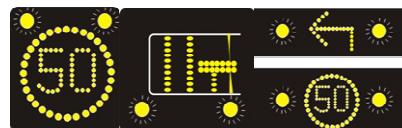


Figura 53. Dispositivos Luminosos. 201

4 - Sinais Sonoros

(de agentes da autoridade de trânsito)

| Sinal de apito | Significado | Emprego |
|--------------------|-------------------|---|
| Um silvo breve | Seguir | Liberar o trânsito em direção/sentido indicado pelo agente |
| Dois silvos breves | Parar | Indicar parada obrigatória. |
| Um silvo longo | Diminuir a marcha | Quando for necessário fazer diminuir a marcha dos veículos. |

Os sinais sonoros somente devem ser utilizados em conjunto com os gestos dos agentes.

5 - Gestos do Agente de Trânsito e do Condutor

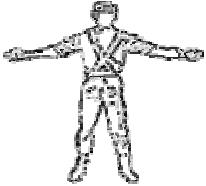
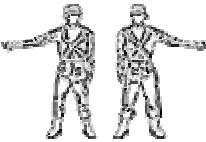
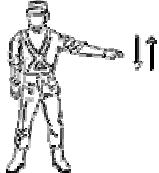
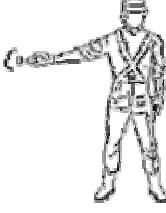
Gestos:

Correspondem a movimentos convencionais de braço, para **orientar** e **indicar** o direito de passagem dos veículos. A sinalização dos agentes prevalece sobre as regras de circulação e as normas definidas por outros sinais de trânsito.

De condutores:

Válidos para todos os tipos de veículos

Gestos

| | |
|---|---|
|  | <p>Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelos braços estendidos, qualquer que seja o sentido do seu deslocamento.</p> |
|  | <p>Ordem de parada para todos os veículos que venham de direções que cortem ortogonalmente a direção indicada pelo braço estendido, qualquer que seja o sentido do seu deslocamento.</p> |
|  | <p>Ordem de Diminuição de Velocidade</p> |
|  | <p>Ordem de parada para os veículos aos quais a luz é dirigida.</p> |
|  | <p>Ordem de seguir</p> |

Condutores



Figura 54. Gestos (agentes de trânsito de condutores). 2010

A sinalização urbano-viária caracteriza, portanto, um extenso conjunto de aparatos técnicos com funções específicas e que se utiliza de importantes elementos de sintaxe visual como a **forma** (geometria clássica – retângulos, quadrados, círculos, setas), a **cor** (luminosas, fluorescentes), a **escala, tipografias, os elementos gráficos** (ícones, pictogramas, flechas), recursos que são empregados para conferir e garantir destaque e captura da percepção por parte dos pedestres e condutores de veículos. Esses elementos, cravados na paisagem urbana, estruturaram uma série de convenções apreendidas e assimiladas pelo hábito através das relações cotidianas estabelecidas com a cidade e intermediadas pela freqüência de deslocamentos. Configurando uma espécie de jogo da memória, a função das placas, a decodificação de suas mensagens, por exemplo, se cumpre a partir da memorização de seus componentes, da compreensão e assimilação de variáveis como uso e simbologia de cores, identificação e compreensão dos pictogramas, relações de posição ao longo das vias. No que diz respeito ao aspecto comunicativo, a sinalização viária abarca um tipo de comunicação para orientação no espaço urbano, um sistema de comunicação visual diretamente vinculado a *mobilidade urbana*, a sua manutenção e eficácia. De acordo com Nogueira Pessôa (2007), “uma forte característica da comunicação transmitida pela sinalização é seu enunciado extremamente sintético, para tornar a compreensão o mais instantânea possível. Para isto, seu conteúdo deve restringir-se aos comunicados objetivos e pontuais ligados ao contexto imediato” (PESSÔA, 2007, p.31). Desta forma, a *visibilidade da sinalização* constitui uma prioridade, haja vista que os condutores de automóveis em circulação pelas vias urbanas, devem conseguir a certa velocidade, num golpe de vista, visualizar e apreender com clareza e precisão a mensagem da placa.



Figura 55. “Advinha!” e “Sol Negro”. Vladimir Oliveira. 2011

A linguagem da sinalização está fortemente vinculada ao imaginário da cidade contemporânea, constituindo um sistema de comunicação com linguagem e códigos próprios, resultado do processo de desenvolvimento das grandes cidades e a necessidade de normatizar e aprimorar a mobilidade urbana. Assim, segundo Rafael Quintana Orozco (2011), “a sinalização tem por objetivo a regulação dos fluxos humanos e motorizados no espaço exterior” (OROZCO, p.38). Apesar da evidente padronização, simplicidade e funcionalidade, a sinalização viária possui um rico conjunto de atributos estéticos a exemplo do conjunto das placas da sinalização vertical, suas cores, suportes ou o forte repertório geométrico e também colorido da sinalização horizontal, intervenções pictóricas na superfície urbana. Temos ainda a dimensão sonora e corporal que compreende a performance gestual dos agentes de trânsito. É o momento em que o corpo assume o papel diretivo e organizativo de outros corpos e automóveis nos deslocamentos pela cidade. Desta maneira, pode-se considerar a sinalização urbana também como um sistema que atua, mobiliza, interfere, demanda ativação e atenção dos sentidos humanos em relação com o entorno urbano.

Os artistas, ao conceber “a cidade como um terreno de investigações estéticas” (Cristina Freire, 1997), atentos e sensíveis ao repertório simbólico-visual urbano, não caminham indiferentes a potencialidade plástica e poética da sinalização urbano-viária, incluindo-a em diversos projetos artísticos que combinam ações, intervenções e apropriações. A experiência estética no contexto da cidade contemporânea favorece e propicia aos artistas outros olhares, reflexões e problematizações sobre as diversas materialidades, simbologias e suas funções habitais no cotidiano urbano. Desta forma, os artistas operam sobre e na cidade, muitas vezes desestabilizando convenções,

ressaltando ou trazendo a tona características estéticas do repertório urbano, construindo poéticas visuais alicerçadas em sérias e profundas pesquisas que tem como fio condutor uma relação sensível e subjetiva com a cidade. Incluir a cidade e em particular, elementos que compõem a sinalização urbano-viária em criações artísticas, tem se revelado como o percurso criativo de vários artistas. Vejamos alguns exemplos:

Camille Kachani - Projeto Invisíveis (2007) e Re –sinal –iz – ação (2005)

Artista residente em São Paulo, Camille Kachani⁶⁴ desenvolveu duas obras que utilizam elementos da sinalização urbana. Na primeira delas, a série “Invisíveis”, o artista traz trabalhos de grandes dimensões feitos em pelúcia sobre lona ou em borracha E.V.A. Sobre a série comenta o artista:

São ícones prosaicos e banais, pinçados na paisagem urbana: uma Kombi de carroto, caçambas de lixo e engradados de cerveja, retratados em tamanho natural. Chamam os de objetos “invisíveis”, pois mesmo que passemos diariamente por eles não os percebemos. Funcionam como metáforas para a estreiteza de nosso olhar, cada vez mais insensível e míope à realidade das metrópoles. (KACHANI, 2007).



Figura 56. Camille Kachani. 2007

Para o artista, os objetos representados na série, dentre eles, cones de sinalização urbana, caçambas, engradados, objetos banais e funcionais no cotidiano, adquirem força pelos materiais utilizados na produção das peças, como a pelúcia e a borracha EVA. Ambos usados na fabricação de brinquedos, conferem, segundo o artista, por meio de relações afetivas e memórias, “um outro ângulo sobre a trama urbana e seus

⁶⁴ Site do artista: <http://www.camillekachani.com.br/>

componentes". E sobre a matéria-prima das obras e seus significados, Camille acrescenta:

Materiais carregados de significados e cores saturadas não deixam lugar à indiferença perante as obras (como no caso emblemático da caçamba de lixo: ninguém quer tocar numa caçamba na rua, mas é praticamente impossível resistir a acariciar a caçamba de pelúcia). Os elementos “invisíveis” são reconduzidos à nossa esfera afetiva por meio de materiais evocativos, o que finalmente leva o observador a reavaliar a sua relação com o entorno urbano⁶⁵.

Outro projeto do artista de interlocução direta com a cidade e que mistura apropriação e intervenção urbana é a obra intitulada *Re –sinal –iz – ação*. Apropriando-se das placas que compõem a sinalização de trânsito, particularmente o conjunto de placas de regulamentação e advertência, o artista recria novas placas utilizando plotagem sobre poliestireno, inserindo ícones da cultura pop e urbana como forma de reflexão crítica sócio-cultural e econômica. Instalando as placas nas ruas das cidades de São Paulo e Recife, o artista re-sinalizou e chamou atenção através de sinais de regulação e advertência, para assuntos extremamente contemporâneos como os perigos e medos urbanos, o desemprego, a cidade armada, inerte e o Brasil como um país revirado, que se encontra de cabeça pra baixo.



⁶⁵ KACHANI, 2007, loc. cit.



Figura 57. Camille Kachani. 2005

Guga Ferraz – “Ônibus incendiado”, “Sem Título”, “Pedestre”, “Ao longo ama” e “Limosine” – 2004

O artista também utiliza placas de sinalização vertical (de indicação e regulamentação) como matéria-prima para levantar questões e críticas sobre problemas sociais no cotidiano dos centros urbanos, particularmente sobre o Rio de Janeiro, cidade onde reside. Para refletir sobre questões como o medo, a violência nas cidades, até a ação que se tornou uma prática comum, um gesto de protesto na cidade como o de atejar fogo em ônibus, pneus, criar *barreiras de chamas*, Guga Ferraz⁶⁶ realiza suas intervenções urbanas aplicando adesivo vinil sobre placas de metal, apropriando-se diretamente (*in loco*) das placas encontradas em suas andanças nas ruas da cidade.



Figura 58. Guga Ferraz. 2004

⁶⁶ Artista representado pela galeria A Gentil Carioca. Link: <http://www.agentilcarioca.com.br/indexpor.html>

Diego de Los Campos – “Peitos de Asfalto” (2008) e “Os centauros” (2009)

Nascido em montevidéu e residente no Brasil em Florianópolis desde 1999, o artista realizou duas intervenções urbanas em placas de sinalização de advertência. Aplicando contact sobre as placas, Diego investiu numa intervenção com toques de humor, irreverência e erotismo, ressignificando os pictogramas presentes nas placas.



Figura 59. Diego de Los Campos. 2008/09

Raul Mourão – “Seta de rua (para Barros, Bulcão, Colares e Volpi)” – 2010

A obra do artista⁶⁷ carioca consiste numa serigrafia feita com tinta acrílica sobre placa de polipropileno, montada em moldura de acrílico e com tiragem de 1000 exemplares. Remete diretamente as placas de sinalização urbana vertical, particularmente as **barreiras e marcadores** de alinhamento que integram os **dispositivos de sinalização auxiliar** e que são aplicadas ao longo das vias urbanas. O artista também explora na composição o uso do branco e uma cor forte, luminosa, como geralmente são utilizadas a cor branca e laranja, amarelo e preto na sinalização de trânsito

⁶⁷ Web do artista www.raulmourao.com. Artista representado pela galeria Lurixs: Arte Contemporânea. Link: www.lurixs.com/

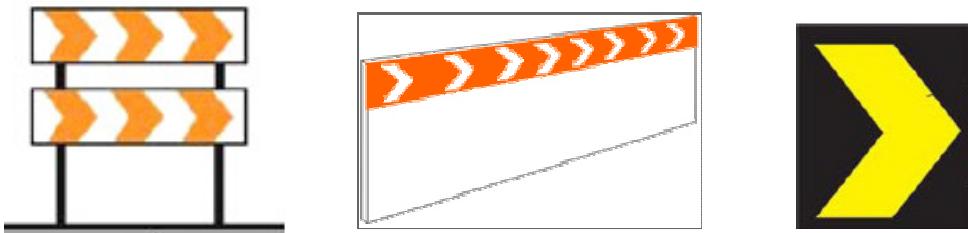


Figura 60. Dispositivos de Sinalização Auxiliar. 2010

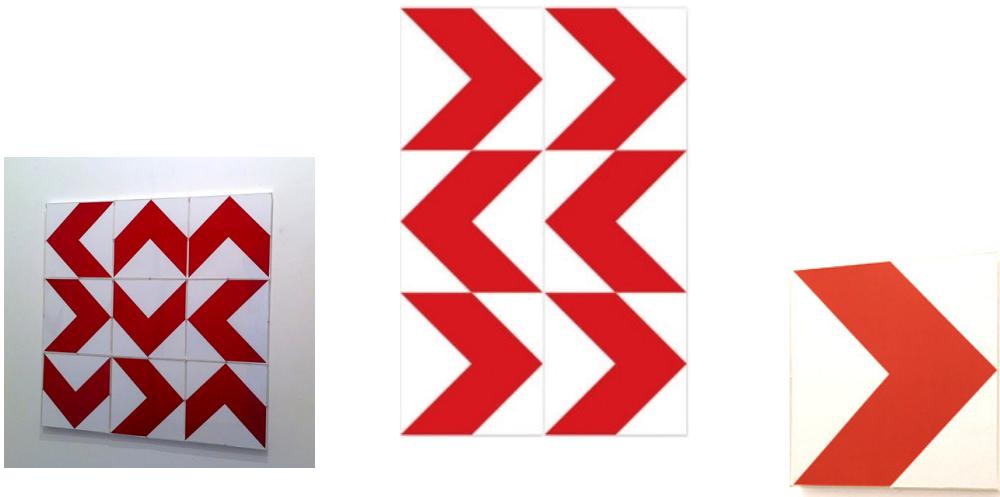


Figura 61. Raul Mourão. 2010

Manuel Caeiro – “Downtown” – 2007

Nascido em Évora Portugal, Manuel Caeiro apresentou em sua primeira exposição no Brasil, a série de pinturas em linho intitulada *Downtown*⁶⁸, indicando, ou melhor, *sinalizando* um olhar aguçado sobre as estruturas encontradas com freqüência em ambientes de construção e reforma no cotidiano urbano. As pinturas podem ser consideradas como sinalizadoras, visto que as estruturas aparecem revestidas, encobertas por cores que remetem as fitas zebradas de sinalização urbana, aquelas que funcionam como dispositivos de sinalização de alerta, indicando atenção quanto a possíveis obstáculos, situações de perigo presentes na via ou adjacentes á mesma. Também as cores usadas pelo artista, respectivamente o laranja e branca, são exatamente iguais as utilizadas nas sinalizações viárias temporárias, como obras, e, portanto, relacionam-se diretamente as estruturas presentes em canteiros de obras e pintadas pelo artista. A fita ou as cores da fita agregadas a superfície das estruturas arquitetônicas pintadas por Manuel Caeiro, assumem a função de sinalizar, desviar o

⁶⁸ A exposição aconteceu em 2009 na **Galeria Lurixs** no Rio de Janeiro. Link: <http://www.lurixs.com/galeria>.

pedestre de um possível perigo, indicar atenção, um cuidado ao caminhar-transitar por aqui, por ali.

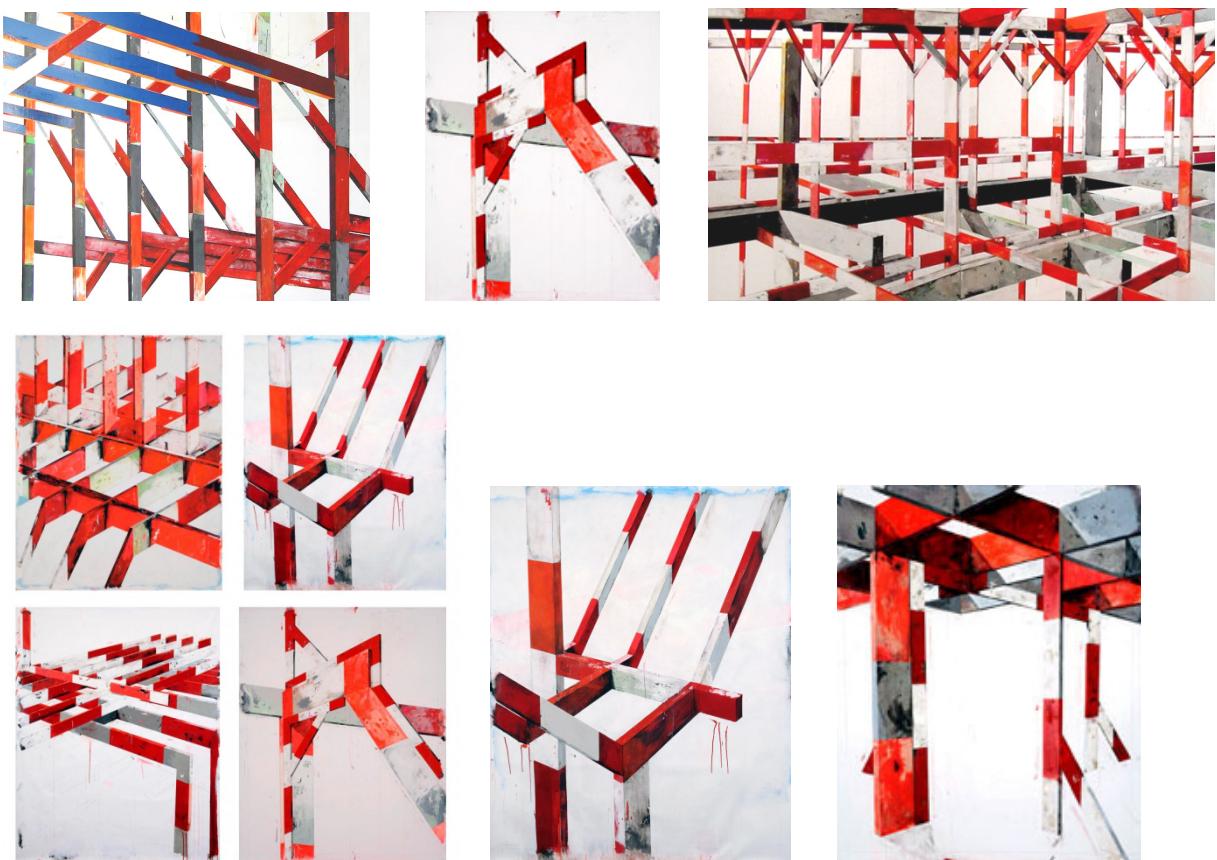


Figura 62. Manuel Caeiro. 2009

Louis Pavageau – “Signal” e “Billboard” – 2006/2009

A produção artística do artista francês está diretamente relacionada ao ambiente urbano, às ruas e acontece exatamente neste espaço. Em suas inúmeras ações e intervenções urbanas, a grande maioria realizada em Paris, o artista utiliza como material a fita zebrada de sinalização urbana nas cores laranja e branco, uma referência também a sua nacionalidade francesa. Utilizando a fita em larga escala, Louis se apropria, interfere, dialoga com elementos do ambiente urbano, estabelecendo uma relação entre objetos físicos e funcionais encontrados na cidade como bancos de praça, caixas de telefone, canteiros de plantas, explorando as qualidades formais desses objetos, à medida que elabora composições visuais com a aplicação da fita. As camadas, faixas e tiras feitas de fita de sinalização urbana

manipuladas por Louis Pavageau⁶⁹ em sua arte de e na rua, ora destacam, ora encobrem os objetos, evidenciando composições abstratas e geométricas de forte expressão plástica que se destacam no ambiente urbano através da cor e aplicações sobrepostas, a depender do espaço e do objeto em pequena e grande escala.



Figura 63. Louis Pavageau. 2006-2009

⁶⁹ O artista esteve na Bahia em 2009 para realização de uma residência artística no **Instituto Sacatar** em Itaparica. Devido a problemas de saúde veio a falecer precocemente durante a realização da residência. No mesmo ano foi homenageado na exposição “Residência artística Sacatar – Muitos destinos uma só Bahia”, realizada no MAM - Museu de Arte Moderna da Bahia, por conta das comemorações do Ano da França no Brasil. Web do artista: <http://www.lignesrouges.com/>.

Panos (Fake Streetsigns) – 2004 e 2008

O Panos 2013⁷⁰ é um projeto colaborativo que transforma as placas de trânsito em arte, envolvendo artistas, designers e ilustradores de todo o mundo. As criações já foram expostas através de intervenções urbanas em duas edições (a primeira em 2004 e a segunda em 2008) nas ruas de Lyon, na França. Nesta grande intervenção, as “falsas placas de sinalização” são colocadas em conjunto com as verdadeiras, as que fazem parte da tradicional sinalização urbana e até remetem, pelo uso da cor branca e vermelho e pelo formato circular, as cotidianas placas de regulamentação.



Figura 64. Panos - Fake Streetsigns. 2004 e 2008

⁷⁰ Web site do projeto: <http://www.bopano.com/>. Vídeo do projeto: http://www.youtube.com/watch?v=g1ab_faojm8

Rosana Ricalde e Felipe Barbosa – Jogo da Velha – 2002

O interesse dos artistas pela sinalização urbana recai sobre o chão, a superfície da cidade, a sinalização horizontal e especificamente a marcação conhecida como área de conflito. Sobre ela, os artistas numa ação lúdica e performática realizada no centro da cidade de Fortaleza desafiam o trânsito e o tempo da cidade, jogando uma partida do clássico jogo-da-velha. Envolvidos na trama urbana e da brincadeira, eles fazem do jogo uma ação artística de apropriação, intervenção e sobre a geometria da área de conflito, *marcam-pintam* cada um o “circulo” e a “cruz”, elementos visuais que encaminham e definem o jogo. Eles usam o *tempo-entre* do trânsito intenso das cidades para jogar e ressignificar um esquema clássico de sinalização urbana, convertendo a ordem regulatória da sinalização numa área propicia a distração de uma brincadeira, um jogo de pares. Sobre a atuação da dupla de artistas⁷¹ na cidade e a obra “Jogo-da-velha”, Felipe Scovino (2008) analisa:

...o trabalho da dupla é uma reinvenção crítica da maneira como nosso ambiente construído determina ações, comportamentos e relações sociais, e por extensão, a dependência da sociedade em relação à preservação de definições pré-estabelecidas de espaço, propriedade e ordem. Felipe Barbosa e Rosana Ricalde interferem no tecido urbano, e mais do que nisso nas leis desse tecido. Aproveitando o próprio diagrama matemático que a cidade oferece ao cidadão (pedestre, motorista), constroem um organograma que se mantém re-atualizado a cada ação do jogo: os movimentos contínuos, horizontais e verticais, dinamizam toda a área, transferem potência para algo amorfó, modificam o sentido daquele “sinal” e instauram a “surpresa”. A dupla entende a cidade como um organismo, vivo, justamente porque mantém os seus fluxos ativos, evitando o seu repouso absoluto. Em Jogo da velha (2002), Barbosa e Ricalde apropriam-se da faixa sinalizadora de um cruzamento de trânsito e transformam esse quadrilátero com feixes cruzados num tabuleiro de jogo. É um trabalho “entre-tempos”. No pequeno intervalo entre o fechamento de um dos sinais de trânsito e a abertura do outro, os artistas disputam uma partida do jogo que dá nome à obra. Tudo gira em torno do tempo, desse momento de parada no tráfego. Operam, portanto, no vermelho, no débito, na falta... de tempo. Arriscando suas vidas e a dos motoristas, essa tática irônica não significa divertimento, mas recusa ao cotidiano

⁷¹ Web site dos artistas: Rosana Ricalde - <http://www.rosanaricalde.com/> e Felipe Barbosa - <http://www.felipebarbosa.com/>. Vídeo da obra “Jogo-da-velha” disponível em: www.youtube.com/watch?v=UD52iDvqX8c

usufruto e justificável daquele espaço, reconhecendo-o como terreno de vivência móvel, volátil, na cidade. (SCOVINO, 2008, p.3)

Desta forma, num corpo-a-corpo com o trânsito, eles se põem a *circular* e brincar exatamente na área da pista que segundo a regulamentação, a ordem urbana, não se podem parar ou estacionar os veículos, de maneira que não se prejudique a circulação. E nesta área a dupla para apenas para executar o gesto do jogo; pintar o chão. Eles se movimentam, vem e vão à medida que o semáforo abre e fecha, e assim jogam, se apropriam, intervêm e deixam seu *rastro-registro* ou *marca-pintura* no *momento-íntante* em que aquela área, sendo ainda a área de *conflito* da normatização sinalizadora, passa a ser no momento da ação-intervenção o campo visual e matérico de negociação, disputa e *conflito* de um jogo.

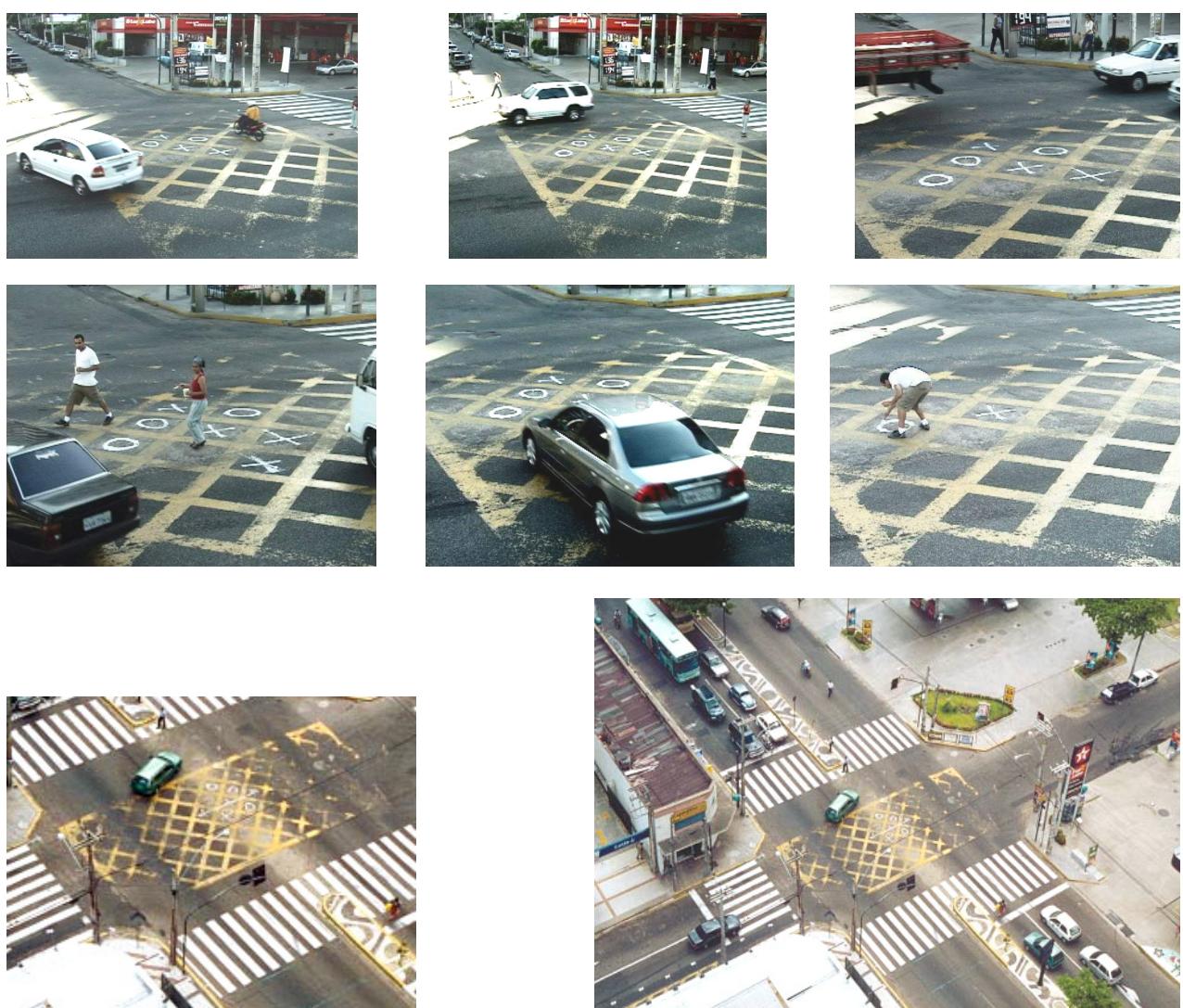
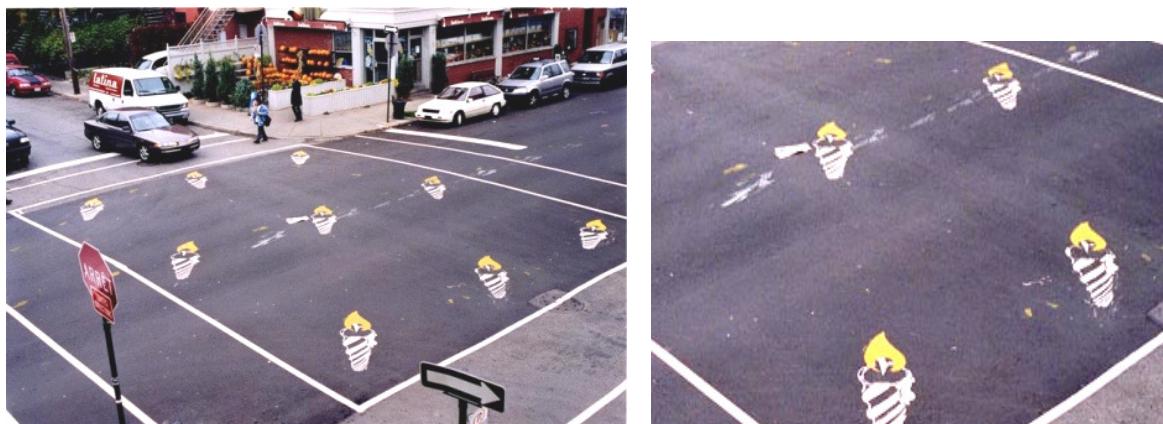


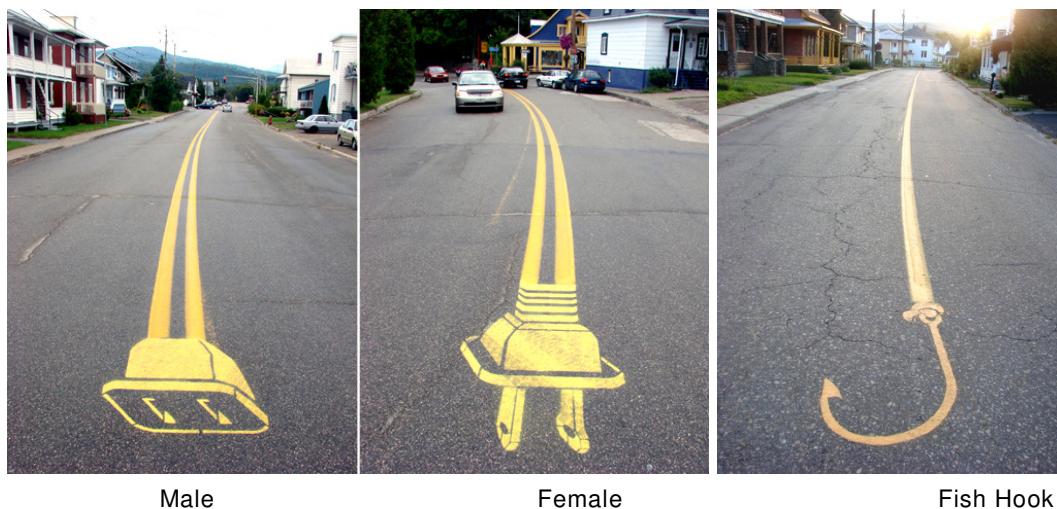
Figura 65. Rosana Ricalde e Felipe Barbosa. 2002

Peter Gibson (Roadsworth) – Street

O interesse do artista canadense pela cidade está muito próximo dos pés, sobre o pavimento urbano. Peter Gibson faz da sinalização viária horizontal, das geometrias lineares que demarcam o asfalto urbano, o espaço para inusitadas intervenções gráficas que transformam, adaptam, transfiguram os clássicos sinais e indicações do trânsito em objetos, situações e cenas do cotidiano. Para compor suas criações, Gibson⁷² usa a técnica do estêncil, máscaras e tintas, intervindo diretamente sobre as linhas, marcações, símbolos e legendas comuns a sinalização horizontal. Tratam-se de pinturas por cima de pinturas, uma série de “infrações artísticas” que otimizam, personalizam e subvertem de forma criativa, os sinais visuais apostos ou pintados sobre o pavimento das rodovias. Quem caminha pelas “pistas” do artista visualiza nas marcas longitudinais, aquelas amarelas e brancas que separam e ordenam as correntes de tráfego, uma tomada, um anzol ou a representação gráfica dos batimentos cardíacos de um eletrocardiograma. Já as tradicionais faixas de travessias de pedestres, aquelas que integram o conjunto de marcas transversais que ordenam os deslocamentos frontais dos veículos, transformam-se em velas de aniversário, pegadas e colunas gregas.



⁷² Web site do artista: <http://www.roadsworth.com>.



Male

Female

Fish Hook



Asphalt Fetish



North American Footprint



Figura 66. Peter Gibson. (2002-2007)

Nas proposições artísticas apresentadas acima, nota-se um interesse temático e estético comum que recai sobre a cidade, a vida urbana, acompanhado de um recorte, um enfoque dentre a ampla visualidade e materialidade urbana que é o de trabalhar com o sistema de sinalização urbano-viária, tema altamente integrado a vida cotidiana na cidade. Em suas criações, elaborações e intervenções, esses artistas situam os sinais de transito em outros planos e perspectivas, não apenas pelo viés funcional e normativo, como o de acordo com o código brasileiro de transito que os definem como “elementos destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres” (Código Brasileiro de Transito, 2008, p.105), mas a partir de outras observações que envolvem a exploração das potencialidades visuais e plásticas destes elementos. Também nota-se o

caráter de subversão dos códigos e orientações através de provocações políticas e poéticas, a fim de desestruturar percepções dominantes ou mesmo ativá-la para uma experiência mais sensível e menos objetivada e automática da cidade, a partir de investigações estéticas, outros olhares e ressignificações de estruturas funcionais cotidianas que compõem a vida e sua organização na cidade. Acompanhando as linhas destes pensamentos, caminharemos para outro ponto deste percurso-olhar poético da cidade, no qual serão examinados os desdobramentos práticos desta pesquisa e reunidos em torno do P^P-Projeto *Pista*, exposição individual que apresentou um conjunto de obras resultantes do enfoque e investigação poético-estética e conceitual, bem como do processo criativo que envolveu a pesquisa em torno da sinalização de trânsito.

4.3 P^P-Projeto *Pista*

Todo o processo de apreensão do mundo é feito, normalmente, em função de uma obra ou de um **projeto** que vai além da construção de uma obra específica.

(Cecília Salles, 2004)

Partindo do desejo não de apresentar uma obra ou obras finalizadas, mas um conjunto de obras que sugerissem a idéia de um processo, uma produção artística em andamento, advinda de um processo de pesquisa e elaboração criativa e também da convergência para um micro-tema específico, definido a partir do recorte de uma poética voltada para a cidade e em curso conforme foi visto, antes e durante a pesquisa do mestrado, surgiu o desejo e a motivação para compor e reunir numa exposição, obras que integrassem o que foi denominado por mim como P^P-Projeto *Pista*. O conceito de *projeto* utilizado aqui norteia-se no apontamento de Cristina Freire (2006) sobre a dimensão projetual, apontada como uma “característica bastante significativa na produção artística contemporânea”. Segundo a autora, “o projeto é índice de uma obra ausente e ocupa um lugar híbrido, entre a obra de arte e sua documentação ou entre a idéia e sua realização” (FREIRE, 2006, p.38). Desta forma, a idéia de organizar e apresentar uma exposição com caráter de “Projeto” veio não apenas da necessidade de identificá-la ou nomeá-la, preencher a lacuna de um título que uma exposição solicita, mas justifica-se pela adoção de um procedimento que

agrega a noção de apresentar numa mostra obras em percurso de estudo, elaboração, com potencialidades transformativas e evolutivas no que tange matéria e conceito, uso de materiais, suportes, exploração de linguagens, maneiras de apresentação, diálogos e apropriações dos espaços expositivos, inclusive não perdendo de vista a amplitude do tema, sua vastidão material, visual e conceitual, que já favorecia e continua favorecendo a construção de uma série de novas proposições artísticas e reformulações de obras já apresentadas. Conferindo a exposição o caráter de um projeto inacabado e em progresso, aponto e acabo por reforçar o sentido continuo e processual como características que integram uma pesquisa em poéticas visuais. Acredito que este tipo de pesquisa tem a potencia de não encerrar-se, esgotar-se ou limitar-se a realização de um objeto, mas aproveita as incompletudes como um elemento pertinente e valorável no processo de criação.

A idéia de “Pista”, parte complementar do titulo da *exposição-projeto*, me veio depois de vasta pesquisa em decorrência da necessidade de encontrar uma palavra que sugerisse e apontasse ao mesmo tempo para o espaço de inspiração, idealização e investigação da pesquisa conceitual e criativa, ou seja, a rua, a estrada, a *pista* propriamente dita, o espaço físico urbano matérico e poético, fruído, experimentado através dos deslocamentos cotidianos, juntamente com a noção deste termo que agrega o sentido de “vestígio”, “rastro”, “indícios”, “os passos de”, “seguir as **pistas** de” para se *ir-chegar* a algum lugar, alcançar uma compreensão, acessar o universo que cerca a poética criativa materializada nas obras expostas. Os significados encontrados tanto no dicionário, que define **Pista** como sendo “vestígio, rastro, indicação, orientação, estrada” (HOUAISS, 2003, p.405), como no CTB – Código de Trânsito Brasileiro (2008) que comprehende a Pista como a “parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros centrais” (Código de Trânsito Brasileiro, 2008, p.105), foram complementares, satisfatórios e reforçaram a decisão pelo título.

A elaboração do **P^P** - Projeto **Pista** foi acompanhado de muitos escritos, esboços de obras, reflexões surgidas a partir dos estudos teóricos e encontros com a produção artística contemporânea relacionada à poética artística. Nesse período, ainda cursando disciplinas da grade curricular do Mestrado em Artes Visuais, fiz diversas anotações e registros de um grande número de proposições artísticas integradas ao percurso criativo da pesquisa, algumas que fizeram parte do **P^P** - Projeto **Pista**, outras se encontram em fase de estudo estão diretamente relacionadas a poética da pesquisa. A criação e o uso do *Diário de Processo Criativo*, ferramenta importante no

itinerário criador de um artista-pesquisador e incentivado pela professora e artista Dra. Maria Virginia Gordilho Martins (Viga Gordilho), orientadora da disciplina Teoria e Técnica de Processos Criativos do Mestrado em Artes Visuais, constituiu-se numa importante ferramenta e prática cotidiana para o registro de planos de obras, idéias, dúvidas, pensamentos visuais.

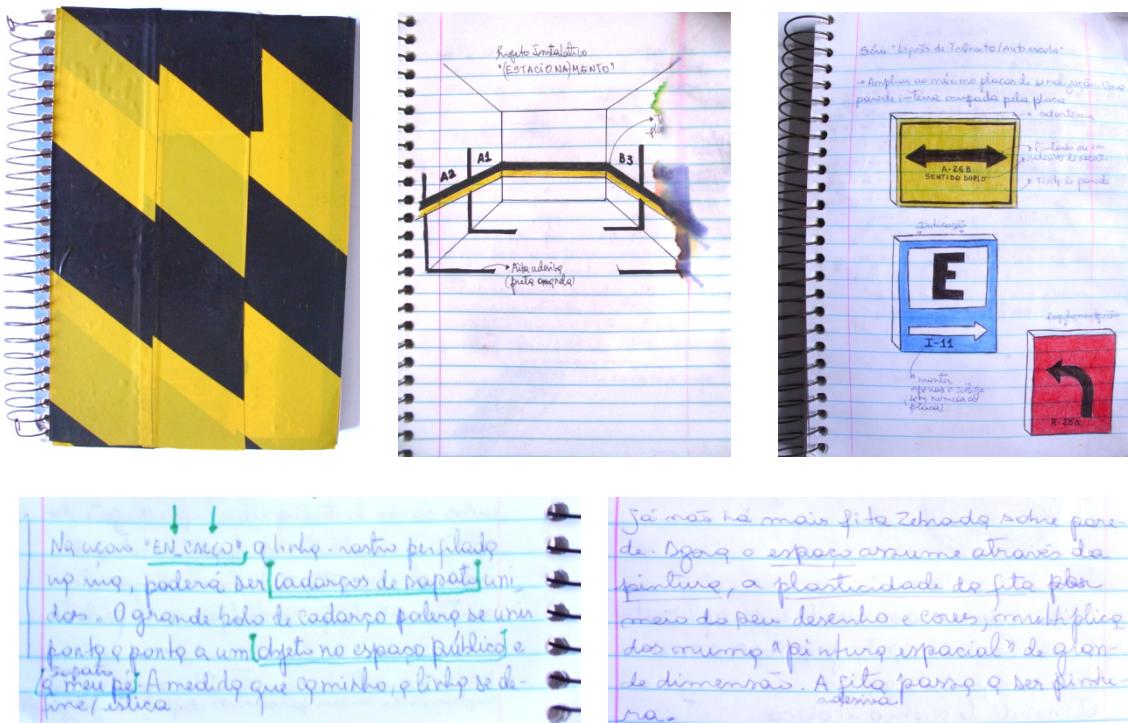


Figura 67. Diário de Processos Criativos. (2009 em diante)

Uma inquietação freqüente durante este período foi encontrar o espaço para realização da exposição. Este aspecto parecia muito relevante, pelo desejo de encontrar um espaço expositivo que agregasse valor visual e conceitual a proposta. Estava trabalhando o tempo inteiro com a criação de obras apoiadas na possibilidade de um diálogo direto e efetivo com o espaço de exposição, de maneira que se pudesse aproveitar e explorar características físicas do ambiente, a localização e relação com o entorno, desejando, por exemplo, encontrar um espaço no centro da cidade, região com forte significado e valor afetivo na construção do projeto poético da pesquisa. Também a constatação de que algumas obras que estavam sendo desenhadas para o **P^P** - Projeto **P**ista apontavam com muita força e sentido para resoluções no formato de instalações, demandou muito cuidado quanto a pesquisa do espaço expositivo, bem como de suas características e peculiaridades estruturais.

Conforme veremos adiante, das seis obras que compuseram o projeto, três se trataram de instalações no sentido mais preciso do termo, definido por Cristina Freire (1999) como “a operação artística em que o espaço (entorno) torna-se parte constituinte da obra”⁷³ (FREIRE, 1999, p.91).

As questões relativas ao “onde” (espaço) que também interferem e dialogam diretamente com o projeto expositivo e o sentido das obras, particularmente das instalações, foram resolvidas com o conhecimento da abertura do edital de pautas para ocupação da Galeria ACBEU em Salvador-Ba, inaugurada em 1975 e considerada um dos mais prestigiados espaços para exibição de artes visuais no Norte-Nordeste do país. A galeria faz parte do prédio que compõem a Associação Cultural Brasil - Estados Unidos, centro de excelência no ensino da língua inglesa em Salvador, localizado na Av. Sete de Setembro no bairro da Vitória, muito próximo a minha residência. Com a informação de abertura do edital, motivado também por um desejo antigo de realizar uma exposição naquela galeria e principalmente pela conclusão de aquele seria o espaço mais apropriado para acolher o P^P - Projeto Pista, formatei e submeti a proposta definindo de forma bastante organizada e detalhada a disposição das obras naquele espaço. Na submissão do projeto, inclusive utilizando a planta baixa disponibilizada pela coordenação da galeria, fui enfático no sentido de ressaltar como as características estruturais da galeria tinham a meu ver, consonâncias visuais e conceituais com o projeto de exposição. Das qualidades potenciais identificadas no espaço da Galeria ACBEU, destaco as seguintes:

- A localização da galeria, já mencionada acima, muito próxima ao lócus poético-afetivo da pesquisa, portanto, ao centro da cidade Salvador onde está minha residência. O percurso de casa a galeria é realizado a pé;
- Características arquitetônicas, construtivas, como a área de exposição disponível, compreendendo 21.70 metros lineares, o pé direito de 2,25 metros e principalmente as paredes e tetos brancos, sendo o piso e o rodapé de granito na cor cinza claro⁷⁴. A parede e o teto, devido as suas características materiais e visuais, favoreciam e colaboravam no destaque, por exemplo, das

⁷³ Ainda segundo Cristina Freire, é “a partir da década de 60 que o termo Instalação deixa de indicar apenas a montagem (a instalação de uma exposição). Antes do uso geral do termo Instalação, que se popularizou só nos anos 70, as expressões *Ambiente*, *Environment* e *Assemblage* nomeavam, mais frequentemente, operações nas quais os artistas reuniam os mais diferentes materiais num dado espaço”. (FREIRE, 1999, loc.cit.).

⁷⁴ Informações disponíveis no site da galeria <http://www.acbeubahia.org.br/cultural/>

cores presentes nas obras, todas próximas ou equivalentes as utilizadas na sinalização viária;

- A proximidade da galeria em relação à rua, a calçada e a “pista”, bem como o fato das paredes e portas de acesso da galeria serem de vidro blindex transparente, permitindo uma visualização da rua para quem se encontra no interior da galeria e do interior da galeria para quem caminha pela calçada. Esse jogo visual contribuiu significativamente para a montagem e o sentido da obra instalativa que veremos mais adiante, intitulada de “Área Isolada”.

Vejamos então como foi definida e estruturada a proposta de exposição do **P^P** - Projeto **Pista**, a partir dos estudos com a planta baixa do espaço e de visitas in loco. O projeto apresentado à galeria foi composto por um **texto reflexivo**, apresentando a linha de pensamento conceitual e a poética da exposição, acompanhado da **descrição gráfica**, esboços projetivos das obras, distribuídos na seguinte ordem:

Obra 1 – Área Isolada: *instalação (portas e paredes de vidro blindex)*

Obra 2 – Garagem Central 24h: *instalação - intervenção pictórica (parede)*

Obra 3 – Área de Conflito: *instalação (piso)*

Obra 4 – Sinal de Transeto: *desenhos (parede)*

Obra 5 – Desvia: *Impressões em papel (parede)*

Obra 6 – Geo-METRI-cidades: *fotografias (parede)*. Esta obra não constou no projeto submetido no edital de pautas, sendo posteriormente, durante o período de montagem da exposição na galeria, agregada a exposição.

Abaixo constam as páginas do projeto exatamente como foram submetidas ao edital de pautas da Galeria ACBEU.

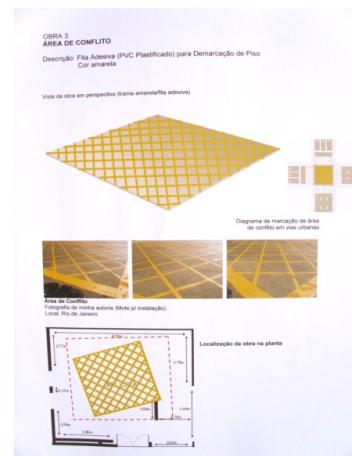
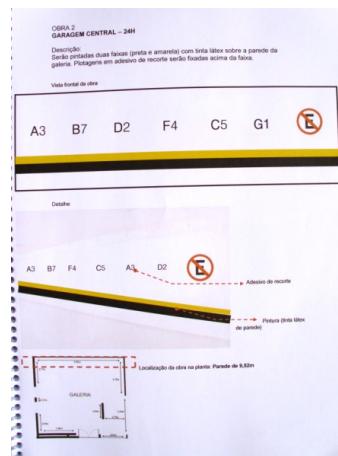
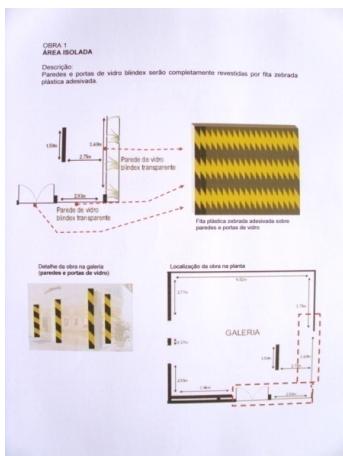




Figura 68. P^P – Projeto Pista. 2010

Objetivando um entendimento claro do projeto, no intuito de facilitar a compreensão e clareza em relação à distribuição das obras no espaço expositivo pleiteado, procurei evidenciar no projeto gráfico o posicionamento das obras em função dos diálogos e implicações visuais e conceituais, ou seja, destacando a importância e a participação do espaço expositivo não apenas como suporte para as obras, mas parte integrante delas, inclusive, responsáveis pela possibilidade de concretização de algumas obras, em particular das instalações. Desta forma, conforme veremos a frente, a posição das obras no espaço expositivo correspondeu integralmente ao previsto no projeto, graças aos estudos prévios do espaço expositivo, como também da adequação das obras devido as suas dimensões, a área de ocupação disponível pela galeria. Visualizadas em planta baixa, as obras foram posicionadas da seguinte forma:

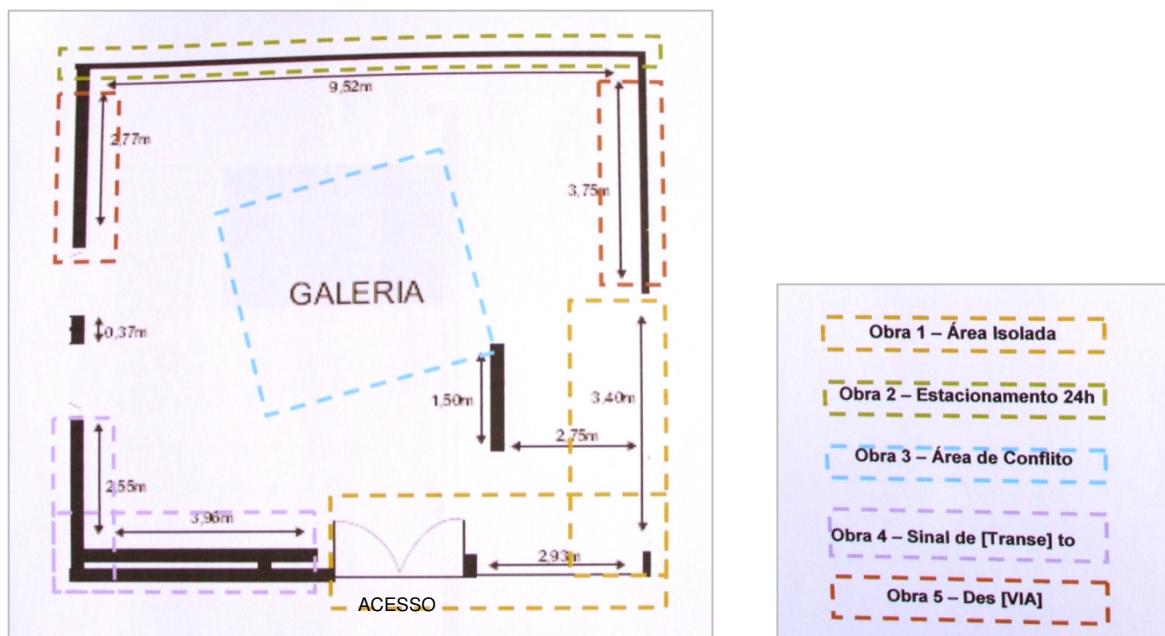


Figura 69. Distribuição das obras (planta baixa da Galeria ACBEU). 2010

Um aspecto importante a ser ressaltado sobre o edital de pautas da Galeria ACBEU, é que para os artistas contemplados com pauta a instituição garante os seguintes itens:

- Cessão da pauta sem custos (aluguel do espaço) para o artista.
- Planejamento e coordenação de montagem das exposições.
- Impressão de 1 mil unidades de convites em papel couchê 250 gramas, policromia e verniz UV total na frente, verso em preto.
- Divulgação nos meios de comunicação de massa, através da distribuição de press-releases elaborados pelo artista.
- Inclusão das imagens (fotografias dos trabalhos da exposição apresentadas pelo artista) e do press release na Galeria Virtual, no site da ACBEU.
- Liberação do espaço físico da Galeria ACBEU três dias antes da abertura para a realização da montagem.
- Distribuição de 280 convites por correio, para as principais autoridades e instituições cadastradas na mala direta da ACBEU e envio de uma versão digital do convite para 2.900 endereços de e-mails cadastrados a depender de novos cadastros, essa quantidade sofrerá acréscimo⁷⁵.

Portanto, no que diz respeito à produção e montagem das obras, a possível contratação de equipe de montagem, produção de catálogo, realização de coquetel de

⁷⁵ Informações extraídas do edital de pautas da Galeria ACBEU, disponível no site <http://www.acbeubahia.org.br/outros/Regulamento-atualizado.pdf>

abertura, os gastos são de inteira responsabilidade do artista. Cada exposição tem período de duração fixado em 15 dias.

Sobre a montagem da exposição, o cuidado no estudo e detalhamento do projeto viabilizou certa agilidade nesta etapa, mesmo se tratando das obras mais trabalhosas, como por exemplo, a instalação “Área Isolada”. A montagem da exposição durou três dias intensos e exaustivos com jornada de trabalho em turno integral, inclusive em um dos dias foi necessário utilizar o período da madrugada e contou com a colaboração de dois assistentes e também da profissional responsável pela galeria. Segundo o mesmo esquema organizativo supracitado, com relação à definição e estrutura do projeto expositivo e sua organização no espaço da galeria, abordarei e mostrarei a parti daqui o processo de montagem das obras, aspectos desse processo, bem como das obras em si. Vejamos:

Obra 1 – “Área Isolada”: *instalação (portas e paredes de vidro blindex)*

Essa obra foi pensada e concretizada como uma instalação-intervenção, utilizando como matéria-prima em escala grandiosa, fitas plásticas de sinalização adesivada e zebraadas nas cores preta e amarela, revestindo completamente as paredes e portas de vidro blindex da galeria. Consistiu num desdobramento das duas versões da obra “Área de Isolamento” já mencionada, distinguindo-se destas por sua realização numa área externa, enquanto as anteriores foram montadas em áreas no interior da galeria, e sobre outra superfície, no caso o vidro, enquanto as outras foram instaladas sobre piso e paredes. A idéia de intervir e aproveitar o vidro da galeria veio exatamente pelo intuito de potencializar o sentido, o código regulador atribuído a fita de sinalização zebraada, utilizada no espaço urbano em situações especiais, temporárias e de emergência e ao mesmo tempo jogar com essa convenção, tendo em vista que o uso da fita, no contexto obra, simulava um possível impedimento, uma restrição, um “não ultrapasse”, instalando assim um conflito, uma dúvida, uma tensão entre um “poder ou não” adentrar a galeria. Também levantava a possibilidade de reformas, fechamento ou condenação do espaço, já que com a cobertura total dos vidros pelas fitas, foi temporariamente eliminada a visão interior do espaço e assim não se sabia o que estava acontecendo lá dentro. No mesmo tempo, esse fechamento, obstrução, essa impossibilidade de visualizar o espaço interior da galeria, funcionou como choque, provocação, curiosidade e chamariz para que as pessoas ao questionarem sobre a possível situação da galeria, acabassem descobrindo que se tratava de uma obra que integrava uma exposição. A *falsa proibição* de acesso ao espaço funcionava então como um convite a entrada, pois, contrário a razão de uso das fitas zebraadas nas

operações de trânsito, situação comum nas ruas das cidades, na obra, a matéria-prima da sinalização viária e deslocada do seu contexto cotidiano, ao instalar um embate, uma dúvida no corpo entre parar, entrar ou seguir a diante, dava a esse mesmo corpo exatamente o contrário, ou seja, a chance de entrar, atravessar o espaço. Para isso era preciso comunicar-se com a obra, interrogar a autoridade do dispositivo de sinalização e transpor o falso obstáculo. No final da exposição, a instalação, a obra, temporária como o uso das fitas no contexto urbano, acabou como um grande emaranhado de fitas coladas, descartadas e depositadas no lixo. Pela escala da obra, seu processo de montagem foi exaustivo e demandou o uso de muitos rolos de fita. Essa aplicação multiplicada conferiu a obra um grande e forte impacto visual, visto que a padronagem da fita e o uso repetitivo, a colagem tira a tira, causava um interessante efeito de confusão óptica, um movimento pulsante, característica comum as obras do movimento artístico denominado de “arte op” ou “ótica”, termo que é uma abreviação da expressão em inglês “*optical art*”, sendo esta uma forma de arte que explora determinados fenômenos óticos com a finalidade de criar obras que pareçam vibrar ou cintilar⁷⁶.



⁷⁶ Os artistas envolvidos com essa vertente realizam pesquisas que privilegiam efeitos óticos, em função de um método ancorado na interação entre ilusão e superfície plana, entre visão e compreensão. Nas composições - em geral, abstratas - linhas e formas seriadas se organizam em termos de padrões dinâmicos, que parecem vibrar, tremer e pulsar. Fonte: <http://www.itaucultural.org.br/aplicexternas/enciclopedia>



Figura 70. Área Isolada. 2010

Um importante desdobramento deste trabalho foi à escolha desta obra no formato de fragmento, para compor as peças gráficas de divulgação dos Salões Regionais de Artes Visuais da Bahia – Edições 2010, promovido pela FUNCEB - Fundação Cultural do Estado da Bahia. Uma parte da obra em escala reduzida circulou impressa em folhetos, panfletos, cartazes e banners de publicidade deste importante evento de artes visuais no estado da Bahia.

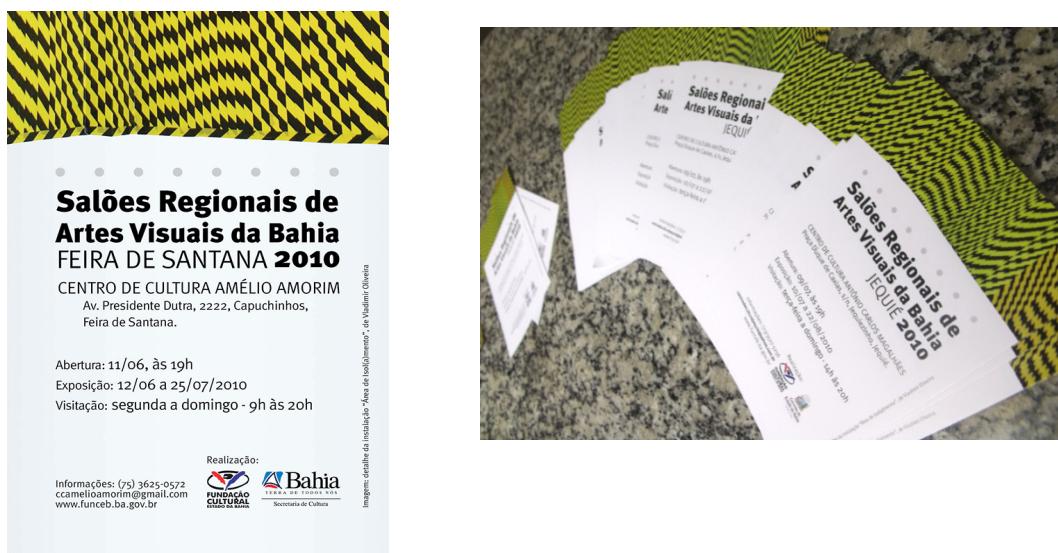




Figura 71. Peças de Divulgação (Salões Regionais de Artes Visuais da Bahia). 2010

Obra 2 – Garagem Central 24h: instalação - intervenção pictórica (parede)

A obra consistiu na marcação de um esquema clássico de sinalização encontrado em nas paredes dos estacionamentos e garagens, aquele com traçado de retas paralelas juntas e nas cores convencionais de amarelo e preto. Instalada na parede de maior comprimento da galeria, localizada em frente à porta de acesso ao espaço, as faixas foram pintadas manualmente com tinta de demarcação e as letras e números que indicavam as supostas vagas foram impressas em papel adesivado. Digo supostas, porque na verdade as marcações que necessariamente delimitam os espaços entre as vagas não existiam ou ficaram invisíveis na obra. Esse aspecto de incompletude no esquema sinalizador, pontuado pela ausência da demarcação indicando os limites e a área de ocupação-vaga destinada a cada veículo, instalava uma situação interessante, no sentido de fazer parecer que toda área, qualquer área ou mesmo a área inteira poderia ser ocupada. No mesmo tempo, um conflito se estabeleceria no caso daquele espaço ser utilizado como um estacionamento, visto que neles é imprescindível a delimitação das vagas como medida de organização, ordem, regulação, otimização do espaço e garantia de convivência respeitosa e pacífica entre os condutores de veículos, inclusive, porque ao ocupar uma vaga, aquele espaço se constitui, ainda que provisoriamente, numa propriedade privada. A garantia desta propriedade está vinculada a uma situação espacial, um sinal gráfico que indica a área possível, permitida ou não de ser ocupada. Nas ruas, por exemplo, muitos estacionamentos resultam de um improviso, de uma ocupação informal, sem regulamentação e em

muitos casos, a sinalização é customizada, adaptada, mas quase sempre está presente e em destaque.



Figura 72. Estacionamentos. 2011

Outro interessante ponto de observação são as relações entre a obra e os espaços público-privados da galeria e da rua, visto que durante a montagem da obra alguém mencionou a falta de um estacionamento privativo para usuários do complexo ao qual a galeria faz parte. Eu mesmo, convivendo e caminhando com freqüência por aquela área, tenho observado e experimentado o frequente transtorno de estacionar na rua, além do grau de perigo e insegurança. Assim, é provável que para muitos visitantes da exposição, uma possível leitura ou intenção da obra foi apontar o problema da falta de um estacionamento particular na área da galeria.





Figura 73. Garagem Central 24h. 2010

Obra 3 – Área de Conflito: *instalação* (piso)

Das paredes para o chão a intervenção demarcou o piso da galeria, construindo uma trama, uma espécie de malha, um entrecruzamento de linhas amarelas que na sinalização de trânsito se reconhece como área de conflito. O uso da fita de demarcação na instalação substituiu a tradicional pintura amarela sobre a superfície do pavimento nas ruas da cidade. O piso da galeria contribuiu diretamente na materialização da obra, em sua forma, primeiro pelo fato de ser de granito quadriculado, aspecto que favoreceu a orientação da colagem, o traçado das diagonais e a intercalagem das fitas e segundo pela relação de contraste e destaque entre a cor do piso e a cor da fita. Uma relação diferenciada se deu na forma de

fruição desta obra, tendo em vista que ela acontecia totalmente no chão, embaixo dos pés. Desta maneira, o deslocamento, o andar, o pisar, o *caminhar* sobre a obra ocasionou um desvio não apenas em sua percepção, no ter que olhar pra baixo, mas também uma cisão no parâmetro regulamentador desta sinalização. Nas vias urbanas, no curso do tráfego, não é permitido parar ou estacionar veículos nesta área demarcada. Na galeria, todos paravam e caminhavam sem hesitação ou dúvida por cima da obra. A obra foi literalmente pisada pelo *trânsito* de visitantes.

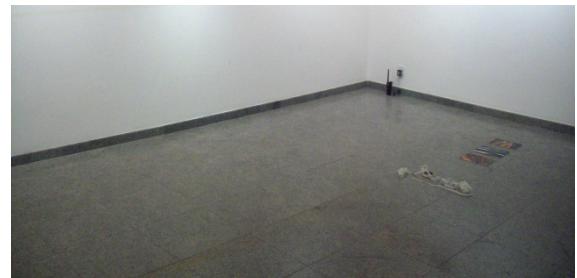
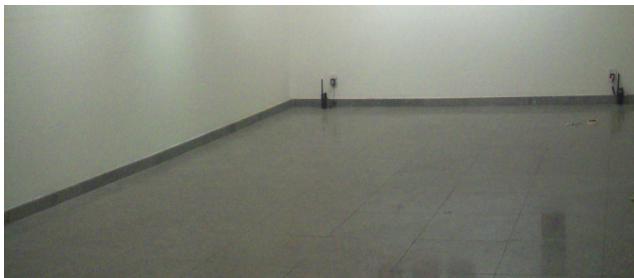




Figura 74. Área de Conflito. 2010

Obra 4 – Sinal de Transeto: desenhos (parede)

São desenhos nos quais os objetos-dispositivos utilizados na sinalização auxiliar (cones, balizas, fitas zebradas) aparecem em relação com figuras humanas. Essas figuras desenhadas de forma crua, basicamente a lápis e caneta nanquim preta, assumem no desenho posições que parecem refletir estados de tensão, isolamento, dispersão, embate, desequilíbrio e “transe”, palavra que surge no título da obra num trocadilho com a palavra “trânsito”. O desenho quase sem cor das figuras humanas que na verdade são “eus”, versões de mim, pois se inspiram em fotografias de diversas situações e momentos na qual fui o foco, foi um procedimento usado propositalmente para que a cor em destaque nas composições fosse exclusivamente as dos objetos de sinalização. Tendo em vista que nestes dispositivos auxiliares a “forma” e a “cor” têm a função de incrementar a percepção da sinalização, alertando para problemas como, por exemplo, obstáculos à circulação nas vias, nos desenhos as cores em destaque possivelmente sinalizam e indicam *estados* e *estágios* humanos limite, típicos da vida contemporânea nos grandes centros urbanos. No contexto da obra os dispositivos de sinalização auxiliar ainda aumentam a visibilidade dos sinais, sua função primária na regulamentação de trânsito, e se destacam de forma acentuada nos desenhos, ora agregados ao corpo das figuras, ora como uma parte destes corpos, uma espécie de prótese. Enquanto na rua esses dispositivos afastam o

corpo, nas obras eles estão próximos ao máximo. Nesse jogo relacional entre o corpo visto nos desenhos e os ícones de alerta, objetos urbanos que avisam sobre situações de perigo, as figuras parecem emitir um reclame, um grito silencioso sobre outros perigos e condições humanas produzidas na sociedade contemporânea e atrelados a vida nas cidades, espaço no qual produzem-se e convivem-se com paixões, fetiches, desenvolvimentos e sofrimentos. Por isso figuras sem faces, anônimas como são os citadinos, os “solitários urbano-manos”, refugiados, recolhidos e encolhidos por trás de cones e fitas, precariamente movendo-se e equilibrando-se sobre balizas, pontuando transe, distanciamento, requisitando distância por atrás de barreiras e gradis de isolamento. A situação de emergência e o sinal de alerta está lá, cotidianamente, nas vias urbanas e na vida humana.

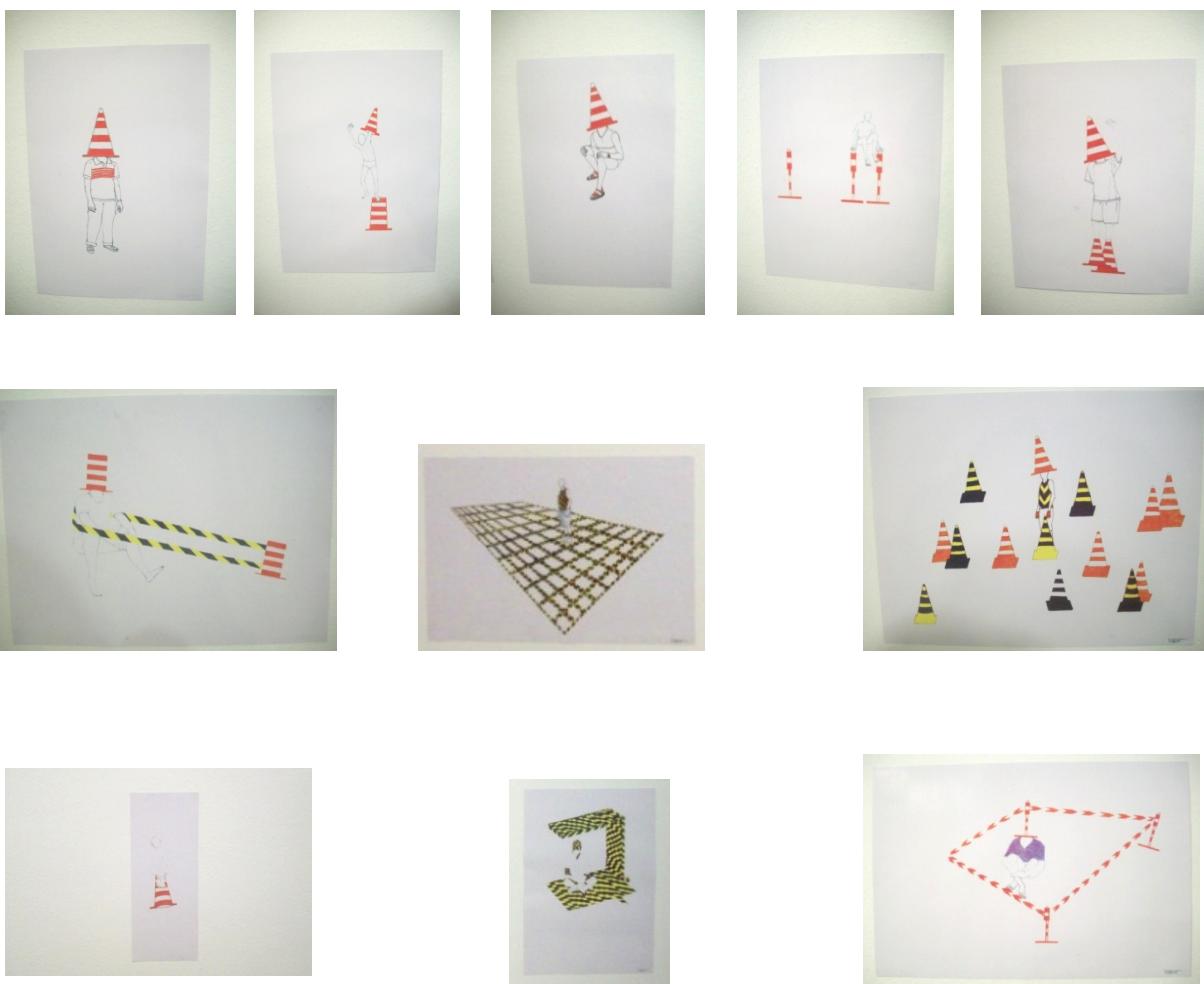




Figura 75. Sinal de Transeto. 2010



Figura 76. Sinal de Transeto. 2010

Esse procedimento mudou na apresentação dos desenhos por conta da seleção e exposição no I Salão Semear de Arte Contemporânea do Nordeste. Para o evento resolvi expor os desenhos em molduras com vidros nas mesmas cores sinalizadoras usadas nos desenhos. Dessa forma consegui uma participação direta das molduras, um acréscimo na resolução visual e conceitual da obra.



Para a exposição das obras no Salão Semear a produção de montagem elaborou uma intervenção na parede e no piso da galeria, criando uma faixa de pedestres preta e branca, tradicional esquema de sinalização urbana. A disposição dos desenhos

emoldurados sobre a *parede-faixa* potencializou o sentido da obra, conferindo-a também um caráter de instalação.

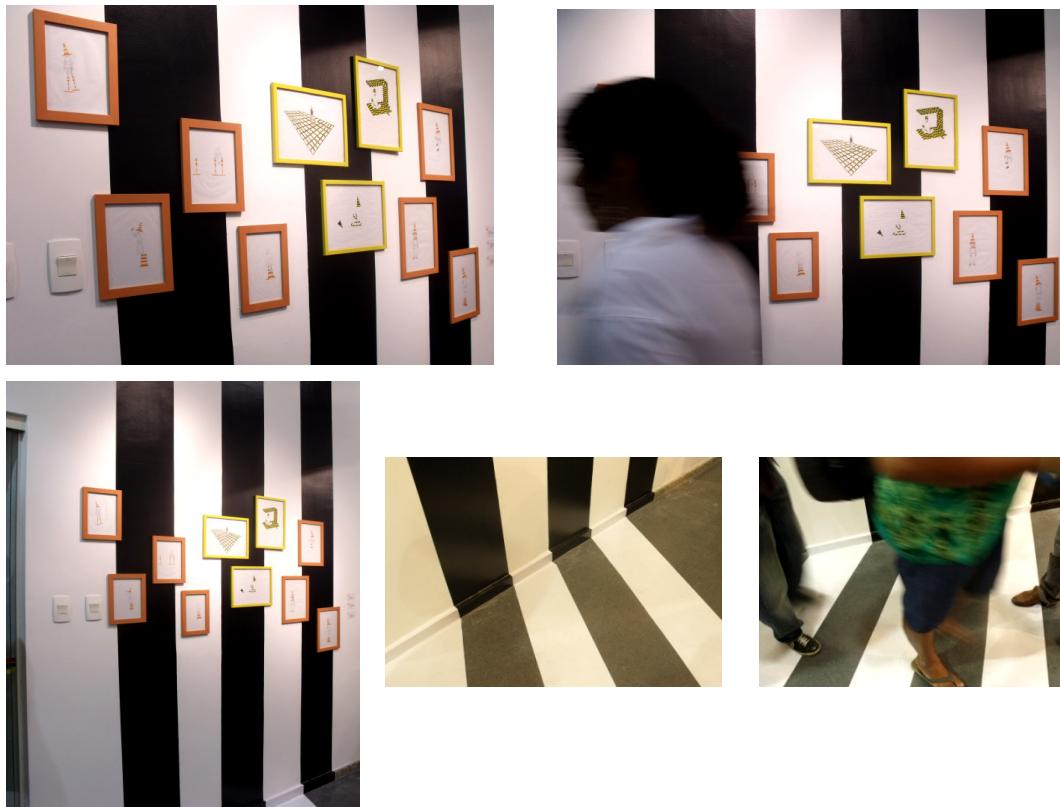


Figura 77. I Salão Semear de Arte Contemporânea. 2010

Obra 5 – Desvia: Impressões em papel (parede)

A sinalização transformou-se no principal elemento da época moderna, em que o ser humano movimenta-se com velocidades que não correspondem exatamente à sua morfologia física.

(ADRIAN FRUTIGER, 1999)

A idéia desta obra parte de um desejo de espalhar e instalar placas de sinalização pela cidade com diversos excertos de poesias, canções, narrativas literárias que tem a cidade como assunto. Refleti também o afeto, a relação sensível e o conhecimento adquirido e acumulado através do meu contato com estas obras ao longo dos anos. Trata-se de um gesto artístico com o intuito de compartilhar impressões poéticas da

cidade no interior da cidade, *re-sinalizar* poeticamente as ruas, as vias urbanas, através dos olhares, pensamentos e experiências de diversos autores. Os fragmentos de textos são inseridos nas placas em função de uma estratégia, que consiste em relacionar o fragmento poético a indicação-informação da placa, a escrita e a que se expressa pelos pictogramas. Duas questões me parecem fundamentais no processo de criação desta obra: a parte *formal-visual* ou um exame dos dispositivos de sinalização de trânsito sob uma ótica estética, plástica, parte integrante e constituinte de uma “possível estética urbana”, como também o *caráter reflexivo e problematizador* da ação que por se tratar de uma intervenção, uma interferência num aparato funcional integrado ao cotidiano urbano, abre caminhos de pensamento sobre a vida na cidade, por exemplo, sobre o comportamento veloz, a urgência anestésica com que nos relacionamos com estes sinais e com a própria cidade e seu entorno. Inclusive é importante destacar que o objetivo das placas de sinalização é comunicar, rápida e objetivamente, mas, sobretudo “produzir uma reação imediata no observador” (FRUTIGER, 1999, p.315) ⁷⁷. Assim, a forma como as placas se estruturam segue uma regra que deve favorecer a sua apreensão imediata e veloz. Diferentemente, na obra *Desvia*, a leitura das placas requisitam lentidão na observação e apreensão. É um convite a desaceleração, uma diminuição no ritmo para parar e pensar sobre si, o outro e a cidade.

Para exposição no P^P- Projeto *Pista* as placas foram impressas em papel e fixadas em partes específicas da galeria, inclusive na área externa. Na obra trabalhei com placas que integram diferentes categorias da sinalização vertical, a exemplo de placas de indicação e advertência. Infelizmente ainda não foi possível concretizar a obra no formato de uma intervenção urbana, em função dos custos com a produção das placas e de questões burocráticas.



⁷⁷ Segundo Frutiger (1999), “a determinação dos formatos das placas de sinalização foi feita, conscientemente ou não, levando-se em consideração a intensidade do seu efeito visual”. De acordo com o autor, “as placas redondas, que de certo modo correspondem à palma da mão levantada e aberta, são as que apresentam a melhor visibilidade em contraste com o ambiente. Em contrapartida, placas quadradas e retangulares tendem a submergir na paisagem urbana, que consiste basicamente em formas do mesmo tipo” (FRUTIGER, 1999, p.316)

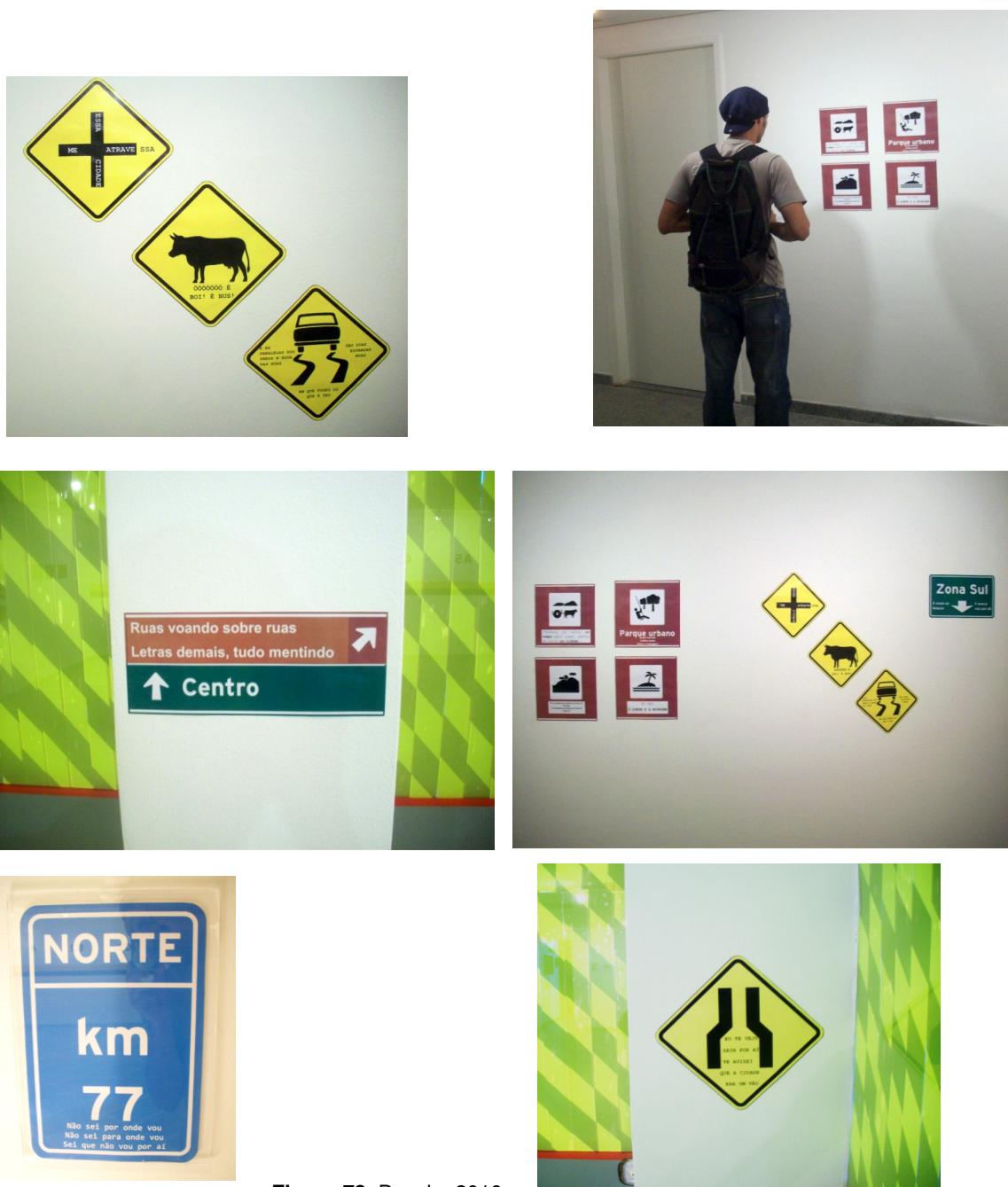


Figura 78. Desvia. 2010

Obra 6 – Geo-METRI-cidades: fotografias (parede)

Esta série de fotografias é o princípio de todo meu interesse pela cidade como campo de inspiração e exploração artística. Também demarca a convergência temática desta pesquisa criativa em torno do tema da sinalização urbana. Desde 2006 venho capturando através de fotografias essas imagens pintadas no chão das cidades, que

na verdade são marcações que compõem o sistema de sinalização horizontal de trânsito, resultado da combinação de traçados e cores que definem diversos tipos de marcas viárias. O processo de investigação desta série resulta diretamente da *prática do caminhar* pelas ruas e da experiência perceptiva deslocada para o chão. Ao longo dos últimos anos, sempre revendo e recompondo a série com novas fotografias, o processo de apresentação das imagens também vem sofrendo modificações quanto ao formato, composição, montagens, padrões de combinação, uso ou não de cor. É exatamente o que aconteceu no conjunto de fotografias da série apresentadas na exposição do P^P- Projeto Pista. A partir do contato e uso do Picasa⁷⁸, um software editor de fotografias do Google, comecei a experimentar uma ferramenta específica desse programa chamada “exposição múltipla”, uma espécie de efeito que propicia fusão de imagens. Colando e sobrepondo as fotografias com padrões de marcações sinalizadoras diferenciadas, tanto na forma como na cor, atingi esquemas plásticos bem interessantes, inclusive pelo efeito de entrecruzamento das linhas-marcas de sinalização ou pela montagem de padrões de pavimentos distintos, por exemplo, o asfalto e o paralelepípedo. Antes de optar pelas fotografias da exposição, realizei muitos testes de sobreposição e montagem.



⁷⁸ Disponível gratuitamente para download em <http://picasa.google.com/>



Figura 79. Estudos de Composição. 2010

Atingindo muitas estruturas compostivas, selecionei as fotografias abaixo para integrar a exposição do **P^P** – Projeto **Pista**.



Figura 80. Geo-METRI-cidades. 2010

Nesta série fotográfica a captação das imagens configura-se quase que como um gesto performático, tendo em vista a necessidade de lançar o corpo ao chão, a superfície urbana para realizar as fotografias. Penso que esse gesto configura também um desvio, um ruído, uma interrupção na velocidade urgente com a qual nos relacionamos com o espaço urbano. Na cidade grande e acelerada, quem dispõe de algum tempo de parar e admirar o chão? Sobre o processo de criação das obras que integraram esta exposição, mostra que reuniu os resultados práticos do enfoque criativo escolhido e desenvolvido durante o processo de pesquisa no mestrado, considero relevante destacar as seguintes reflexões:

1. As obras produzidas e apresentadas na exposição resultaram do processo investigativo da figura conceitual privilegiada na pesquisa teórica, portanto a sinalização de trânsito. A partir dos estudos teóricos e do que Cecília Salles (2004) considera como sendo “um acumulo de idéias, planos e possibilidades que vão sendo selecionados e combinados” (SALLES, 2004, p.33), desenvolvi e percorri um “itinerário criador” que passeou pelos diversos pontos de interesse no interior do conjunto estrutural da sinalização viária. Tendo em vista a vastidão conceitual e imagética desse grande tema, as obras desse itinerário lidaram com diversos aparatos dessa estrutura, desde os mais comuns, como as cotidianas placas da sinalização vertical, conjunto abordado na obra “Desvia” e os corriqueiros dispositivos de sinalização auxiliar, as fitas zebradas, cones, balizas, utilizados em obras como a instalação “Área Isolada” e a série de desenhos “Sinal de Transeto”, até subsistemas da sinalização viária com certo grau de complexidade como é a sinalização horizontal, tema gerador da obra instalativa “Área de Conflito” e da série de fotografias “Geo-METRÍcidades”. O percurso pelo tema, as opções e caminhos tomados na produção das obras, demandaram organização e uma confluência de ações em função da concretização dos objetos artísticos.
2. Do quesito “técnicas artísticas”, destacam-se a seleção e uso da técnica em resposta ao processo de criação, ou seja, cada obra foi concretizada através das técnicas que já pertenciam a minha trajetória criativa, o desenho, por exemplo, mas também a partir de necessidades surgidas durante a pesquisa criativa, acusando um desejo de partir para outras técnicas, neste caso com grande força para a fotografia e ferramentas de edição informatizadas. Desde então, com aprofundamentos no estudo desta técnica, a fotografia vem sendo

largamente utilizada como instrumento de resolução ou intermediária em diversos projetos criativos, bem como ferramenta de um vasto e intenso processo de registro visual da cidade.

3. A relação “escala das obras” versus “espaço expositivo” também foi um ponto de avanço. Até a exposição P^P- Projeto Pista, ainda não havia explorado de maneira mais potencial o espaço da galeria. Nesta mostra, acredito que atingi um salto visual e conceitual na utilização do espaço, estudando-o, integrando-o, usando-o de forma mais efetiva e ativa tanto como sustentáculo, superfície de exposição das obras e também como estrutura de resolução, fator de definição de algumas obras.
4. A identificação, seleção e utilização das “matérias”, termo que uso para me referir ao que Cecília Salles (2004) define como “tudo aquilo a que o artista recorre para a concretização de sua obra: o que ele escolhe, manipula e transforma em função de sua necessidade, portanto, tudo aquilo do que a obra é feita” (SALLES, 2004, p.66), também consistiu num processo de investigação, experimentação e diluição de limitações, neste caso, como aponta novamente Salles (2004), funcionaram como “propulsoras da criação” (SALLES, p.64). A concretização, a montagem de três obras em particular, respectivamente as três instalações “Área Isolada”, “Área de Conflito” e “Garagem Central 24h”, demandaram pesquisa e uso de materiais com os quais não tinha familiaridade, por exemplo, as fitas de demarcação e as tintas de sinalização. Esses materiais foram utilizados sob o risco de não funcionarem ou satisfazerem os objetivos visuais e conceituais das obras, mesmo parecendo os mais indicados a resolução das obras. Essa tensão se deu de forma empírica na obra “Garagem Central 24h”. Não estava seguro quanto ao meu desempenho como pintor de parede, visto que a obra se tratava de uma intervenção pictórica usando a parede como suporte, nem da funcionalidade e eficácia da tinta sinalizadora. Felizmente, meu desempenho e a matéria (tintas) foram positivamente favoráveis na concretização da obra.
5. Reunir numa exposição obras produzidas e articuladas em torno de um tema, um assunto-ensfoque investigado com atenção e sensibilidade numa faixa temporal, compreendeu o desejo de legibilizar e compartilhar o momento, o estágio, a etapa de um “projeto poético” (Salles, 2004) em desenvolvimento,

uma pesquisa de criação artística que vem nutrindo-se e movimentando-se em decorrência da relação com um contexto específico, do aproveitamento de uma desejável e motivadora circunstância, referindo-me a minha situação de habitante da cidade e do convívio diário, curioso, afetivo e sensível com esse espaço. Desta forma, o P^P- Projeto Pista, sua exposição, revelou-se como tentativa de tradução material do tempo-espacó no qual estou imerso, que me interessa e que venho tratando na minha pesquisa artística, e que passa, portanto, através de um percurso de experimentações e elaborações criativas, a pertencer aos resultados materiais, ou seja, às obras. Trata-se do que Cecília Salles (2004) observa em sua abordagem do “projeto poético” como “a realidade externa que penetra o mundo que a obra apresenta” (SALLES, 2004, p.38).

6. Outro aspecto importante sobre a composição da exposição foi o caráter efêmero e de impermanência das obras. “Com exceção das séries “Geo-METRI-cidades” e Sinal de Transeto”, das outras obras restaram apenas os projetos e registros fotográficos, em virtude do uso único e de materiais descartáveis e frágeis (fitas de sinalização, impressões em papel).
7. Na obra “Desvia”, a opção pela não identificação dos autores dos fragmentos literários inseridos nas placas de sinalização de trânsito, faz referência a condição de anônimo dos citadinos (a cidade é o caminho dos desconhecidos), e ao mesmo tempo, a prática, ao gesto corriqueiro e também anônimo de escrever e inscrever sobre paredes, muros, postes, paradas de ônibus, orelhões telefônicos e tapumes na cidade.

5. INACABAMENTOS (OS CAMINHOS DAQUI PRA LÁ)

Os processos são os devires, e estes não se julgam pelo resultado que os findaria, mas pela qualidade de seus cursos e pela potência de sua continuação [...].

(GILLES DELEUZE, 1992)

O percurso exploratório, de investigação e desenvolvimento desta pesquisa de mestrado, foi propiciado especialmente por um impulso de aprofundamento da minha prática artística que nos últimos cinco anos vem se configurando como um projeto poético com bases numa relação sensível, estética e criativa com o espaço urbano, através dos deslocamentos e percepções da cidade. Desta forma, o processo de construção e a realização desta pesquisa deram-se no momento em que avaliando meu percurso de criação, percebi que certas “questões do urbano”, da cidade, tornaram-se cada vez mais não apenas o assunto central de minhas criações, mas a mola propulsora do desejo de criar e me expressar de maneira artística. A cidade assume no espaço das minhas experiências urbanas cotidianas a posição de assunto, bem como a fonte do movimento e do ato criador, ocasionando, portanto, um andamento, coleta e deslocamento da rua através de recortes materiais e imagéticos para o ambiente de criação, ponto em que segundo a análise de Cecília Salles (2006), de modo “tanto metafórico quanto literal, a rua vai para dentro do escritório de trabalho” (SALLES, 2006, p. 51).

As bases desta pesquisa se estruturaram a partir de três eixos reflexivos, definidos a partir da revisão no meu processo de criação, no qual constatei a recorrência do tema geral cidade como assunto principal de minha expressão artística. Para a compreensão das motivações que encaminharam o enfoque eleito e tratado na pesquisa de mestrado, as “sinalizações urbanas”, terceiro eixo reflexivo desta investigação, dentro da pluralidade temática que comprehende o campo do urbano, fez-se necessário contemplar, enveredar e analisar também, dois momentos-chave constatados no meu percurso criativo. O primeiro deles trata-se da “aproximação e leitura da cidade por um viés técnico-formal” em decorrência do período de educação

técnica no curso de estradas, acompanhado pela “rememoração” das primeiras incursões na “cidade” durante a infância, através dos passeios que me levavam da cidade-baixa para a cidade-alta, o centro de Salvador. O segundo eixo refere-se à participação e relevância da ação de “caminhar” no meu processo de envolvimento e interesse pela cidade, pela rua enquanto espaço de reflexão, operação poética e investigação estética. O encontro destes três momentos ou eixos reflexivos compuseram a pesquisa de mestrado e a estrutura norteadora deste texto dissertativo, resultante do processo de pesquisa.

A produção imagética, criativa, as obras produzidas exclusivamente durante o percurso desta pesquisa, foram pensadas e produzidas a partir da decisão de dentro do panorama visual e conceitual do qual se compõe a cidade, vivenciando a mobilidade e os deslocamentos pelas ruas, trabalhar com um recorte diretamente vinculado ao sistema de percepção e orientação no espaço urbano, portanto a *sinalização urbano-viária*. Aprofundar os conhecimentos em torno desse setor comum a cidade e a vida dos cidadãos, pesquisando a composição visual e conceitual da sinalização de trânsito, suas bases legais, categorias, aplicações, bem como o encontro com vários artistas e obras contemporâneas em convergência com essa temática, motivaram a idealização de um conjunto de obras, processos dentre os quais apresentei alguns na exposição individual intitulada de **P^o**- **Projeto Pista** e outros que estão em fase de maturação, desenvolvimento e experimentação. Esta exposição permitiu, inclusive, que o público de maneira geral e não apenas aquele pertencente à academia, pudesse fruir um processo de criação resultante de uma pesquisa desenvolvida no âmbito da pós-graduação. O diálogo criativo com a rua e elementos tão comuns a paisagem urbana, motivou o interesse e a curiosidade de pessoas de diferentes áreas e segmentos sociais.

A oportunidade de partir de uma vivência pessoal, no meu caso, da descoberta de outros modos de viver, perceber, sentir, estar e experimentar a cidade, para o desenvolvimento de uma pesquisa em processos criativos, me permite considerar que a decisão pelo tema a desenvolver e se dedicar numa investigação em poéticas visuais, tem de ser um momento de auto-avaliação cuidadosa e delicada do percurso criativo e da estética de criação, haja vista que me parece imprescindível, e aqui me coloco como exemplo vivo, identificar os graus sensíveis e afetivos de envolvimento com o tema, bem como encontrar e ativar a energia capaz de mobilizar e renovar o entusiasmo e o desejo pela pesquisa. O criar “acompanhando a mobilidade do pensamento” (SALLES, 2004, p.30), o tempo de refletir a singularidade de meu

processo com a cidade e seus rebatimentos na minha escala criativa, me leva a concluir que fiz uma escolha coerente e correspondente com as minhas motivações e desejos, aspecto que nutre e reforça o interesse de continuidade no caminho de atuação como artista visual-pesquisador.

“Os caminhos daqui pra lá”, ainda bem, são muitos e diversos. O caminhar não cessa e compartilhando a perspectiva da “criação como um percurso direcionado por um projeto, inserido na continuidade do processo” (SALLES, 2004, p.36), a vida cotidiana no ambiente sensível da cidade e o desenvolvimento desta pesquisa de mestrado, ampliaram e intensificaram o desejo e o impulso para encaminhar outras investigações, dedicando-me a outros aspectos da cidade que, assim como a sinalização urbana, integram meus estudos e expressões artísticas. Nestes termos, pretendo dar continuidade a outra pesquisa que venho desenvolvendo há algum tempo e que tem como enfoque os “mapas”, as “cartografias urbanas”⁷⁹, os usos, desusos e processos de apropriação e desconstrução desta matéria na Arte Contemporânea. Pretendo, pois, prosseguir investigando como esta forma de representação gráfica da cidade, clássica e secular, tem ganhado outros sentidos e expressões pelas mãos minhas mãos e de outros artistas.

Compartilho também a crença que esta pesquisa, refletindo um processo de investigação idealizado e desenvolvido a partir da interlocução entre os campos da Arte e da Cidade, contribui significativamente para as pesquisas no âmbito das Artes Visuais Contemporâneas, bem como oportunamente aponta para a necessidade de se ampliar o leque de observação, pesquisa, reflexão e critica em torno das múltiplas relações e vínculos possíveis entre Homem e Arte-vida nas Cidades.

⁷⁹ Em Dezembro de 2010 realizei um exposição individual sobre esse tema na Galeria Cânizares em Salvador-Bahia, intulada “Você está aqui”.

REFERÊNCIAS (FONTES PERCORRIDAS)

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 1995.

BORGES, Jorge Luis. **Atlas.** Jorge Luis Borges com Maria Kodama. São Paulo: Companhia das Letras: 2010.

BOLLE, Willi. **Fisiognomia da metrópole moderna.** São Paulo: Edusp, 2000.

BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo.** São Paulo: Brasiliense, 2000. (Obras escolhidas III).

_____. **Rua de mão única.** São Paulo: Brasiliense, 1984. (Obras escolhidas II).

BACHELARD, Gaston. **A Poética do Espaço.** São Paulo: Martins Fontes, 1993.

BERGSON, Henri. **Matéria e memória. Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.

BAGATOLI, Vera Maria. **O caminhar como poética.** Anais do 18º Nacional da ANPAP, Salvador-BA, 2009. Disponível em: http://www.anpap.org.br/anais/2009/pdf/chta/vera_maria_bagatoli.pdf

BRASIL, Código de Trânsito Brasileiro. **Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 - 3ª edição** - Brasília: DENATRAN, 2008

CARDOSO, Selma Passos & PINHEIRO, Eloísa Petti & CORRÊA, Elyane Lins (Org.). **Arte e Cidade: imagens, discursos e representações.** Salvador: Edufba, 2008.

CASÉ, Paulo. **A cidade desvendada. Reflexões e polêmicas sobre o espaço urbano, seus mistérios e fascínios.** Rio de Janeiro: Ediouro, 2000.

CALVINO, Italo. **Cidades invisíveis.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer.** Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

_____. **A invenção do cotidiano: 2. Morar, cozinar.** Michel de Certeau, Luce Giard, Pierre Mayol. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.

CIDADE, Daniela Mendes. **Um olhar sobre a cidade.** I Seminário Arte e Cidade. Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

CAMARANI, Ana Luiza Silva. **O itinerário poético do paysan de paris.** Lettres Françaises. Revista da área de língua e literatura francesa, N°. 3 – 1999. Disponível em: <http://seer.fclar.unesp.br/lettres/issue/view/174>

CARERI, Francesco. **Walkscapes : el andar como prática estética.** Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

DELEUZE, Gilles. **Conversações.** Rio de Janeiro. Ed:34, 1992.

DOMINGOS, Norma. **André Breton em Nadja: um caminhante em Paris.** Disponível em: <http://seer.fclar.unesp.br/lettres/article/view/3085>

FREIRE, Cristina. **Poéticas do processo. Arte conceitual no museu.** São Paulo: Iluminuras, 1999.

_____. **Além dos mapas: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo.** São Paulo: SESC/Annablume, 1997.

_____. **Arte Conceitual.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

_____. **Metáforas da Metrópole.** In: Ajzenberg, Elza. (Org.). MAC USP 40 Anos - Ibirapuera. São Paulo: MAC USP, 2003, v. 1, p. 80-83.

FREITAS, Sicilia Calado. **Os mosaicos de Bel Borba na cidade do Salvador.** Dissertação (Mestrado em Artes Visuais). Universidade Federal da Bahia – Escola de Belas Artes, 2006.

FREITAG, Bárbara. **Teorias da cidade.** São Paulo: Papirus, 2006.

FRUTIGER, Adrian. **Sinais e Símbolos: desenho, projeto e significado.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.

FERRARA, Lucrécia D'Aléssio. **Ver a cidade: cidade, imagem, leitura.** São Paulo: Nobel, 1998.

GUATARRI, Félix. **Caosmose: um novo paradigma estético.** Rio de Janeiro: Ed.34, 1992.

GONÇALVES, Mônica Hoff. **Por uma pedagogia a pé. A caminhada como construção poética.** UFRGS, Porto Alegre, 2008. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10183/15683>.

HILLMAN, James. **Cidade & Alma.** São Paulo: Nobel, 1993

HEIDEGGER, Martin. **O Caminho do Campo.** In: Sobre a Experiência do Pensar. Traduzido por STEIN, Ermílodo. 2004. Disponível em: <http://www.heidegger.hpg.ig.com.br/caminho.htm>

HOUAISS, Antônio & VILLAR, Mauro de Salles. **Minidicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2003

JR. DUARTE, João-Francisco. **O sentido dos sentidos. A educação (do) sensível.** Curitiba: Criar, 2004.

JACQUES, Paola Berenstein. **Apologia da Deriva. Escritos Situacionistas sobre a cidade.** São Paulo: Casa da Palavra, 2003.

JACQUES, Paola Berenstein e JEUDY, Henri Pierre. **Corpos e Cenários Urbanos.** Salvador: Edufba, 2006.

KIM, Edgardo Ganado. **Inventário dos achados. O olhar do professor-escavador de sentidos-Pranchas de imagens e textos.** 4ª Bienal do Mercosul. Disponível em: http://www.bienalmercosul.art.br/4bienal/site/pdf/4BM_Pranchas.pdf

LYNCH, K. **A imagem da cidade.** São Paulo: Martins Fontes, 2006.

LAKATOS, Eva Maria & MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica.** São Paulo: Atlas, 2005

MARTINS, Marcos. **O CAMINHAR COMO PRÁTICA ARTÍSTICA DE INTERVIR NO ESPAÇO URBANO.** Anais do 18º Nacional da ANPAP, Salvador-BA, 2009. Disponível em: http://www.anpap.org.br/anais/2009/pdf/cpa/marcos_paulo_martins_de_freitas.pdf

OROZCO, Quintana Rafael. **Diseño de Sistema de Siñalización y Sinalética.** Universidad de Londres, 2010. Disponível em: http://taller5a.files.wordpress.com/2010/02/senaletica_universidadlondres.pdf

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens Urbanas.** São Paulo: Senac, 1996.

PESSÔA, Luís Otávio Nogueira. **A comunicação visual nos espaços de origem informal da cidade: visitando a Maré.** Dissertação (Mestrado em Artes e Design)– Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: http://www2.dbd.puc-rio.br/pergamum/tesesabertas/0510319_07_pretextual.pdf

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas.** Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Os devaneios do caminhante solitário.** Porto Alegre: L&PM, 2010

REY, Sandra. **Da prática à teoria: três instâncias metodológicas sobre a pesquisa em poéticas visuais.** Porto Arte. Porto Alegre, v. 7, n. 13, p.81-95. nov.1996.

SATURNINO, Rodrigo. **Flânerie na rede.** Universidade de Lisboa, 2009. Disponível em: <http://www.bocc.ubi.pt/pag/saturnino-rodrigo-flanerie.pdf>

SENNETT, Richard. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental.** São Paulo: RCB, 2008.

SCOVINO, Felipe. **Ironia e in(ter)venções: outros olhares sobre a cidade.** Anais do Corpocidade: debates em estética urbana 1. Salvador-Ba, 2008. Disponível em: www.corpocidade.dan.ufba.br/arquivos/.../ST2/FelipeScovino.pdf

SALLES, Cecília Almeida. **Gesto Inacabado: processo de criação artística.** São Paulo: FAPESB: Annablume, 2004.

_____. **Redes da criação. Construção da obra de arte.** São Paulo: Horizonte, 2006

ANEXOS (DESTAQUES NO PERCURSO)



Exposição Individual de Vladimir Oliveira

Exposição parte da pesquisa de Mestrado (Linha de Poéticas Visuais - PPGAV - EBA - UFBA) intitulada *Quando o Caminho Encontra Um Desvio: Uma Poética Visual Urbana*

Abertura: 21/05/10 - 19h às 22h
Visitação: 22/05/10 a 05/06/10
 Segunda a Sexta - 14h às 20h / Sábado - 16h às 20h

Realização:
 acbeu
 Todos falam bem

Galeria ACBEU
 Av. Sete de Setembro, 1883, Corredor da Vitória
 CEP 40080-002 - Salvador (BA)
 Tel.: 3444-4411 / www.acbeubahia.org.br

Convite da Exposição P^P – Projeto Pista, Galeria ACBEU, 2010

DIVULGAÇÃO NA IMPRENSA

- Guia do Ócio

Acbeu recebe arte vinda das ruas da Cidade



Galeria ACBEU, Avenida Sete de Setembro, 1883, Corredor da Vitória. Telefone: 3444-4411

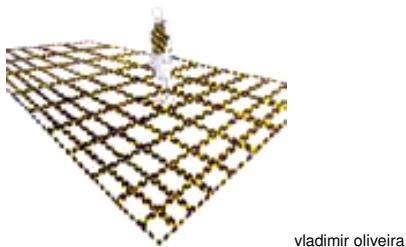
Preço: Entrada Gratuita

Data: 21/05/2010 a 05/06/2010, seg a sex, 14 h/20h; sab, 16h/20h

A exposição individual **Projeto Pista**, do artista visual Vladimir Oliveira, será aberta no dia 21 de maio, sexta-feira, na Galeria ACBEU, no Corredor da Vitória. Nas obras apresentadas, é possível ver itens utilizados na sinalização das ruas das cidades que foram deslocados e explorados em suas *plasti-cidades* no espaço da galeria. Com isso, o artista objetiva criar impressões e reflexões em torno do que esses itens comunicam através da experiência perceptiva de orientação e localização das pessoas no espaço urbano.

Fonte: <http://guiadoocio.com/exposicoes/acbeu-recebe-arte-vinda-das-ruas-da-cidade>

- **Agenda Cultural – FUNCEB (Fundação Cultural do Estado da Bahia)**



Projeto Pista

Exposição de Vladimir Oliveira, composta por instalações e desenhos, situa um processo de investigação criativa sobre arte-cidade. O **Galeria ACBEU** q **Abertura: 21/5, 19h; Visitação: 22/5 a 30/5, seg a sex, 14h**

Fonte: <http://www.agendacultural.ba.gov.br/>

- **Entrevista acasoARTE**

Projeto Pista, de Vladimir Oliveira



O Projeto Pista, proposto pelo artista visual Vladimir Oliveira, esteve em cartaz até 5 de junho na Galeria Acbeu. Não sendo mais este o foco, as intenções artísticas do artista recolhem toda a atenção. Recorte de sua produção de Mestrado - cujo todo leva o título *Quando o caminho encontra um desvio: uma poética visual urbana* –, as cinco obras do Pista materializam as suas percepções e reflexões trocadas entre ele e a cidade.



Iniciada em 2009, as instalações com objetos de sinalização se compõem com objetos, fotografias e textos. “Me interessa muito como vemos, sentimos e processamos as inúmeras coisas com as quais nos deparamos da/na cidade, em particular a aquelas vinculadas aos esquemas projetuais de sinalização viária e localização geográfica”, define seu gancho.

Antes de se enveredar pelos caminhos acadêmicos, Vladimir se formou em Técnico em Projeto e Construção de Estradas, já cruzando referências artísticas à vida, como sugere: “É possível que aí resida o componente biográfico de minha pesquisa artística”. Ele promete outros recortes da Pista, o II, o III, e assim por diante.

Um papo com ele logo abaixo.

• acasoARTE O que te surpreende no espaço urbano para escolhê-lo como foco de sua produção artística?

• Vladimir Vivi até os 20 anos de idade na cidade baixa, região suburbana, local em que até hoje as pessoas fazem referência ao Centro como sendo a Cidade. Depois de fixar minha residência no Centro de Salvador, comprehendo melhor a colocação dos meus vizinhos. A experiência de espaço no centro da cidade, o ritmo de vida, a relação cotidiana com os lugares e as pessoas que os habitam é diametralmente oposta à vida num bairro de periferia. É essa experiência pessoal de choque que deflagra meu interesse pela cidade como campo de inspiração, afetos e coleta artística. A dinâmica e a experiência de cidade vinculada aos deslocamentos, a pé ou por meios de transporte, a atuação e esforço humano de organização e orientação destes deslocamentos através de ferramentas e dispositivos reguladores do trânsito, bem como a possibilidade auto-sugestiva, proposital ou causal de perder-se, desorientar-se, as errâncias urbanas, são questões que perpassam minha investigação artística e justificam meu interesse pela cidade. Além disso, penso que o corpo é muito solicitado na relação com a cidade. É preciso estar muito atento, concentrado e consciente de uma série de códigos visuais, audíveis e silenciosos. No mesmo tempo tudo é tão plástico, imagético, que ao olhar para o asfalto, para a pista, por exemplo, é quase impossível não permitir um outro tempo ao olhar, a fim de se perder e descobrir uma quantidade infinita de imagens poéticas, um despertar de idéias criativas. É assim que me sinto a cada caminhada e deslocamento na cidade.

•acasoARTE Quais os fragmentos, objetos, detritos que você colheu nas suas percepções pelas ruas?

•Vladimir Não são necessariamente objetos, às vezes sim, claramente, como os objetos de sinalização (cones, tambores, balizas, fitas), mas em outros momentos, são motivos, motivações, idéias surgidas durante caminhadas, através de contatos com imagens percebidas nas ruas, seguido de uma transformação dessas idéias em coisas palpáveis (desenhos, fotografias, textos...).



•acasoARTE A concepção das instalações e desenhos partiu desses objetos ou eles foram colhidos a partir de ideias já pré-formuladas?

As obras que integram a exposição foram produzidas paralelamente e, de certa forma, independentes, embora fosse claro que elas convergiam para um foco comum, um interesse central. Elas fazem parte de uma poética, portanto integram um panorama de investigação. As instalações surgiram muito em função do espaço expositivo, do contato com o espaço físico da galeria. A partir de muitas visitas e de fotografias das áreas internas e externas da galeria, o projeto de exposição foi desenhado considerando as obras escolhidas em função de cada área da galeria. O uso dos vidros da galeria para a obra “Área Isolada” é um exemplo. Não conseguia pensar em outra parte da galeria mais apropriada para receber a intervenção com a fita zebraada de isolamento.



•acasoARTE A terminação Arte-Cidade vem em via paralela à arte urbana? Quais as diferenças?

Essas denominações comumente causam dúvidas e confusões. O que estou chamando de Arte-Cidade é pensando mais num processo de aproximação e intersecção entre estes campos, a partir de enfoques investigativos específicos, isento do compromisso de criar e apresentar obras a serem instaladas nos espaços da cidade, aspecto mais vinculado ao que se conhece como Arte Urbana. Estou mais interessado em deslocar percepções da cidade para outros espaços, contaminar de rua esses ambientes como, por exemplo, o espaço comumente asséptico das galerias de arte. Isso não inviabiliza o interesse, o desejo de realizar intervenções diretas no corpo da cidade. Tenho muito projetos neste sentido, inclusive alguns grandiosos que dependem de patrocínio, que ainda não tiveram chance de serem executados.

Fonte: <http://acasoarte.wordpress.com/>

- **Texto – Galeria Virtual ACBEU**

P^P- PROJETO PISTA

Há cerca de quatro anos, minha pesquisa artística e produção criativa convergem para atravessamentos e intersecções entre os temas Arte e Cidade. Este interesse decorre primeiro da fixação de minha residência na região central da cidade, acompanhado de reflexões advindas de experiências de deslocamentos e percursos realizados a pé. Indo e vindo, caminh[a]ndo, passo a observar e me misturar ao espaço urbano, entendendo esse caminhar enquanto uma atividade criativa, de imersão, inspiração e coleta. No interior do macro-tema Cidade, tenho me concentrado num recorte específico, que trata de experiências perceptivas vinculadas à *orientação* e *localização* dos cidadãos no espaço urbano, e como essas experiências são conduzidas, mediadas e ordenadas por instrumentos, dispositivos, padronizações, ferramentas de ordenação do trânsito, dos deslocamentos realizados a pé ou pelo uso de meios de transporte. Este enfoque investigativo aponta “pistas” para possíveis leituras estético-conceituais da mostra ora apresentada, intitulada “Projeto Pista”. Nela, matérias-primas utilizadas na sinalização urbano-viária são exploradas em suas plasti-cidades, estruturando uma espécie de *estética do trânsito* que menos adverte, conduz e guia, mas possivelmente instala uma subversão funcional, uma infração dos aparatos de sinalização, objetos-guia, linguagem visual que regulamenta e intercepta a percepção na/da urbe. Estando em constante e cotidiana relação com a cidade, durante os deslocamentos e itin(e)rrâncias em sua maioria realizados a pé, meus sentidos são frequentemente capturados e des(o)rientados por estes códigos visuais silenciosos. Está tudo ali, nas passagens, nos *desvios*, na orientação que tantas vezes me desorienta, nas faixas brancas, nos cruzamentos, nos vetores que se perdem, em que me perco, no meio do caminho. Na cidade em que me vejo, sinto tantas coisas, vejo além, decodifico *pistas* de criação, pulsam desejos de transformar as coisas, intervir nas aparências, infringir as funções.

Vladimir Oliveira – Maio/2010
Fonte: <http://www.acbeubahia.org.br/cultural/>

- **Release da Exposição**

P^Y - P R O J E T O P I S T A

As cidades são as paisagens contemporâneas
(Nelson Brissac Peixoto, 1996)

Na exposição individual “Projeto Pista”, o artista visual Vladimir Oliveira, apresenta um recorte da sua produção artística que integra a pesquisa no Mestrado em Artes Visuais, intitulada “*Quando o caminho encontra um desvio: uma poética visual urbana*”, em desenvolvimento na Escola de Belas Artes – UFBA.

O conjunto de obras da exposição, composta por instalações e desenhos, situa um processo de investigação criativa que reflete aproximações e relações possíveis entre Arte-Cidade, particularmente através de vivências e experiências do artista durante suas caminhadas pela urbe. Nas obras apresentadas, matérias-primas utilizadas na sinalização urbano-viária, comum nos centros urbanos, são deslocadas e exploradas em suas plasti-cidades no espaço da galeria, suscitando impressões e reflexões em torno da sintaxe visual-comunicativa que atravessa e até regulamenta a experiência perceptiva de orientação e localização dos cidadãos no espaço urbano.

Segundo o artista “Mesmo instalada no cubo branco, as obras dialogam com o que lhe é externo, o que está lá fora; a cidade. Reflete também uma experiência perceptiva e temporal com a qual nos deparamos diariamente quando saímos às ruas das grandes cidades”.

A abertura acontecerá no dia 21 de maio na galeria ACBEU com período de visitação de 22 a 05 de junho.

Serviço:

Onde: Galeria ACBEU – Av. Sete de Setembro, 1883 - Corredor da Vitória / Tel.: 3444-4411

Abertura: 21/05, das 19 h às 22 h

Visitação: de 22/05 a 05/06

Funcionamento: segunda a sexta – 14 h às 20 h; Sábados – 16 h às 20 h

Quanto: Gratuito

Site: www.acbeubahia.org.br

www.vladimir-santos-oliveira.blogspot.com

Realização

ACBEU

Contato

vladso@hotmail.com

isabela@acbeubahia.org.br

- **Resultado de Pautas 2010 – GALERIA ACBEU**

2/12/2009

Saiu o resultado da seleção de pautas para a Galeria ACBEU em 2010. A seleção foi feita por Justino Marinho artista plástico e crítico de arte, Juarez Paraíso artista plástico e professor emérito da UFBA e Isabela Lemos, responsável pela Galeria ACBEU. Foram fechadas 10 exposições de março a dezembro. A primeira será o Circuito das Artes.

Selecionados para exposição individual:

Adão Silvério Guedes - MG (residente em Salvador)

Leah Gordon - Reino Unido

Luiz Badia - RJ

Pedro Marighella - BA

Sarah Hallelujah - SP (residente em Salvador)

Vladimir Oliveira - BA

Vinícius S/A – BA

Selecionados para exposição Coletiva

Circuito das Artes

Ê Dendê (Erivan Morais, Euriclélio Sodré, Mark Dayves) Curadoria Cacá Faria - BA

Grupo Arte Conceito (André Lima, Eliezer Bezerra, Fernando Pigeard, Marta Luna, Marco Antonio, Rogério Blank) – BA

Fonte: <http://www.acbeubahia.org.br/noticias/default.asp?tp=0&id=804>

- **“Você está aqui” – Convite da exposição**

(Galeria Cañizares, Salvador-BA, Dezembro/2010)

