



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Mariza Barbosa de Oliveira

**TRÂNSITOS
POÉTICOS:**

**PERSPECTIVAS DE AÇÃO
ARTÍSTICA NOS TRAJETOS
DA CIDADE**

**Uberlândia
2012**

MARIZA BARBOSA DE OLIVEIRA

TRÂNSITOS POÉTICOS: PERSPECTIVAS DE AÇÃO ARTÍSTICA NOS TRAJETOS DA CIDADE

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Artes – Curso de Mestrado do Instituto de Arte – Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre.

Área de concentração: Artes visuais.

Linha de pesquisa: Práticas e processos em Artes.

Tema: Arte e espaço urbano.

Orientadora: Professora Dr^a Beatriz Basile da Silva Rauscher

UBERLÂNDIA

2012

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

O48t Oliveira, Mariza Barbosa de, 1983-
2012 Trânsitos poéticos: perspectivas de ação artística nos trajetos da
cidade / Mariza Barbosa de Oliveira. -- 2012.
140 f.: il.

Orientadora: Beatriz Basile da Silva Rauscher.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia,
Programa de Pós-Graduação em Artes.
Inclui bibliografia.

1. Artes - Teses. 2. Arte – História e crítica - Teses. 3. Espaços
urbanos – Teses. 4. Criação (Literária, artística, etc.) – Teses. I. Rauscher,
Beatriz Basile da Silva. II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa
de Pós-Graduação em Artes. III. Título.

CDU: 7



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA - INSTITUTO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES - MESTRADO

Ata da defesa de DISSERTAÇÃO DE MESTRADO junto ao Programa de Pós-graduação em Artes do Instituto de Artes da Universidade Federal de Uberlândia.

Defesa de dissertação de mestrado: CPART/015

Discente: Mariza Barbosa de Oliveira - Nº Matrícula: 11012ART010

Título do Trabalho: Trânsitos poéticos: perspectivas de ação artística nos trajetos da cidade.

Área de concentração: Artes

Modalidade cursada: Artes Visuais

Linha de pesquisa: Práticas e Processos em Artes

Projeto de Pesquisa: Situações do olhar: impressões e projeções de imagens da cidade/ Etapa II: poéticas urbanas contemporâneas.

As quatorze horas do dia vinte e sete de fevereiro do ano de dois mil e doze no Anfiteatro do Museu Universitário de Arte da Universidade Federal de Uberlândia, reuniu-se a Comissão Julgadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-graduação em Artes, assim composta, professores doutores: Maria Ivone dos Santos - UFRGS; Heliana Ometto Nardin - UFU e Beatriz Basile da Silva Rauscher, orientadora da aluna. Iniciando os trabalhos a presidente da mesa Drª. Beatriz Basile da Silva Rauscher concedeu, preliminarmente, a palavra à discente para uma breve exposição do seu trabalho. A duração da apresentação da aluna e o tempo de arguição e resposta transcorreram conforme as normas do programa estabelecidas pelo colegiado. A seguir a senhora presidente concedeu a palavra, pela ordem sucessivamente, às examinadoras, as quais passaram a arguir a candidata, durante o prazo máximo de (30) minutos, assegurando-se a mesma igual prazo para resposta. Ultimada a arguição, que se desenvolveu dentro dos termos regimentais, a comissão, em sessão secreta, atribuiu o conceito e emitiu o parecer final. **PARECER:** *O trabalho cumpre todos os objetivos de uma dissertação de mestrado em artes (sub-área Artes Visuais) na linha de pesquisa "Práticas e Processos em Artes". Apresenta um desenvolvimento original a trazer Uberlândia MG, como local da pesquisa, evidenciando os aspectos sensíveis e críticos da experiência artística nos trajetos da cidade.* Em face do resultado obtido, a Comissão Julgadora considerou a candidata **aprovada**. Esta defesa de dissertação de mestrado é parte dos requisitos necessários à obtenção do título de mestre. O competente diploma será expedido após cumprimento dos demais requisitos, conforme os artigos de número 46 a 52 do Regulamento do Programa e a regulamentação interna da Universidade Federal de Uberlândia. Para constar, lavrou-se a presente ata que será assinada pela presidente e demais membros da banca.


Profª. Drª. Beatriz Basile da Silva Rauscher
Orientadora


Profª. Drª. Maria Ivone dos Santos - UFRGS


Profª. Drª. Heliana Ometto Nardin - UFU

Mariza Barbosa de Oliveira

Trânsitos poéticos: perspectivas de ação artística nos trajetos da cidade

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Artes – Curso de Mestrado do Instituto de Arte – Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre.

Área de concentração: Artes visuais.

Linha de pesquisa: Práticas e processos em Artes.

Tema: Arte e espaço urbano.

Uberlândia, 27 de fevereiro de 2012

Banca Examinadora



Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Beatriz Basile da Silva Rauscher
Presidente da banca



Maria Ivone dos Santos – UFRGS
Prof^ª. Dr^ª. Membro externo



Prof^ª. Dr^ª. Heliana Ometto Nardin
Membro interno (PPG Artes - UFU)

Ao meu pai Lázaro Ésio de Oliveira (*in memoriam*)
por todos os seus esforços dedicados à minha
formação, pelo estímulo e confiança que me
motivaram a chegar até aqui.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Federal de Uberlândia e ao Programa de Pós-Graduação em Artes pela oportunidade de realizar este curso, à CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) por financiar esta pesquisa e ao MUnA (Museu Universitário de Arte) por abrigar a exposição *Trânsitos poéticos* que apresenta os resultados da pesquisa poética.

À Beatriz Rauscher pela orientação desta pesquisa, por sua dedicação, disponibilidade e pelas inúmeras contribuições que enriqueceram este trabalho.

À Heliana Nardin por participar de mais uma etapa minha formação e também à Maria Ivone dos Santos por aceitar compor a banca examinadora e, ambas, pelas contribuições e sugestões apresentadas no exame de qualificação.

À minha mãe Lázara da Luz pelo estímulo, carinho, confiança, apoio, parceria e motivação, neste, assim como em todos os momentos de minha vida. Estendo o agradecimento às minhas irmãs Elisaine e Edilene, que à distância, também me acompanharam.

Ao meu esposo Fernando Gomes por estar ao meu lado nesta trajetória, pela compreensão, carinho, disposição e colaborações em várias etapas desta pesquisa, especialmente na realização dos registros da ação artística *Jogo da Memória: qual é o ponto?*.

À Marcelle Louzada pela amizade e pela parceria que resultou na ação artística *Sardinha In Trânsito*, pelos seus esforços e dedicação para a realização deste trabalho. Também à Luana Magrela, Alexis Ferreira e Aldo Luís Pedrosa que realizaram os registros deste trabalho.

À querida amiga Adriana Aidar pelo companheirismo incondicional, que mesmo à distância, tem superado as barreiras para ser confidente, interlocutora, e, principalmente, parceira de vida.

A todos os meus amigos, professores e colegas, especialmente aos colegas do grupo de estudo *Poéticas da Imagem*, que de alguma forma contribuíram com esta pesquisa por meio de conversas, colaborações, discussões, ou pelo companheirismo que animaram a vida e tornaram este momento mais prazeroso.

RESUMO

Este estudo aborda reflexões a partir do processo criativo na elaboração de uma poética visual que tem como tema arte e espaço urbano. A metodologia utilizada para abordar o objeto de estudo se deu a partir de um contato prévio com o campo de pesquisa, ou seja, as operações artísticas foram concebidas a partir da investigação poética de um fragmento específico da cidade de Uberlândia (MG) – o Bairro Morumbi, onde se tomou como foco os pontos de ônibus como possíveis lugares de subjetivação, avançando depois para outros lugares da cidade por meio das linhas do transporte coletivo. As ações artísticas realizadas durante a pesquisa abrangeram a discussão política dos espaços públicos e intermediários, representados pelos pontos de ônibus, bem como questionaram a efetividade do serviço de transporte coletivo da cidade. Duas ações artísticas fizeram parte da pesquisa: *Jogo da Memória: qual é o ponto?* e *Sardinha In Trânsito*, por meio delas, procurou estabelecer uma aproximação entre arte e vida por meio da participação do público presente em seus contextos de realização, bem como chamar a atenção para fragmentos da cidade, lugares cotidianos, onde a experiência de vivenciar a cidade se efetiva, em confronto com a imagem da cidade, criada pelos discursos oficiais e pela cultura do espetáculo. As operações que envolveram a realização das ações artísticas encaminharam as discussões para as questões relacionadas às negociações que permeiam as práticas artísticas no contexto da cidade.

Palavras-chave: processo criativo; ações artísticas; contexto urbano; política, espaços públicos.

ABSTRACT

This study addresses reflections from the creative process in developing a visual poetic whose theme is art and urban space. The methodology used to address the object of study took place from a previous contact with the research field. The operations were designed from artistic research poetics of a specific fragment of the city of Uberlândia (MG) - the Neighborhood Morumbi, where focussed on bus stops as possibles places of subjectivity and then moved on to other places in the city through public transportation lines. The artistic actions taken during the search encompassed the political discussion of public spaces and intermediates, represented by bus stops, and questioned the effectiveness of public transportation service in town. Two actions did part of the artistic research *Jogo da Memória: qual é o ponto?* e *Sardinha In Trânsito* and, through them, sought to establish a connection between art and life by joining the audience in their contexts of implementation as well, drawing attention to fragments of the city, everyday places, in wich the experience of experiencing the city in comparison with the city's image, created by the official discourse and the culture of the spectacle, happens. The operations involved the realization of artistic actions and discussions on issues related to negotiations that underlie artistic practices in the context of the city.

Keywords: creative process, artistic actions, the urban context: politics, public spaces

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 – Mapa de Uberlândia.....	21
Figura 02 - Registros fotográficos no Bairro Morumbi.....	23
Figura 03 – <i>The Naked City</i> . Segundo mapa psicogeográfico situacionista, Guy Debord.	30
Figura 04 - Registro fotográfico de minha presença no Bairro Morumbi.	31
Figura 05 – Registros fotográficos no Bairro Morumbi.....	33
Figura 06 – Registros fotográficos de pontos de ônibus no Bairro Morumbi.	34
Figura 07 - Vista do ponto de um ponto de ônibus na Av. José Maria Ribeiro, Bairro Morumbi e vistas da Estação 04 – Shopping.....	36
Figura 08 - <i>Lotes Vagos</i> , Louise Ganz e Breno Silva, Intervenção urbana – Ocupações experimentais: cabeleireiro e massagista, topografias para descanso e leitura após plantio de grama em 100m ² do lote.	43
Figura 09 – Mesa com cartas e detalhe das cartas.....	46
Figura 10 – Ação artística <i>Jogo da Memória: qual é o ponto?</i> - Terminal Central.....	47
Figura 11 – Ação artística <i>Jogo da Memória: qual é o ponto?</i> Estações do Corredor da Avenida João Naves de Ávila.....	50
Figura 12 - Ação artística <i>Jogo da Memória: qual é o ponto?</i> No Bairro Morumbi.	51
Figura 13 – Perca tempo. Grupo Poro, ação artística.....	54
Figura 14 –Ação artística <i>Jogo da Memória: qual é o ponto?</i> Ponto da R. Guaiaca.....	57
Figura 15 – lata de sardinha.....	64

Figura 16 – Documentos do processo – Publicação no Diário Oficial do Município nº3687, 17/6/2011 e Carta enviada por correspondência pela Secretária de Cultura.	68
Figura17 - Memorando 2112/2011 – GS – DT	69
Figura 18 - Documentação do processo.....	75
Figura 19 – Chegada ao Terminal Central.....	77
Figura 20 – Ação artística <i>Sardinha In Trânsito</i>	79
Figura 21 - Ação artística <i>Sardinha In Trânsito</i>	80
Figura 22 - Ação artística <i>Sardinha In Trânsito</i>	80
Figura 23 - Ação artística <i>Sardinha In Trânsito</i>	81
Figura 24 - Ação artística <i>Sardinha In Trânsito</i>	82
Figura 25 - Ação artística <i>Sardinha In Trânsito</i>	83
Fig.26 – Superfície da cidade, Grupo Poro.Intervenção urbana, 2009.	90
Figura 27 - Imagem do Jornal Correio de Uberlândia on-line, 01/09/2011	93
Figura 28 - Imagem do Jornal Correio de Uberlândia on-line, 01/09/2011.	94
Figura 29 – CharreteNet, Gastão Frota e Grupo MUDI, 2011.....	96
Figura 30 – Fotografias da publicação <i>Uberlândia: guia de pontos no trajeto Centro Bairro Morumbi</i> , 2011	99
Figura 31 – <i>Ambulantes em espaços vagos</i>	101

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	11
1. CAPÍTULO 1: A CIDADE COMO CONTEXTO PARA AÇÃO ARTÍSTICA.....	15
1.1. A cidade como lugar da Arte.....	15
1.2. Trajetos na cidade: um olhar para Bairro Morumbi.....	19
1.3. As pegadas do <i>flâneur</i> nos percursos contemporâneos.....	24
1.4. Vias de trânsito: pontos que unem e separam centro e periferia.....	32
2. CAPÍTULO 2: AÇÃO ARTÍSTICA – JOGO DA MEMÓRIA: QUAL É O PONTO?.....	40
2.1. Ponto de partida.....	40
2.2. Pontos de parada: dos lugares de observação aos lugares de ação.....	44
2.3. Pontos de partida: a linha é a mesma, os pontos são diferentes.....	45
2.4. Pontos de encontro: trabalho artístico, lugar e espectador.....	47
2.5. O trajeto continua: possíveis desdobramentos.....	61
3. CAPÍTULO 3: DO PONTO PARA A LINHA: AÇÃO ARTÍSTICA <i>SARDINHA IN TRÂNSITO</i>	63

3.1. Pontos de intersecção nas linhas de pesquisa: encontro, parceria e possíveis trajetos no transporte coletivo.....	63
3.2. Questões que envolveram o trabalho – Submissão ao edital do Projeto Arte Móvel Urbana.....	67
3.3. <i>Sardinha In Trânsito</i> nos deslocamentos dos ônibus do transporte coletivo de Uberlândia(MG).....	75
3.4. As imagens do transitório: a efemeridade da ação, registros e narrativas.....	88
3.5. Reflexões e desdobramentos: <i>Uberlândia (MG) – Guia de pontos no trajeto Centro/ Bairro Morumbi</i>	97
3.6. Trânsitos: dos pontos e linhas para a galeria.....	100
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	103
REFERÊNCIAS	107
ANEXOS.....	110
Registros fotográficos da exposição <i>Trânsitos Poéticos</i> realizada no MUnA (Museu Universitário de Arte) no período de 06/02 a 02/03 de 2012.....	110
Transcrição da entrevista com Marcelo Terça-Nada (Grupo Poro) – realizada no dia 06/12/2011.....	121
Transcrição da entrevista realizada em 05/04/2011 com o Assessor de Transporte do município, Sr. Fernando Gomes da Cunha.....	128
Edital do Projeto “Arte Móvel Urbana”	135

INTRODUÇÃO

“Arte no contexto urbano” é o tema geral que ancora este estudo. Ele reúne produção e reflexão, sob o ponto de vista da poética, ou seja, da pesquisa feita pelo artista, inserida na linha que denominamos práticas e processos em artes. A discussão apresentada nesta dissertação busca abarcar as operações práticas e as contribuições teóricas constituintes desta pesquisa de mestrado.

O texto foi dividido em três capítulos, sendo que o primeiro trata do método de pesquisa em relação à cidade, na busca por estabelecer um contato direto com o contexto que motivou o andamento da pesquisa. Este método de pesquisa e de exploração do espaço urbano levou ao desenvolvimento de duas ações artísticas no contexto da cidade *Jogo da Memória: qual é o ponto?* e *Sardinha In Trânsito*, que serão tratadas respectivamente nos capítulos 2 e 3.

O primeiro capítulo engloba ainda a discussão a respeito da Arte Pública, introduzindo o conceito de esfera pública, observando as propostas artísticas para a cidade e a aproximação da arte com o contexto da pesquisa. Para embasar a reflexão a respeito da Arte Pública contextual apresento as considerações de José Pedro Regato, Simon Sheikh, Oscar Negt, Jorge Menna Barreto e Margarida Calado.

Para pensar as noções de esfera pública considero o conceito trazido por Jürgen Habermas na obra “Mudança estrutural da esfera pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa”.

Dentro do contexto fragmentado das cidades contemporâneas, situo as investigações artísticas em Uberlândia (MG), partindo de um lugar específico como motivador da pesquisa: o Bairro Morumbi. A partir deste contexto, busco relações com outros espaços da cidade, tendo como foco de interesse os setores públicos ou intermediários, ou seja, lugares de uso público, mas administrados por empresas, nos quais, para a efetivação do uso de serviços oferecidos, é preciso pagar. Estes lugares são representados nesta pesquisa por pontos, estações e terminais de ônibus, chegando ao espaço do próprio ônibus coletivo.

A respeito do uso e potencial do espaço público como um lugar de possíveis interações entre as pessoas cito a referência de Zigmund Bauman a partir de suas considerações no livro “Confiança e Medo nas Cidades”.

Foi feito um breve paralelo metodológico do processo criativo com alguns momentos da História da Arte e da Cultura em que o ato de andar pela cidade teve um papel marcante, destacando assim a *flânerie* da Modernidade e a *deriva* dos Situacionistas na Contemporaneidade, trazendo as referências teóricas de Walter Benjamin e Paola Berenstein Jacques. Aproximando estas experiências de exploração do espaço urbano da presente pesquisa, trato da importância das abordagens de Georges Perec, Michel de Certeau e Cristina Freire, na observação cautelosa dos espaços e na percepção dos mesmos através das experiências sensoriais que resultam em conhecimentos corpóreos.

Ao tratar do recorte da pesquisa na cidade, a discussão aponta para os contrastes entre periferia e centro, entendendo a amplitude destas noções e as diferentes conotações geradas por elas. Busco contribuições em Lucrecia D’alessio Ferrara, por meio de seu livro “Olhar periférico: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental”, nesta obra a autora trata da importância da qualificação do centro e da periferia a qual nos referimos ao usar estes termos.

Os dois outros capítulos que se seguem tratam de relatos de duas ações artísticas constituintes do *corpus* da pesquisa, ambas têm fundamentos na lógica da estética relacional consagrada por Nicolas Bourriaud, análise que aponta as relações humanas como regentes das propostas artísticas. Em *Jogo da memória: qual é o ponto?* adoto o jogo como uma ação da esfera das relações humanas para propô-lo como ação artística, enquanto em *Sardinha In Trânsito* tomo emprestado os mecanismos de ação de vendedores ambulantes e pedintes durante os percursos dos ônibus para criar uma proposta de arte no contexto do transporte coletivo.

A ação artística *Jogo da memória: qual é o ponto?*, apresentada no segundo capítulo, foi realizada em diferentes pontos de ônibus, procurando estabelecer um diálogo entre arte, contexto e os cidadãos participantes do trabalho.

O referencial teórico que sustenta estas reflexões está nas idéias de S. Sheikh e Regatão, ainda a respeito da Arte Pública contemporânea que tem a cidade como contexto para criação. Também procuro referências em Guy Debord a respeito de seu conceito de

sociedade do espetáculo, buscando na ação artística um meio para pensar outras formas de vivenciar a cidade, dando visibilidade para aspectos que são velados pela cultura espetacular.

Quanto às maneiras de uso e exploração dos espaços da cidade pela arte, diferindo dos olhares que se voltam para a cidade/espetáculo exibida pelos discursos oficiais, cito as ações de ocupação de terrenos baldios promovidas por Louise Ganz e Breno Silva por meio da intervenção urbana *Lotes Vagos*.

Ainda em relação às referências artísticas, embaso-me nas contribuições de Rubens Mano e do Grupo Poro, bem como nas ações artísticas realizadas por Gastão Frota em Uberlândia. Estas referências se dão pela afinidade com suas propostas de ação em espaço urbano e pelas discussões que elas provocam.

Rubens Mano apresenta uma postura reflexiva em relação aos espaços que ele intervém, a partir destas modificações cria elementos estranhos ao contexto, sensibilizando o lugar e provocando leituras diferenciadas da cidade. O grupo Poro realiza ações que seguem um sentido contrário ao espetáculo, são ações marcadas pela impermanência a partir de contextos cotidianos e se dão ora pela crítica ora pela sutileza.

As reflexões de Michel de Certeau também são importantes para pensar em ações cotidianas que a princípio pareçam despretensiosas, mas que tornam possíveis elaborações de estratégias para mudar a realidade que muitas vezes se mostra opressora.

Neste capítulo estão presentes ainda as reflexões de Henry Lefebvre e Jacques Rancière que dizem respeito ao potencial político da arte, apresentando-se como possibilidade de ruptura simbólica e momentânea no cotidiano a partir da partilha do mundo sensível, oferecendo-se, assim, como possibilidade de re-significar as configurações dos espaços e sugerir tempos possíveis.

No terceiro capítulo são tratadas as reflexões que envolveram a ação artística *Sardinha In Trânsito* concebida e realizada em colaboração com a artista Marcelle Louzada. A discussão trata da elaboração da proposta, envolvendo sua submissão ao edital do Projeto "Arte Móvel Urbana", sua seleção pela comissão julgadora e as negativas de autorização, que inviabilizaram sua realização pelas vias do projeto.

No texto são tratadas as operações que envolveram o diálogo institucional frustrado com a Secretaria Municipal de Cultura e a Secretaria de Trânsito e Transporte, respaldadas pelas contribuições teóricas de Rancière para melhor compreensão das questões entre arte e as políticas que permearam este processo. Diante da impossibilidade de obter autorização para realização do trabalho e do desejo de realizá-lo, exponho a nossa decisão de efetivá-lo subversivamente. Descrevo a partir daí um relato da ação artística, abrangendo questões colocadas por ela e decorrentes de sua realização.

Este capítulo abarca também uma breve discussão a respeito dos modos de documentação dessas ações artísticas e a importância do registro na arte contemporânea. Retomo como referência artística as ações do Grupo Poro e suas formas de documentação, lançando mão das contribuições teóricas de Helio Ferverza e Luiz Claudio da Costa. Este capítulo contempla ainda a criação de uma publicação de artista *Uberlândia (MG): Guia de pontos no trajeto Centro Bairro Morumbi* que trata de um desdobramento das ações realizadas na pesquisa.

O texto se encerra com a proposta de compartilhar as ações artísticas realizadas nesta pesquisa por meio de uma exposição que acontecerá no Museu Universitário de Arte (MUNA- UFU), apoiando-me teoricamente nas considerações de Cristina Freire para pensar a importância da exposição dos registros e documentos do processo em espaços institucionais da arte como uma maneira de legitimação do trabalho enquanto arte.

Nos anexos, incluí entrevista realizada com Marcelo Terça-Nada!, artista integrante do Grupo Poro, em visita a Uberlândia. Nesta ocasião tive a oportunidade de propor ao artista um diálogo acerca de questões que interessam e tocam diretamente esta pesquisa.

Também se encontra, nos anexos, outra entrevista, realizada com o Assessor de Transporte, Sr. Fernando Gomes da Cunha, representando a Secretaria de Trânsito e Transporte da Prefeitura Municipal de Uberlândia. Esta entrevista contribuiu para a reflexão a respeito de uma das questões deste trabalho: as convergências e divergências entre a cidade vivida e a cidade criada pelo discurso oficial, que muitas vezes se distancia da experiência que temos ao vivenciá-la.

Ainda nos anexos está uma cópia do edital do Projeto “Arte Móvel Urbana” realizado pela Secretaria Municipal de Cultura.

CAPÍTULO 1. A CIDADE COMO CONTEXTO PARA AÇÃO ARTÍSTICA

1.1. A cidade como lugar da Arte

A cidade abriga a arte desde os antigos monumentos gregos, quando arte e cidade cresciam juntas. Portanto, não é novidade falar em Arte no espaço urbano. O que mudou com o tempo, seguindo diferentes ideologias, foram as concepções criadas a partir dos objetivos e desafios traçados pela arte em cada período.

Embora a arte há muito tempo esteja presente no cenário da cidade, o conceito de Arte Pública surgiu com a contemporaneidade. Segundo Regatão, surge “durante os anos 60, para caracterizar um novo tipo de intervenção artística no espaço público que se distinguia do tradicional monumento comemorativo.” (2010, p.11).

Os artistas, ao buscarem meios não convencionais para a realização de suas obras, encontraram na cidade um terreno fértil para realizarem suas experimentações, resultando em novas maneiras de expressão artística que trazem em suas concepções o questionamento da cidade e da vida urbana, não mais distinguindo trabalho artístico e cidade. Estas inserções artísticas na cidade culminaram no que chamamos Arte Pública.

Para Regatão, embora este conceito tenha sido muito debatido desde o seu surgimento, na década de 1960, ele é bastante amplo e divide a opinião de muitos artistas e teóricos, como aqueles que consideram a Arte Pública de maneira mais abrangente, abarcando murais, esculturas, performances, ou seja, todos os trabalhos artísticos que são expostos em locais públicos de livre acesso. Outros consideram que o termo Arte Pública diferencia a Arte no espaço público daquela exposta em galerias e museus, enquanto outros teóricos consideram que para se enquadrar no termo Arte Pública, não basta apenas a obra estar ao ar livre, e sim envolver questões públicas, tendo como parâmetro a comunidade e o meio ambiente onde é criada. (Ibidem, pp. 61-62).

O interesse conceitual desta pesquisa vai de encontro com esta última análise, que considera a importância da cidade na concepção dos trabalhos artísticos, portanto, pensar uma poética de ação em espaço público implica pensar a cidade enquanto contexto da criação, sendo ela tema para concepção do trabalho, assim como o lugar da produção artística.

A discussão sobre a cidade contemporânea inclui sua heterogeneidade e fragmentação, assim como a importância dos espaços públicos de convivência e experiência. O artista, que se posiciona a fim de interferir nos espaços urbanos, ativa o olhar em relação a algum aspecto da cidade, seja modificando uma estrutura que aparenta ser confortável ou colocando em destaque os ruídos e desconfortos da vivência em determinados lugares da cidade.

Estas inserções do artista na esfera pública¹ acontecem em uma constante relação de fatores, denominadas por Simon Sheikh (2008) de três categorias variáveis: trabalho, contexto e espectador. Tais categorias são instáveis e muitas vezes conflituosas.

A obra se realiza no conjunto dessas três instâncias diferentes, porém inseparáveis, reunindo a intenção do artista e a maneira com que ele articula sua idéia com o espaço, a experiência do lugar, suas referências e significados que são específicos daquele contexto, bem como a recepção, o olhar do espectador, que não é genérico, mas variável de acordo com sua classe social, idade, orientação política e relação com o referido espaço.

¹ Ao tratar da esfera pública, considero aqui o conceito de Habermas que analisa a evolução e a decadência da esfera pública burguesa. Para o autor a classe burguesa impôs seu poder produção, reduzindo, desta forma, a representatividade pública que foi substituída pela esfera do poder público que se baseia no valor de mercado, se desenvolvendo num campo de tensão entre sociedade e Estado, tornando a própria esfera pública parte do setor privado. "A esfera pública burguesa pode ser entendida inicialmente como a esfera das pessoas privadas reunidas em um público." (2003, p.42). A cidade que sempre foi o centro vital da sociedade burguesa, encontra hoje sua representação na metrópole, onde a correlação entre esfera pública e privada está perturbada, não é mais possível ter uma visão global da vida e da cidade de modo que ela seja pública, só é possível perceber a cidade em sua fragmentação.

A esfera pública burguesa entra em decadência porque seu modelo "contava com a separação rígida entre setor público e setor privado, (...) à medida que o setor público imbrica com o setor privado, este modelo se torna inútil." (Ibidem, p.208).

Habermas considera a esfera pública como uma categoria histórica e, portanto, passível de mudança, vulnerável a alterações substanciais, sendo assim, um dos caminhos para uma verdadeira democracia é garantir o acesso de todos os cidadãos aos debates em busca da reivindicação dos espaços verdadeiramente públicos e da garantia de sua qualidade e funcionalidade.

Assim como estas categorias são variáveis, também não são fixas as noções de esfera pública, que se apresentam fragmentadas, nas quais os sujeitos interagem com os lugares formando espaços de experiência. A esfera pública, por ser variável, não apresenta em sua configuração atual contornos nítidos das fronteiras onde iniciam e encerram as noções de público e privado. De acordo com Habermas “na mesma proporção em que a vida privada se torna pública, a esfera pública passa a assumir ela mesma formas de intimidade.” (2003, p.187).

Nesta pesquisa, os pontos de ônibus - tanto aqueles dispostos nas ruas da cidade como os que estão dentro dos terminais e estações - são espaços de experiência acolhidos para a realização de uma investigação poética. A abordagem do espaço público é feita a partir destes lugares que têm por finalidade o uso público, mas, como a maioria dos espaços públicos contemporâneos, abriga sua parcela privada.

Alguns exemplos podem ilustrar esta dualidade presente nestes espaços. Ao mesmo tempo em que o espaço é disponível a todos, para efetivar de fato o seu uso é preciso pagar a passagem, assim como é cenário para encontros frequentes, porém nem sempre estes encontros resultam em aproximações ou diálogo entre as pessoas, o que não as impede de relatar aspectos de sua intimidade usando o telefone celular. Atitudes como o uso de aparelhos de som, com volume alto, também revelam este estado de coisas.

Segundo Habermas à medida que o setor público se funde com o setor privado surge uma esfera que não pode mais ser subsumida sob as categorias de público ou privado. “Neste setor intermediário se interpenetram os setores estatizados da sociedade e os setores socializados do Estado.” (2003, p.208).

A arte vem abarcando estes setores intermediários na busca por maior alcance dos espaços urbanos. Margarida Calado, no prefácio do livro *Arte Pública e os novos desafios das intervenções no espaço urbano*, de José Pedro Regatão, problematiza esta questão: “a Arte pública é, pois, um tema polêmico pela sua abrangência urbana, pelos locais onde surge: públicos, porque frequentados diariamente por milhares de pessoas, como as estações do Metrô; mas privados porque pertencem a uma empresa e porque para ter acesso a alguns exemplares é mesmo preciso pagar um título de transporte.” (Apud REGATÃO, 2007, p.8).

Partindo desta leitura, da fragmentação e expansão da esfera pública, procuro observar a cidade através do foco dos pontos de ônibus, aqui considerados metaforicamente pontos de partida em busca da pesquisa poética, pensando-os como possíveis lugares da arte. Um lugar da espera. Lugar de partida e de chegada, lugar do parêntese entre o início e o fim da trajetória. Este é o lugar de onde parte a pesquisa, poderia pensar em um lugar de trânsito ou um lugar que por algum instante interrompe o trânsito.

Ponto. Entre tantos que desenham a linha no imaginário e no espaço real da cidade, pontos que se multiplicam, determinam percursos e marcam as trajetórias cotidianas. Que lugar seria esse? Qual a sua importância entre os lugares de nosso cotidiano? Qual a ligação de afeto que este lugar traz para nossa vida? Como o pensamos, como o vemos, como ele se estabelece em sua visualidade? Podem os pontos de ônibus ser lugares da arte?

Penso que podemos dizer que a parada de ônibus é um lugar de experiência, já que é vivenciado pelas pessoas como ponto crucial que liga os lugares cotidianos, cada um é marcado por vários fatores que designam suas características de acordo com sua localização, as linhas e os horários de ônibus, os trajetos de seus usuários.

Estes lugares também possibilitam o encontro com o outro, com o desconhecido, apenas promovendo estes encontros não estabelecendo, necessariamente a convivência.

Oskar Negt, ao se referir às mudanças da cidade contemporânea, e às possibilidades de convivência em decorrência destas mudanças afirma que “o essencial é que a cidade ensaia a convivência com aquele que não conheço, que me é estranho, e que, no entanto, não é excluído. Com outras palavras, estas formas de desenvolvimento urbano em que surge também uma espécie de direitos civis estão intimamente ligadas ao lugar em que as pessoas podem encontrar-se sem se estranhar pelo fato de serem estranhos.” (2002, p.22).

Na cidade contemporânea os encontros com estranhos são recorrentes. Diferentemente da cidade moderna, na qual o fato de permanecer minutos ou horas na companhia de desconhecidos gerava certo desconforto, na contemporaneidade isso é natural, faz parte da

rotina e da dinâmica da cidade. O ambiente urbano é notado por seu cenário híbrido, o que confere um caráter plural à esfera pública, muitas vezes designando relações contraditórias e conflituosas.

O esforço da arte contemporânea está no entendimento desta pluralidade e no desenvolvimento de projetos e poéticas que procurem envolver o público de acordo com as suas especificidades, considerando também que são específicas as características de cada fragmento do lugar. De acordo com Sheikh, os projetos de arte que operam neste sentido consistem em “tentativas de perceber e construir uma esfera pública específica e um modelo posicional e/ou participativo de recepção.” (2008, p.134).

Nesta tentativa, o olhar que se volta para os pontos de ônibus, procura identificar aquilo que o lugar traz consigo em sua concepção, buscando estabelecer um diálogo visual com sua estética, com seus usos funcionais e tentando ativar um olhar diferenciado para promover a discussão da cidade por meio da arte.

1.2. Trajetos na cidade: um olhar para Bairro Morumbi

A imersão na pesquisa se deu pelos percursos da cidade. Eles me levaram aos pontos de ônibus como um lugar significativo para pensar o processo criativo, um lugar potencial, possível de estabelecer relações com a cidade. Elos entre um lugar e o outro, ou pontos de interrupção, são marcos de referência no sistema de localização da cidade.

As operações que caracterizaram este trabalho partiram primeiramente de um contato com a cidade: o campo físico da pesquisa. A investigação poética inicia-se com a observação de seus espaços, das significações que estes já trazem consigo. O método começa com “a escuta de um lugar” (BARRETO, 2008, p.88), para depois pensar a ação.

A metodologia de trabalho do artista, apontada por Barreto, concebe o espaço como lugar determinante e norteador da obra, cada espaço carrega suas características, tendo peso ativo na concepção do trabalho, não podendo ser pensado apenas como suporte. Com a

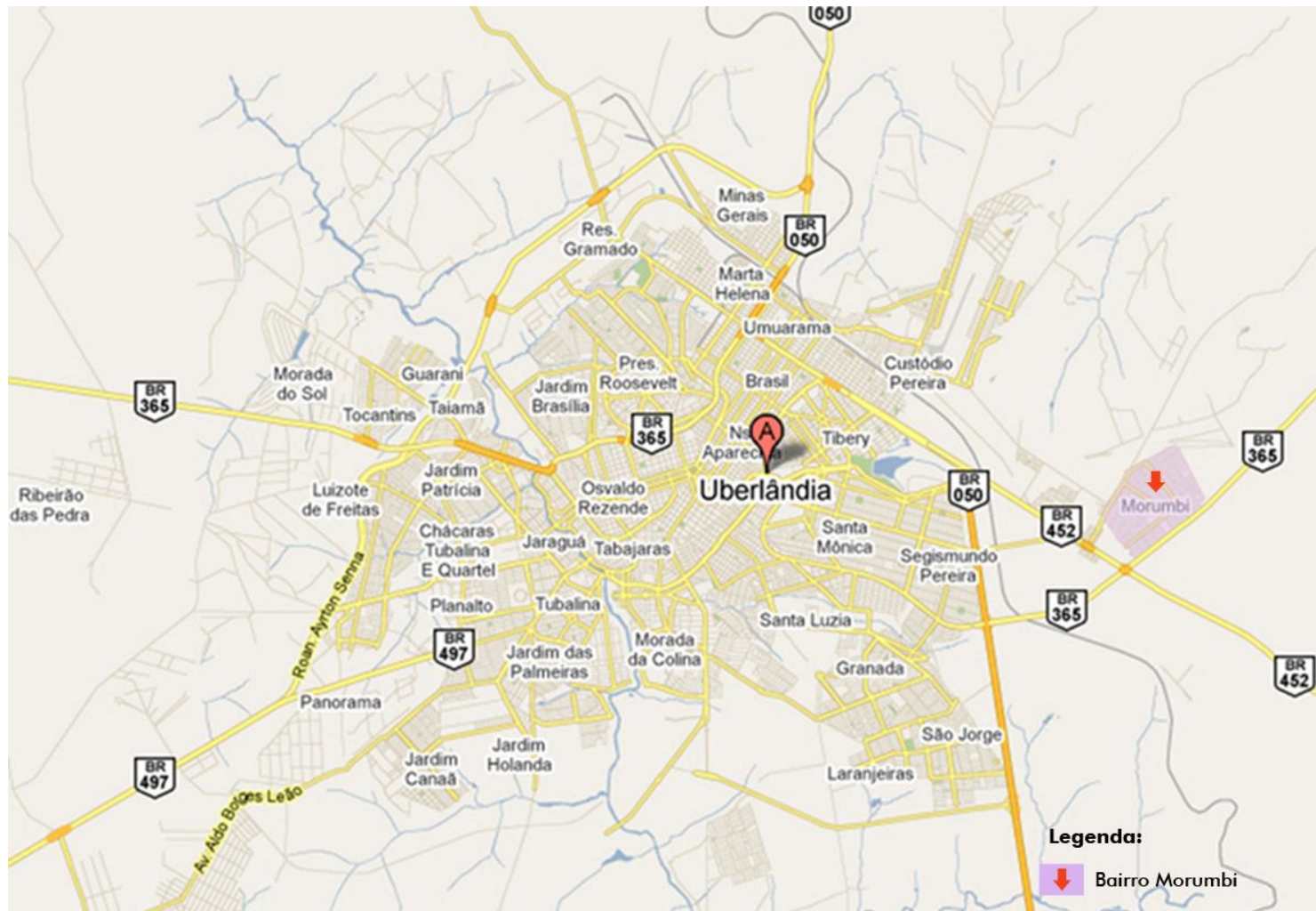
inserção do artista em poéticas decorrentes deste método, o espaço é pensado como “*lugar de ação*, é anterior à obra, e a define.” (BARRETO, 2008, p.88). Como estratégia de trabalho, optei pelo recorte, a princípio, do Bairro Morumbi, bairro periférico localizado na zona leste da cidade de Uberlândia (MG), a 18 quilômetros do centro da cidade (figura 1).

O Bairro foi criado em 1991, durante o Governo Collor e com recursos do PAIH (Plano de Ação Imediata de Habitação), programa habitacional destinado à população de baixa renda. Devido à desestruturação do PAIH, muitas casas ficaram inacabadas e ocupadas por sem-tetos.

Na época da construção do conjunto pode-se observar que não houve qualquer preocupação em se produzir um espaço agradável e bem planejado, apenas interessava o número de casas construídas e a urgência de concluí-las, o que gerou problemas relacionados à falta de planejamento urbano (CASAGRANDE, 2008).

Desde a criação do Bairro Morumbi até o presente momento houveram avanços relacionados a investimentos em infraestrutura básica que beneficiaram o bairro como a criação de rede de água e esgoto, a regularização de grande parte de terrenos e moradias, a criação de escolas, unidade de saúde, posto policial e linhas de ônibus que dão acesso ao centro e a outros dois terminais de bairro, entre outros. Ainda com investimentos em melhorias estruturais no bairro, o que se observa é que há muito a fazer, pois o Bairro apresenta a visível herança de sua fisionomia de abandono e carências em vários setores funcionais, que são descuidados por não serem objetos de interesse para o poder público, como a falta de asfalto em algumas ruas, casas irregulares, a ausência de espaços públicos de lazer e a negligência no cuidado com os espaços de uso público representados neste trabalho pelos pontos de ônibus.

Figura 1 - Mapa de Uberlândia



Fonte original: Google Maps (<http://maps.google.com.br/>), Interferências usando o Programa de edição de imagem Photoshop.

Ao vivenciar a realidade deste bairro observei sua diferença em relação a outros espaços que fazem parte da minha rotina na cidade. Acredito que as primeiras leituras e impressões do lugar se dão pela sua visualidade e também funcionalidade em nossas vidas. Até então, eu possuía duas impressões distintas: uma relacionada à percepção visual e estética e a outra relacionada à minha atividade profissional de docência.² Assim, tracei uma estratégia de investigação poética neste lugar específico da cidade com o propósito de buscar conhecer outras faces e outras perspectivas que não fossem aquelas relacionadas somente à rotina.

O método se iniciou com o exercício de visitas frequentes ao bairro em busca de outros lugares que não fossem os de costume, uma prática que associo à *flânerie* benjaminiana e à *deriva* dos Situacionistas, mas que se diferencia destas em alguns aspectos, por questões históricas e perspectivas metodológicas. Traço a seguir algumas considerações com base nas experiências práticas e à luz das teorias sobre a questão.

² Atuei como Professora de Artes no Ensino Fundamental em duas Escolas do Bairro Morumbi: Escola Municipal Eugênio Pimentel Arantes, no período de fevereiro de 2009 a agosto de 2010, e na Escola Municipal Hilda Leão Carneiro, lecionando de fevereiro a agosto de 2010.

Figura 02 – Registros fotográficos no Bairro Morumbi.



Fotografia: Mariza Barbosa, 2010. Fonte: arquivo pessoal.

1.3 – As pegadas do *flâneur* nos percursos contemporâneos

Entender o contexto de um lugar, de uma situação, só é possível a partir da imersão naquele meio. O objetivo ao explorar os espaços do Bairro Morumbi era descobrir aquele contexto para além de minhas primeiras impressões, contaminadas pela minha rotina naquele local. Para isso primeiramente busquei traçar percursos que ainda não havia feito no bairro. Estes percursos eram antes imaginados, mas procurei seguir minha intuição nos momentos em que estava andando pelo bairro, então muitas vezes estes percursos mudavam, faziam-me ir e voltar a alguns lugares.

Em alguns momentos fiz trajetos silenciosos, procurando ouvir e sentir aquele lugar, em outros momentos, conversei com os moradores, fiz perguntas e fui também interrogada. Depois fui revisitando os lugares de costume com outro olhar, buscando explorar o contexto a partir das errâncias na cidade.

De acordo com Paola Berenstein Jacques, as errâncias na cidade se configuram por um tipo específico de apropriação do espaço urbano, que vai além da questão do andar pela cidade, de andar para chegar à experiência do percurso. Para o errante importam vivências, ações, as apropriações com seus desvios e atalhos que são experimentadas com todos os sentidos do corpo. “A cidade habitada precisa ser tateada, assim como esta possui sons, cheiros e gostos próprios, que vão compor com o olhar, a complexidade da experiência urbana.” (JACQUES, 2006, p.119).

A mesma autora destaca que outro atributo do errante é a capacidade de se perder na cidade que mais conhece, de desterritorializá-la. Neste sentido, creio que este aspecto da análise se distancia de minha experiência na cidade, pois este é um atributo muito difícil de conseguir diante de toda a sinalização da cidade, do excesso de informações, das possibilidades de comunicação com os transeuntes, da consciência de que a qualquer momento podemos pedir uma informação e então não estaremos mais perdidos e, principalmente, diante do receio, da

sensação de se perder na cidade. Quanto a perder-se em um sentido metafórico, como quando estamos diante de uma paisagem e nos perdemos em contemplação, creio que não seja possível num bairro com tão poucos atrativos estéticos, como é o Bairro Morumbi.

Georges Perec, em seu livro *Especies de espacios* (2001), analisa o espaço por meio de aproximações, começando pela folha de papel, passando pela cama, pelo quarto, paredes, porta, apartamento, pela rua, bairro até chegar ao espaço infinito. Ao referir-se à cidade, ele trata da dificuldade que encontramos ao explorar seus espaços: “nós gostaríamos muito de passear, andar nas ruas, porém não nos atrevemos, não sabemos ir à deriva, temos medo de nos perder. Não andamos de verdade, vamos sempre com muita pressa, não sabemos o que olhar.”³ (PEREC, 2001, p.102).

Para exercitar o olhar em relação à cidade o autor nos sugere exercícios que fogem do hábito rotineiro de vivenciá-la, como trabalhos práticos: “Observar a rua de vez em quando, talvez com um esmero um pouco sistemático. Aplicar-se, tomar seu tempo”⁴. Anotar o lugar, hora, a data, o tempo. Anotar o que se vê, o que seja importante (Ibidem, p.84).

O autor discorre sobre várias coisas que possam ser consideradas importantes, passíveis de atenção, contrariando a percepção cotidiana da cidade, um método que obrigaria a tomar nota do que é interessante, do que é evidente e do que passa quase imperceptível. Ele sugere a descrição dos espaços das ruas, das pessoas, dos cafés, a descoberta do ritmo dos carros, seus sentidos, as pessoas e seus comportamentos, as fachadas, continuando uma observação tão atenta e detalhada “até que o lugar se torne improvável, até ter a impressão, durante um brevíssimo instante, de estar em uma cidade estrangeira, melhor ainda, até não entender o que acontece e o que não acontece, até não saber se isto chama uma cidade, uma rua, imóveis, calçadas...”⁵ (PEREC, 2001, p.88).

³ “Nos gustaría mucho pasearnos, callejear, pero no nos atrevemos, no sabemos ir a La deriva, tenemos miedo de perdernos. Incluso no andarnos de verdad, vamos siempre a toda prisa. No sabemos mui bien qué mirar.”

⁴ “Observar la calle de vez en cuando, quizá con un esmero un poco sistemático. Aplicarse. Tomarse su tiempo.”

⁵ “Hasta que el lugar se haga improbable. Hasta tener la impresión, durante un brevísimo instante, de estar en una ciudad extranjera o, mejor aún, hasta no entender y alo que pasa o lo que no pasa, que el lugar se convierta em um lugar extranjero, que incluso ya no se sepa que esto se llama una ciudad, una calle, inmuebles, aceras...”

Esta proposta de percepção do espaço apontada por Perec se aproxima, a meu ver, do exercício realizado no Bairro Morumbi, ao tentar mudar a perspectiva de olhar para o lugar buscando romper com olhar contaminado pela previsibilidade cotidiana e por uma noção rasa do espaço. Fazendo referência a tal proposta, este lugar se torna duas vezes estrangeiro, primeiro por ser um lugar que de fato não havia antes explorado além dos trajetos diários, e segundo, por rever de outra forma aqueles lugares que já faziam parte de minha rotina. Por meio deste exercício, busco uma compreensão mais sensível deste lugar, que se constrói por meio dos detalhes, do conhecimento corpóreo, a partir de contatos físicos com aqueles espaços, encontrando neles, possibilidades de subjetivação. Percebo também identificações entre as considerações de Perec com os princípios metodológicos e propositivos das errâncias, conforme Jacques.

De acordo com a autora, muitos artistas, escritores e pensadores viveram a experiência da errância no decorrer da história, mas ao traçar um histórico das errâncias, é possível destacar os três principais momentos: o período das *flâneries* ou flanâncias em meados do século XIX, as deambulações correspondente às ações dos dadaístas e surrealistas nos anos de 1910- 30 e as derivas dos Situacionistas nas décadas de 1950-60 (JACQUES, 2006, p.130).

O *flâneur*, personagem criado por Baudelaire e contemplado por Walter Benjamin, era um observador ocioso da cidade do século XIX, quando emergiam as grandes cidades modernas. Ele seguia seu ritmo lento pela cidade que, naquele momento, tinha a multidão como personagem principal.

A observação cautelosa da cidade era a tarefa mais cara ao *flâneur*, que via em cada elemento que formava a matéria urbana, seu instrumento de trabalho.

A rua se torna moradia para o *flâneur* que, entre as fachadas dos prédios, sente-se em casa tanto quanto o burguês entre as suas quatro paredes. Para ele, os letreiros esmaltados e brilhantes das firmas são um adorno de parede tão bom ou melhor que a pintura a óleo no salão do burguês; muros são a escrivaninha onde apóia o bloco de apontamentos; bancas de jornais são suas bibliotecas, e os terraços dos cafés, as sacadas de onde, após o trabalho, observa o ambiente (BENJAMIN, 1989, p.35).

A cidade que este trabalho coloca em evidência, pouco se assemelha às cidades européias, nas quais foram geradas as teorias a que nos referimos. Aqui não temos cafés, seus pequenos bares e armazéns são, em muitas noites, cenários de crimes. Não é uma tarefa tão natural se deixar ficar e observar o movimento das ruas. Caminhar pelas ruas sem destino, mesmo durante o dia, pode chamar a atenção e gerar surpresa nos moradores. O roteiro do ônibus, lugar de passagem, foi intuitivamente eleito como um lugar possível para a experiência da cidade que me propus. Vivenciar a cidade, tal como o *flâneur*, que tomava as ruas calmamente, se distraíndo com os detalhes de sua observação atenta e se deixando levar pela cidade, se torna um desafio cada vez maior nas grandes cidades contemporâneas, onde o ritmo acelerado nos levou ao automatismo, onde a multidão é indiferente ou hostil, reduzida cada dia mais aos produtos da divisão do trabalho, que se iniciara no período em que o *flâneur* parecia querer impor um ritmo contrário a esta imposição do Sistema Capitalista.

Assim, no presente processo de criação e no contexto atual, como um *flâneur das linhas de ônibus*, tenho a cidade como matéria de criação para a pesquisa, é nela que a atividade de ateliê de artista acontece, e o olhar sensível combinado com sentimentos de liberdade e inquietação provocam o desejo de realizar as observações, projeções e experimentações.

O *flâneur* deixou gravadas as suas pegadas na história da cidade moderna e os seus resquícios na cidade contemporânea podem ser experimentados na medida em que nos atentamos a observá-la, dedicando olhares afetivos aos lugares cotidianos, percebendo os trajetos diários como experiências que se renovam diariamente ou mesmo mudando o trajeto somente para observar novamente, por outra perspectiva.

Pude experimentar o lugar do *flâneur* ficando, momentos a fio, parada em um ponto de ônibus observando sua dinâmica, que pode refletir um ritmo acelerado ou mesmo apresentar uma paisagem quase imóvel que recorda a fotografia. Também quando caminho de um ponto para o outro, indo e vindo ou quando tomo o ônibus, posso verificar os detalhes do trajeto, repetir os caminhos, contrariar a lógica da cidade apressada e valorizar aquilo que parece ter perdido a sua importância, e é considerado como tempo perdido entre um lugar e outro: o trajeto.

Neste processo de pesquisa em arte, em que o objeto está em processo de investigação e de criação, observo a cidade e procuro tomar consciência do método. Mesmo que o exercício do olhar, no contexto da pesquisa, se insira em uma sistemática característica da experiência processual, não permitindo me distrair totalmente na cidade, reconheço na prática do pesquisador-artista aproximação com a prática do *flâneur*, mesmo que diferente daquele, o trabalho do artista exija certa disciplina. Assim, com a atenção voltada a cada detalhe, tomando nota, desenhando, fotografando, filmando, registrando cada passagem, procuro abordar este processo mais próximo da atividade do detetive, reúno pistas que alimentarão minhas ações artísticas.

Elas poderão revelar uma visão um tanto crítica e sensível desses espaços de viver, pois outra característica, de acordo com Benjamin, atribuída ao *flâneur*, é que além de desempenhar o papel de observador, exerce o papel questionador: daquele que traz a dúvida. “Desse modo se o *flâneur* se torna sem querer detetive, socialmente a transformação lhe assenta muito bem, pois justifica a sua ociosidade. (...) Assim, o detetive vê abrirem-se à sua auto-estima vastos domínios. Desenvolve formas de reagir convenientes ao ritmo da cidade grande. Capta as coisas em pleno voo, podendo assim imaginar-se próximo ao artista.” (BENJAMIN, 1989, p.38).

Hoje é o artista que quer resgatar o *flâneur*, aquele que valoriza sua ociosidade, descobrindo a cidade a cada passo lento, refletindo a respeito da sua transformação. Ferrara observa que “na cidade atual, marcada pela rapidez da sua transformação, não há mais espaço para *flânerie*, para o sonho, para a observação do detalhe individual.” (1999, p.247).

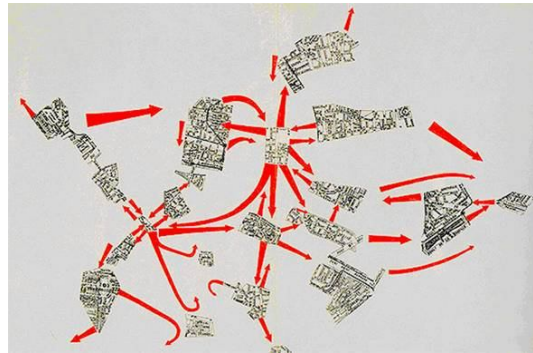
Neste processo, não busco retomar uma postura nostálgica do *flâneur*, mas sim evocar seu método para ver a cidade contemporânea, entendendo que visualizar esta cidade é ver seus fragmentos em constante mudança. Ativar o olhar para pontos estratégicos da cidade é outro desafio, já que o excesso de imagens publicitárias e de informações visuais é marca maior no cenário urbano, tudo parece se misturar ao cotidiano e ao mesmo tempo parece se tornar invisível.

O exercício de exploração da cidade abre um leque de possibilidades e, ao mesmo, tempo esclarece algumas urgências do olhar, assim como vai criando experiências cotidianas na cidade. Estas experiências podem ser imprevisíveis, reveladas na ação do contato com a cidade, criando vivências e permitindo novas relações com os trajetos da cidade.

O Grupo Internacional Situacionista – liderado por Guy Debord – atuou nas décadas de 1950- 60. Por meio das deriva, o grupo subvertia a cidade, e questionava o urbanismo. O grupo de ativistas lutava contra a espetacularização da cultura, contra a alienação e a passividade da sociedade. A deriva, consagrada pelos situacionistas, consiste em uma técnica de andar sem rumo, um meio de se apropriar da cidade por ordem do acaso, gerando um método que ficou conhecido como Psicogeografia. “A psicogeografia seria então uma geografia afetiva, que buscava cartografar as diferentes ambiências psíquicas provocadas basicamente pelas deambulações urbanas que eram as deriva situacionistas.” (JACQUES, 2003, p.23).

Algumas destas deriva foram fotografadas e suas foto-colagens consideradas como mapas. *The Naked City* (figura 03) é um exemplo de um mapa psicogeográfico que se tornou um símbolo do pensamento urbano situacionista baseado na deriva. O mapa é composto por vários recortes do mapa de Paris em branco e preto que representam as unidades de ambiência, as setas vermelhas indicam as possíveis relações entre estas unidades. “As unidades estão colocadas no mapa de forma aparentemente aleatória, pois não correspondem à sua localização no mapa da cidade real, mas demonstram uma organização afetiva destes espaços ditados pela experiência da deriva. As setas representam estas possibilidades de deriva.” (Ibidem, p.23).

Figura 03 – *The Naked City*. Segundo mapa psicogeográfico situacionista, Guy Debord.



Fonte: http://www.ucm.es/info/volumen/Volumen01_angulo_-1/varia02.htm

A experiência das derivas situacionistas influenciou muitas ações artísticas que se apropriaram deste método para explorarem os espaços urbanos. Nessa pesquisa, apesar de fazer um exercício que remete a esta prática, dela se distancia em alguns aspectos, pois traço um roteiro que parte a princípio de minha rotina, em busca de outros lugares que não são habituais. Muitas vezes a orientação vem de um mapa usual da cidade, diferentemente dos Situacionistas, que por meio de suas derivas, criavam mapas que subvertiam a ordem cartográfica. Em outros aspectos há a identificação com o método situacionista, pois crio trajetos orientados pela afetividade e pela curiosidade. Mesmo tendo o mapa como referência, não sigo, necessariamente, as orientações cartográficas da cidade.

Nos trajetos dentro do Bairro Morumbi, a estratégia é observar enquanto caminho, de maneira que fui procurando identificar a visualidade do espaço, as sensações, os cheiros, o sons, procurando conhecer um pouco mais aquele lugar.

De acordo com Cristina Freire o comportamento de andar, de se locomover no espaço é uma condição básica para conhecer a cidade. “Andar, locomover-se, *kineo*, colocar-se em movimento, e *Aisthesis*, que remete à sensação, são vocábulos gregos que compõem o termo cinestesia. Tal idéia supõe o conhecimento do mundo a partir do movimento do corpo no espaço e possibilita novas assimilações.” (1997, p.122).

Durante os percursos, percebo a inexistência de espaços públicos de lazer, como praças, poliesportivos, etc. Os lugares públicos, além dos espaços das ruas, são voltados para serviços básicos como o atendimento de saúde e instituições de ensino: escolas e creches. Em relação aos lugares de rotina, fui percebendo o valor afetivo que eles já traziam para a minha vida, notando com mais clareza as relações já estabelecidas com algumas pessoas do bairro, a maioria relacionada com a minha atividade como professora de arte naquela comunidade.

O exercício do deslocamento atento me leva a perceber o trânsito dos moradores, usuários do lugar, suas principais vias de passagem e de acesso ao bairro, ao centro e a outros pontos da cidade. Do mesmo modo que chego e saio do bairro em direção aos outros lugares da cidade, utilizo como meio o transporte coletivo, assim como grande parte da população utiliza os ônibus para fazer trajeto até o centro e aos seus locais de trabalho.

Figura 04 - Registro fotográfico de minha presença no Bairro Morumbi.



Fotografia:
Fernando Gomes, 2010. Fonte: arquivo pessoal.

Na vivência e constante observação destes trajetos, encontro nos pontos de ônibus possibilidades de ação artística, vislumbrando a criação estética e buscando ativar outro olhar em relação à rotina da cidade. Pensar os pontos de ônibus como possíveis lugares da arte, faz-nos lançar a eles um olhar diferente daquele que, num primeiro momento, tende a pensá-los como desprovidos de identidade e marcados pela impessoalidade.

Procurando identificar as características destes pontos, observo-os mais de perto, permanecendo por algum tempo em vários pontos de ônibus. Depois surge o interesse em relacioná-los com outros lugares da cidade e que fazem parte do trajeto do bairro em direção ao centro.

1.4. Vias de trânsito: pontos que unem e separam centro e periferia

Tratar de centro e periferia na cidade contemporânea, cuja característica é a fragmentação, traz a necessidade de esclarecer de qual centro e qual periferia nos referimos.

De acordo com Ferrara, ao se tratar de bairros periféricos é impossível apreendê-los globalmente, como se todos eles fossem qualificados da mesma maneira. “É urgente saber de que periferia se trata e como se processam os usos e hábitos que a singularizam e a fragmentam.” (1999, p.153).

É importante salientar que mesmo dentro do bairro periférico tratado nesta pesquisa, Bairro Morumbi, existe um centro comercial localizado na Av. Jorge Antônio Isaac, assim como existe uma “periferia da periferia”, onde se encontram lugares que carecem mais de infraestrutura, como, por exemplo, asfalto (figura 05).

Figura 05 – Registros fotográficos no Bairro Morumbi.



Fotografia: Mariza Barbosa, 2010. Fonte: arquivo pessoal.

Quanto ao centro da cidade, existem vários exemplos, entre eles, o centro geográfico da cidade, centro de poder e centros comerciais.

Os pontos de ônibus são os mediadores de um olhar que relaciona, nesta pesquisa, a ligação e as diferenças entre periferia, representada pelo Bairro Morumbi e o centro geográfico e comercial da cidade de Uberlândia. Ao observar as vias de acesso do Bairro Morumbi ao centro geográfico da cidade, confronto as imagens mentais e registradas por meio da fotografia de pontos de ônibus que se

encontram no bairro com outros pontos que compõem a trajetória até o Terminal Central, onde se inicia o trajeto das linhas T101, T103 e T104, que fazem o percurso do centro até o Bairro Morumbi.

Observei que muitos pontos de ônibus localizados no Bairro Morumbi se encontram em más condições de conservação, não tendo uma guarita, alguns são mal sinalizados, outros são usados para estacionamento de veículos, sem um banco ou assento, dificultando a espera, que é característica dos usos destes lugares (figura 06).

Figura 06 – Registros fotográficos de pontos de ônibus no Bairro Morumbi.



Fotografia: Mariza Barbosa, 2010. Fonte: arquivo pessoal.

As três linhas de ônibus anteriormente citadas fazem trajetos diferentes pelo bairro e seguem em direção ao centro através das Avenidas Segismundo Pereira e João Naves de Ávila, onde se encontra um corredor de ônibus, que é composto por 13 estações. Nas estações de ônibus torna-se visível a diferença de tratamento em relação aos pontos do bairro, nelas é notável uma preocupação estética e também um cuidado maior com seu funcionamento.

Para explicar este pensamento usarei como parâmetro de comparação as Estações do Corredor de ônibus da Avenida João Naves da Ávila, que possuem padronização formal e planejamento arquitetônico. Não por acaso, o corredor está localizado em setores privilegiados da cidade. Podemos, por exemplo, citar a Estação 4 - Shopping (figura 07), que está em uma área onde se localiza o centro comercial e administrativo⁶ da cidade de Uberlândia, pois além do Center Shopping, que é uma referência comercial da cidade, também próximo a ela se encontra o Centro Administrativo, representado pela Prefeitura e Câmara de Vereadores, e o Campus Santa Mônica, da Universidade Federal de Uberlândia.

⁶ Como a maioria das cidades contemporâneas, o centro comercial de Uberlândia se deslocou no decorrer de sua história e em função de seu desenvolvimento econômico. Chamamos hoje de "Fundinho" o centro antigo, núcleo de formação da cidade, ocupado atualmente por edifícios residenciais, restaurantes e os edifícios tombados como patrimônio arquitetônico e principais aparelhos culturais da cidade. Na década de 1950, com abertura de quatro grandes avenidas paralelas (Cipriano del Fávoro, Afonso Pena, Floriano Peixoto e Cesário Alvim) e entre elas a Praça Tubal Vilela e a Igreja católica, surge o atual centro comercial e de serviços da cidade. A partir dos anos de 1990, com a criação do Shopping Center no cruzamento de duas avenidas (João Naves de Ávila e Rondon Pacheco) e da mudança da prefeitura para um novo edifício, entre o shopping e o campus da universidade, há a valorização de uma nova área de comércio moderno na cidade em oposição ao comércio popular do centro.

Figura 07 - Vista do ponto de um ponto de ônibus na Av. José Maria Ribeiro, Bairro Morumbi (à esquerda) e vistas da Estação 04 – Shopping (à direita).



Fotografia: Mariza Barbosa, 2010. Fonte: arquivo pessoal.

Ao freqüentar esses lugares em nossos trajetos cotidianos enfatizam-se as diferenças: verifica-se uma grande distinção entre essas estações de ônibus e os pontos localizado no Bairro Morumbi, nos quais não há proteção da chuva ou sol e assentos para o usuário esperar. Nota-se também outras diferenças, as estações são marcadas pelo intenso fluxo de pessoas, enquanto o ponto tem seu uso mais esporádico. Mesmo considerando a questão do fluxo, as diferenças de tratamento dos lugares analisados, no centro e na periferia, talvez se devam à maior visibilidade do centro comercial, geográfico e administrativo na formação da imagem da cidade. Muitos sujeitos passam pelos mesmos trajetos e vivem em seu dia-a-dia o contraste de uma idéia progressista de cidade em contraponto à falta de infraestrutura nos lugares mais afastados das áreas centrais. Localizados a quilômetros de distância do centro estes lugares perdem o foco de interesse diante de uma idealização da imagem da cidade que prioriza a ostentação de grandes obras arquitetônicas em detrimento de construções humanizadas que valorizam a qualidade de vida de seus moradores⁷.

Encontro nestes contrastes a motivação para a pesquisa poética. Pontos que, muitas vezes ligam duas realidades distintas, alternam-se entre fluxo e solidão, lugares de passagem, mas que são ao mesmo tempo lugares de certa permanência cotidiana, onde encontro uma identificação afetiva, alguma sensação de pertencimento, de uso do lugar público.

De acordo com Zigmund Bauman, os espaços públicos são os lugares onde os estrangeiros se encontram, ou seja, o lugar do encontro das diferenças, onde a vida humana atinge sua mais completa expressão e a atração tem alguma possibilidade de superar a rejeição. "São esses

⁷ No cruzamento entre as Avenidas João Naves de Ávila e Rodon Pacheco, próximo a Estação 4 – Shopping, também está em construção um viaduto para solucionar o problema do intenso trânsito de veículos, no entanto, desde o início de suas construções, ele foi objeto de questionamento por seus projetos não contemplarem o trânsito de pedestres. Por este motivo estudantes do curso de Artes Visuais (UFU), liderados pelo professor Gastão Frota, fizeram uma ação artística em protesto no dia 30 de outubro de 2010. Os estudantes alteraram as placas de representação de como ficará o viaduto depois de concluído, inserindo adesivos com imagens de pessoas, ciclistas, pedestres, imagens e frases poéticas e de protesto, já que as imagens das placas só contemplavam os veículos. Também foram distribuídos panfletos aos motoristas que passaram neste trecho no momento da ação (Viaduto: <http://megaminas.globo.com/2010/10/30/grupo-de-alunos-do-curso-de-artes-visuais-da-ufu-fazem-protesto>, <http://www.youtube.com/watch?v=qvIAYHCLahM>).

espaços públicos que, reconhecendo o valor criativo das diversidades e sua capacidade de tornar a vida mais intensa, encorajam as diferenças a empenhar-se num dialogo significativo.” (BAUMAN, 2009, p.71).

Seria utópico esperar que ações artísticas em pontos de ônibus transformem o cotidiano da cidade, pois estas mudanças dependem de outros fatores que envolvem questões amplas. No entanto, acredito que as ações possam indicar possibilidades para mudança e que a utopia permeia a motivação que nos leva a pensar em ações em micro escala dentro do universo da cidade. Neste sentido, Marcelo Terça-Nada!, integrante do Grupo Poro⁸, em entrevista no dia 06/12/ 2011, relacionando os conceitos de arte, cidadania, política e utopia, coloca que estes, a partir de sua amplitude, estabelecem uma comunicação fluida na elaboração e prática de ações artísticas no contexto da cidade, reiterando a presença utópica no pensamento que elabora um trabalho artístico desta natureza:

tem um conceito de utopia que é um lugar que ainda não é possível, então o “ainda” é o que te faz se mover em direção ao que você acredita. Quando você faz uma intervenção pode ser para a construção de uma cidade que ainda não existe: uma cidade mais sensível, uma cidade mais criativa, uma cidade mais humanizada, pode ter a ver com isso. A relação com a cidadania você pode usar a intervenção como forma de protesto de reivindicação ou de dar mais voz para uma questão específica, tem muitas relações, a política, você pode questionar, você pode trabalhar com a questão da micro política, fazer uma intervenção menor, que está tratando de uma questão mais específica ou falar de uma política macro.

Pensar os pontos de ônibus como possíveis lugares para abrigar ações artísticas, abre a possibilidade de sensibilizar a experiência momentânea do uso destas micro-parcelas da cidade, podendo enfatizar, por meio da arte, questões que lhe são próprias, reinventando ou acrescentando novas maneiras de fazer uso destes espaços.

Penso em ativar nestes pontos, experiências poéticas, acreditando que eles não as trazem como vocação, pois são lugares de passagem, mas que despertam possibilidades de interação em seus usos cotidianos por meio do encontro frequente com o outro, podendo até gerar

⁸ O Grupo Poro foi formado em Belo Horizonte (MG) por dois artistas, Brígida Campbell e Marcelo Terça-Nada! O grupo atua no campo das intervenções urbanas, por meio de trabalhos artísticos, na maioria das vezes efêmeros, criando possíveis diálogos entre cidade e arte.

relações de convivência e amizade. A vida urbana contemporânea tem em suas zonas de passagem uma marcante característica, pensar esses espaços como lugar da arte poderia ampliar os pequenos diálogos fragmentados do dia-a-dia para destacar suas visualidades e significados.

CAPÍTULO 2. AÇÃO ARTÍSTICA – JOGO DA MEMÓRIA: QUAL É O PONTO?

2.1. Ponto de partida

A cidade, em seu fragmento planejado para ser visto, discursada pelos seus representantes administrativos, orgulha-se de seu modelo de transporte público⁹. Tornou-se estrela e vitrine para o sistema de trânsito de Uberlândia, o conjunto de terminais e estações integradas, principalmente a arquitetura da estrutura urbana dos terminais ao longo da Avenida João Naves de Ávila. Localizado na entrada da cidade para quem vem da rodovia, passagem necessária que liga o centro da cidade à Universidade (UFU) e ao Shopping Center, passando pelo cruzamento de importantes avenidas da região comercial e rica da cidade, está o corredor de ônibus da referida avenida.

Após a derrubada de centenas de árvores do canteiro central dessa avenida, implantou-se treze paradas de ônibus com aparência das modernas estações de metrô de superfície. Exemplo de praticidade e de conforto, a criação dessas “estações” gerou um enorme impacto visual e contraste com os demais pontos de ônibus da cidade. Este contraste fica mais nítido quando nos afastamos do centro em direção aos bairros periféricos. Nestes lugares, carentes de infraestrutura, as paradas de ônibus muitas vezes são apenas indicadas ou absolutamente precárias (como já exposto), coerentes com o abandono que já é habitual, já que não representam o foco de interesse por parte do poder público nem tampouco têm suas imagens divulgadas em propagandas político-partidárias.

Os terminais de bairro, o Terminal Central e as estações do Corredor da Av. João Naves fazem parte do sistema operante no transporte coletivo de Uberlândia – o SIT (Sistema Integrado de Transportes). Os passageiros podem fazer baldeações nestes lugares sem pagar outra passagem, o que facilita o uso do transporte coletivo, tornando seu uso mais eficaz.

⁹ A implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT) em 1997 foi o primeiro grande passo para a melhoria da qualidade do serviço em Uberlândia. Mas foi a partir de setembro 2006, que o sistema da cidade passou a chamar a atenção, com a abertura do corredor estrutural da Avenida João Naves de Ávila, que servirá de modelo para mais quatro corredores, com previsão de implantação até o fim de 2012. O projeto está avaliado em R\$ 110 milhões, segundo o secretário de Trânsito e Transportes, Paulo Sérgio Ferreira. (Jornal Correio de Uberlândia, 11/06/2010).

O corredor de ônibus da Avenida João Naves gerou uma expectativa em outros bairros e locais de grande fluxo de passageiros, no entanto, não há nenhuma obra nesse sentido em processo. Em entrevista no dia 05/04/2011, o assessor de transporte do município, Sr. Fernando Gomes da Cunha afirmou que “a prefeitura tem projetos de fazer mais quatro corredores em Uberlândia, sendo que o primeiro é o corredor que está mais adiantado o projeto é o Corredor da Av. Segismundo Pereira ligando ao setor do Morumbi ao Terminal Central.” (2011).

Apesar da afirmação do assessor, nenhuma obra foi iniciada até o presente momento. As questões que ficam, e que o trabalho *Jogo da memória: qual é o ponto?* quer colocar são: seria este corredor parte de um discurso oficial de modernidade e progresso que não corresponde à realidade da cidade? A construção destes quatro corredores resolveria os problemas do transporte coletivo em Uberlândia ou seriam eles mais algumas das grandes obras a serem expostas em propagandas políticas partidárias e nos discursos oficiais? Como a cidade vivida e a cidade exibida convergem? O cidadão e o artista podem colocar esta questão em discussão?

Os distanciamentos da cidade exibida pela imagem, pela propaganda ou pela idealização nos discursos oficiais e institucionais em relação à cidade que vivenciamos pela experiência, dialogam com as considerações de Guy Debord em relação à cidade, ao criticar a cultura espetacular, legado da Modernidade, na qual o espetáculo assume um papel que suprime aspectos da realidade. “O espetáculo apresenta-se com uma enorme positividade indiscutível e inacessível. Ele nada mais diz senão que ‘o que aparece é bom e o que é bom aparece.’” (DEBORD, 1973).

A visibilidade dada a alguns setores privilegiados contrasta com a realidade da cidade entendida como um campo bem mais amplo do que estes setores. A própria imagem destes lugares mascara sua realidade, pois ao olhar para os espaços usados no transporte coletivo procuramos avaliar a sua funcionalidade, que muitas vezes deixa a desejar em vários aspectos, como o número reduzido de ônibus em relação ao número de usuários do transporte coletivo, as condições de trabalho dos profissionais que atuam neste setor, o valor elevado da passagem.

Constata-se, assim, a difícil identificação entre a cidade vivida e a cidade exibida, entre a imagem construída da cidade e a experiência. Há dissonâncias entre a imagem da cidade e as formas possíveis de vivenciá-la, a cidade do discurso parece não condizer com a experiência de habitá-la.

O desejo de habitar a cidade, de preencher seus vazios a partir da subjetividade, a inquietação diante dos usos dos espaços, da segregação, são temas da proposta artística *Lotes Vagos* realizada pelos artistas e arquitetos Louise Ganz e Breno Silva.

A intervenção urbana teve início em 2005, em Belo Horizonte, sendo também realizada em Fortaleza em 2008, envolvendo um diálogo com proprietários de lotes vagos que emprestaram os terrenos por períodos distintos, e a participação de várias pessoas da comunidade que propuseram ações de ocupação daqueles espaços.

Os lotes vagos foram ocupados a partir de ações que deram novas formas de vida a estes lugares. Dentre as maneira de ocupação, podemos citar a criação um jardim de cactus, projetos de pintura e costura, moradia temporária, piquenique, oficinas, lugares de descanso, entre outros (figura 08).

Os tipos de ocupação dos lotes não visam eliminar esse caráter meio abandono, meio memória vegetal, topográfica e arqueológica. Permanece um certo caráter de vago mesmo, senão vira empreendimento. As intervenções são nesse limite, entre vago e propositivo. As possibilidades de ocupações livres, problematiza os modos de vida social hoje, abordando questões como as noções de propriedade, meio ambiente, ócio, comunidades, ética e estética (GANZ, SILVA, 2005).

Figura 08 - *Lotes Vagos*, Louise Ganz e Breno Silva, Intervenção urbana – Ocupações experimentais: cabeleireiro e massagista, topografias para descanso e leitura após plantio de grama em 100m² do lote.



Fonte: <http://lotevago.blogspot.com/>

Louise Ganz e Breno Silva atuaram como motivadores dando autonomia para que as pessoas pudessem se apropriar dos terrenos vazios, sem uma funcionalidade específica, muitas vezes, vistos negativamente como lugares da marginalidade. A partir das ocupações estes espaços ganharam novas significações temporárias o que gera uma reflexão política a respeito dos usos do espaço urbano, das possibilidades de interferência, desestabilizando as noções de propriedade pública e privada.

A ação artística *Jogo da memória: qual é o ponto?* não propõe modificar o uso dos espaços nos quais ela acontece, apenas propõe mais uma possibilidade de vivenciá-lo a partir da atividade do jogo, promovendo uma atividade ao mesmo tempo crítica e lúdica.

Assim como em *lotes Vagos* o foco do olhar se volta para espaços que não fazem parte da parcela da cidade exibida pelas propagandas, mas sim de espaços reais, que embora, muitas vezes ignorados fazem parte da cidade e apresentam possibilidades subjetivas, podendo gerar interações. Lugares onde podemos verificar pontos de partida para o encontro entre a arte e a vida.

2.2. Pontos de parada: dos lugares de observação aos lugares de ação

O artista pesquisador, enquanto pesquisa seu objeto de estudo, investiga também seu próprio processo criativo, como ele se constrói, encontrando em seus caminhos os métodos que melhor se adéquam à sua pesquisa. Os caminhos percorridos para a construção dessa poética visual se deram pelos próprios traçados da cidade a fim de perceber nestes percursos, possibilidades de ações artísticas que dialoguem com o ambiente urbano.

A ação artística *Jogo da memória: qual é o ponto?* compõe este processo criativo. A pesquisa poética parte do contexto da cidade para pensar a elaboração do trabalho artístico, explorando os espaços públicos e buscando ativar o olhar em relação a alguns aspectos da cidade, trazendo elementos estranhos à rotina em determinados lugares.

Ao tratar de seus trabalhos em espaços públicos o artista Rubens Mano diz que as ações artísticas realizadas no contexto da cidade contrapõem-se à materialidade do lugar que as abrigam, uma vez que são elementos estranhos à paisagem, mas são submetidas aos contextos de sua produção, gerando uma imagem híbrida do lugar. Elas resultam na constituição de “um lugar dentro do lugar” que surge “como expressão da aparência mista dos espaços acionados (...)”. Para o artista, decorre a dissolução das hierarquias existentes entre a proposição artística e o lugar que a recebe (2008, p.105). Esta articulação possibilita suspender momentaneamente os códigos de percepção já condicionados.

A ação *Jogo da memória: qual é o ponto?* traz uma modificação momentânea na visualidade dos pontos de ônibus, sem alterar sua estrutura, apenas instalando elementos que não fazem parte dos códigos visuais destes lugares. O trabalho em foco tem como objeto alguns pontos de ônibus do Bairro Morumbi. As ações artísticas se dão nesses e também em outros pontos de ônibus localizados em áreas mais centrais da cidade de Uberlândia como algumas Estações do corredor da Avenida João Naves de Ávila e Terminal Central. O objetivo desta ação artística foi ativar o olhar dos usuários do transporte coletivo e das pessoas presentes em seus contextos de realização para os pontos de

ônibus, promovendo uma inter-relação entre os pontos localizados no Bairro Morumbi e outros localizados em áreas mais próximas aos centros (administrativo comercial e geográfico).

2.3. Pontos de partida: a linha é a mesma, os pontos são diferentes

A proposta da ação artística *Jogo da memória: qual é o ponto?* consistiu em oferecer a oportunidade da prática de um jogo da memória aos usuários do transporte coletivo, frequentadores dos pontos de ônibus. O baralho é composto por 32 cartas com 16 imagens fotográficas dos pontos de ônibus (figura09). Selecionei a linha T 103 que faz o trajeto do centro da cidade (Terminal Central) até o Bairro Morumbi.¹⁰

Nesta linha escolhi alguns pontos para serem fotografados: Terminal Central, Corredor da Av. João Naves de Ávila (Estação 1 – Cesário Alvim, Estação 2 – Pereiras, Estação 3 – SESC, Estação 4 – Shopping, Estação 5 – Prefeitura), Ponto da UFU – Av. Segismundo Pereira e Pontos do Bairro Morumbi (Av. Aristides F. de Moraes, Av. Santos Reis, R. Pelego, R. Bateia, R. Tamanduás, R. Vertentes, R. Monjolo, R. Guaiaca e Av. Antônio Jorge Isaac).

As ações foram realizadas apenas nos pontos fotografados, levando dois dias, no total, para sua realização. O tempo de duração da ação em cada ponto variou de acordo com a dinâmica do trabalho, em média de 30 a 60 minutos, de acordo com a movimentação dos pontos. Consistiram da instalação de uma mesa com o baralho e duas cadeiras nos pontos de ônibus, de maneira que as pessoas pudessem sentar e jogar enquanto esperavam o ônibus, ou mesmo depois de ter descido dele. O jogo foi pensado para ser jogado em dupla, assim que a pessoa

¹⁰ Para realizar esta ação foi necessário solicitar autorização junto à Secretaria de Trânsito e Transporte de Uberlândia (SETTRAN) e à COMTEC (empresa que administra o Terminal Central). Este pedido de autorização se fez necessário pelas características do trabalho, pois era preciso ficar algum tempo nos lugares onde a ação seria realizada. A etapa mais burocrática foi conseguir autorização no Terminal Central e nas Estações do Corredor da Av. João Naves de Ávila. Foi necessário encaminhar um documento impresso a cada órgão acima citado. Nos pontos de ônibus da UFU (Universidade Federal de Uberlândia) e do Bairro Morumbi, recebi a autorização verbal do Assessor de Trânsito Sr. Fernando Gomes da Cunha e de Sandra, funcionária do SETTRAN responsável por coordenar o Corredor de ônibus da Av. João Naves de Ávila.

virasse a carta, ela veria as imagens dos pontos e tentavam encontra seu par (a outra imagem igual), disputando com o concorrente quem conseguiria encontrar o maior número de pares.

Figura 09 – Mesa com cartas e detalhe das cartas.



Documentação do processo, Fotografia: Fernando Gomes, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

A ação procurou confrontar diferentes imagens de pontos de ônibus do Bairro Morumbi e de outros pontos que fazem parte da linha que leva ao centro por meio do transporte coletivo. O Jogo trabalha com a noção espacial e, por meio do universo lúdico, busca ativar o olhar dos usuários da cidade para os pontos de ônibus, apontando sua visualidade e apresentando um caráter crítico em relação às condições de uso e conservação das paradas de ônibus, nos quais é possível perceber um contraste das áreas centrais e periféricas.

2.4. Pontos de encontro: trabalho artístico, lugar e espectador

Para a realização desta ação não trabalhei com nenhum meio de divulgação, nenhum convite, pois visava apenas às pessoas que estavam no lugar naquele momento e que a presenciavam. Foram realizados a título de documentação, registros fotográficos e videográficos, neste sentido, contei com a colaboração de Fernando Gomes.

Nos dois dias de realização do trabalho, saí de casa pela manhã e voltei no fim da tarde com o material (cadeiras, mesa e baralho). Fiz o trajeto levando o material até o local da ação usando o transporte coletivo.

No primeiro dia realizei a ação no Terminal Central (figura 10), em cinco Estações do Corredor da Av. João Naves de Ávila (figura 11) e no ponto da UFU (Av. Segismundo Pereira). Durante o trabalho nos percursos entre o Terminal Central, as Estações e o ponto da UFU fiz o trajeto de ônibus.

Figura 10 – Ação artística *Jogo da Memória: qual é o ponto?* - Terminal Central.



Documentação do processo, Fotografia: Fernando Gomes, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

No segundo dia foi a vez dos pontos do Bairro Morumbi (figura 12 e figura 14), segui de minha casa, no Bairro Santa Luzia, até o bairro Morumbi usando o ônibus coletivo. Durante o trabalho fiz o percurso de um ponto ao outro a pé. O trabalho não criou uma grande mudança no espaço, nenhum aspecto de sua estrutura foi alterado, apenas houve o acréscimo de elementos que se deslocavam dos usos cotidianos dos pontos de ônibus, mas esta inserção não passou despercebida. O próprio ato de carregar a mesa e as cadeiras no ônibus já gerou curiosidade por parte dos passageiros, que olhavam com certo espanto ou faziam comentários.

Tomo emprestado o trecho de um texto de Daniel Toledo e Luiz Carlos Garrocho, onde eles comentam o trabalho do Grupo Poro. Eles se referem ao convite que as intervenções urbanas fazem ao espectador para a observação da cidade.

Atentar-se à cidade e aos seus acontecimentos, surpreender-se com a poesia, a graça e a vida em si, potencialmente presentes em qualquer percurso urbano; e, finalmente, despertar-se para a real possibilidade de interferir nos espaços da cidade, recriá-los à sua maneira e transformá-los em ambientes mais propícios à vida que desejamos viver (2011, p.163).

Pretendi por meio desta ação nos pontos de ônibus convidar as pessoas a olhar para aquele lugar e refletir, gerar interrogações. Por que colocar uma mesa com um jogo ali? Por que o baralho do jogo traz as imagens dos pontos de ônibus? Quais são estes pontos? Por que estas imagens e não outras? Por que estes lugares são assim? Qual é o objetivo deste jogo? Ou mesmo gerar outras perguntas que não posso imaginar, perguntas que não foram formuladas. O convite poderia também ser apenas para um olhar apressado e acostumado com o excesso de informações visuais da cidade, que muda rapidamente o objeto de seu campo de visão.

Os convites poderiam ser vários, mas o convite maior é que as pessoas participassem do jogo e assim o trabalho aconteceria de fato. Pois neste processo a ação só se efetiva com a interação do espectador, que não é necessariamente um espectador de arte, mas um passageiro, uma pessoa que está ligada a outras atividades de sua vida cotidiana e que nem reconhece aquele como trabalho artístico. Estão em jogo, a minha intenção, o material e a maneira com que o disponho no espaço; os próprios lugares onde o trabalho é instalado, que trazem suas

significações e fisionomias; os espectadores, que também trazem sua história de vida, posicionam-se e interpretam de acordo com sua visão, perspectivas de sua classe social, faixa etária, orientação política e crítica.

Regatão separa as tendências da Arte Pública Contemporânea em diferentes categorias: Arte Pública de Provocação e Ruptura com a Concepção de Monumento, Arte Pública de Caráter Utilitário, Arte Pública Integrada na Arquitetura, Arte Pública Efêmera e Arte Pública de Intervenção Comunitária (2007, p.81).

Dentre as definições que ele faz de todas as categorias, a ação artística: *Jogo da Memória: qual é o ponto?* permeia as categorias de Arte Pública de Caráter Utilitário, Arte Pública Efêmera, já que estes limites também não são bem definidos.

Neste sentido a Arte Pública de Caráter Utilitário abrange ações artísticas que tem algum componente funcional, obras criadas para desempenhar uma determinada função social, para além da sua qualidade estética.

Neste tipo de obras, encontramos formas e objetos vocacionados para proporcionar às pessoas um espaço didático, lúdico, de lazer e reflexão. Por isso é freqüente observar trabalhos que apresentam características semelhantes a outros equipamentos urbanos, como bancos, mesas, candeeiros, parques infantis e até jardins (Ibidem, p.98).

Nesta categoria de ação, muitas vezes não existe uma definição clara das fronteiras entre as várias disciplinas. "As obras incluídas nesta categoria são projetadas especificamente para estar ao serviço do público e, por este motivo, só fazem sentido quando são devidamente utilizadas. A sua existência, enquanto obra e arte pública, só se completa com a participação do público." (REGATÃO, 2007, pp. 98-99).

Para a realização da ação artística assumi várias estratégias, desde o contato com o contexto dos lugares nos quais a ação foi desenvolvida, a tomada das imagens fotográficas, a elaboração do baralho, até o papel de jogadora, que interagiu, por meio do jogo, com o público participante. Todos estes papéis foram realizados com o objetivo que só se cumpriu com a participação do público neste processo.

A ação artística aconteceu em pontos diferentes, em situações contraditórias até, lugares fechados como o Terminal Central e as Estações e também pontos abertos, muitos em situação precária, sem abrigo (guarita de concreto), apenas com placa de sinalização. Pessoas

de diferentes faixas etárias e com ocupações diferentes vêem o jogo de maneira diversa, como por exemplo, os passageiros, os motoristas e cobradores.

Figura 11 - Ação artística *Jogo da Memória: qual é o ponto?* Estações do Corredor da Avenida João Naves de Ávila.



Documentação do processo, Fotografia: Fernando Gomes, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

Figura 12 - Ação artística *Jogo da Memória: qual é o ponto?* no Bairro Morumbi.



Documentação do processo Fotografia: Fernando Gomes, 2011. Fonte: arquivo pessoal

O trabalho cria novas significações a cada experiência, ganhando novas possibilidades. Por estar instalado na esfera pública, contemporânea e fragmentada, podemos considerá-lo, conforme expõe Simon Sheikh, “localizado em um campo heterogêneo, onde as significações e as informações do trabalho mudam em relação ao espaço, aos contextos e aos públicos. Assim como não há trabalho completo e ideal, não há espectador ideal e genérico.” (2008, p.128). A ação convida as pessoas a suspender a sua rotina por um instante e participar de

uma experiência lúdica que é o jogo e, que ao mesmo tempo, abre a possibilidade de olhar para os lugares cotidianos e pensar em sua concepção estética e funcional.

Ao chegar aos pontos e montar a mesa com o jogo, em quase todas as situações alguém veio imediatamente perguntar do que se tratava. No Terminal Central, nas Estações e no ponto da UFU, pareceu-me mais natural por parte das pessoas a presença daquela mesa de jogo. São lugares onde frequentemente acontecem movimentações fora da rotina e coisas surpreendentes, no entanto, no Bairro Morumbi, onde as carências são múltiplas, as pessoas se mostraram mais curiosas e interessadas em participar daquela ação. No Bairro Morumbi algumas pessoas perguntaram, enquanto eu montava o trabalho, se eu estava ali para medir ou vender terrenos, ouvi alguns comentários dos que suspeitavam que o jogo fosse relacionado à atividade de cartomante, outras pessoas ficaram um pouco receosas quanto à ação, por estarem sendo fotografadas, sentiram-se desconfortáveis sinalizando que temiam ser alguma denúncia.

Ao se estabelecer uma comunicação em torno do trabalho, as pessoas se envolviam naturalmente com a atividade de jogar. Alguns jogavam enquanto esperavam o ônibus e quando ele chegava, abandonavam o jogo, outros terminavam o jogo e tomavam o próximo ônibus. Houve situações em que a pessoa terminava o jogo e o ônibus ainda não havia chegado. Houve momentos em que uma dupla estava jogando enquanto passava um conhecido que aguardava para também participar, alguns jogaram mais de uma vez.

A ação além de provocar uma modificação momentânea no espaço promoveu também uma ruptura na noção de tempo, que por ser uma noção abstrata, ganha neste caso outra significação, outra maneira de vivenciar a duração da espera. Ouvi de um grupo de estudantes que participavam da ação a seguinte fala: “hoje o ônibus poderia demorar mais para chegar”.

Quando as pessoas participavam da ação, se envolvendo com o jogo, esboçava-se uma nova possibilidade de vivenciar a relação espaço-temporal que difere da ação cotidiana de esperar o ônibus no ponto. O tempo parece encurtar, ou mesmo é possível percebê-lo de forma crítica em relação à espera, o tempo do nosso dia que gastamos em um ponto de ônibus, a demora, pois algumas vezes as pessoas terminavam o jogo e o ônibus ainda não havia chegado.

A proposição de vivenciar o tempo de outra maneira daquela que experimentamos habitualmente no cotidiano é também tema da ação artística *Perca Tempo* (figura 13) realizada pelo Grupo Poro. A ação foi realizada no Bairro Pampulha e no centro de Belo Horizonte e consistiu em abrir uma faixa com a inscrição “Perca Tempo” nos cruzamentos enquanto o sinaleiro estava fechado, algumas faixas também foram fixadas na cidade. Simultaneamente pessoas distribuíram panfletos com os mesmos dizeres e havia também uma banca nas proximidades, na qual eram distribuídos panfletos intitulados “10 maneira incríveis de perder tempo” e “+ 10 maneiras incríveis de perder tempo”. Nestes panfletos havia algumas sugestões para usar o tempo de maneira diferente da qual fazemos uso no cotidiano. Todos os propositores envolvidos na ação usavam um *boton* na roupa com a frase: “Perca tempo. Pergunte-me como.”

Há nesta proposta uma reflexão a respeito da maneira como o tempo é concebido na contemporaneidade, a mensagem trazida pelo trabalho segue em contramão com a ideia de que não podemos perder tempo, que tempo é dinheiro, que devemos ocupar ao máximo o nosso tempo disponível, e estas concepções são, cada vez mais, tomadas como verdades que regem o cotidiano das cidades.

Em *Jogo da Memória: qual é o ponto?*, como em *Perca Tempo*, há uma proposição de ocupar o tempo de forma lúdica, diferente dos afazeres que ocupam o dia-a-dia. O momento em que ficamos esperando o ônibus em um ponto é muitas vezes entendido sob o ponto de vista da lógica capitalista das cidades, como um tempo perdido, o tempo da espera, da improdutividade. Há aqui uma proposta de vivenciar este tempo da espera de outro modo, mas sem torná-lo produtivo de acordo com a lógica do lucro, ficar jogando um jogo da memória em um ponto de ônibus pode ser uma maneira de perder tempo ou de perder-se no tempo.

Figura 13 – Perca tempo. Grupo Poro, ação artística, 2010.



Fonte: <http://poro.redezero.org/downloads.htm>

O escritor e crítico de arte, Nicolas Bourriaud analisa a estética relacional, ou seja, a estética decorrente de uma arte relacional, que toma como horizonte teórico as esferas das interações humanas e seu contexto social, se desenvolvendo em função de noções interativas, conviviais e relacionais.

Nesta reflexão o autor aponta para a possibilidade da arte contemporânea como *interstício* social, termo extraído de Karl Marx¹¹. O *interstício* é um tipo de relação humana que apresenta outras possibilidades de troca além das vigentes no sistema global, mesmo estando inserida de maneira mais ou menos harmoniosa e aberta neste sistema. Desta maneira, a arte cria no campo das representações “espaços livres, gera durações com ritmo contrário ao das durações que ordenam a vida cotidiana, favorece um intercâmbio humano diferente das ‘zonas de comunicação’ que nos são impostos.” (BOURRIAUD, 2009, p. 23).

As noções de espaço e tempo ganham outro sentido pela ação artística além da lógica que rege estes espaços, onde a experiência cotidiana que agrega o uso do espaço (pontos de ônibus), a relação humana e o serviço de transporte coletivo, tornou a espera uma noção característica deste contexto. Por meio da ação, as possíveis leituras destes lugares poderiam ser ativadas de maneira crítica pelas imagens das cartas, que apresentam o contraste entre as paradas de ônibus localizadas no Bairro Morumbi e aquelas do Corredor da Avenida João Naves, ponto da UFU e Terminal Central.

A mudança na percepção do tempo também foi ativada pela ação artística, pois habitualmente ele é vivenciado nestes locais, pela pressa cotidiana. Abre-se a partir do trabalho, a possibilidade de um tempo de observação, o que o aproxima da análise de Bourriaud, já que podemos constatar que “a obra suscita encontros casuais e fornece pontos de encontro, gerando sua própria temporalidade.” (2009, p.41).

Cito dois exemplos em que as pessoas que viram ou participaram da ação a reconheceram depois em outra situação: um senhor havia jogado no Terminal Central e ao ver a mesa de jogo em outra Estação, desceu do ônibus para poder participar mais uma vez. Também uma

¹¹ “O termo *interstício* foi usado por Karl Marx para designar comunidades de troca que escapavam do quadro da economia capitalista, pois não obedeciam à lei do lucro: escambo, vendas com prejuízo, produções autárquicas, etc.” (BOURRIAUD, 2009, p.22).

mulher viu a ação no Terminal Central e no outro dia, ao descer no ponto do Bairro Morumbi, veio falar comigo, a respeito do trabalho, que havia o visto em outro espaço.

Pudemos observar, em uma primeira análise, que o trabalho proporcionou uma dinâmica na rotina de trânsito cotidiano de uma maneira positiva. Os elementos dessa dinâmica – parada de ônibus, usuário e ação artística – provocaram um rearranjo nas interações entre as pessoas. No contato artista-comunidade se estabeleceu um diálogo sobre o lugar, a cidade, o lúdico pelo viés da arte.

Este contato se dá por meio de micro utopias, a partir de uma proposição que abrange preocupações sociais, políticas, estéticas ativadas por meio do universo lúdico, tal como podemos observar em Bourriaud. Segundo ele, os trabalhos que funcionam como *interstício* são animados por uma preocupação democrática, “pois a arte não transcende as preocupações do cotidiano: ela nos põe diante da realidade através de uma relação singular com o mundo, através de uma ficção”. O espectador é fundamental neste processo, oscilando “entre o papel de consumidor passivo e o de testemunha, associado, cliente, convidado, co-produtor, protagonista.” (2009, p.80-81)

Esta ação artística procurou colocar o público diante da realidade de forma crítica por meio de um jogo, entendendo que os participantes da ação passariam a ter papéis de protagonistas, que iriam dar sentido ao trabalho a partir da ação de jogar fazendo uso não habitual de um espaço cotidiano.

Figura 14 – Ação artística *Jogo da Memória: qual é o ponto?* Ponto da R. Guaiaca.



Documentação do processo, Fotografia: Fernando Gomes, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

Segundo Michel de Certeau, os jogos são práticas cotidianas que podem ser pensados como uma astúcia, pois apresentam uma manipulação interna de sistemas de combinações e táticas, regras e dados. “Os jogos formulam (e até formalizam) as regras organizadoras dos lances e constituem também uma memória (armazenamento e classificação) de esquemas de ações articulando novos lances conforme as ocasiões.” (1994, p. 83-84).

O jogo tem esta característica por se distanciar dos combates cotidianos que se dão em outras instâncias, nos quais não é permitido revelar suas estratégias, que são efetivamente mais complexas.

Seguindo esta perspectiva apontada por Certeau, que afirma que o jogo é uma prática cotidiana, entendemos a aceitação das pessoas em participar, pois elas reconhecem ali uma extensão do cotidiano que remetem à sua memória, as sensações e prazeres do jogo. Por outro lado, na ação artística *Jogo da memória: qual é o ponto?* o jogo promove a quebra dos condicionamentos cotidianos, mas não com o objetivo de distanciamento, mas sim de propor uma pausa, uma interrupção no tempo, onde é possível organizar uma tática e a partir da observação, voltar o olhar para os lugares habituais, para o próprio espaço que está sendo praticado, ocupado.

No exercício cotidiano, segundo análise de Henry Lefebvre no livro *O direito à cidade*, estão as necessidades sociais, que têm um fundamento antropológico, sendo ao mesmo tempo opostas e complementares. A estas necessidades antropológicas socialmente elaboradas, acrescentam-se as necessidades específicas, que não satisfazem os equipamentos comerciais e culturais. “Trata-se da necessidade de uma atividade criadora, de obra (e não apenas de produtos e bens materiais consumíveis), necessidade de informação, de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas.” (1991, p.103-104). Desta maneira, a necessidade da cidade e da vida urbana só se exprime livremente a partir destas perspectivas, podendo abrir seus horizontes.

Através destas necessidades específicas vive e sobrevive um desejo fundamental, do qual o jogo, a sexualidade, os atos corporais tais como o esporte, a atividade criadora, a arte e o conhecimento são manifestações particulares e *momentos* que superam mais ou menos a divisão parcelar dos trabalhos (Ibidem, p.104).

Analisando a ação artística *Jogo da Memória: qual é ponto?* sob a perspectiva de Lefebvre, verifico que ela envolveria duas necessidades específicas no campo das necessidades sociais, por abranger ao mesmo tempo o jogo e a arte. Também por serem características destas necessidades, a oposição e a complementaridade tal como ele exemplifica: “o ser humano tem também necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las, e mesmo desperdiçá-las no jogo.” (1991, p.103).

Durante a ação artística os participantes tiveram a oportunidade de participar de um jogo em um ponto de seu percurso cotidiano, podendo em muitos casos efetivar duas necessidades (do trabalho e do jogo) em um momento bastante próximo e inesperado.

Muitas pessoas participaram da atividade: estudantes, crianças, adultos, idosos, cobradores, motoristas, inclusive em alguns momentos, pessoas desconhecidas jogaram juntas, neste sentido faço um paralelo com o que Lefebvre trata como uma possibilidade de superação da divisão parcelar do trabalho.

Encontro também afinidade teórica com o pensamento de Rancière ao tratar da partilha do sensível¹² e da importância do papel da arte neste sentido.

A partilha do sensível implica no entrelaçamento de uma pluralidade de atividades humanas no mundo comum, onde há a sedimentação e a distribuição das maneiras de ser, das ocupações e funções desenvolvidas num espaço de possíveis. O trabalho não é uma atividade determinada por um processo de transformação material, mas pela partilha do sensível, havendo a impossibilidade dos indivíduos fazer outra coisa, de desempenhar outro papel pela falta de tempo. “Esta ‘impossibilidade’ faz parte da concepção incorporada da comunidade, faz coincidir o trabalho com a necessidade de relegar o trabalhador para o espaço-tempo privado de sua ocupação, o que o impede de participar no comum.” (2010, p. 50)

A arte teria um papel em uma nova partilha do sensível, e Rancière refere à “excepcionalidade” artística em relação à “banalidade” do trabalho, sendo que a prática artística não é exterior ao trabalho, mas sua forma de visibilidade deslocada. “Qualquer que seja a especificidade

¹² Rancière elabora a teoria da partilha do sensível a partir do livro *A República* de Platão.

dos circuitos econômicos em que elas se insiram, as práticas artísticas não são ‘uma exceção’ quando comparadas com outras práticas. Elas representam e reconfiguram a partilha destas atividades.” (RANCIÈRE, 2010, p.53)

A prática artística a qual Rancière se refere como ‘o mimético’ “traz o sentido ‘privado’ do trabalho para a cena pública. Ele constrói um palco para o comum exatamente com aquilo que deveria determinar o confinamento de cada um ao seu lugar. É esta repartilha do sensível que explica sua novidade” (2010, p.50).

O artista, então, transita pelos dois mundos, quando leva o seu trabalho pensado em um espaço privado para a cena pública, podendo adquirir tempo e posição para participar politicamente da cena pública. “A partilha democrática do sensível faz do trabalhador um ser duplo.” (Ibidem).

As atividades artísticas são, desta forma, maneiras de fazer que interferem na distribuição geral das categorias de trabalho e nas relações que estas estabelecem com as maneiras de ser e as suas formas de visibilidade.

A proposta *Jogo da memória: qual é o ponto?* interferiu momentaneamente no cotidiano das pessoas que dela participaram, pois permitiu que pessoas, que dificilmente naquele momento em que aguardavam o ônibus realizariam uma atividade lúdica, participassem de um jogo, promovendo também uma possibilidade de olhar criticamente para aqueles lugares cotidianos, colocando seus pontos de vista em discussão e contribuindo também com suas reflexões, opiniões, indignações no espaço público e em relação a ele.

No momento em que pessoas de diferentes faixas etárias e diferentes ocupações aceitam participar de um mesmo jogo, inevitavelmente dialogam sobre aquele momento e rompem momentaneamente a divisão das maneiras de ser e das ocupações e funções desenvolvidas.

2.5. O trajeto continua: possíveis desdobramentos

A realização da ação artística *jogo da memória: qual é o ponto?* envolveu uma série de operações, desde as errâncias pela cidade, o planejamento das ações, tomada das fotografias, impressão do baralho, diálogo institucional e pedidos de autorização para a Secretaria de Trânsito e Transportes (SETTRAN) e COMTEC (empresa que administra o Terminal Central), até o momento de efetivação do trabalho com sua instalação nos espaços da cidade e participação da comunidade.

Rubens Mano, ao referir aos seus trabalhos de ações em espaço urbano, afirma:

o que dá mais sentido às ações não é a ocorrência em si, sua fisicalidade, mas a manifestação de seus desdobramentos, em um processo que começa na paisagem, é revelado pela ação, e em seguida, devolvido por nós novamente à paisagem, provocando um deslocamento em nossa percepção e interferindo na constituição de novas experiências (2008, p. 103).

A ação apresenta, além da concretização de uma idéia, possibilidades de compartilhar uma experiência a partir do processo criativo. Por meio do trabalho questiono os pontos de ônibus como lugares possíveis para a criação artística. Ao questioná-los estou também pensando seus usos, sua visualidade, sua funcionalidade. Estes só se tornam lugares possíveis pela experiência das pessoas que os atualizam, superam a sua condição de lugares institucionalizados, sinalizados para adquirirem o status de lugar praticado.

O trabalho apresenta possíveis maneiras de ver os pontos de ônibus, de significá-los. Muitas pessoas que participaram da ação reconheceram as imagens dos lugares trazidas nas cartas, algumas se conectaram mais ao lado lúdico do jogo, outras fizeram comentários críticos em relação aos contrastes dos pontos de ônibus periféricos e centrais e ao descaso com alguns pontos no Bairro Morumbi.

Esta ação foi realizada uma segunda vez, e nesta experiência fiz o percurso inverso, começando do Bairro Morumbi em direção ao Terminal Central, realizando o trabalho em um único e intenso dia. Não houve a preocupação em registrar a ação, o objetivo era atestar se a reação das pessoas seria diferente, se seria mais natural.

Embora tenham sido outros participantes, tive a sensação que as pessoas ficaram mais à vontade sem a presença das câmeras, na primeira experiência, em alguns casos os registros passaram imperceptíveis, mas em outros não foi possível manter a discrição, principalmente no Bairro Morumbi, onde o próprio fotógrafo representava outra presença estranha no bairro, então as atenções também se voltavam a ele. Sem os registros acredito que a ação se deu mais naturalmente.

O trabalho adquiriu dimensões além das que eu havia previsto inicialmente, em alguns casos proporcionando momentos de interação entre pessoas desconhecidas no momento em que jogavam, promovendo diálogos entre elas. É possível pensar a cidade como um campo aberto à arte e às ações cidadãs que têm em vista a busca por espaços públicos mais humanos e acolhedores. Certamente, este trabalho se constituiu em importante laboratório para possíveis desdobramentos em torno dessas questões.

3. CAPÍTULO 3: DO PONTO PARA A LINHA: AÇÃO ARTÍSTICA *SARDINHA IN TRÂNSITO*

3.1. Pontos de intersecção nas linhas da pesquisa: encontro, parceria e possíveis trajetos no transporte coletivo

A pesquisa e a tomada dos pontos de ônibus como lugares possíveis para a experiência artística, a realização da ação artística *Jogo da memória: qual é o ponto?* e o próprio método de pesquisa a partir do contato com o contexto, da escuta do lugar, levaram-me a pensar também a respeito da eficiência do transporte coletivo, pois para realizar os trajetos até aqui mencionados, utilizei muitas vezes este meio de transporte para fazer a ligação entre o bairro onde moro, o centro e o Bairro Morumbi, e também em muitos trajetos dentro do próprio bairro.

De acordo com Jacques (2006, p.119) as errâncias não precisam ser realizadas necessariamente a pé, pois utilizando outros meios, no caso o ônibus do transporte coletivo, também podemos exercitar nossos sentidos para conhecer a cidade, os trajetos traçados por suas linhas e o próprio espaço do ônibus, sua importância para cotidiano urbano, de seus usuários e dos usuários da cidade.

Acredito que este processo teve sua relevância para a elaboração da ação *Sardinha In Trânsito*, e principalmente a verbalização deste processo e a troca de experiências. Trata-se da ação artística elaborada em parceria com outra artista, Marcelle Louzada.

A proposta surgiu a partir de conversas informais a respeito de nossas pesquisas que se convergiam no interesse pela realização de ações poéticas no espaço da cidade. Outro fator relevante para o encontro das ideias e elaboração da proposta *Sardinha In Trânsito* foram as nossas vivências na cidade como usuárias do transporte coletivo.

O título *Sardinha In Trânsito* dialoga com a denominação usada pelo Sistema de transporte coletivo de Uberlândia (SIT – Sistema Integrado de Transporte) e ainda se vale da conhecida expressão “lata de sardinhas” utilizada para qualificar lugares onde as pessoas se sentem muito próximas e confinadas. Retrabalhamos a sigla para caracterizar nossa proposta de trabalho.

Por meio desta ação distribuiríamos latas de sardinhas aos usuários do transporte coletivo durante o deslocamento do ônibus coletivo. A idéia inicial se limitava às linhas T103 e T101 que fazem o trajeto do Centro ao Bairro Morumbi, mas a própria proposta e a rememoração de nossas experiências pessoais utilizando o transporte coletivo em Uberlândia nos levaram a pensar em outras linhas, que como estas, passavam pelo mesmo problema de superlotação, principalmente em alguns horários específicos.

As latas de sardinhas seriam modificadas, apresentando uma imagem que remete aos raios-X de seres humanos na face superior, nas partes laterais uma inscrição com a frase *Sardinha In Trânsito* nas cores que são usadas nos ônibus. No verso viria carimbada a data de validade das sardinhas.

Figura 15 - Latas de sardinha.



Documentação do processo. Fotografia: Mariza Barbosa, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

A proposta se insere no campo da Arte Pública, questionando o transporte coletivo de Uberlândia de maneira poética e bem humorada para promover um diálogo com os passageiros do ônibus que aqui não são entendidos como espectadores, mas participantes efetivos da ação artística.

A ação envolveria nossos corpos e os corpos dos passageiros do ônibus, por meio de movimentos cotidianos, que remetessem a ações que são familiares aos usuários dos ônibus, quando frequentemente, pessoas distribuem objetos nos ônibus com o objetivo de vendê-los ou mesmo de receberem doações em troca. Seria também resultante da experiência do corpo que adquire um conhecimento ao vivenciar a cidade, a partir de situações cotidianas no transporte coletivo. Para tratar deste conhecimento corporal utilizo do conceito de Corpografia criado por Alain Guez e discutido por Jacques. A Corpografia é uma espécie de memória urbana no corpo que registra sua experiência na cidade. “Esta experiência da cidade habitada, da própria vida urbana revela ou denuncia o que o projeto urbano exclui, pois mostra tudo o que escapa ao projeto, as micro práticas cotidianas do espaço vivido.” (JACQUES, 2006, p.119).

A ação pretendia lançar uma provocação a respeito da atualização do sistema de transporte coletivo pelos seus usuários, revelando deficiências e situações desagradáveis vividas diariamente pelas pessoas que encontram no transporte coletivo sua única alternativa de deslocamento pela cidade.

De acordo com Michel de Certeau, os praticantes ordinários da cidade, ou seja, aqueles que vivenciam a cidade “embaixo”, de dentro, diferentemente daqueles que a projetam, por meio de mapas ou de visões aéreas da cidade-panorama, vivem as experiências mais elementares da cidade, atualizam os projetos urbanísticos, sem poder ter uma visão geral dos espaços que ocupam. “Os caminhos que respondem neste entrelaçamento, poesias ignoradas de que cada corpo é um elemento assinado por muitos outros, escapam a legibilidade.” (1998, p.171). Estas redes avançam e se cruzam compondo uma história múltipla e fragmentada de trajetórias, na qual não é possível reconhecer claramente seus autores ou espectadores, escapando às totalizações imaginárias do olhar. “Uma cidade *transumante*, ou metafórica, insinua-se assim no texto claro da cidade planejada e visível.” (CERTEAU, 1998, p. 172).

Trazendo as palavras de Certeau para a realidade dos usuários do transporte coletivo, percebemos estas múltiplas possibilidades de vivências e trajetos diversos, que embora façam parte de um mesmo trajeto estipulado pelas linhas, criam outras redes dentro destes caminhos e também códigos que são estranhos ao planejamento do serviço e escapam aos limites planejados. Enquanto nos terminais de

ônibus a venda ambulante é proibida, dentro dos ônibus os usuários aproveitam para realizá-la ou passar suas mensagens, além da efetivação do trajeto de um ponto a outro da cidade.

A partir de interpretações parciais da realidade cotidiana dos ônibus coletivos, utilizaríamos para as operações artísticas a evidência de dois aspectos vivenciados cotidianamente pelos passageiros do ônibus. A superlotação dos ônibus, principalmente em horários de pico, é a primeira e questão central de nosso trabalho. Chamar a atenção para esta situação de desconforto (no início do dia ou depois da jornada de trabalho) funcionaria como uma crítica a um aspecto da deficiência do transporte coletivo, que todos sabem e vivenciam, mas parecem se conformar diante da aparente impossibilidade de resolver este problema.

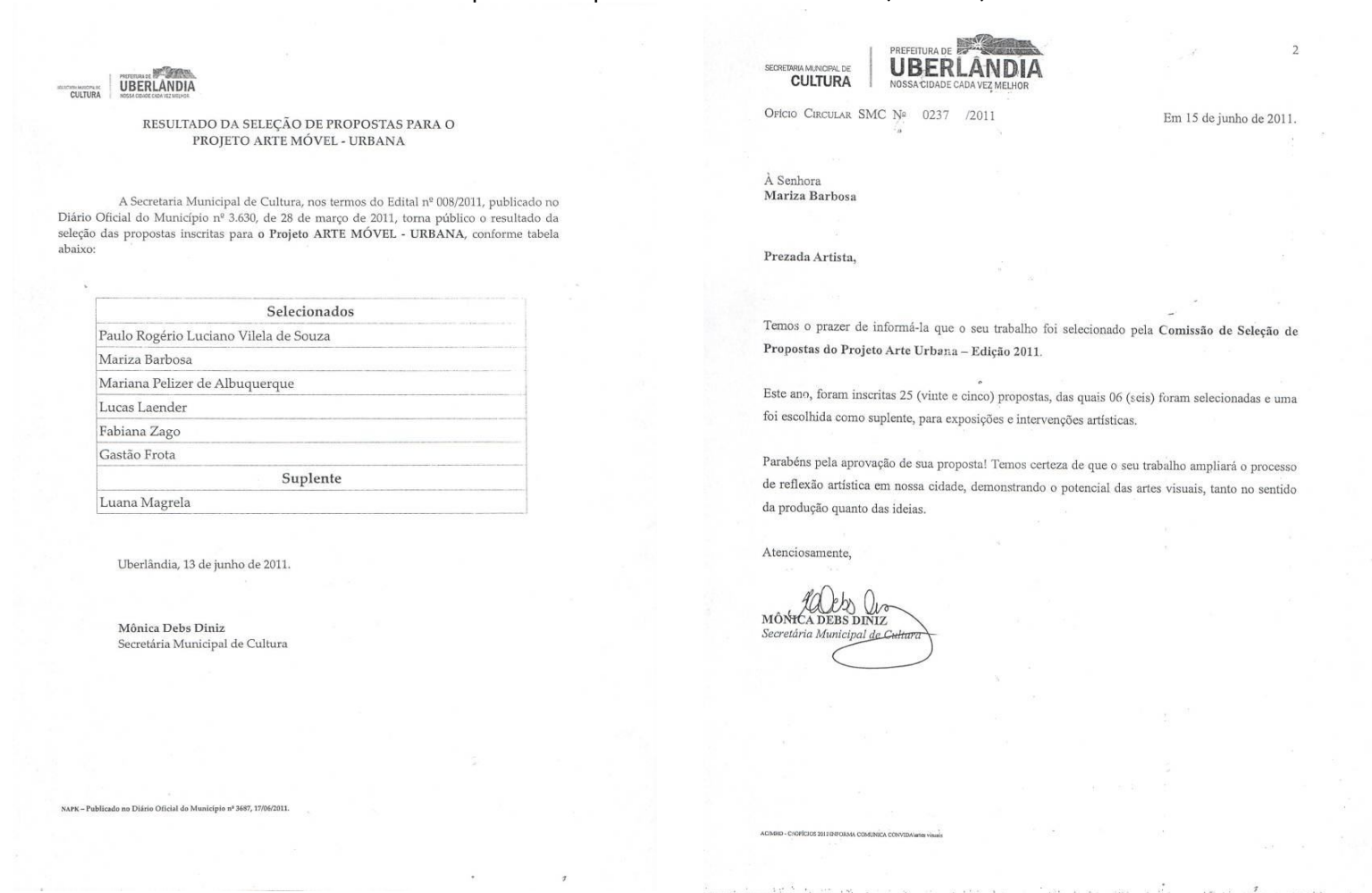
A outra diz respeito à superação deste desconforto e confinamento temporário cotidiano, tomando este micro-lugar como um espaço de relações intersubjetivas. Assim, a maneira de nos colocarmos para a realização da ação se vale de um código de comunicação bastante freqüente: a distribuição de objetos e mensagens no ônibus. Utilizaríamos desta prática como estratégia para a execução do trabalho, no entanto, não retornaríamos aos passageiros, como de costume, para receber uma quantia em dinheiro ou recolher o objeto de volta. Desse modo, trabalharíamos também com uma quebra da expectativa e o confronto com o inusitado, o que poderia ser percebido pelos passageiros como um diferencial em relação às ações cotidianas.

3.2. Questões que envolveram o trabalho – Submissão ao edital do Projeto Arte Móvel Urbana

Logo após elaborarmos a proposta foi aberto, pela Secretaria Municipal de Cultura, o edital de concorrência de projetos “Arte Móvel Urbana”¹³. Decidimos submeter a proposta ao edital, entendendo que a participação no projeto poderia nos trazer algumas contribuições: o projeto oferece aos artistas selecionados uma ajuda de custo de R\$ 3.000,00, o que nos daria condições de trabalhar com um número maior de latas de sardinhas, ampliando o número de apresentações do trabalho e, conseqüentemente, as possibilidades de discussão. O projeto da Secretaria previa uma exposição com os registros das ações, e, participaríamos de uma mesa redonda, onde teríamos a oportunidade de discutir e levar nossa proposta com um número maior de pessoas. A proposta foi selecionada pela comissão designada pelo edital, mas ainda teríamos que aguardar um alvará da secretaria responsável pela autorização da proposta, neste caso a Secretaria de Trânsito e Transportes (SETTRAN). Entendíamos que a Secretaria de Cultura desempenharia um papel fundamental nesse processo, dando seu aval institucional e técnico, assim como seria mediadora privilegiada nas negociações com a Secretaria de Transportes na defesa da realização dos trabalhos.

¹³ “O projeto tem como objetivo promover ações e intervenções artísticas como forma de discutir e ampliar a prática artística relacionada com o contexto urbano, extrapolando os limites dos museus e galerias e possibilitando o contato direto do espectador com a arte. Dentro da programação pedagógica, são realizados ainda palestra, mesa redonda, curso com professores convidados e bate papo com os artistas participantes.” Disponível em: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=secretariasOrgaos&s=23&pg=660>. Acesso em: 20 de set 2011.

Figura 16 – Documentos do processo – Publicação no Diário Oficial do Município nº3687, 17/6/2011(à esquerda), Carta enviada por correspondência pela Secretária de Cultura (à direita)



Fonte: www.uberlandia.gov.br e arquivo pessoal

A Secretaria de Cultura fez o pedido de autorização por meio de memorando encaminhado à SETTRAN, que, respondeu, também via memorando, não concedendo o alvará. Recebemos a cópia do documento (figura 18) que justificava a negativa de autorização para nossa proposta *Sardinha In Trânsito* e para a proposta *Aquário* (de outra artista também selecionada pelo edital, que envolvia intervenções nas estações do corredor de ônibus da Avenida João Naves de Ávila). No entanto, o documento nos pareceu pouco esclarecedor, talvez por não concordarmos com os argumentos ali citados para negar a autorização da proposta. O documento alega que a ação poderia “inferir nas rotinas dos usuários, uma vez que ocorrerão nas principais estações e nas linhas de maior demanda de passageiros nos picos da manhã e tarde, tornando-se obstáculo na circulação de passageiros e prejudicando a operacionalidade do sistema de transporte.” (Memorando nº 2112/2011 – GS – DT, 27 de jul 2011).

Figura17 – Cópia do Memorando 2112/2011 – GS – DT

Memorando nº 2112/2011 – GS-DT

Em 27 de julho de 2011.

À Secretaria Municipal de Cultura
Att. Mônica Debs Diniz

Em resposta aos Memorandos nº 0900/2011 e 0901/2011, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, parabeniza os artistas do Projeto Arte Móvel Urbana, coordenado pelo Setor de Artes Visuais. Contudo, sobre a proposta para realização do Projeto Arte Urbana Móvel “Aquário” e “Sardinha In Trânsito” nas estações 02, 04, e 06 e nas linhas de ônibus, não será possível atender esta solicitação. Informamos que as estações compõem os elementos mais marcantes do Corredor Estrutural João Naves de Ávila, possui referencial personalizado do projeto como um todo, por meio de estampas nos painéis de vidro, reproduzindo imagens sobre a história da evolução urbana de Uberlândia. Tememos que haja descaracterização e degradação da obra artística criada para este espaço. Também, esclarecemos que as plataformas dos terminais urbanos e as estações fechadas possibilitam conforto aos usuários por atuar de acordo com o sistema operacional programado, tendo como um dos seus objetivos a agilização do embarque e desembarque, resultando em curto tempo de permanência nesses locais. Ou seja, as intervenções artísticas solicitadas iriam interferir nessas rotinas dos usuários, uma vez que ocorrerão nas principais estações e nas linhas de maior demanda de passageiros nos picos da manhã e tarde, tornando-se obstáculo na circulação de passageiros e prejudicando a operacionalidade do sistema de transporte.

Atenciosamente.

Renato Luiz da Silva
Coord. do Núcleo de Planej. de Transportes, em exercício

José Eustáquio Borges
Diretor de Planej. de Transportes, em exercício

Fernando Gomes da Cunha
Assessor Municipal de Transportes

Divonei Gonçalves dos Santos
Secretário Muh. de Trânsito e Transportes

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA
Para: *Assessoria de Planejamento*

☐ Agendar ☐ Agendar e implementar
☐ Arquivar ☐ Atender ao possível
☐ Conhecer ☐ Divulgar
☐ Falar em ☐ Informar
☐ Passar para todos os níveis ☐ Providenciar
☐ Relatar/responder ☐ Urgência

Ass: *[assinatura]* Em: *27/07/11*

50110701

Fonte: documento fornecido pela Secretaria de Cultura

Este argumento usado nos pareceu ilógico, se pensado de acordo com contexto do transporte coletivo. Afinal, que diferença significativa existe em duas pessoas distribuindo latinhas de sardinha no fluxo dos usuários dos ônibus coletivos? Como estas duas presenças afetariam o serviço de transporte coletivo, além do fato de serem apenas mais duas pessoas num ônibus que já está lotado?

Como a Secretaria de Cultura não deu continuidade nas negociações, aceitando o memorando sem questionamentos, decidi então, buscar melhor explicação junto à própria Secretaria de Trânsito e Transportes para fazer uma última tentativa de diálogo. Como havia feito anteriormente contatos com tal órgão para conseguir autorização para a ação artística *Jogo da Memória: qual é o ponto?* realizada anteriormente, e também para uma entrevista com o assessor de Trânsito e Transportes Sr. Fernando Gomes da Cunha. Procurei-o pessoalmente para uma conversa informal e, apesar de não ter marcado horário, ele me atendeu prontamente.

Conversei com ele a respeito da proposta *Sardinha In Trânsito*, expondo seus objetivos, explicando que o trabalho não iria prejudicar o serviço de transporte coletivo. Ele tentou justificar o argumento apresentado no memorando, mas na conversa deixou escapar que o projeto não foi autorizado pela mensagem crítica que ele trazia.

Expus minha posição em relação à crítica como um mecanismo de possibilidade de mudança social e, que em um sistema democrático ela poderia ser um ponto de partida para a discussão. Argumentei que a proposta em questão tinha o sentido de uma crítica bem humorada, não ofensiva às pessoas e autoridades, não tendo assim um potencial desestabilizador, como ele parecia temer, podendo causar reações de revolta nas pessoas.

É importante ressaltar aqui as noções de democracia que fundamentam o argumento a favor das ações artísticas em espaço público partem da concepção de Jacques Rancière para respaldar os desdobramentos da proposta artística e do diálogo institucional, não havendo um consenso entre as partes. De acordo com Rockhill, democracia em Rancière “não é nem uma forma de governo nem um estilo de vida social, é

um ato de subjetivação política que perturba a **ordem policial**¹⁴, pondo em causa, de forma polêmica, as coordenadas estéticas da percepção, do pensamento e da ação.” (apud RANCIÈRE, 2010, p. 90).

A democracia não se trata da consensual auto-regulação da multidão ou ao reino de uma coletividade soberana baseada na subordinação do particular ao universal, “é menos um modo de ser do que um ato de contenta que implementa várias formas de **dissenso**”. Diz ainda “que ela só existe quando os que não têm direito ao poder, os que fazem parte do **demos**, provoca uma divisão que dilacera o **ochlos**.” (RANCIÈRE, 2010, p. 90).

De acordo com esta linha de pensamento uma comunidade pode ser dita democrática, apenas enquanto comunidade da partilha, na qual o fazer parte de um mundo comum não é sinônimo de formação social comunitária, mas “é expresso em termos adversos e a coligação ocorre sempre em conflito.” (ROCKHILL, apud, RANCIÈRE, 2010 p.90).

Nesta tentativa de negociação com o poder público pude perceber a dificuldade de um diálogo envolvendo a instituição. Esta solicitação de autorização só se fez necessária pelo fato do projeto estar submetido ao Edital, pois não julgava importante fazer este pedido já que a ação não faria alterações na estrutura do serviço. Diante da impossibilidade de entrarmos em acordo, permaneceu uma questão que não foi respondida satisfatoriamente: por que não se pode oferecer, gentilmente, latinhas com um alimento conhecido e de certo modo admirado, pintadas artesanalmente para transformá-las em um objeto gracioso, que carrega uma mensagem de uma forma bem humorada, incapaz de causar grandes impactos, a ponto de prejudicar o serviço de transporte coletivo?

A impressão que ficou da conversa, somada ao documento é que os argumentos usados para proibir a ação artística não justificavam a recusa. Fica claro nessa ação e no trabalho *Jogo da Memória: qual é o ponto?* a desconexão dos lugares e aparelhos urbanos criados para uma função específica e a sua eficácia. Há dissonâncias entre o discurso a respeito destes espaços e serviços com a sua efetivação, que muitas vezes é precária.

¹⁴ Os grifos nas citações localizadas nesta página são do autor.

Para esta pesquisa, fica evidente que qualquer lugar cotidiano pode ser um local de subjetivação. A proposta *Sardinha In Trânsito* aponta para uma realidade que sabemos ser freqüente no contexto do transporte coletivo, e com a qual, principalmente os trabalhadores, lidam diariamente: tomar o ônibus lotado. Queremos pensar além do argumento que considera que transporte coletivo é assim mesmo, acreditamos em uma realidade mais humana, que busque alternativas além deste pensamento. O próprio Sr. Fernando Gomes da Cunha, em entrevista, no dia 05/04/2011, ao falar da superlotação dos ônibus nos horários de pico, coloca “em qualquer lugar que você for, Uberlândia, qualquer cidade que tenha transporte coletivo, São Paulo, no Rio, seja ônibus ou metrô, essa concentração esse excesso nestes horários é, infelizmente, característica do serviço que não tem como resolver satisfatoriamente.”

Creio que assumir os problemas encontrados como característica de um serviço não seja a melhor alternativa para pensar em um serviço essencial para a população e que precisa de urgentes melhoras em Uberlândia e, provavelmente, em todas estas cidades citadas por Sr. Fernando. Precisamos pensar em maneiras de enfrentamento desta questão, pois se torna cada dia mais urgente estratégias para resolver os problemas que encontramos diariamente no trânsito urbano: o excesso de carros particulares e os problemas ambientais decorrentes desta abundância. Mas só teremos condições de enfrentamento destas questões quando dispusermos de um serviço de transporte coletivo que seja eficiente.

A ação artística não propõe uma solução para tais problemas, mas coloca uma provocação aos usuários do transporte coletivo e à medida que nos propomos a este diálogo institucional direto com a secretaria responsável pelo serviço, colocamos também a ela esta provocação, pois acreditamos que estas questões devem ser discutidas e que é sim possível solucioná-las. O papel da arte encontra-se aqui em esfera micro no papel político que exercemos.

De acordo com Rancière “a *arte* e a *política* são noções contingentes.” (2010, p.61). “Um artista *engagé* é-o pela sua pessoa e, eventualmente, pelos seus escritos, pelas suas pinturas, pelos seus filmes, que colaboram com um certo tipo de combate político.” Desta

forma, podemos falar de um artista *engagé*, no entanto o *engagement* não é uma categoria da arte. “O que não quer dizer que a arte seja apolítica, mas que a estética tem uma política – ou uma metapolítica que lhe é própria.” (RANCIÈRE, 2010, p. 75).

De acordo com o autor acima referido, não há um critério de adequação entre política da estética e estética da política, e apesar delas se misturarem, não há uma forma de adequação entre elas, há apenas escolhas.

A arte política adequada seria a que assegurasse, num só gesto, um duplo efeito: a legibilidade de uma ação política e o choque sensível que nasce, pelo contrário, da estranheza, isto é, daquilo que resiste à significação. De fato, este feito ideal é sempre o objeto de uma negociação entre opostos, entre a legibilidade da mensagem que ameaça destruir a forma sensível da arte e a estranheza radical que ameaça destruir qualquer significação política.” (Idem, p.79).

Esta perspectiva traduz nosso desejo em relação à proposta, embora o trabalho traga uma mensagem crítica explícita, almejamos que ação abra possibilidades para subjetivações, para questionamentos e possíveis interpretações que partam da mensagem política e crítica trazida pelo trabalho em direção a estranhamentos provocados pela ação.

Acredito que as discussões provocadas pela submissão da proposta *Sardinha In Trânsito* ao edital do Projeto “Arte Móvel Urbana” enriqueceram a reflexão em relação às possibilidades do trabalho em espaço público e sobre a dificuldade de diálogo com o poder público, tanto no que se refere à Secretaria de Trânsito e Transportes como também em relação à própria Secretaria de Cultura, proponente do projeto.¹⁵

¹⁵ Ao mesmo tempo em que a Secretaria de Cultura se responsabiliza pelo diálogo com as outras Secretarias no item 6.3 e subitem 6.3.1, ela se vale de cláusulas que a desobriga a defender as propostas que ela mesma julga adequadas ao Projeto e seleciona nos itens 2.6 e 3.5. De acordo com o edital:

6.3. A secretaria de cultura providenciará:

6.3.1. Autorização necessária para uso dos espaços públicos junto aos órgãos competentes para a instalação dos trabalhos. (...)

2.6. Caso o artista indique espaço que não esteja relacionado nos subitens 2.3.1 a 2.3.8 do item 2.3 deste Edital, e este seja administrado por alguma instituição ou entidade que não autorize a sua execução no local, a proposta deverá ser readaptada para outro. (...)

3.5. A Comissão Julgadora selecionará, além das 06 (seis) propostas, mais 02 (duas) consideradas reservas, para substituição caso algum dos participantes selecionados fique permanentemente impossibilitado ou impedido de realizar a sua proposta. (Publicado no diário oficial do Município nº3630, de 28 de março de 2011, disponível em: www.uberlandia.mg.gov.br)

Pensamos que, nesse caso, o papel de interlocutora sobre assuntos de cultura com as outras secretarias do município não se cumpriu, na medida em que a Secretaria de Cultura não persistiu no diálogo em favor das propostas: no referido edital, havia apenas uma artista suplente selecionada e duas propostas foram impedidas de ser realizadas, havendo também uma desistência.

A partir do diálogo com a Secretaria de Trânsito e Transporte pude perceber a cidade, vista sob um ponto de vista institucional, como um campo restrito de discussões, no entanto, o leque de possibilidades se abre ao constatarmos que a cidade abrange vários aspectos que fogem deste controle institucional, no qual é possível estabelecer diálogos por outras vias. As negativas de autorização não nos desencorajaram a realizar a ação, pelo contrário, todo este processo nos levou a pensar nossa proposta como uma forma de desestabilizar o tecido significativo do sensível. Percebemos que os espaços da ação, os ônibus coletivos, embora sejam lugares do controle institucional, não podem ser o tempo todo controlados, apesar das câmeras de vigilância e monitoramento instaladas nos ônibus.

Podemos fazer assim um paralelo, com a noção de “heterologia” trazida por Rancière. Segundo ele, o jogo das heterologias “desfaz um tecido sensível – uma determinada ordem de relações entre o visível e as significações – e constitui outros tecidos sensíveis. Os tecidos assim criados podem eventualmente contribuir para a reconfiguração do sensível proposta por uma ação levada a cabo por sujeitos políticos.” (2010, p.80).

Apostando nestas possibilidades, apesar de não termos conseguido a autorização da SETTRAN, e conseqüentemente, a verba e a efetiva participação no projeto institucional Arte Móvel Urbana decidimos realizar a ação subversivamente. Assim arcamos com os gastos do projeto, entendendo que nossa ação ficaria mais modesta, mas não menos efetiva: a proposta inicial era produzir e distribuir 500 latinhas de sardinhas, reduzimos o número pela metade.

3.3. *Sardinha In Trânsito* nos deslocamentos dos ônibus do transporte coletivo de Uberlândia(MG)

A realização da ação artística *Sardinha In Trânsito* envolveu outras operações além das tentativas de diálogo institucional. A ação em si aconteceu nos deslocamentos de sete linhas do transporte coletivo de Uberlândia, e distribuímos latas de sardinhas entre os passageiros durante o percurso, dentro do ônibus em horários de pico.

A proposta envolveu um processo de colaboração e diálogo que começa com a concepção do trabalho em conjunto com a artista Marcelle Louzada, até o momento de realização do trabalho com a colaboração da equipe que fez os registros e a participação do público.

A pintura que se sobrepôs ao rotulo original das latas de sardinhas se deu em um processo bem artesanal (figura 18). A primeira etapa foi a pintura das laterais das latas de amarelo (mesmo tom utilizado nos detalhes do interior e em algumas linhas no exterior dos ônibus) utilizando tinta em spray; depois a impressão de palavras nas laterais por meio da serigrafia; posteriormente a pintura da parte superior de preto, com tinta spray e por fim a impressão por meio de estêncil das imagens de esqueletos cinza sobre o fundo preto.

Figura 18 - Documentação do processo.



Fotografia: Fernando Gomes, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

Terminada a caracterização das latas de sardinha, partimos para a ação. Concentramos os esforços em um único dia, priorizando os horários de pico do início da manhã e do fim da tarde buscando atingir o horário de trânsito do trabalhador de um modo geral.

Eu e a Marcelle nos vestimos de maneira semelhante. Nosso objetivo era criar um figurino que ficasse bem urbano, cotidiano, para demonstrar que fazíamos parte daquela rotina de usuáries do transporte coletivo. Decidimos pela camiseta, calça jeans, tênis e uma bolsa ou mochila discreta preta, onde levamos as sardinhas. Mas procuramos apresentar em nossa vestimenta, elementos visuais que caracterizassem a ação artística. Talvez eles não fossem percebidos por todos, mas apenas pelas pessoas que observassem os detalhes, assim, elaboramos uma camiseta na cor preta com uma imagem de costela e coluna, impressa por meio de um estêncil cortado a partir de um raio-x e impresso na cor cinza. Na parte inferior estava escrito em azul “Sardinha In Trânsito”.

Diário de processo: relato da ação *Sardinha In Trânsito*¹⁶

Saímos de casa às 05 horas e 15 minutos da manhã, eu, Marcelle Louzada e Luana Magrela, que iria nos ajudar com a documentação. O dia ainda apresentava o semblante da noite, no momento em que, como grande parte da população trabalhadora da cidade que mora em bairros periféricos, fomos apressadas para o ponto a fim de tomar o próximo ônibus para realizarmos nosso trabalho.

Chegamos num ponto de ônibus onde passam várias linhas em direção ao terminal Santa Luzia. Tomamos o ônibus A328, que estava lotado, até pensamos em iniciar ali a distribuição de latinhas, mas o trajeto até o

¹⁶ Esta parte do texto foi retirada do diário de processo por isso apresenta um discurso mais coloquial, portanto a mudança na configuração do texto (fonte)

Terminal Santa Luzia era curto e logo chegamos. Lá pegamos a linha E131 em direção ao Terminal Central (figura 19), eram 06 horas e 20 minutos quando chegamos e encontramos o Alexis Ferreira que também iria registrar a ação artística.

Figura19 – Chegada ao Terminal Central



Documentação do processo. Fotografia: Alexis Ferreira, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

Nosso objetivo era pegar um ônibus que fosse para o Bairro Morumbi. Esperamos um pouco e chegou o T101. Iríamos distribuir as sardinhas na volta, quando as pessoas do bairro se deslocariam para outros lugares da cidade.

Chegamos ao ponto final da linha e aguardamos alguns minutos dentro do ônibus até o momento de sua saída. O ônibus foi lotando durante o percurso pelo Bairro Morumbi e Bairro Alvorada, como havíamos imaginado. Quando o ônibus saiu do bairro, já na Avenida Segismundo Pereira, iniciamos a distribuição das latas de sardinha.

Como combinado demos o sinal de parada e entregamos as latinhas. Como estávamos no fundo do ônibus e ele estava bastante cheio, só conseguimos chegar até a porta para descer depois de três paradas. As pessoas nos olhavam com um semblante de interrogação. Havíamos combinado uma estratégia de não explicarmos o trabalho, para que ele pudesse gerar questionamentos, abrisse para o entendimento que cada um quisesse ou pudesse fazer daquela ação a partir de sua própria subjetivação.

Figura 20- Ação artística *Sardinha In Trânsito*



Documentação do processo. Fotografia: Alexis Ferreira, 2011.

Algumas pessoas agradeciam, umas só pegavam, outras liam em voz alta as palavras impressas na lata, algumas, desconfiadas, se recusavam a pegar a lata de sardinha. Ouvi uma passageira perguntar para a amiga do lado: “o que é isso?” E ela respondeu prontamente: “estas meninas são da universidade.”

Descemos no ponto da Praça Luiz Finotti, dela fomos a pé até a Estação 5 – Prefeitura, onde havíamos combinado de encontrar a Magrela e o Alexis. Logo que chegamos decidimos pegar um T131 lotado, mas grande parte dos passageiros desceu no próximo ponto, Estação 4 – Shopping, então decidimos descer na Estação Pereiras e voltamos. Na volta distribuímos as latinhas em um ônibus que faz a linha T132 e depois descemos na Estação Shopping. Em seguida tomamos um T131 sentido e Terminal Central, onde distribuímos mais sardinhas.

Já planejávamos nossa volta para casa, pois achávamos que o horário de pico já estava acabando, no entanto nos surpreendemos ao chegar no Terminal Central, pois as plataformas estavam lotadas de gente.

Decidimos pegar um ônibus em direção ao Terminal Umuarama. Estava saindo um T120, então aguardamos e tomamos um T121. O ônibus ficou tão cheio que quase não foi possível entrarmos, ficamos ali, espremidos na escada, junto à porta central.

Figura 21 - Ação artística *Sardinha In Trânsito*



Documentação do processo. Fotografia: Luana Magrela, 2011.

Figura 22 - Ação artística *Sardinha In Trânsito*



Fotografia: Luana Magrela, 2011

As pessoas reclamavam insistentemente do serviço do transporte coletivo. Logo ouvi um homem que estava próximo a mim atender o telefone celular e dizer que estava dentro de uma lata de sardinha. Então percebi que aquele era o momento de iniciar a entrega das latinhas. Neste ônibus, acredito que a grande maioria das pessoas entendeu o propósito do trabalho. Ouvi

Figura 23 - Ação artística *Sardinha In Trânsito*



Documentação do processo. Fotografia: Luana Magrela, 2011. Fonte: arquivo pessoal

várias reclamações que se referiam à pequena quantidade de ônibus em relação ao número de passageiros e também em relação ao valor da passagem, considerado alto pelos usuários do transporte coletivo.

As pessoas se divertiram com a lata de sardinha, um senhor perguntou: “é pra eu comer?”, outro perguntou: “cadê o abridor? Agora só falta o pão”, outro disse que iria levar para seu professor ver, pois ele era muito crítico e iria gostar. Foi difícil fazer a distribuição, era um desafio se locomover ali dentro, as pessoas pareciam peças se encaixando e se desencaixando. Havia tantas pessoas que minhas latas reservadas para o período da manhã acabaram, fiz um sinal para a Marcelle e dei sinal para descer.

Como não conseguia mais vê-la, desci do ônibus sem perceber que ela ainda distribuía sardinhas, e não desceu comigo como supus. Ela decidiu ir até o final do trajeto do ônibus observando a reação das pessoas (Terminal Umuarama).

Figura 24 - Ação artística *Sardinha In Trânsito*



Documentação do processo. Fotografia e crédito: Alexis Ferreira, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

Assim que desci do ônibus pela porta do fundo, uma passageira desceu pela porta central com uma das latinhas na mão, logo que ela me viu descer, veio me devolver a lata achando que eu havia recolhido de volta no ônibus. Pois este é o código de conduta exercido quando pessoas distribuem objetos no ônibus com o objetivo de venda, se não vai pagar pelo objeto a pessoa devolve. Eu disse a ela que a lata era para ela, que então agradeceu e disse: “é trágico e cômico, pois é assim mesmo que agente fica, deste jeito mesmo, igual sardinha. Você viu não dava nem para respirar.”

Tomei o T120 e fui até o Terminal Umuarama encontrar meus companheiros de trabalho, lá pegamos o I231 às 09:00 horas e encerramos o trabalho do turno da manhã.

No período da tarde tomamos o ônibus B909 para chegarmos até a Praça Tubal Vilela, de onde partiríamos em um ônibus já realizando a ação. Chegamos lá por volta de 17 horas e vinte minutos, encontramos o Aldo Luís Pedrosa que iria também registrar a ação em vídeo com seus óculos de espião. A importância de fazer o registro videográfico com este equipamento, é que as pessoas não poderiam ver que ele estava filmando, então o registro aconteceria mais naturalmente. Tomamos o A118 sentido Terminal Central. Senti as pessoas mais receosas, algumas não queriam pegar a latinha de sardinha, mas quando percebiam que não teriam que pagar por ela, elas pediam. Um senhor insistia em dizer que não ia pagar por aquilo.

Quando descemos no Terminal Central, algumas passageiras vieram ao meu encontro para pedir latinhas. No Terminal Central pegamos o T132 sentido Terminal Santa Luzia, as pessoas comentavam muito a ação, perguntavam do que se tratava, liam as palavras nas latas em voz alta e logo, suponho, que entendiam a mensagem do trabalho.

Figura 25 - Ação artística *Sardinha In Trânsito*



Fotografia: Alexis Ferreira, 2011. Fonte: arquivo pessoal.

Descemos na Estação do Shopping, lá pegamos o A105, o ônibus estava bem cheio. Neste ônibus chamou minha atenção uma passageira que ao ler em voz alta a frase na lata de sardinha percebeu e comentou com outra passageira: “é a mesma coisa que está escrita na camiseta dela – Sardinha In Trânsito.” Algumas pessoas ao descer no terminal ficavam em dúvida se deveriam devolver a lata de sardinhas, por outro lado, algumas pessoas que não conseguimos acessar dentro do ônibus, nos pediam as latinhas.

De volta ao Terminal Central tomamos o T102, sentido Bairro Canaã, pois já havíamos percebido que ele estava sempre lotado. Quase não foi possível nossa entrada no ônibus, muitos corpos em um só espaço. Logo que entramos ouvi algumas pessoas reclamarem que o ônibus vive lotado, diziam que é preciso ter bem mais ônibus fazendo aquela linha. Um passageiro disse: “para o T102 não lotar tinha que ser um ônibus de oito andares.”

Havíamos combinado de todos descerem no primeiro ponto, no Supermercado Bretas da Av. João Pinheiro. Logo iniciamos a distribuição de sardinhas que provocou vários comentários: “isso aqui é nós”, “sardinha humana”, “é o ônibus”, “descolei a janta”, outros brincavam com as imagens dos três esqueletos dizendo que era eles, falando seus nomes. Minhas latinhas acabaram, mas assim que descemos a Marcelle ainda não havia distribuído

todas as suas latinhas, no entanto avaliamos que o número de latas era pouco para distribuímos em mais uma viagem de ônibus.

Então decidimos esperar no ponto de ônibus, assim que o próximo T102 parou, distribuímos as latinhas restantes pelas portas do ônibus para as pessoas que estavam próximas a elas. Alguns mais distantes se aproximaram rapidamente para pedir para receber também. Eles pegavam a latinha e interrogavam: o que é isso? E logo o ônibus fechou as portas e saiu.

Achei interessante este momento porque ele foge da rotina dos usuários do transporte coletivo, considerando que distribuímos um objeto de fora do ônibus para as pessoas que estavam dentro. Restaram apenas duas latinhas, ficamos por ali no ponto de ônibus mais uns minutos e conversamos com uma senhora e um rapaz a respeito daquele objeto, a senhora nos disse: “tem tudo a ver com o ônibus”, só alegou que como passageira ficava muito mais espremida do que sardinha na lata. Assim encerramos a ação artística.

Seguindo os pressupostos da arte relacional, a partir das reflexões de Bourriaud, a ação artística *Sardinha In Trânsito* acontece como uma troca com os participantes do trabalho. “Sabe-se que qualquer produção, depois de ingressar no circuito das trocas, assume uma forma social que não guarda mais nenhuma relação com sua utilidade original: ela adquire um *valor de troca* que recobre e oculta parcialmente sua primeira ‘natureza’.” (BOURRIAUD, 2009, p.58).

Nesta ação artística, o objeto ao ser entregue aos usuários do transporte coletivo, poderia ser entendido como este objeto da *troca*, no entanto faltavam os elementos para codificá-lo como um produto de campanha publicitária, de venda ou mesmo da arte. Entendemos que nesse caso, a arte se vale do circuito das trocas como outra forma que adquire.

O trabalho artístico só se efetivou, adquiriu uma existência real com a entrega do objeto às pessoas, a partir desta interação humana, da negociação com os sujeitos participantes da ação, embora a negociação tenha acontecido apenas por meio de olhares, gestos, pequenas perguntas e respostas verbais mínimas, acredito que o potencial de diálogo maior do trabalho acontece na instância da subjetividade de cada pessoa, pelas reações diversas e possíveis reflexões sensíveis a partir daquela ação. Bourriaud trata desta negociação inteligível que envolve a obra de arte:

Através dela, o artista inicia um diálogo. A essência da prática artística residiria, assim, na invenção das relações entre sujeitos; cada obra de arte particular seria a proposta de habitar um mundo em comum, enquanto o trabalho de cada artista comporia um feixe de relações com o mundo que geraria outras relações, e assim por diante, até o infinito." (p.30-31).

O diálogo proposto pela ação artística *Sardinha In Trânsito* se inicia ali, dentro do ônibus no momento em que distribuimos o objeto aos usuários do transporte coletivo, mas os limites deste diálogo escapa ao nosso controle. Propomos um diálogo pelo objeto e pela ação de nossos corpos, limitando a nossa fala. O silêncio, a interrogação, a pausa reflexiva, na qual o sujeito, ao interrogar, também se interroga e encontra sua resposta. Deixamos que a forma ali representada pelo objeto lata de sardinha fizesse o diálogo por nós.

A ação artística fica nos limites da performance, pelas estratégias de ação utilizando o corpo que envolve todos os instantes do processo de realização, no entanto não criamos personagens. Os personagens que estão em ação somos nós mesmas, em nosso papel cotidiano, apenas nos colocamos no lugar daquelas pessoas que fazem percursos diferentes dos nossos e realizam ações diferentes, tornamos nossas uma ação alheia às nossas práticas, nos apropriamos da atividade de pessoas que distribuem objetos no ônibus, como uma forma de trabalho. Nós "sardinhas in trânsito" pelos ônibus coletivos, nos apropriamos do conhecimento corporal que adquirimos durante o nosso exercício cotidiano no ônibus coletivo, tanto na concepção da ação como na estratégia que escolhemos para realizá-la.

Neste sentido retomo a ideia de partilha do sensível exposta por Rancière e tratada no segundo capítulo, por meio da qual é possível propor através da arte, uma nova partilha do sensível, interferindo de forma simbólica na distribuição do trabalho.

Na ação artística *Sardinha In Trânsito* procuramos romper as barreiras que muitas vezes separam o artista produtor da arte do público espectador. Ao assumirmos uma postura de comportamento inspirada em pedintes ou vendedores ambulantes nos colocamos num lugar comum e levamos nossas questões particulares para uma possibilidade de discussão na esfera pública.

Aproximando da análise de Bourriaud, aqui se verifica uma proposta relacional, onde há a negociação com “inúmeros correspondentes e destinatários”, verificando também a presença daquilo que o autor considera ser uma especificidade da arte atual: a ideia de produção de relações externas ao campo da arte, por meio de “relações entre indivíduos ou grupos, entre o artista e o mundo, e por transitividade, relações entre o espectador e o mundo.” (2009, p.37).

A ação artística *Sardinnha In Trânsito* procurou relevar questões inerentes ao contexto de sua efetivação: as questões das artistas, as condições de deslocamento presentes no momento e nos lugares de execução, bem como a comunidade usuária do transporte coletivo de Uberlândia. Neste sentido, a ação propõe uma reflexão a respeito do cotidiano, ao mesmo tempo de forma crítica e lúdica, desenvolvendo um papel questionador em relação à vivência e à experiência na cidade.

Por meio deste trabalho, a lata de sardinha, objeto que contém alimento cotidiano é transformado, passando a alimentar a subjetividade, transformado em um objeto significativo distribuído aos usuários do ônibus.

Ao permear os paradigmas da arte contemporânea e o contexto social, político e cultural, a ação urbana *Sardinha In Trânsito* objetivou a ruptura nas previsibilidades cotidianas, considerando a experiência estética enquanto canal de novas possibilidades construtivas. Permeando o universo da performance, enquanto presença de corpos que se colocam no processo de subjetivação e investigação das relações de um contexto específico, do espaço, do tempo, da ação e da recepção.

Durante a ação o percurso deixa de ser um espaço a ser percorrido, mas uma duração a ser experimentada, que propõe um convite, por meio do objeto lata de sardinhas, a dedicar um olhar para a própria realidade que fazemos parte e possibilidades de vivenciar o trajeto de maneira diferente, a partir da metáfora da *Sardinha In Trânsito*.

Michel de Certeau informa que na Atenas contemporânea os transportes coletivos são chamados de *metaphorai*. “Para ir para o trabalho ou voltar para casa, toma-se uma ‘metáfora’ – um ônibus ou um trem. Os relatos poderiam ter igualmente este belo nome: todo dia, eles atravessam e organizam lugares; eles os selecionam e os reúnem num só conjunto; deles fazem frases e itinerários. São percursos de espaço.” (1998, p.200).

A ação *Sardinha In Trânsito* propõe uma alteração em um dado momento do percurso daqueles que participaram da ação, podendo abrir uma possibilidade para um item novo nos relatos de viagem, considerados como táticas cotidianas por Certeau, assim como ele cita “dobre à direita”, “siga à esquerda”, “adivinhe quem eu encontrei na padaria?” (Ibidem), como um possível relato: “olhe o que recebi no ônibus hoje”.

Além da possibilidade de compor um trecho das narrativas de relatos de viagem dos passageiros dos ônibus, a ação artística *Sardinha In Trânsito*, ainda explorando as possibilidades da metáfora, propõe alterar poeticamente o percurso dos passageiros, que por um momento vão voltar sua atenção para aquela ação, desviando de suas habituais maneiras de vivenciar o espaço/tempo do percurso.

Entendo que a linha espacial percorrida pelo ônibus, por não ser um percurso escolhido por cada passageiro, pode ser pensada como uma metáfora entre o lugar de saída e de chegada, um momento e um lugar outro, onde podemos pensar em outras instâncias de nossa vida que não precisem se vincular com o trabalho ou a volta para a casa e ação propõe justamente esta ruptura para pensar na própria experiência do uso do transporte coletivo.

3.4. As imagens do transitório: a efemeridade da ação, registros e narrativas

A ação artística *Sardinha In Trânsito* apresentou um caráter efêmero, existindo enquanto tempo de duração no momento em que aconteceu dentro dos ônibus, como experiência única daqueles instantes.

Segundo Regatão a Arte Pública efêmera se baseia essencialmente numa concepção transitória da prática artística, sendo projetada com o objetivo de ter curta duração. Em seu processo, apresenta várias diferenças da proposta de arte permanente, desde os usos dos materiais, que não precisam ser duráveis até uma liberdade maior de ação, funcionando como laboratório, onde é possível testar vários tipos de linguagem e estabelecer novas formas de comunicação com o público. A arte efêmera também apresenta a possibilidade de ser praticada de maneiras mais informais e espontâneas, podendo envolver uma variedade de intervenientes, criando um sistema baseado na colaboração (2010, p.108).

Estas características apontadas pelo autor estão presentes na ação artística por nós desenvolvida, quanto ao uso dos materiais. No caso, a lata de sardinhas que é entregue para o público nos escapa o destino que elas irão tomar¹⁷.

Ao mesmo tempo em que a ação acontece são testados os seus efeitos, sendo possível analisar nossas estratégias em cada um dos ônibus que tomávamos. Tratando-se desta característica efêmera, do trabalho existir enquanto ação, percebo uma aproximação com os trabalhos do Grupo Poro. Brígida Campbell (2009), integrante do Grupo, no documentário *Poro – Intervenções Urbanas e ações efêmeras*, fala da efemeridade do trabalho enquanto característica e estratégia de ação. “É justamente no fato do trabalho não permanecer é que está a potência dele. É o fato dele existir enquanto ação, enquanto proposta e não ficar preso, não ter o trabalho como objeto”.

Um dos trabalhos que proponho como aproximação é “Superfície da cidade”, por meio do qual os artistas distribuem nas ruas, panfletos contendo elementos gráficos e a frase “Superfície da cidade: tudo é propaganda na linha dos meus olhos” (figura 26). Acredito que a aproximação se dá pela maneira de fazer, por meio da distribuição de um objeto e também pela presença da frase que assim, como na ação

¹⁷ Por conter um alimento perecível, foi mantida na própria lata a data de validade do produto.

Sardinha In Trânsito, parece trazer uma mensagem bem explícita, mas acredito que nos dois trabalhos, é possível verificar uma abertura para subjetivações.

Fig.26 Superfície da cidade, Grupo Poro.
Intervenção urbana, 2009.



Fonte: <http://poro.redezero.org/downloads.htm>

No processo de realização deste trabalho, o Grupo Poro conta com a colaboração do público, não só para receber o panfleto, mas também para agir como multiplicadores. Ao panfletarem também, verifica-se um processo colaborativo.

Sardinha In Trânsito aconteceu em constante colaboração entre nós, as artistas que estávamos propondo a ação, e o público, bem como dos colaboradores que realizaram os registros fotográficos e videográficos, que além de registrar a ação nos reportavam os comentários dos usuários do transporte coletivo.

O trabalho realizado pelos colaboradores que registraram a ação foi de extrema importância, pois juntamente com anotações do processo em diário de bordo, estes registros são documentos do processo que nos ajuda a guardar a memória daquilo que já aconteceu nos dando a possibilidade de mostrar estas imagens a outras pessoas que não participaram da ação. Mas não é apenas o potencial de documentação e reportagem que justifica o recurso do registro.

Luiz Cláudio Costa trata da importância da documentação no estudo e recriação de trabalhos pelos museus e curadores¹⁸. De acordo com este autor o registro é parte da obra crítica na contemporaneidade, é um elo da cadeia que busca refletir a arte em seu contexto. “Ao duplicar o evento artístico, ele pode oferecer outro evento na atualidade do acontecimento, em razão de sua exterioridade (o contexto, a paisagem, os atores, os observadores), ao mesmo tempo em que permite sua divisão e transferência para novos espaços e novos tempos.” (COSTA, 2009, p.90).

Helio Ferveza, por sua vez, faz considerações importantes a respeito da documentação e registro em arte. Mais que meramente documentos, levam estes trabalhos adiante. Segundo ele, quando os trabalhos artísticos incorporam a participação, a relação, a transformação, a impermanência, o acaso, o cotidiano, a temporalidade e a existência material efêmera, “os registros funcionam como uma alavanca, um trampolim, uma mola para a imaginação: impulsionar a experiência, fazer viver algo do que ocorrera em outro momento e em outra forma.” (2009, p.45).

Para os integrantes do Grupo Poro os registros fazem parte de um dos vários momentos do trabalho, há o momento de realização do trabalho na rua, de distribuição do material para que outras pessoas possam realizar também a ação e o momento de circulação dos registros. De acordo com Marcelo Terça-Nada! quando as pessoas acessam os registros, seja por meio de fotografia ou vídeo, elas pensam o trabalho de outro modo:

as pessoas não vão estar na rua, elas vão estar em outro lugar. (...) todas estas reflexões somam. Não quer dizer que uma é mais importante do que a outra. O registro além de um modo de guardar, agente foi entendendo também como um modo de potencializar alguns aspectos do trabalho (TERÇA-NADA!, 2009).

¹⁸ Do mesmo modo, Cristina Freire (1999), no livro “Poéticas do Processo”, apresenta entre outras a questão da preservação da documentação da obra de arte conceitual no museu, indagando sobre transitoriedade e permanência das obras de arte contemporâneas .

Brígida Campbell coloca ainda que, da mesma maneira que um trabalho feito na rua é multiplicador, é multiplicado pelos espaços, pelas pessoas que passam, ou que aceitam participar do trabalho, o registro funciona da mesma maneira. “Do mesmo jeito que o trabalho é multiplicado na rua, o registro multiplica também a experiência do trabalho, porque muitas pessoas não viram o trabalho (...) e o registro potencializa a experiência para um número muito maior de pessoas” (2009). O registro alcança outro tipo de circulação, o grupo utiliza a internet para divulgação dos trabalhos e, desta forma, faz o trabalho existir fora dele, em outro nível de fruição. Nesse caso, o acesso ao registro está relacionado ao potencial da internet como “galeria expandida”¹⁹.

Além da transmissão *on-line*, dos registros fotográficos e videográficos da ação artística, é importante considerar outros documentos de processo que também envolveram o trabalho, desde as anotações projetivas de onde partiu a idéia até os comentários referentes aos seus alcances. Helio Ferverza produz uma série de publicações impressas associadas aos trabalhos que realiza. De acordo com ele:

Documentos podem ser usados tanto para testar a autenticidade de uma obra quanto para auxiliar na compreensão de como ela foi construída ou apresentada, de quais processos participaram de sua concepção e de sua realização de como foi pensada por seu autor e também do modo como foi recebida (2009, p.47).

Estes documentos podem se referir não só ao momento de realização da obra, mas também podem ser preparatórios ou posteriores a ela e podem ter naturezas diversas: cartas, fotografias, vídeos, catálogos, matérias em jornais. Neste sentido o autor chama a atenção para o fato da reprodução destes documentos e a possibilidade de circulação destes em outros meios, como dois aspectos muito importantes, pois adquirirão diferenças de estatuto, ganhando novos desdobramentos.

Em *Sardinha In Trânsito* os registros representam uma maneira de acessar a ação e também muitas possibilidades para possíveis maneiras de compartilhar algo que ficou daquele momento ocorrido, embora saibamos que eles não consigam dar a exata dimensão do que realmente foi o trabalho. Nesse caso, a publicação de uma matéria do jornal Correio de Uberlândia permitiu levar o trabalho a um número

¹⁹ Tomamos emprestado o termo ‘galeria expandida’ criado por Christine Mello a propósito de trabalhos realizados para, ou com prolongamento na web. <http://poeticasdigitais.wordpress.com/2010/04/10/desluz-no-galeria-expandida/>

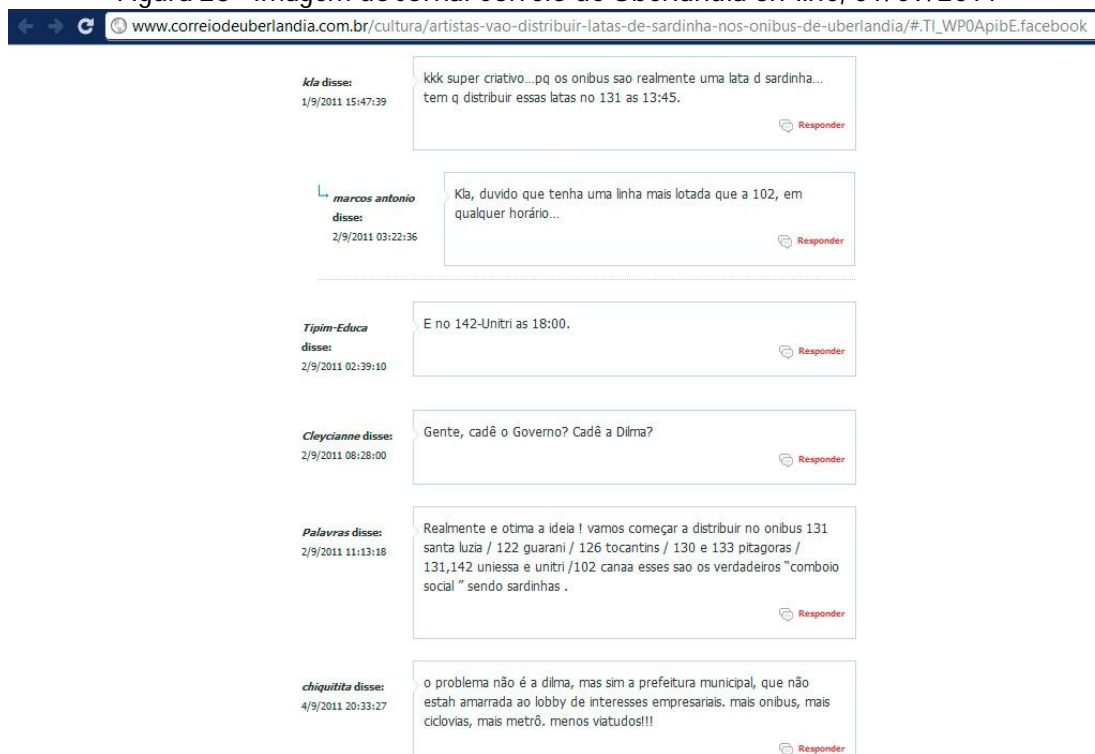
maior de pessoas. Este jornal tem publicação impressa e on-line. Nosso interesse na publicação da matéria do jornal estava relacionado à divulgação, além do registro de mais um documento do processo. Acompanhamos a versão on-line (figura 27 e 28), na qual é possível fazer comentários a respeito das matérias. Observei que algumas pessoas comentaram a proposta da ação, o que achei um dado importante para pensar este processo, pois mostra um retorno das pessoas que não participaram da ação, mas que por meio de um documento do processo, tiveram acesso a ela.

Figura 27 - Imagem do Jornal Correio de Uberlândia on-line, 01/09/2011

The screenshot shows a web browser window with the URL www.correiodeuberlandia.com.br/cultura/artistas-vao-distribuir-latas-de-sardinha-nos-onibus-de-uberlandia/#.TI_WP0ApibE.facebook. The article title is "Artistas vão distribuir latas de sardinha nos ônibus de Uberlândia". The article text describes an urban intervention by artists Mariza Barbosa and Marcelle Louzada, where they will distribute sardine cans on buses. The cans have images of human faces on top and the text "Sardinha In Trânsito" on the sides. The article mentions that the cans are personalized and that the artists will use this as a strategy to reach users of public transport. It also includes a service notice for the intervention on September 2nd at 17h20 on Praça Tubal Vilela. The article has 6 tweets and 59 recommendations. On the right side, there is a sidebar with "Últimas notícias sobre Cultura" and "Links Patrocinados" for Viveiro Arte Verde Paisagismo and Zagaia Estúdio de Tatuagem e Piercing.

Fonte: http://www.correiodeuberlandia.com.br/cultura/artistas-vao-distribuir-latas-de-sardinha-nos-onibus-de-uberlandia/#.TI_WP0ApibE.facebook. Acesso em: 03 de set de 2011.

Figura 28 - Imagem do Jornal Correio de Uberlândia on-line, 01/09/2011



http://www.correiodeuberlandia.com.br/cultura/artistas-vao-distribuir-latas-de-sardinha-nos-onibus-de-uberlandia/#.TI_WP0ApibE.facebook. Acesso em: 03 de set de 2011.

Das experiências que misturam ação localizada e expansão dela através de documentos e transmissão on-line, podemos destacar o trabalho “CharreteNet” (figura 30) realizado em Uberlândia pelo artista Gastão Frota e o grupo ativista MUDI. Nessa ação o grupo percorreu a periferia de Uberlândia a bordo de uma carroça estabelecendo contato com os moradores fazendo vídeos e fotografias de pequenos eventos

realizados em torno da charrete, transmitindo e trocando informações com os sites e blogs ligados à ação. A ação envolveu inclusão digital, ativismo e arte experimental, na qual as pessoas podiam se expressar através da música, reivindicações, declamar poesias, e as imagens seriam transmitidas em tempo real, pela internet.

Muitas trocas aconteceram: ideias, objetos, histórias. A ação em contexto urbano conseguiu atingir pessoas que não se encontravam naquele contexto, por meio das transmissões on-line no momento em que o trabalho acontecia.

Neste caso, como a proposta contempla a inserção no contexto da periferia e também a transmissão desta ação pela internet, logo podemos considerar como participantes da ação, tanto as pessoas que estavam no contexto da cidade visitado pela charrete como as pessoas que acessavam os sites e blogs no momento que transmitiam a ação.

Creio que esta transmissão não é apenas um registro do trabalho, mas um elemento que compõe e interfere diretamente em sua poética.

Assim, observamos que o artista pode optar por várias formas de compartilhar a experiência artística a partir dos documentos de sua obra, podendo ser através de exposição dos registros em galeria, livros de artistas, publicações, catálogos, CDs, sites da internet etc. Desse modo, concluímos que os registros de ações artísticas apresentam outra maneira de acessar o trabalho, diferente do momento de acontecimento da ação. Por meio deles o artista encontra possibilidades de expandir tal experiência, a partir das noções específicas da natureza do registro (fotográfico, videográfico, anotações do artista, matérias em jornais, publicações). Do mesmo modo, o público encontra maneiras renovadas e participativas de interação com o trabalho.

Figura 29 – CharreteNet, Gastão Frota e Grupo MUDI, 2011.



Registros fotográficos. Fonte: www.facebook.com/charretenet?sk=info, <http://grupotamboril.wordpress.com/2011/08/10/charretando-em-uberlandia/>

3.5. Reflexões e desdobramentos: *Uberlândia (MG) – Guia de pontos no trajeto Centro/ Bairro Morumbi*

A experiência das ações artísticas realizadas nesta pesquisa me permitiu à elaboração de uma publicação de artista²⁰, que tem por título *Uberlândia (MG) - Guia de pontos no trajeto Centro/Bairro Morumbi*.

Este trabalho tem por objetivo reforçar algumas questões levantadas nesta pesquisa, trata-se de um guia com alguns pontos indicados por mim na observação do trajeto do Centro ao Bairro Morumbi. Este trajeto traçado pelo guia é realizado utilizando o Transporte coletivo (Terminal Central ao ponto final da Avenida Antônio Jorge Isaac no Bairro Morumbi) através da linha T101.

A publicação foi concebida baseada em guias turísticos, utilizando seus recursos gráficos e de linguagem para compor um guia que direciona, não para pontos turísticos, mas para os lugares cotidianos. A partir de minha experiência de observação do trajeto, sugiro um olhar para aspectos da cidade, alguns mais marcantes, outros bastante sutis. Esta maneira de olhar difere do olhar do turista, que muitas vezes fica restrito aos pontos indicados por um guia e, desta forma, não vê de fato a cidade. Este guia, ao mostrar alguns detalhes dos lugares cotidianos, sugere um convite para um olhar mais atento para a cidade e também a possibilidade de encontrar outros pontos dentro deste trajeto.

A publicação foi elaborada para ser distribuída na cidade, impressa em papel jornal, como muitos panfletos de propaganda, jornais imobiliários, tablóides, que povoam a cidade. Desta maneira o guia se assemelha aos impressos de circulação na cidade, mas difere deles pelo conteúdo que ela traz. “No caso dessas publicações vale a ideia de que não basta uma intervenção do artista em um produto isolado, numa página de revista ou jornal, convencional, por exemplo. É necessário intervir no próprio veículo, recriando-o em outras bases.” (FREIRE, 199, p. 86).

²⁰ As publicações de artista ganharam força no Brasil a partir da década de 1970 por meio da arte postal. De acordo com Cristina Freire, a experimentação de meios que possibilitavam a reprodução rápida e fácil, como o xerox, teve importante contribuição naquele contexto, representando uma nova forma de circulação dos trabalhos fora do circuito fechado das galerias e museus (2009, p.76).

Neste sentido, Marcelo Terça-Nada! coloca, em entrevista no dia 06/12/2011, a importância da intervenção e recriação dos veículos que fazem parte do contexto da cidade para os trabalhos do Poro e nas estratégias de realização destas ações. Segundo ele o grupo se apropria dos universos já existentes para criar uma poética que dialogue com estes circuitos. “Por exemplo, quando era o trabalho dos panfletos, a gente localizou em Belo Horizonte onde se imprime os panfletos de cartomante, estes ‘compro ouro’, que são os panfletos mais distribuídos e a gente passou a imprimir no mesmo lugar. (...) Nas faixas, onde é que são feitas as faixas, quem é que faz, como é o circuito, quem dependura... Então agente entra neste circuito (...) A gente tenta entender todo este universo e entrar dentro dele”.

Nesta imersão na cidade, nas pesquisas que o artista faz para compor sua poética de acordo com o contexto que ele pretende atingir ou sensibilizar, se diluem as fronteiras entre a arte e a vida. O artista produz um objeto que, muitas vezes, tem sua referência nos objetos cotidianos, o que pode abrir outras possibilidades de observação destes objetos que permeiam nosso dia-a-dia, assim como um canal para se ver a arte.

Assim, valho-me de um meio de veiculação já existente na cidade para a criação da publicação *Uberlândia (MG) – Guia de pontos no trajeto Centro/ Bairro Morumbi*, sua aproximação material com os impressos difundidos na cidade pode ser um facilitador no momento de distribuição deste material. A partir de então é possível compartilhar as questões que são específicas da proposta e que se diferem dos impressos publicitários.

Apresentando tiragem de 500 cópias, impresso em frente e verso, o guia é composto por imagens e escrita e configurado como dobradura de maneira que ao desdobrá-lo, descobrem-se os pontos e mapas indicados. Logo na parte externa, o guia informa o trajeto e faz um convite para explorar a cidade. Ao abri-lo encontra-se um mapa de Uberlândia e uma proposta para fazer o trajeto até o Bairro Morumbi como uma maneira de deslocar o olhar do centro da cidade, há uma indicação da linha de ônibus coletivo T101, como uma possibilidade de realização deste trajeto. Desdobrando, há uma sequência de doze imagens fotográficas com a localização indicada de pontos que observei neste itinerário. Abrindo completamente o guia, é possível ter acesso ao verso. Em sua parte superior há um espaço, onde é possível fazer

anotações e indicar pontos no percurso, no centro encontra-se um mapa do trajeto sugerido pelo guia, mostrando a localização no mapa dos pontos indicados pelas imagens fotográficas e também de todas as paradas de ônibus da linha T101. Na parte inferior compartilho algumas anotações retiradas do diário de processo e que estão relacionadas à minha experiência de observação dos trajetos da cidade.

Figura 30 – Fotografias da publicação *Uberlândia: guia de pontos no trajeto Centro Bairro Morumbi*, 2011.



Fotografia: Fernando Gomes. Fonte: arquivo pessoal.

3.6. Trânsitos: dos pontos e linhas para a galeria

Nesta pesquisa, os documentos e registros das ações artísticas realizadas *Jogo da Memória: qual é o ponto?* e *Sardinha In Trânsito* serão expostos na galeria do Museu Universitário de Arte da Universidade Federal de Uberlândia (MUnA).

O objetivo da exposição é trazer para o espaço expositivo os vestígios, representados pelos registros videográficos, fotográficos e objetos que fizeram parte das ações, em busca de compartilhar estas experiências e mesmo, poder revivê-las de outra forma. Estes documentos do processo, embora fundamentais para a permanência das noções dos trabalhos, não possuem o alcance da narrativa real das ações artísticas, tal como elas aconteceram.

Segundo Cristina Freire, o transitório é incorporado pela obra documental. “Como buscar permanência de algo que definitivamente escapa? Na relação entre objeto e registro, a obra se torna índice de algo ausente.” Esta ausência é sentida pelo visitante na exposição como uma lacuna, revelando a separação entre a experiência do processo e a informação documental, no entanto a exposição, segundo ela, é importante para legitimar os trabalhos realizados em outros contextos como arte, “é apenas no contexto institucional, na exposição, que tais propostas, confundidas com a vida no mundo exterior, podem ser vistas e legitimadas como arte.” (2006, p.113).

A partir destas lacunas, da distância entre a experiência realizada por meio das ações artísticas e o que ficou delas, imagens de registros e documentos, podemos considerar as contribuições trazidas por Costa para esta reflexão. Ele coloca que a imagem-documento esclarece o modo crítico da arte contemporânea que não visa à reflexão de uma linguagem e seu sistema formal, mas a condição que permite a sua existência.

O registro faz desaparecer a obra em sua escritura supostamente própria, como objeto, porque se tornou uma experiência presencial e impermanente. Ao mesmo tempo, desdobra a obra e a reinventa numa escritura de apropriação imprópria, uma vez que torna ausente, o presente anterior, evidenciando a virtualidade de toda obra de arte (COSTA, 2009, p. 30).

Por meio da exposição dos documentos do processo, pretendo aproximar o espaço real da galeria dos contextos de outras realidades em que as ações aconteceram, levando para a exposição, além de fotografias e vídeos, os objetos usados na ação, como, por exemplo, a mesa com o jogo de memória, permitindo que os visitantes da exposição possam experimentar a ação de participar do jogo. Também serão expostas as latas de sardinhas, que poderão ser manuseadas pelos visitantes.

Os artistas Louise Ganz e Breno Silva, através da exposição *Ambulantes em espaços vagos* (figura 31), realizada em Fortaleza, rememoram a intervenção urbana *Lotes Vagos*, citada no segundo capítulo deste estudo. Para tratar da exploração e reconfiguração do espaço urbano a partir dos usos dos espaços vazios da cidade, os artistas levam para o espaço da galeria diversos kits (equipamentos para intensificar o dia-a-dia nas cidades): uma rede de vôlei armada com sinalizações que simulam uma quadra de jogos, piscina, manicure, ambiente com som, mesa para almoço e até mesmo uma granja ambulante. Também foram expostas fotografias e vídeos das ações de ocupação de terrenos que aconteceram em Belo Horizonte e Fortaleza e deram origem à exposição. “A mostra constitui um recorte e, também, uma adaptação para o cubo branco, das atividades que foram realizadas na rua.” (SOARES, 2009, p.187).

Figura 31 – *Ambulantes em espaços vagos*, Louise Ganz e Breno Silva, Instalação.



Fotografia de Louise Ganz. Fonte:
<http://www.concinnitas.uerj.br/resumos15/anacecilia.pdf>

Ações artísticas em espaços públicos, como expôs Freire, podem ser tomadas como atividades do cotidiano, ou confundidas com ações de outra natureza. Muitas vezes temos a impressão que o artista abriu mão da arte ou do que entendemos como o aspecto formal da arte. Trabalhos como os apresentados nessa dissertação e realizados por essa pesquisa apelam ao relacional e contextual e essa seria, conforme Bourriaud (2009) a nova natureza formal da arte. No entanto, por meio da exposição no MUnA, mais que concordar com Freire sobre a legitimação, pretendo aproximar o público frequentador do museu (locus da arte) de uma experiência realizada em um contexto distinto por meio do contato com as imagens de registros, documentos e objetos, permitindo a participação dos visitantes e devolvendo o trabalho ao seu campo de pertinência.

De acordo com Costa “a ‘documentação’ artística tem força poética e pode criar seus próprios valores.” (2009, p.22). Assim como as ações foram vivenciadas para além do planejamento, a partir da participação do público, acredito que também na exposição os trabalhos ganharão outras possibilidades, outras significações, ampliando discussão e reflexão deste processo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta reflexão abordou as principais questões que considerei relevantes durante o período de pesquisa de Mestrado, a análise tratou do processo criativo e da produção artística deste período. Esta opção de análise se deu desta forma, não por desconsiderar os trabalhos por mim realizados anteriormente, mas pelas características metodológicas e poéticas desenvolvidas nesta pesquisa.

A pesquisa teve início a partir de um desejo de inserções poéticas no contexto da cidade. Para tanto, julguei necessária a aproximação deste contexto, para melhor compreendê-lo em suas especificidades, entendendo que pela característica de fragmentação assumida pela cidade contemporânea não é possível apreendê-la em sua totalidade.

Elegi o Bairro Morumbi como campo de pesquisa, lugar onde eu passava algumas horas do dia a trabalho e uma boa parcela do meu tempo de experiência na cidade. Iniciei ali as observações do contexto, sem saber ao certo que rumos elas tomariam, se poderiam gerar possibilidades de ações artísticas ou se me levariam a outros lugares.

Por meio de caminhadas, observações atentas, anotações, fotografias, conversas com os moradores, visitas frequentes ao bairro, pude perceber os pontos de ônibus, como um lugar potencial de subjetivações, lugares de uso público que me chamaram a atenção pela precariedade em que muitos se encontravam e também pelas características que guardam em seus significados de uso, são lugares de permanência, mas ao mesmo tempo lugares cotidianos – pontos que compõem as linhas dos trajetos diários.

A partir de então, passei a observar os outros pontos de ônibus da cidade, principalmente aqueles situados nas Estações do Corredor da Av. João Naves de Ávila e não pude deixar de observar as diferenças estéticas, estruturais e de tratamento destes lugares de espera, do retorno, de pausa no percurso.

Estas observações destes contrastes resultaram na elaboração da ação artística *Jogo da Memória: qual é o ponto?* Este trabalho partiu de um olhar sensível para aqueles lugares e a arte se mostrou como ferramenta na produção de uma reflexão e crítica a partir das diferentes

situações em que se encontram os pontos de ônibus do Bairro Morumbi e do Corredor de ônibus da Av. João Naves de Ávila. Este olhar se encontra implícito na atividade lúdica do jogo, de forma que nem todas as pessoas participantes perceberam que este era o objetivo da ação. No entanto o caráter lúdico da ação permitiu que independente da eficácia comunicacional, o trabalho interferisse no cotidiano dos usuários, promovendo encontros e diálogos, desestabilizando as relações engessadas pela rotina.

Quem tanto observa os pontos acaba por olhar a linha que eles traçam. A partir de conversas com a artista e amiga Marcelle Louzada a respeito de nossas pesquisas poéticas no contexto da cidade, rememoramos nossas experiências enquanto frequentadoras de pontos, usuárias do transporte coletivo, o que nos levou a pensar em uma ação artística que problematizasse este serviço.

A maneira em que percorremos as linhas passa, então, a ser foco da abordagem. Os ônibus estão quase sempre lotados, principalmente em determinados horários considerados de pico, quando os trabalhadores fazem o trânsito de ida ao trabalho e volta para a casa.

Sardinha In Trânsito, é o título que adotamos para nossa ação artística e é como muitas vezes nos sentimos dentro de um ônibus urbano.

As duas ações realizadas nesta pesquisa se inserem no campo da arte política, por meio de uma crítica à maneira como são tratados os lugares e os serviços públicos. A primeira procura fazer esta crítica de maneira mais sutil por meio da atividade lúdica do jogo, enquanto a segunda o faz de maneira explícita através do humor e da ironia.

Nos dois casos houve o envolvimento e a participação direta do público para que os trabalhos pudessem se efetivar, por meio de situações que promoveram uma pequena ruptura nas previsibilidades cotidianas.

Quanto às negociações com o poder público, estas se deram de maneiras diferentes, embora tenha sido acessado o mesmo órgão responsável pelas autorizações para realização dos trabalhos (SETTRAN). Na primeira negociação, para realizar a ação artística no Terminal Central e nas Estações de ônibus, o diálogo foi um pouco burocrático, mas a negociação foi tranquila, o pedido de autorização foi feito por

escrito, porém recebi autorização verbal para realizar do trabalho. Já no caso da ação *Sardinha In Trânsito*, embora tivéssemos o aval da Secretaria de Cultura, por termos nossa proposta selecionada em projeto aprovado por ela, não conseguimos a autorização. No entanto decidimos realizar o trabalho independente da autorização.

Penso que estes diálogos com o poder público representam um entrave e um desafio para propostas artísticas que necessitam de autorização para serem realizadas, pois a partir destas experiências percebi que não há um interesse por parte destes órgãos institucionais que administram a cidade em se interar a respeito dos projetos artísticos. Por outro lado, quando realizadas sem autorização, essas ações não sofreram qualquer tipo de repressão, pois o espaço público, ao mesmo tempo em que é de todos, é de ninguém. Aos gestores públicos foi delegada a responsabilidade de zelar pelos lugares públicos através da escuta das aspirações da população em relação aos seus usos. Quando necessidades essenciais da população são negligenciadas, não podemos esperar sequer, que pensem a cidade enquanto lugar da experiência lúdica e estética. Interessam-se mais em exibir obras grandiosas capazes de “maquiar” a realidade da cidade.

Romper as barreiras que separam a imagem da cidade exibida por propagandas e discursos oficiais da cidade vivida pela experiência de habitá-la, talvez seja um grande desafio. As ações artísticas representam uma das maneiras possíveis de enfrentar este desafio, no qual o papel do artista se mistura com o papel de cidadão politizado.

As ações artísticas realizadas no corpus dessa pesquisa permearam a esfera política da arte e se inserem na micro escala da cidade, não podendo mudar o contexto que elas apresentam como crítica, mas mostrando uma intenção desestabilizadora que pode abrir possibilidades para gerar outras ações subjetivas e representam o desejo de habitar uma cidade mais justa, mais democrática e, sobretudo, propõem uma aproximação entre a arte e a vida.

Acredito que as questões e reflexões abordadas nesta pesquisa não se esgotam aqui, podendo ser aprofundadas a partir de possíveis desdobramentos destas propostas, que encontram fôlego a partir da elaboração da publicação *Uberlândia(MG) - Guia de pontos no trajeto Centro/Bairro Morumbi* e também da entrevista com o artista Marcelo Terça-Nada, que tive a oportunidade de realizar na fase final deste

processo. A publicação aponta para a próxima etapa de realização do trabalho artístico, e a entrevista lança a possibilidade de produções teóricas a respeito do tema de interesse.

REFERÊNCIAS

- A SOCIEDADE do Espetáculo. Direção e realização de Guy Debord. Paris: Simar Films, 1973. Filme-documentário (88min), DVD-RW, son., p&b.
- BARRETO, Jorge Menna. Consciência Contextual. **Revista Urbania**3. São Paulo: Editora Pressa, 2008. (p.79-94).
- BAUMAN, Zigmunt. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2009.
- BENJAMIN, Walter. **Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- BOURRIAUD, Nicolas. **Estética Relacional**. Trad. Denise Bottmann. São Paulo: Martins, 2009.
- CASAGRANDE, Fernanda, et al. Caracterização e Comparação Ambiental dos Bairros Jardim Karaíba e Morumbi - Uberlândia (MG). Disponível em: <<http://www.ic-ufu.org/anaisufu2008/PDF/SA08-11030.PDF>>. Acesso: 21 abr. 2011.
- CAMPBELL, Brígida, TERÇA-NADA, Marcelo. PORO – Intervenções urbanas e ações efêmeras. Produção: Rede Jovem de Cidadania e Poro. Belo Horizonte: Rede Jovem de Cidadania, 2009.1 DVD (20 min), son., color. Disponível em: <<http://poro.redezero.org/documentario.html>>. Acesso em: 02 set. 2011.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer**. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1994.
- COSTA, Luiz Cláudio da (org.). **Dispositivos de registro na arte contemporânea**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/ FAPERJ, 2009.
- FERRARA, Lucrecia D'aléssio. **Olhar periférico: Informação, linguagem, Percepção Ambiental**. 2ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1999.
- FERVENZA, Helio. Registros sobre deslocamentos nos *registros* da Arte. In: COSTA, Luiz Cláudio da (org.). **Dispositivos de registro na arte contemporânea**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria/ FAPERJ, 2009.
- FREIRE, Cristina. **Além dos mapas: monumentos no imaginário urbano contemporâneo**. São Paulo: SESC: Annablume, 1997.

_____. **Poéticas do Processo.** Arte Conceitual no Museu. São Paulo: Iluminuras, 1999.

_____. Contexturas: sobre artistas e/ou antropólogos. In: LAGNADO, Lisette, PEDROSA, Adriano (orgs.) **27ª Bienal de São Paulo: Como viver junto.** São Paulo: Fundação Bienal, 2006. Disponível em: <<http://www.bienal.org.br/FBSP/pt/AHWS/publicacoes/paginas/27ª-Bienal-de-Sao-Paulo---Catalogo---Parte1---2006.aspx>>. Acesso em: 01 nov. 2011.

GANZ, Louise, SILVA, Breno. LOTES VAGOS: EXPANSÕES ação coletiva de ação urbana experimental. Disponível em: <<http://lotevago.blogspot.com/>>. Acesso em: 16 ago. 2011.

GARROCHO, Luiz Carlos, TOLEDO, Daniel. Poro na linha dos olhos. In: CAMPBELL, Brígida, TERÇA-NADA, Marcelo. **Intervalo, Respiro, Pequenos deslocamentos:** Ações poéticas do Poro. São Paulo: Radical Livros, 2011.

GRUPO TAMBORIL. Charretando em Uberlândia. Disponível em: <<http://grupotamboril.wordpress.com/2011/08/10/charretando-em-uberlandia/>>. Acesso em: 16 dez 2011.

JACQUES, Paola Brerenstein, JEUDY, Henri Pierre (org.). **Corpos e cenários urbanos.** Salvador: EDUFBA; PPG-AU/FAUFBA, 2006.

_____. (org.) **Apologia da Deriva:** Escritos Situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ztEF2jaz-oMC&oi=fnd&pg=PA11&dq=Internacional+Situacionistas&ots=j-uuR_im1E&sig=ldh4YY5WBYNZvRPuUpOA47nZGc#v=onepage&q=Internacional%20Situacionistas&f=false>. Acesso em: 17 maio 2010.

HABERMAS, Jürgen. **Mudança estrutural da esfera pública:** investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa. Trad. Flávio R. Kothe. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade.** São Paulo: Editora Moraes Ltda., 1991.

MANO, Rubens. Um lugar dentro do lugar. **Revista Urbania**3. São Paulo: Editora Pressa, 2008. (p.101-111).

MORAL, Esther Sánchez del. La ciudad nómada. **Ángulo Recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural**, vol. 1, núm. 1. En: <<http://www.ucm.es/info/angulo/volumen/Volumen01-1/varia02.htm>>. ISSN: 1989-4015. Acesso em: 02 fev. 2011.

NEGT, Oskar. Espaço Público e experiência. In: PALLAMIN, Vera M.(org.) **Cidade e cultura**: esfera pública e transformação urbana. São Paulo: estação Liberdade, 2002. (p.17-25).

PEREC, Georges. **Especies de espacios**. Tradução de Jesús Camarero.2.ed. Barcelona: Montesinos, 2001.

RANCIÈRE, Jacques. **Estética e Política**: A partilha do sensível. Entrevista e glossário por Gabriel Rockhill. Trad. Vanessa Brito. Porto: Dafne Editora, 2010.

REGATÃO, José Pedro. **Arte pública e os novos desafios das intervenções no espaço urbano**. 2ed. Bond: Books on Demand, 2010.

SHEIKH, Simon. No lugar da esfera pública? Ou no mundo em fragmentos. **Revista Urbania3**. São Paulo: Editora Pressa, 2008. (p.112-126).

SOARES, Ana Cecília. Diálogos com os Vazios da cidade. In: **Concinnitas**, ano 10, v. 2, n. 15, dez 2009. Disponível em: <<http://www.concinnitas.uerj.br/resumos15/anacecilia.pdf>>. Acesso em: 09 set. 2011.
<www.facebook.com/charretenet?sk=info>. Acesso em: 16 dez 2011.

ANEXOS

Registros Fotográficos da exposição *Trânsitos Poéticos* realizada no MUnA (Museu Universitário de Arte) no período de 06/02 a 02/03/2012



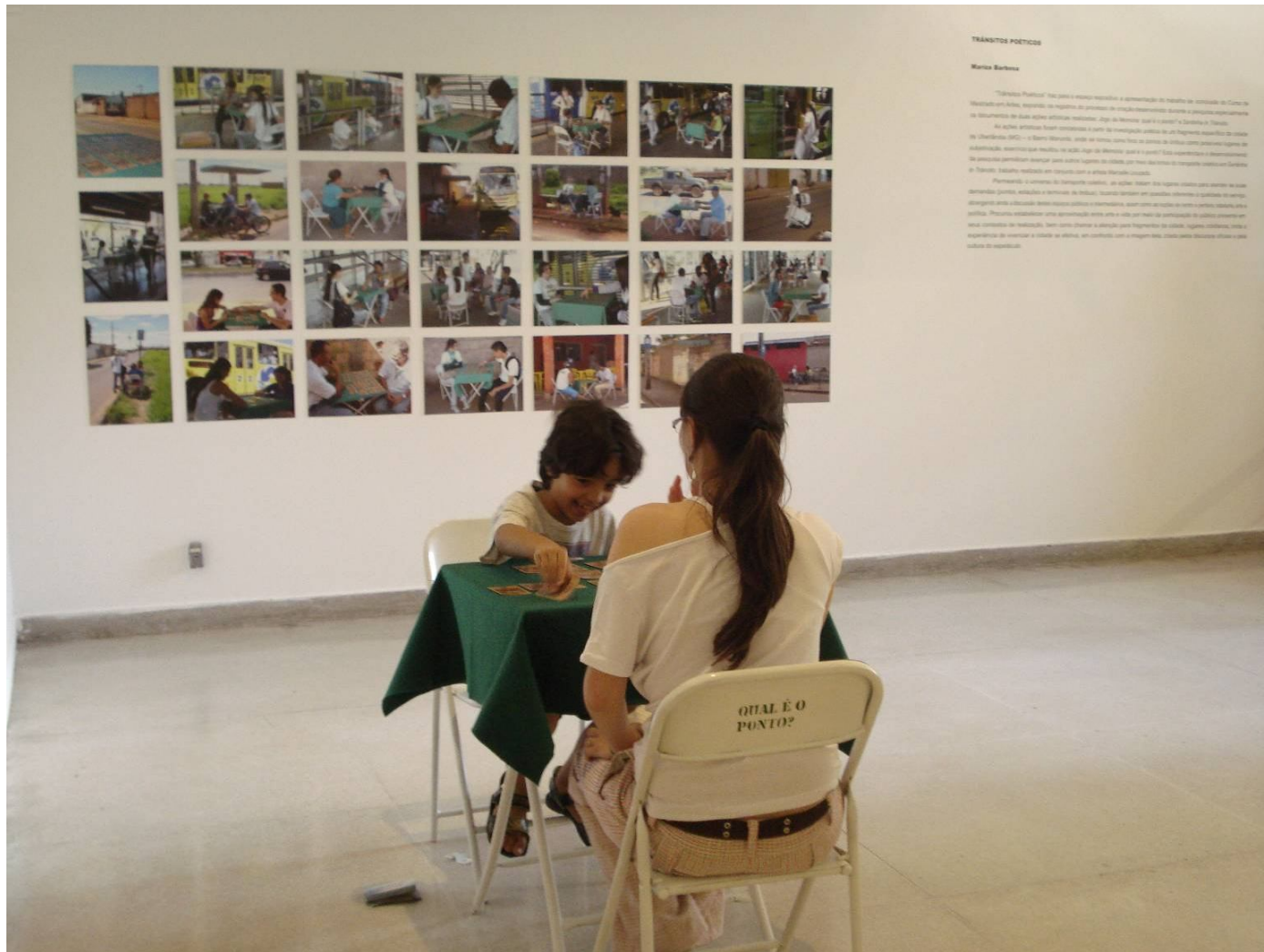
Fotografia: Marcio Spalonse, 2012



Fotografia: Marcio Spalonse, 2012



Fotografia: Marcio Spalonse, 2012



Fotografia: Fernando Gomes, 2012



Fotografia: Mariza Barbosa, 2012



Fotografia: Mariza Barbosa, 2012



Fotografia: Marcio Spalonse, 2012



Fotografia: Mariza Barbosa, 2012



Fotografia: Marcio Spalonse, 2012



Fotografia: Marcio Spaolonse, 2012



Fotografia: Fernando Gomes, 2012

Transcrição da entrevista com Marcelo Terça-Nada (Grupo Poro) – realizada no dia 06/12/2011

Pergunta: como o Grupo Poro elabora suas estratégias de ações no espaço urbano? As ações vão surgindo naturalmente a partir de experiência na cidade ou vocês fazem um exercício sistemático observação dos lugares? Como você definiria a metodologia de trabalho do Poro?

Resposta: é bem variado e é também muito orgânico, não tem uma coisa muito sistematizada, a gente pensa os trabalhos e aí pode ir a partir de uma proposta. Vamos supor, vamos fazer uma série de cartazes ou então vamos fazer uma intervenção para discutir a questão dos canteiros abandonados, depende da situação. Aí quando é a série de cartazes, a gente pensa quais poderão ser os cartazes? Vamos por esta linha ou por outra, vamos procurar outras idéias, encontra para fazer o desenvolvimento gráfico.

Pergunta: Então elas (as intervenções) vão partir sempre de uma ideia primeiro de um trabalho?

Resposta: É ou então pode ser ou a partir de um problema ou de uma vontade mesmo assim, nós vamos fazer um trabalho com faixas. Como?

Pergunta: então esta metodologia seria bem variada?

Resposta: é bem fluida assim...

Pergunta: além dos praticantes da cidade, percebi através dos registros disponibilizados no site do Poro e no livro “Intervalo, respiro e pequenos deslocamentos: ações poéticas do Poro” que em muitos trabalhos do Poro há o envolvimento de outras pessoas na realização das ações, este envolvimento se dá como parceria, contrato, como você percebe estas colaborações? (exemplo: o trabalho das faixas)

Resposta: Aquele caso lá (das faixas) foi bem engraçado porque a gente tinha ido para um seminário e aí era no centro cultural e estava previsto pra gente fazer uma intervenção e aí eles disponibilizaram umas pessoas para ajudar no que a gente precisasse e aí agente foi conversando, explicando o trabalho e o pessoal quis ir com a gente e aí a gente envolveu. Então a gente sempre pensa como parceiro, e eles se envolveram muito, de ajudar a localizar os lugares mais interessantes, propor dinâmica, a criar estratégias, sabe? E agora, por exemplo, assim quando é o trabalho dos panfletos, aí a gente localizou em Belo Horizonte onde se imprime os panfletos de cartomante, estes “compro ouro”, que são os panfletos mais distribuídos e a gente passou a imprimir no mesmo lugar. Aí tem uma colaboração da gráfica, mas é sempre também como parceria porque a gente vai ver entender quais são as peculiaridades as limitações daquela gráfica e trabalhar com a linguagem que existe ali, então ah eles imprimem bem uma cor com auto-contraste, com retícula, então a gente vai desenvolver dentro desta limitação, criando uma linguagem de acordo com aquela realidade. Aí nas faixas, onde é que são feitas as faixas, quem é que faz, como é o circuito, quem dependura? Então agente entra neste circuito ou o lambe-lambe, os cartazes de show, onde é que são as serigrafias, como é, qual é o formato, qual é a estrutura de equipamento? Sei lá, conversa como, cor ou dá pra fazer policromia, como funciona, quem é que espalha os cartazes na cidade, que circuito que é, qual é o roteiro? A gente tenta entender todo este universo e entrar dentro deste universo. Aí já teve cartazes de lambe-lambe que a gente mesmo colocou na cidade e teve outros casos que a gente contratou pessoal, mas pra entrar mesmo, assim e aí, sempre envolvendo, a gente explica o que é o trabalho, as pessoas sempre se envolvem muito nas idéias, elas entendem que elas estão fazendo uma coisa que é um pouco diferente do cotidiano delas e topam mesmo, assim contribuem muito, sempre estão contribuindo, isso é incrível.

Pergunta: nestes trabalhos de intervenção urbana muitas vezes eles tocam a questão do ativismo. Como você vê os limites entre arte e ativismo, como estas duas noções se encontram e se distanciam?

Resposta: como o trabalho da intervenção atua diretamente no contexto, num espaço específico ele tem uma potencialidade muito grande de estar falando sobre este contexto, de discutir este contexto e aí dá pra levantar algumas questões a partir disto o trabalho pode ir para um lado ativista e também pode ficar também numa situação só poética ou se trabalhar com o sensível ou com sutilezas. Dentro do trabalho do Poro têm alguns trabalhos que são com mensagens mais diretas, assim com um sentido político mais direto e outros que são com sentido político mais sutil e, eu vejo os trabalhos dentro do contexto da arte. Mas têm várias situações que os trabalhos, eles acontecem em situações de manifestação social, então, por exemplo, teve um trabalho que a gente fez que é uma camiseta sobre os transgênicos, ele foi apresentado no Fórum Social Mundial na Índia, que é um lugar que recebeu a experiência da transgenia muito cedo e teve consequências muito terríveis, cedo também. E aí agente está discutindo através da arte um problema social muito pesado. O panfleto “propaganda política dá lucro” também foi distribuído numa situação assim, num congresso final da UNE ou então dentro da Assembleia de São Paulo, você vai estar trabalhando através do humor, da ironia, questões que são muito sérias. Saindo do âmbito do trabalho do Poro, você tem outros artistas que eles vão para manifestações mesmo, tipo o pessoal da Argentina o GAC, Grupo de Arte Callejero que é totalmente ligado com o ativismo, quase não dá pra separar o trabalho deles é um ativismo político mesmo, que às vezes abriu mão da questão estética para ser só denúncia, ou também o Taller Popular de serigrafia também da Argentina que eles iam, na época da quebra da Argentina, teve muitas manifestações de rua, que eles iam com a estrutura de impressão serigráfica, as telas com imagens ligadas às reivindicações: trabalho, desenvolvimento real e sustentável, questão da presença do dinheiro externo na economia... Então eles iam com estas telas e as pessoas escolhiam qual imagem que elas queriam que imprimissem, tiravam a blusa e eles imprimiam na blusa na hora. E isso trabalha a questão do imaginário simbólico que é muito forte

porque você espalha, você ocupa este imaginário simbólico da cidade com questões políticas, ativistas. Tem em São Paulo também a ocupação “Prestes Maia” foi muito imbricado também a relação da ocupação do prédio, ele era abandonado, aí teve ocupação durante muitos anos e teve uma ação da polícia para tirar as pessoas que moravam lá e aí veio um grupo de artistas trabalhar junto com os moradores para dar visibilidade para aquela situação e, de alguma forma, efetivar o direito deles, daquelas pessoas de morar ali e aí também tem uma conversa bem forte da arte com o ativismo. E tem também o outro lado que são os grupos ativistas, tipo ativismo ambiental, que lança mão de estratégias da intervenção pra gerar visibilidade para as questões que eles estão discutindo, aí vai desde estratégias visuais ou de vídeos que eles vão mais para um lado poético ou que tem uma estética muito específica que vem da arte, que vai contribuir para atingir mais pessoas mesmo, por questões delicadas, o Greenpeace faz isso pra caramba, a WWF faz um pouco também, tem grupos ambientalistas mais antigos, década de 70, 80 que faziam intervenções, eles nem chamavam de intervenção, mas eram intervenções. Um amigo mesmo, Adriano, que atuou muito fortemente no Jequitinhonha e aí tinha aquele dado da devastação do cerrado para a carvoaria e aí na época do pequi, chegava o saco de pequi e as pessoas voavam no saco de pequi e aí eles fizeram uma intervenção que era levar saco de carvão, chegavam às feiras assim “o pequi, o pequi, o pequi!” E vinha todo mundo e era carvão e era dentro do âmbito da discussão ambiental.

Pergunta: esta pergunta não se refere necessariamente aos trabalhos do Poro, mas gostaria de saber sua posição: em relação às intervenções e ações em espaço urbano, você considera importante a obtenção de autorização dos órgãos do governo? Em que medida este diálogo é relevante?

Resposta: no nosso caso acho que nunca teve autorização, aí acho que depende muito da natureza do trabalho, se o trabalho pede uma permanência maior, aí é importante ter a autorização, também depende, você pode fazer uma coisa que seja informal, entrando na cidade informalmente e ela durar, mas pra caso que se quer uma permanência maior, quer uma relação que seja mais, tipo coisas que são muito

concretas, tipo uma escultura pública, uma intervenção em grande escala, aí dificilmente você vai conseguir fazer sem autorização. Mas tudo depende da natureza se for uma natureza de impacto mesmo, você não vai conseguir autorização, aí você tem que ir lá e fazer e pronto.

Pergunta: Quando se deve optar por estratégias subversivas?

Resposta: quanto tiver haver com o trabalho, se você for fazer um protesto contra a prefeitura você nunca vai conseguir autorização, você vai e faz.

Pergunta: como muitas ações artísticas em espaço público são efêmeras, elas acontecem num momento específico e às vezes ela dura e às vezes não, o que resta delas a partir do momento que elas terminam?

Resposta: Este termo termina é uma questão curiosa, porque, por exemplo, a gente fez uma vez, uma intervenção lá no Rio de Janeiro, num largo que é um largo que é praticamente abandonado, ele esta entrando ali na Marina da Glória, bem central, mas ele é um largo que está lá assim, bem largado mesmo – largo largado – e aí a intervenção era instalar nas luminárias umas imagens de peixe, que a gente chama de aquário suspenso e aí fizemos o trabalho e já tem seis anos, está lá até hoje e as luminárias que foram quebradas não tem mais, mas as que não foram quebradas os peixinhos estão lá. Foi assim o que agente não esperava, agente achava que ia acabar rapidinho. Então assim onde que termina é uma coisa meio difícil de pensar. Quando uma ação tem um caráter que seja mais performático, o trabalho do Poro não tem muito a ver com performance, a gente tem mais a ver com instalações ou ações pontuais, aí quando tem uma coisa que é mais performática, em que a presença do corpo é importante, talvez vocês distribuírem isto lá dentro do ônibus (se referia à ação Sardinha In Trânsito – objeto lata de sardinha) pode pensar é o ato de distribuição que é o trabalho e agente pode falar que termina, mas e quando a pessoa leva pra casa e

mostra para uma outra, ainda não é o trabalho? E aí no nosso caso também a gente fica pensando que além da, vamos supor agente coloca as faixas e elas são retiradas, umas são retiradas com uma semana outra com três dias, outra com três semanas, sei lá... Mas as histórias que as pessoas ficam contando sobre aquilo, a dúvida, a ficção que eles vão criando sobre aquilo, ainda é o trabalho. Ou então assim, a ressonância que as imagens que foram produzidas do trabalho causa, quando você vê uma foto lá no site, por exemplo, ainda é o trabalho. Pode ser outra camada do trabalho, outro aspecto do trabalho, mas ainda é o trabalho. E aí a gente pensa muito que estas camadas elas acontecem em tempos diferentes, talvez a hora que o cara foi lá de madrugada e instalou a faixa, não sei se alguém viu aquilo, às vezes até tem umas fotos. O cara tira de madrugada, meio clandestino, aí na rua, a pessoas que passa na rua, aí quando a gente vai tirar foto, aí quando a faixa está meio velha já, são vários momentos assim, várias instâncias mesmo.

Pergunta: como você pensa a exposição ou apresentação dos registros e documentos destas ações em espaços legitimadores (museus, galerias, espaços destinados à arte)? Esta decisão do artista acrescenta algo no trabalho ou pelo contrário foge da ideia de intervenções urbanas?

Resposta: eu acho que não tem nenhuma regra não e também acho que tem a ver com a natureza do trabalho, tem trabalho que não, quase proíbe isto, por outro lado tem situações em que você pode aproveitar do espaço institucional para gerar situações de intervenção. Vou te dar um exemplo: uma vez a gente ia participar de uma exposição, e aí a gente fez uma série de intervenções nas redondezas do espaço expositivo e tinha fotos destas intervenções dentro do espaço expositivo, mas também tinha uma proposição, lá dentro, para que as pessoas levassem alguns elementos que estavam dentro do espaço expositivo pra fora, então você criava um fluxo de trazer aquele entorno para dentro do espaço, mas também de trazer o desdobramento. E a gente teve várias situações de ficar pensando estas relações, o que vem da rua para dentro do espaço, o que vai do espaço para fora. O espaço expositivo é um espaço para ser ocupado como qualquer outro, igual uma esquina, uma praça e dá para trabalhar questões incríveis. Muita gente que fica achando que há uma dicotomia “o negócio é trabalhar na rua”, tem

trabalho que é para galeria mesmo, uma aquarela linda sutilíssima, ela pede um espaço, pede uma luz especial, pede um entorno neutro assim, então é de acordo com a natureza mesmo.

Pergunta: seria mais uma maneira de dialogar com o trabalho ou simples fato de expor os registros não é significativa?

Resposta: depende, às vezes é legal, o que acontece, no caso do trabalho do Poro, as fotos são muito legais e elas podem ser consideradas um trabalho também, a gente nem considera muito não, mas podem ser, então às vezes ter a foto dentro do espaço, ela pode gerar uma coisa legal assim ou então no caso desta série de cartazes mesmo, a gente apresentou eles dentro do espaço, simultaneamente quando estava sendo espalhado pela cidade e foi bacana a experiência porque além da gente ter este diálogo, a produção desta exposição ainda teve uma sobra de verba do projeto, eles ainda financiaram uma série de postais. Os cartazes viraram postais que ainda circularam por outros meios, outros lugares. É legal, a gente sempre falou assim que é muito importante estar aberto para negociar sabe, você tem que chegar a uma instituição consciente do que você quer, de quais são os seus limites e ver até onde aquilo ali é positivo para o trabalho, gratuitamente não faz sentido, ou algo que vai comprometer a sua ética, mas chegar lá e fazer um trabalho muito bom dentro de um espaço institucional é maravilhoso.

Pergunta: como é possível relacionar as noções de arte, cidadania, política e utopia, tendo como material poético o próprio espaço da cidade?

Resposta: são quatro conceitos bem amplos e que se comunicam de maneira muito fluida, por exemplo, tem um conceito de utopia que é um lugar que ainda não é possível, então o “ainda” é o que te faz se mover em direção ao que você acredita. Então quando você faz uma intervenção pode ser para a construção de uma cidade que ainda não existe: uma cidade mais sensível, uma cidade mais criativa, uma cidade

mais humanizada, pode ter a ver com isso. A relação com a cidadania você pode usar a intervenção como forma de protesto de reivindicação ou de dar mais voz para uma questão específica, tem muitas relações, a política, você pode questionar, você pode trabalhar com a questão da micropolítica, fazer uma intervenção menor, que está tratando de uma questão mais específica ou falar de uma política macro, fazer uma reivindicação contra um candidato tal, prefeito tal, gestão tal, pensamento tal.

Transcrição da entrevista realizada em 05/04/2011 com o Assessor de Transporte do município, Sr. Fernando Gomes da Cunha

Pergunta: começando a entrevista, a respeito do Corredor da Av. João Naves de Ávila, em conversa com usuários, pude perceber uma grande aceitação da comunidade, que o considera uma melhoria significativa, e como usuária do Transporte coletivo, também o vejo de maneira positiva. Existem projetos para a criação de outros corredores, beneficiando outros bairros de Uberlândia?

Resposta: Gostaria de fazer um histórico um pouco anterior ao corredor. Desde julho de 97 foi criado o Sistema Integrado de Transporte em Uberlândia e este Sistema Integrado consiste principalmente na ampliação dos terminais de bairro e além do Terminal Central. Isso já foi um ganho para o sistema e principalmente para o usuário porque antes quem morava em um bairro e tinha que ir para outro bairro tinha que pegar dois ônibus, pagar duas passagens, além de mais oneroso, às vezes até mais demorado. Hoje com o Sistema integrado, ou desde a implantação, há quase 15 anos, o usuário deixou de pagar duas vezes. As demandas que existiam para pontos específicos da cidade além do centro, como o Campus Umuarama com o Hospital Escola, o Centro Administrativo da Prefeitura, o próprio Campus Santa Mônica, a Rodoviária, então são pontos de demanda que sempre existiu, que sempre existe, independente do setor ou do bairro onde a pessoa mora. Com o passar do tempo a gente viu que precisava de melhorias neste sistema. Então por volta de 2004, por volta de 2000 ainda, a prefeitura já pensou em fazer este corredor da João Naves, embora com uma concepção um pouco diferente.

Mudou a administração, mudou também o projeto, aproveitou a idéia do corredor, mas mudou a concepção das estações, que é o sistema que nós temos hoje, que realmente foi benéfico para o usuário no sentido de conforto, de segurança de qualidade e até no atendimento, tem ônibus que anda neste corredor ligando o Terminal de Bairro ao Terminal Central que nós chamamos de linha expressa, que ele não para. Quem quer ir ou voltar do Terminal de Bairro para o Terminal Central e vice-versa é um processo mais rápido e mais confortável.

Este corredor da João Naves, além de atender a linha específica do corredor, atende linhas adjacentes ao bairro e, por ter sido bem sucedido, ser uma idéia boa, a prefeitura tem projetos de fazer mais quatro corredores em Uberlândia, sendo que o primeiro é o corredor que está mais adiantado o projeto é o Corredor da Av. Segismundo Pereira ligando ao setor do Morumbi ao Terminal Central.

Pergunta: Ouvi uma propaganda no rádio que referia à melhoria nas estações, como por exemplo, instalar bebedouros de água. Existe mesmo este projeto?

Resposta: Não, houve sim na votação do orçamento de 2010 para 2011 propostas e emendas de vereadores neste sentido, mas a concepção dos terminais não prevê isso, então teria que fazer uma adaptação grande, teria toda uma outra implicação de licença, de autorização de projetos, então o projeto foi emenda parlamentar de um vereador, mas não é um projeto da administração municipal.

Pergunta: Em relação às Estações, percebo um problema de infraestrutura que é a ausência de banheiros. Creio que este problema afeta mais os funcionários do que os usuários, que na maioria das vezes trabalham sozinhos. O que vocês pensam a este respeito?

Resposta: Este serviço de apoio existe nos Terminais, como estas estações estão no corredor e há uma frequência grande de ônibus, realmente não há projetos, não está no projeto da administração fazer modificação nas estações, tanto bebedouros, sanitários, enfim, não há projetos, a concepção é esta mesmo porque os passageiros ficam um tempo muito curto ali dentro, quanto ao funcionário, ele fica ali, mas ele tem um sistema de rodízio, tem um sistema de revezamento, a própria empresa tem um processo neste sentido e numa eventualidade, numa

emergência realmente tem que buscar uma outra alternativa, mas dentro de um processo natural de trabalho, dentro da jornada normal de trabalho, a empresa já equacionou, a empresa operadora dos terminais já equacionou este problema.

Pergunta: O horário de trabalho dos cobradores que trabalham nas estações é o mesmo dos cobradores que ficam no ônibus e que têm intervalos nos terminais ou pontos finais?

Resposta: Não necessariamente, aí é uma questão de legislação trabalhista que a empresa empregadora tem que acionar e equacionar junto aos seus funcionários.

Pergunta: Quanto aos outros pontos de ônibus da cidade, incluindo os bairros periféricos, qual é o critério para haver abrigo (guarita de concreto), estrutura no chão de concreto ou apenas placas? - A Secretaria não tem projetos para melhorar o conforto em pontos de ônibus dos bairros? (naqueles que há apenas a sinalização?) Há algum critério para colocar banco e cobertura nos pontos de ônibus?

Resposta: É, normalmente o ponto de ônibus, agente procura colocá-lo perto de uma marquise, perto de um abrigo que favorece o usuário. Mas esta ideia do abrigo foi evolução também no processo. Uberlândia é uma cidade que investe muito em qualidade do transporte coletivo, basta você ver que os ônibus são 100% adaptados com elevador, todas as pessoas com alguma dificuldade de mobilidade tem acesso a qualquer ônibus do sistema. Então dentro desta ideia, dentro deste projeto, dentro deste objetivo, é que está colocando abrigos nos pontos de ônibus. Nós já temos hoje cerca de 30 a 40% dos pontos com abrigo, é projeto da prefeitura ir colocando, não em todos porque tem pontos que às vezes não justifica, mas naqueles pontos onde há maior demanda, estes é que são dados prioridade, não só no Morumbi, mas em todos os bairros, onde tem um ponto com maior demanda de embarque, tem pontos que caracterizam mais por desembarque e não por embarque, ou você tem pontos dos dois lados da rua, de um lado da rua vai ter abrigo, do outro não porque o pessoal chega e vai direto pra casa ele pega ônibus ali, ele só desce do ônibus naquele local, mas nestes pontos de embarque onde tem maior concentração de pessoas, de usuários é

objetivo da prefeitura colocar abrigo em todos. Lógico que é um processo que demora um pouco, nós tivemos agora época de chuva que dificulta o trabalho, mas o processo continua, vai continuar sim.

Pergunta: Quando o ponto de ônibus está localizado em um terreno privado, de quem é a responsabilidade por manter os cuidados com seu espaço físico?

Resposta: É, o passeio é público não é do dono do imóvel, mas existe uma legislação de ocupação de uso do solo que determina que todas as ruas que tiverem asfalto, energia, tem que ter passeio, tem que ter muro, nem sempre isso é observado pelo dono do terreno. Nos locais que se fazem mais necessário, a prefeitura coloca o abrigo e faz o passeio, agora isto é uma obrigação do dono do lote, do imóvel.

Pergunta: É possível pensar um projeto em que os pontos de ônibus façam parte de uma melhoria estética da cidade?

Resposta: Não, os terminais ou mesmo as estações de bairro seriam padrão arquitetônico mais agradável, mais limpo, mais atrativo. O abrigo em si é meio difícil porque não tem muita alternativa, é mesmo com objetivo de cobrir do sol, da chuva, mas não impede que no futuro isso evolua e tenhamos aí abrigos mais estilizados, mais aconchegantes, mais acolhedores.

Pergunta: Existe uma hierarquia dos espaços públicos usados como pontos de ônibus? Por que é mais fácil conseguir autorização para realizar ações nos pontos de ônibus dos bairros do que nas Estações da Av. João Naves de Ávila ou no Terminal Central?

Resposta: Não, não diria de autorização e sim de investimento, é mais difícil de você investir no Terminal, a estação do que investir em colocar uma placa num poste da CEMIG que está lá e vira um ponto de ônibus. A diferença é muito grande em cima disso de investimento e questão de demanda, não tem razão fazer uma estação num setor de um bairro onde tem uma linha que passa dois ônibus, tem que ser um corredor com maior concentração de ônibus.

Pergunta: acho que não fui muito clara na pergunta. Por exemplo, quando vim fazer o pedido de autorização para realizar a ação artística foi mais fácil conseguir para fazer nos pontos do Bairro do que nas Estações e Terminal, onde tive que participar de um processo burocrático.

Resposta: É porque você está dentro de um ambiente fechado, um ambiente que tem uma administração, que tem alguém que é responsável por aquele ambiente então isso exige um controle, senão nós perdemos aí o domínio disso, começa a ter venda produtos dentro, a colocação de publicidade, campanhas dentro destas estações e não é o objetivo do serviço. O objetivo do serviço é dar conforto ao usuário.

Pergunta: Como pesquisadora e usuária do transporte coletivo em Uberlândia percebo que, apesar das melhorias, o transporte coletivo ainda tem muito a avançar, como por exemplo, investir no aumento de ônibus para maior comodidade dos passageiros. Como a Secretaria de Trânsito e Transportes avalia esta questão?

Resposta: O processo é dinâmico, a cidade, Uberlândia é uma cidade que cresce muito, você mora pouco tempo em Uberlândia, se você pegar o último censo de 2010, Uberlândia teve um crescimento de aproximadamente 20% na população e não se contou aí os universitários que moram em Uberlândia, mas que tem residência fora, então se você considerar isso nós entendemos que houve um crescimento de pelo menos 30% da cidade. Em consequência a demanda pelo transporte coletivo também cresce e a prefeitura está atenta a isso, está sempre investindo, está sempre procurando melhorar, quando surgem bairros novos. O Morumbi mesmo é um bairro novo, próximo do Morumbi agora estamos tendo a regularização do Bairro São Francisco, Joana D'arc. Foi agora que a prefeitura conseguiu, legalmente, regularizar o bairro, fazer investimento em infraestrutura como ruas, asfalto, energia, água, enfim regularizar o loteamento em si e implica em tudo isso também, infraestrutura, consequentemente o atendimento do ônibus influi, é uma demanda natural, a prefeitura está sempre sim preocupada com isso.

A questão de acesso nos horários de pico é difícil de administrar porque você tem de manhã e à tarde, principalmente de manhã, nas primeiras horas da manhã e à tarde na virada do dia para a noite, você tem uma concentração grande de pessoas, ou querendo vir para o

trabalho de manhã ou querendo ir para a casa à tarde. O ideal seria se o comércio, as escolas houvesse uma desconcentração de horários para evitar esta concentração de usuários, mas como isso é difícil de administrar nós temos colocado ônibus sim, mas em qualquer lugar que você for, Uberlândia, qualquer cidade que tenha transporte coletivo, São Paulo, no Rio, seja ônibus ou metrô, essa concentração desse excesso nestes horários é, infelizmente, característica do serviço que não tem como resolver satisfatoriamente. Agente tem sim colocado mais ônibus, ônibus maiores, por exemplo, nesta semana mesmo você está vendo na imprensa em Curitiba estão lançando o ônibus biarticulado grande com capacidade para 250 pessoas. Em Uberlândia nós já temos o articulado, mas no futuro, se houver demanda é natural que venha a ter mais ônibus articulado ou até biarticulado, mas é tudo uma questão de tempo.

Pergunta: Tratando de questões ambientais, sabemos que o transporte coletivo é mais viável, percebemos que ao contrário disso, em Uberlândia é notável o aumento a frota de automóveis particulares. A Secretaria de Trânsito e Transportes tem pensado alguma estratégia no sentido de ampliação do uso do transporte coletivo?

Resposta: Sim este investimento que agente fez aí nos Corredores, Terminais, as Estações, este investimento que está se fazendo para criar novos corredores é justamente para priorizar o transporte coletivo que é menos poluente, que carrega e leva mais gente e também tecnologias novas como motores eletrônicos que são menos poluentes, se você for ver a frota de Uberlândia de ônibus é praticamente de dois anos de uso, é uma frota muito nova e, conseqüentemente, com uma tecnologia mais atualizada e menos poluente. E as alternativas de combustíveis bio-combustíveis também a gente tem incentivado e as empresas que entraram na prestação de serviço, no final de 2009 têm o compromisso de conseguirem junto aos órgãos controladores Iso 9000, Isso 14000 de qualidade do ambiente, então são compromissos que estão sendo implantados, sendo cumpridos, mas que foram assumidos na concorrência e na contratação das empresas em Uberlândia.

Pergunta: O Sistema de Transporte Coletivo de Uberlândia está preparado para uma política de conscientização do uso do transporte coletivo a fim de reduzir os danos ambientais?

Resposta: Nós temos feito inclusive investimentos neste sentido de conscientizar não só os operadores, as empresas responsáveis, mas também os usuários, a prefeitura tem feito campanha de conscientização para o usuário respeitar a qualidade do serviço, porque o serviço não é da empresa e nem da prefeitura e sim do usuário. Então se o usuário conserva o ônibus, se ele não depreda, se não destrói o patrimônio ele vai ter um serviço de maior qualidade. E isso a gente tem feito campanha, mas é um processo, às vezes não é uma campanha tão ostensiva, mas ela sempre existe e sempre está em atividade, está sempre ativa e a gente tem feito ajustes de acordo com os resultados.

Pergunta: Existem ciclovias na cidade? Onde e qual a extensão? Quais os projetos para implementação de ciclovias na cidade?

Resposta: A prefeitura tem um projeto de requalificação e revitalização do centro da cidade, temos agora um projeto que já está com verba, é só uma questão de início da obra que é a requalificação da Av. Rondon Pacheco, onde vamos ter toda uma mudança inclusive com relação às ciclovias, a passeios, existem outras ruas da cidade com ciclovias. Não temos um número ideal, não temos um número expressivo de ciclovias, mas é um investimento que a prefeitura tem feito e acredita no projeto, acredita na viabilidade. Não tenho números para te informar de quantos quilômetros de ciclovias, mas nós temos sim toda esta preocupação, é um projeto que está sendo ainda elaborado, mas que está contemplado o projeto esta questão das ciclovias de áreas verdes e de qualidade de vida, nós temos a marginal do Rio Uberabinha, com duas ruas, duas pistas paralelas que é o parque linear do Uberabinha, a prefeitura está investindo, já está pronto, mas está num processo de implantação, está pronto, mas não está acabado, onde está se criando áreas verdes, ciclovias, passeio, têm áreas de lazer, então a prefeitura de Uberlândia preocupa sim com esta qualidade de vida da população.



EDITAL Nº 008/2011
PROJETO ARTE MÓVEL “URBANA” DO PROGRAMA CULTURA NA
COMUNIDADE.

A Secretária Municipal de Cultura, com fundamento no art. 2º, inciso VII da Lei Municipal nº 9.696, de 20 de dezembro de 2007 e nos arts. 2º, inciso VII, 14 e 15, do Decreto nº 10.999, de 21 de dezembro de 2007, torna público que estarão abertas as inscrições aos interessados em participar do Projeto Arte Móvel - “Urbana”, do Programa Cultura na Comunidade, de acordo com as disposições que se seguem:

1. DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

- 1.1. O Projeto Arte Móvel “Urbana” tem como objetivo promover exposições e intervenções artísticas no espaço urbano de Uberlândia, buscando promover e ampliar a reflexão da arte sobre as experiências da cidade, expandindo-a para além dos espaços institucionais, aproximando cada vez mais o artista das questões do ambiente urbano e da comunidade.
- 1.2. A programação do Projeto inclui a realização de oficina, exposição do registro dos processos de criação, bate-papo com os artistas participantes, performances e execução das propostas selecionadas e publicação de um catálogo.
- 1.3. Poderão se inscrever quaisquer artistas e coletivos de artistas residentes em Uberlândia.
- 1.4. As propostas de intervenção urbana deverão ser inéditas na cidade e poderão ser inscritas nas seguintes categorias:
 - 1.4.1. pintura (murais e painéis);
 - 1.4.2. escultura;
 - 1.4.3. objeto;
 - 1.4.4. *outdoor*;
 - 1.4.5. vídeo-projeção;
 - 1.4.6. fotografia;
 - 1.4.7. *performance*;
 - 1.4.8. *happenings*;
 - 1.4.9. desenho;

- 1.4.10. instalação;
- 1.4.11. mídias contemporâneas;
- 1.4.12. ativismo;
- 1.4.13. sons.
- 1.5. Os artistas selecionados deverão apresentar os registros do processo de execução do trabalho que ficarão em exposição a ser mantida em duas salas da Casa da Cultura.
- 1.6. Na abertura da exposição haverá uma mesa redonda com os artistas selecionados para o Projeto.
- 1.7. A título de ajuda de custo, os grupos ou artistas selecionados receberão recurso financeiro da Secretaria Municipal de Cultura.
- 1.8. Fica reservada à Prefeitura de Uberlândia/Secretaria Municipal de Cultura, o direito de usar o trabalho em divulgação institucional, aí consideradas sua reprodução, transmissão por rádio ou emissão televisiva, retransmissão, comunicação ao público, veiculação em qualquer tipo de mídia e por qualquer meio ou processo existente.
- 1.8.1. a autorização de que trata o item 1.8. implica, necessariamente, em cessão gratuita dos direitos de imagem, em qualquer tipo de suporte físico, inclusive na *internet*, sobre o material ora enviado e disponibilizado para acesso universal;
- 1.8.2. Fica também, desde já, autorizado o tratamento gráfico adequado ao formato da publicação.

2. DAS INSCRIÇÕES

- 2.1. As inscrições serão realizadas na Casa da Cultura, localizada na Praça Coronel Carneiro, nº 89, Fundinho, Uberlândia/MG, CEP 38400-208, **no período de 11 de abril a 20 de maio de 2011**, de segunda a sexta-feira, no horário das 13:00h às 18:00h, ou poderão ser enviadas pelos Correios, via sedex ou carta registrada com AR (aviso de recebimento) para a Casa da Cultura, identificando-se a parte externa do envelope com a expressão “Arte Móvel Urbana 2011”.
- 2.2. Para inscrição, os interessados deverão apresentar a seguinte documentação:
 - 2.2.1. ficha de Inscrição, nos termos dos modelos constantes dos Anexos I e II, partes integrantes e complementares deste Edital, conforme seja pessoa física ou jurídica;
 - 2.2.2. proposta, em conformidade com o modelo constante do Anexo III, parte integrante e complementar deste Edital, contendo:
 - 2.2.2.1. título;
 - 2.2.2.1. nome do proponente;
 - 2.2.2.2. local da cidade onde pretende realizar a proposta;
 - 2.2.2.3. apresentação do Projeto, com até 10 (dez) linhas;
 - 2.2.2.4. justificativa com até 10 linhas;
 - 2.2.2.5. memorial descritivo, poético e/ou conceitual;

- 2.2.3. outros recursos, se necessários, tais como, maquetes, croquis, fotografias, vídeos e outros que elucidem a compreensão da proposta;
- 2.2.4. currículo;
- 2.2.4.1. no caso de proposta de grupo de artistas, deverá ser enviado currículo individual de todos os integrantes do grupo.
- 2.3. Os espaços públicos previamente autorizados pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente são:
 - 2.3.1. Praça Bento XVI - Bairro Maravilha (entre as Ruas Namem Muchail, Geraldo José da Costa e Paulo de Tarso);
 - 2.3.2. Praça Olívia Calábria - Bairro Tabajaras (Av. Afrânio Rodrigues da Cunha e Rua Vital Macedo);
 - 2.3.3. Praça Edres Ghannom - Bairro Granada (Alameda E. F. Santos e Rua Cornélio Arantes);
 - 2.3.4. Praça Edgar de Paulo - Bairro Luizote de Freitas (entre as Ruas Luiz José Alves, José V. Jesus, Sebastião T. da Rocha, Adolfo Lima, Saturnino J. G., Alfredo M. Abreu, Maria A. Araújo e João B. Silva);
 - 2.3.5. Praça Luiz Montes - Bairro Tibery (Av. Itália e Av. África);
 - 2.3.6. Praça Amélio Zardo - Bairro Tubalina (entre as Ruas Aniceto Pereira e Eça de Queiroz);
 - 2.3.7. Alameda Ecológica - Bairro Planalto (15 quadras consecutivas no centro do Bairro - entre as Avenidas Indaiá e Imbaúba);
 - 2.3.8. Faixas de Domínio Saída para a cidade do Prata (entre os bairros Planalto e Jardim das Palmeiras - BR 497 Trecho entre a Rotatória da Av. Getúlio Vargas e o Córrego do Óleo);
- 2.4. Se a proposta for de intervenção em algum dos espaços citados no item 2.3 deste Edital, o artista deverá buscar orientações junto à Secretaria Municipal de Meio Ambiente e/ou outros órgãos competentes da Administração Pública.
- 2.5. Não serão aceitos trabalhos realizados com materiais que prejudiquem ou comprometam a integridade física do local, do meio ambiente e do público em geral.
- 2.6. Caso o artista indique espaço que não esteja entre os relacionados nos subitens 2.3.1 a 2.3.8 do item 2.3 deste Edital, e este seja administrado por alguma instituição ou entidade que não autorize a sua execução no local, a proposta deverá ser readaptada para outro.
- 2.7. Os artistas que tiverem sido selecionados em 2009 e 2010, ficarão impedidos de participar da edição de 2011.
- 2.8. Se a proposta selecionada for uma *performance*, o artista deverá se comprometer a realizar no mínimo 04 (quatro) apresentações.

3. DA SELEÇÃO

- 3.1. A Secretaria Municipal de Cultura designará uma Comissão de Seleção composta de 03 (três) profissionais da área de Artes Visuais para a seleção dos trabalhos inscritos.
- 3.2. Os trabalhos inscritos serão avaliados e selecionados conforme os seguintes critérios:

- 3.2.1. Proposições que dialoguem e/ou envolvam a comunidade e discutam relações da obra com a cidade ou com o contexto na qual está inserida e que perpassem pelas questões da arte urbana, tais como efemeridade, permanência, deslocamento, repetição, duração e visibilidade;
- 3.2.2. qualidade da proposta;
- 3.2.3. adequação da proposta à estrutura física dos espaços indicados.
- 3.3. A Comissão poderá estabelecer outros critérios para julgamento desde que em conformidade com este Edital.
- 3.4. Serão selecionadas até 06 (seis) propostas inscritas.
- 3.5. A Comissão Julgadora selecionará, além das 06 (seis) propostas, mais 02 (duas) consideradas reservas, para substituição caso algum dos participantes selecionados fique permanentemente impossibilitado ou impedido de realizar a sua proposta.
- 3.6. A Comissão Julgadora lavrará em ata o processo de seleção.
- 3.7. As decisões da Comissão são soberanas, delas não cabendo recurso.
- 3.8. O resultado da seleção será divulgado no Portal da Prefeitura de Uberlândia www.uberlandia.mg.gov.br e publicado no Diário Oficial do Município.

4. DA AJUDA DE CUSTO

- 4.1. A ajuda de custo referida no subitem 1.7. do item 1 deste Edital, a ser concedida aos selecionados, terá o valor bruto a seguir descrito:
 - 4.1.1. **R\$ 3.000,00 (três mil reais)** a ser pago em **02 (duas) parcelas de R\$ 1.500,00 (mil e quinhentos reais)** cada, de acordo com a dotação orçamentária nº 14.422.4001.2422, UO.: 08, UA.: 02 naturezas da despesa: 3.3.90.36 (se pessoa física) ou 3.3.90.39 (se pessoa jurídica), sendo:
 - 4.1.1.2. a primeira parcela de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais), após a divulgação do resultado da seleção;
 - 4.1.1.3. a segunda parcela de R\$ 1.500,00 (um mil e quinhentos reais), um mês após o primeiro pagamento.
 - 4.2. Para receber a ajuda de custo, o selecionado deverá:
 - 4.2.1. estar adimplente com o Fisco Municipal;
 - 4.2.2. providenciar seu cadastro junto ao Núcleo de Cadastro Mobiliário da estrutura orgânica da Secretaria Municipal de Finanças;
 - 4.2.3. providenciar o cadastro de sua conta bancária no Núcleo de Tesouraria da estrutura orgânica da Secretaria Municipal de Finanças.
 - 4.3. Se **pessoa física**, além de cumprir as exigências dos subitens 4.2.1 a 4.2.3 deste Edital, deverá apresentar a seguinte documentação à Assessoria Administrativa e Financeira da Secretaria Municipal de Cultura:
 - 4.3.1. cópia do CPF;
 - 4.3.2. cópia da carteira de identidade;
 - 4.3.3. cópia do comprovante PIS/PASEP ou INSS;

4.3.4. cópia do comprovante de residência atualizado;

4.3.5. Nota Fiscal Avulsa de Prestação de Serviço emitida pelo Município de Uberlândia.

4.4. Se **pessoa jurídica**, além de cumprir as exigências dos subitens 4.2.1 a 4.2.3 deste Edital, deverá apresentar a seguinte documentação à Assessoria Administrativa e Financeira da Secretaria Municipal de Cultura:

4.4.1. cópia do contrato social ou estatuto social devidamente registrados e suas alterações;

4.4.2. cartão de CNPJ;

4.4.3. certidões negativas da previdência social e do FGTS;

4.4.4. cópia do CPF e carteira de identidade do representante legal;

4.4.5. Nota Fiscal Eletrônica de Prestação de Serviços.

5. DO CRONOGRAMA

5.1. Meses de abril/maio de 2011:

5.1.2. inscrição de propostas: de 11 de abril a 20 de maio de 2011;

5.2. Mês de agosto de 2011:

5.2.1. execução das propostas selecionadas.

5.3. Meses de agosto/setembro de 2011:

5.3.1. abertura da Exposição na Galeria Geraldo Queiroz e Sala de Experimentações Visuais da Casa da Cultura e bate-papo com os artistas em **25 de agosto de 2011, às 20:00h.**

5.3.2. exposição na Galeria Geraldo Queiroz e Sala de Experimentações Visuais da Casa da Cultura no período de **26 de agosto a 30 de setembro de 2011.**

6. DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1. Os artistas e/ou grupos de artistas serão responsáveis:

6.1.1. pela execução da proposta, obedecendo ao cronograma do Projeto, bem como pelo registro e produção do material;

6.1.2. pelos custos referentes à produção do trabalho, tais como: execução, transporte, instalação e manutenção durante a permanência da proposta, registro e produção do material para a exposição na Casa da Cultura e do catálogo.

6.2. Caso o artista necessite de equipamentos audiovisuais, elétricos, eletrônicos, exposição dos registros e outros acessórios para a realização de sua proposta, estes deverão ser por ele providenciados.

6.3. A Secretaria de Cultura providenciará:

- 6.3.1. autorização necessária para uso dos espaços públicos junto aos órgãos competentes, para a instalação dos trabalhos;
- 6.3.2. apoio para a montagem da exposição dos registros dos trabalhos (processo de criação e execução), que será realizada na Galeria Geraldo Queiroz e na Sala de Experimentações Visuais da Casa da Cultura;
- 6.3.3. confecção dos convites da exposição e a produção de um catálogo;
- 6.3.4. pagamento de cachê para os membros da Comissão de Seleção;
- 6.3.5. viabilização de oficina relativa ao tema, para qualificação dos participantes e interessados.
- 6.4. Os trabalhos inscritos e não selecionados ficarão disponíveis para devolução 30 (trinta) dias após a publicação do resultado.
- 6.5. Decorridos 60 (sessenta) dias após este período, os trabalhos não retirados serão descartados.
- 6.6. A inscrição do trabalho implica no conhecimento integral e aceitação dos termos do presente Edital.
- 6.7. Os casos omissos serão resolvidos pela Secretaria Municipal de Cultura, observada a legislação pertinente.

Uberlândia, de março de 2011.

Mônica Debs Diniz
Secretária Municipal de Cultura

