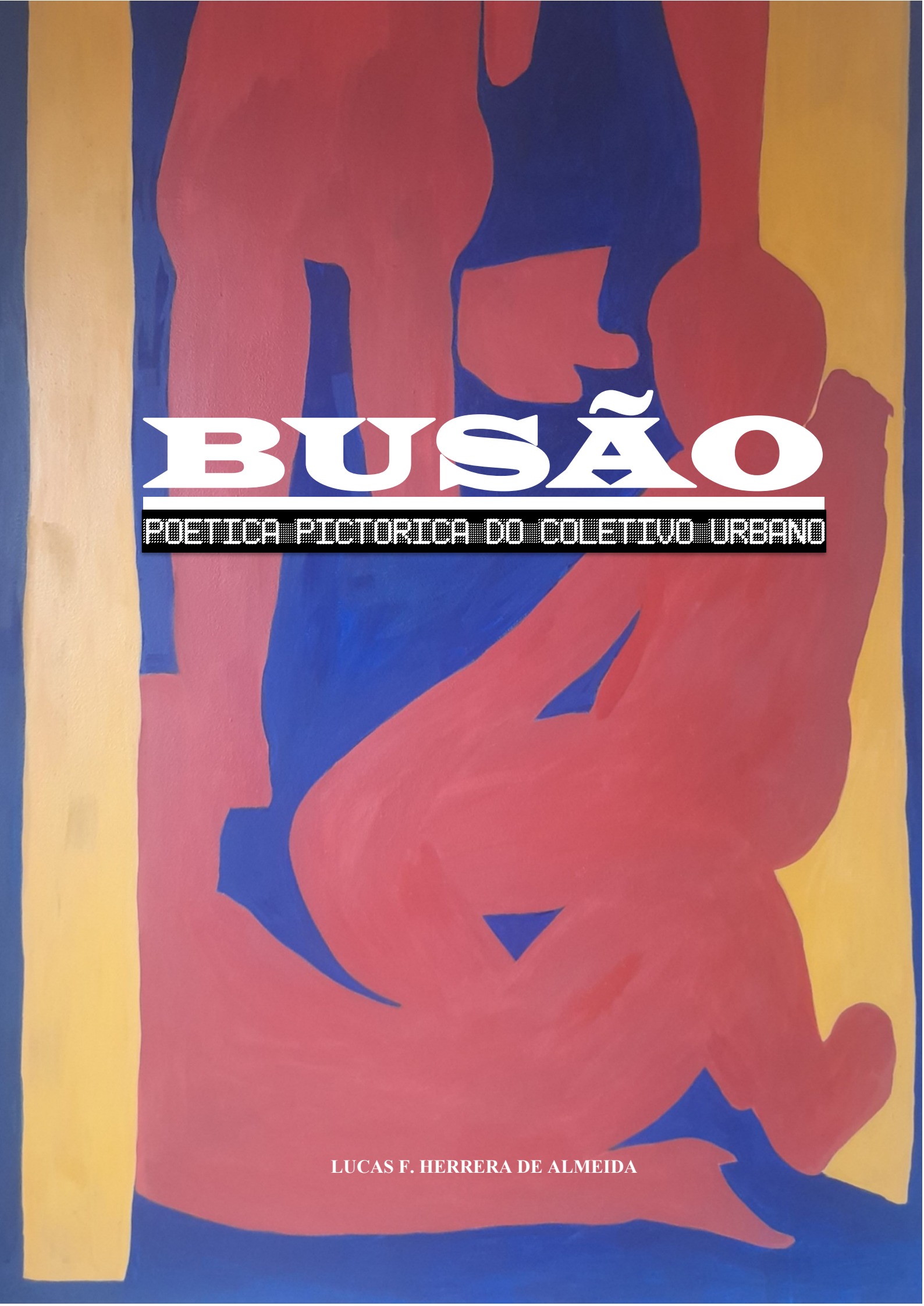


The background of the cover is an abstract composition of large, organic shapes in red, blue, and yellow. The red shapes are the most prominent, filling much of the center and bottom. Blue shapes are interspersed, particularly on the left and right sides. Yellow shapes are located at the top and bottom edges. The overall effect is a vibrant, layered, and somewhat chaotic visual field.

BUSÃO

POÉTICA POÉTICA DO COLETIVO URBANO

LUCAS F. HERRERA DE ALMEIDA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ARTES VISUAIS

LUCAS FELIPE HERRERA DE ALMEIDA

BUSÃO: POÉTICA PICTÓRICA DO COLETIVO URBANO

UBERLÂNDIA

2023

LUCAS FELIPE HERRERA DE ALMEIDA

BUSÃO: POÉTICA PICTÓRICA DO COLETIVO URBANO

Monografia apresentada à Universidade Federal de Uberlândia, como requisito para obtenção do título de bacharel em Artes Visuais

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Ana Helena da Silva Delfino Duarte

UBERLÂNDIA

2023

LUCAS FELIPE HERRERA DE ALMEIDA

BUSÃO: POÉTICA PICTÓRICA DO TRANSPORTE COLETIVO

Monografia apresentada à Universidade Federal de Uberlândia, como requisito para obtenção do título de bacharel em Artes Visuais.

Uberlândia, data

BANCA EXAMINADORA

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Ana Helena da Silva Delfino Duarte - Aninha Duarte
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA - UFU

Prof. Dr. Rodrigo Freitas Rodrigues
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA - UFU

Prof^ª. Dr^ª. Patrícia Andrea Soto Osses
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA – UFU

AGRADECIMENTOS

Graças aos caminhos trilhados nesses últimos anos, tive a oportunidade de conhecer e me socializar com pessoas incríveis no curso de artes visuais. Por isso, quero agradecer meus maravilhosos amigos, que me incentivaram para a conclusão dessa pesquisa, principalmente ao Lucas Orsini e Guilherme Cecato que me ajudaram diretamente nesse processo, tanto fisicamente, quanto intelectualmente.

À minha companheira Daniela Huang, que me ajudou em todas as partes da pesquisa, como minha amiga mais próxima e alguém que consegue me entender tão rápido. Você é maravilhosa, e graças a sua ajuda não sucumbi aos momentos de ansiedade.

Aos meus pais, Elmo e Susana, pela minha educação, principalmente em atividades artísticas, e por me ensinarem a importância de conhecer novos lugares e pessoas, que me possibilita ter muitos amigos hoje. Aos meus irmãos, Leonardo e Mariana, que apesar da distância física, ainda se lembram de mim e me aceitam do jeito que eu sou.

Aos meus professores, que me desafiavam e acolhiam durante todo o aprendizado, me fazendo parte desse espaço distante da minha cidade natal. Em especial, minha orientadora Aninha Duarte, por conseguir me entender e me disponibilizar tanto do seu tempo nesse longo percurso, muito obrigado.

Aos professores convidados Rodrigo Freitas e Patricia Osses, por disponibilizarem seu tempo e conhecimento para analisar meu trabalho. Aos espaços públicos e pela manutenção deles, mesmo que ainda tenhamos muito caminho para que eles sejam melhores do que vemos hoje. Acredito que não estaria em uma universidade se não fossem pelas políticas públicas de incentivo à educação, principalmente o passe escolar que me possibilitou maior acesso ao transporte público, além de outras, como o restaurante universitário e o *intercamp*.

À arte, que me possibilita pesquisar sobre a vida da forma que gosto, desenhando, pintando e cantando no meio das loucuras diárias da contemporaneidade.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

IMAGENS

Imagem 1 – Foto panorâmica do interior do ônibus, 2022.	25
Imagem 2 – Foto da reconstrução do Omnibus de Shillibeer de 1829, feita pela London General Omnibus Company (1929).	28
Imagem 3 – Foto do ônibus T610 no terminal central de Uberlândia (MG), 2022.	31
Imagem 4 – Foto do motorista de ônibus consertando a porta do ônibus T610, 2022.	35
Imagem 5 – Foto de sombras projetadas no ônibus em movimento, 2023.	37
Imagem 6 – Ruína do presídio “Presidio Modelo”, prisão construída entre 1926 e 1931 na Isla de la Juventud, em Cuba.	44
Imagens 7 - Bronisław Wojciech Linke, <i>The Bus</i> , 1959-1961, óleo sobre tela, 134 x 178,5 cm.	50
Imagens 8 - OR BAR-EL, <i>frame</i> com o quadro produzido no vídeo [NO.49] <i>ON THE BUS</i> , 2023.	52
Imagens 9 - Paul Kirchner, fragmento do livro <i>The bus</i> , 1987.	53
Imagens 10 – Kamlesh Kumar Roy. <i>The bus</i> , 2009, óleo sobre papel artesanal, 57,7 x 77,5 cm.	54
Imagem 11 – Lucas Herrera de Almeida. Série <i>Distorções</i> , 2021, 3 obras em nanquim sobre papel A3, 29,7 x 42 cm.	55
Imagem 12 – Lucas Herrera de Almeida. sem título, 2021, nanquim sobre papel A3, 29,7 x 42 cm.	56
Imagem 13 – Lucas Herrera de Almeida. <i>Floresta Clara</i> , 2021, têmpera ovo gorda sobre papel paraná, 50 x 40 cm.	58
Imagem 14 – Lucas Herrera de Almeida. <i>Homem Livre Admirado</i> , 2021, têmpera vinílica sobre papel paraná, 50 x 40 cm.	59
Imagem 15 – Lucas Herrera de Almeida. <i>Minhas Entranhas</i> , 2021, acrílica sobre tela, 100 x 80 cm.	60
Imagem 16 – Lucas Herrera de Almeida. Série <i>Sacada</i> , 2022, têmpera vinílica sobre papel paraná, 50 x 40 cm.	61
Imagem 17 – Lucas Herrera de Almeida. <i>Ânsia</i> , 2022, acrílica sobre tela, 160 X 67,5 cm.	62
Imagem 18– Lucas Herrera de Almeida. <i>Multidão</i> , 2022, acrílica sobre tela, 160 X 67,5 cm.	63
Imagem 19 – Lucas Herrera de Almeida. <i>Medo</i> , 2022, acrílica sobre tela, 160 X 67,5 cm.	64

Imagem 20 – Lucas Herrera de Almeida. Fragmento da história em quadrinho Busão, 2023, nanquim sobre papel A3, 29,7 x 42 cm.	65
Imagem 21 – Lucas Herrera de Almeida. Fragmento da história ilustrada Busão, 2023, nanquim sobre papel A3, 29,7 x 42 cm.	66
Imagem 22 – Foto da Estação Luiz Finotti, 2023.	68
Imagem 23 – Foto da porta da estação Luiz Finotti e porta do ônibus T610, 2023.	69
Imagem 24 – Foto do ônibus da T610, 2023.	70
Imagem 25 – Lucas Herrera de Almeida. Foto do painel do ônibus, 2023.	72
Imagem 26 – Foto dos alunos do ensino médio no ônibus T610, 2023.	73
Imagem 27 – Foto do ônibus articulado T123, 2023.	75
Imagem 28 – Foto de uma camelô na linha de ônibus T123, 2023.	76
Imagem 29 – Foto do espaço reservado para o cobrador, 2023.	77
Imagem 30 - Lucas Herrera de Almeida. Experimentação visual a partir dos registros fotográficos, 2023.	79
Imagem 31 – Lucas Herrera de Almeida. Experimentação visual com foto panorâmica em movimento, 2023.	80
Imagem 32 – Lucas Herrera de Almeida. Croquis digitais da porta do ônibus, 2022	81
Imagem 33 – Lucas Herrera de Almeida. Croquis digitais da janela do ônibus, 2022	82
Imagem 34 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	83
Imagem 35 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	83
Imagem 36 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	84
Imagem 37 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	85
Imagem 38 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	85
Imagem 39 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	86
Imagem 40 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	86
Imagem 41 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	87
Imagem 42 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	88
Imagem 43 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	88
Imagem 44 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	89
Imagem 45 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	89
Imagem 46 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	90
Imagem 47 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	91
Imagem 48 – Foto dos cadernos de desenho, 2023	92
Imagem 49 – Foto da porta do ônibus da linha T123, 2022.	98

Imagem 50 – Foto da janela do ônibus no terminal central, 2022.	100
Imagem 51 – Foto do espelho convexo do ônibus da linha T610, 2023.	103
Imagem 52 – Foto do acento preferencial da linha T610, 2023	105
Imagem 53 – Lucas Herrera. Folhas análogas (2023). Têmpera ovo sobre tela, 2,2 x 1,1 m.	107
Imagem 54 – Lucas Herrera. Balaústre (2023). Têmpera ovo sobre tela, 1,2 x 1,1 m.	109
Imagem 55 – Lucas Herrera. Camelô (2023). Giz pastel oleoso e têmpera acrílica sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.	110
Imagem 56 – Lucas Herrera. Motô (2023). Giz pastel oleoso e têmpera acrílica sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.	112
Imagem 57 – Lucas Herrera. Cobradô (2023). Giz pastel oleoso e têmpera acrílica sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.	113
Imagem 58 – Lucas Herrera. Poltrona prioritária (2023). Pintura digital.	114
Imagem 59 – Lucas Herrera. Poltrona prioritária (2023). Impressão sobre lona vinílica, 1,1 x 1,0 m.	114
Imagem 60 – Lucas Herrera. Assento preferencial (2023). Pintura digital.	116
Imagem 61 – Lucas Herrera. Assento preferencial (2023). Impressão sobre lona vinílica, 2,2 x 1,1 m.	117
Imagem 62 – Foto do primeiro teste de projeto expográfico, 2023	119
Imagem 63 – Lucas Herrera de Almeida. Foto da montagem da exposição no bloco 1I, 2023	120
Imagem 64 – Lucas Herrera de Almeida. Foto da montagem da exposição no bloco 1I, 2023	121
Imagem 65 – Lucas Herrera de Almeida. <i>QR Code</i> para acessar o acervo digital, 2023	122
Imagem 66 – <i>QR Code</i> para acessar o questionário do google <i>Forms</i> , 2023	122
Imagem 66 – Lucas Herrera de Almeida. Texto de apresentação da exposição no bloco 1I, 2023	123
Imagem 67 – Fotos da abertura da exposição no bloco 1I, 2023	125
Imagem 68 – Fotos da abertura da exposição no bloco 1I, 2023	125
Imagem 69 – Fotos da abertura da exposição no bloco 1I, 2023	126
Imagem 70 – Fotos da abertura da exposição no bloco 1I, 2023	126
Imagem 71 – Fotos da abertura da exposição no bloco 1I, 2023	127
Imagem 72 – Fotos da abertura da exposição no bloco 1I, 2023	128
Imagem 73 – Fotos da abertura da exposição no bloco 1I, 2023	128
Imagem 74 – Print do vídeo da ação urbana na UFU, 2023	129

Imagem 75 – Fotos da ação urbana na estação Luiz Finotti, 2023	130
Imagem 76 – Print do vídeo da ação urbana na estação Luiz Finotti, 2023	131
Imagem 77 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023	133
Imagem 78 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023	133
Imagem 79 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023	134
Imagem 80 – Fotos da ação urbana no terminal central, 2023	134
Imagem 81 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023.	135
Imagem 82 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023.	137
Imagem 83 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023.	138

FIGURAS

Figura 1 – Paleta cromática da primeira obra “Folhas Análogas”, 2023.	94
Figura 2 – Paleta cromática da segunda obra “Balaústre”, 2023.	94
Figura 3 – Paleta cromática da terceira obra “Camelô”, 2023	94
Figura 4 – Paleta cromática da quarta obra “Motô”, 2023.	94
Figura 5 – Paleta cromática da quinta obra “Cobradô”, 2023.	95
Figura 6 – Paleta cromática da sexta obra “Poltrona prioritária”, 2023.	95
Figura 7 – Paleta cromática da sétima obra “Assento preferencial”, 2023.	95
Figura 8 – Compilado do processo de confecção da primeira obra “Folhas análogas”, 2023.	96
Figura 9 – [RECORTE] Texturas do giz pastel e da tinta vinílica da terceira, quarta e quinta obra, 2023	96
Figura 10 – [RECORTE] Texturas da pintura digital da sexta e sétima obra, 2023.	97
Figura 11 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).	99
Figura 12 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).	100
Figura 13 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).	101
Figura 14 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).	102
Figura 15 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).	104
Figura 16 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).	106
Figura 17 – Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).	107
Figura 18 – [RECORTE] Texto de apresentação da exposição no bloco II (2023)	124

RESUMO

Esta pesquisa em Artes Visuais propõe um diálogo entre pintura e o cotidiano do *busão* urbano, utilizando de conceitos da semiótica para decodificar os elementos desse transporte em símbolos da sociabilidade no transporte público. O conjunto seriado nomeado como *Omnes Omnibus, ou Busão* (2023), composto por sete pinturas, explora a proximidade física entre passageiros no ônibus em contraste com o distanciamento presentes nas relações sociais rotineiras. Esse conceito é trabalho a partir das vivências do autor durante a pandemia de Covid-19, onde o isolamento se tornou parte do cotidiano. A pesquisa se apoia no estudo teórico de autores como Alcântara Jr e Careri para elucidar sobre a sociabilidade dentro do ônibus e de entender o caminhar como intervenção urbana, para criar uma perspectiva poética desse espaço na pintura. Além disso, é descrito um processo de pesquisa de campo e processo de criação, que culminam nas composições pictóricas do conjunto seriado, assim como na exposições do mesmo, dívidas em uma exposição na parede da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) e, posteriormente, na ação poética com trajeto entre o bloco citado e o terminal central de Uberlândia (MG). Sendo assim, o trabalho oferece uma reflexão sobre a experiência pessoal com o isolamento social e o dia a dia no espaço comunitário do ônibus, enquanto a própria interação da arte com esse espaço cria formas de interação, que as paredes engessadas da academia não conseguem produzir.

Palavras-chaves: Busão; Ônibus; Urbano; Pintura; Sociabilidade; Cotidiano.

ABSTRACT

This research in Visual Arts proposes a dialogue between painting and the everyday life of urban buses, using semiotic concepts to decode the elements of this transportation mode into symbols of sociability in public transit. The serialized set named *Omnes Omnibus, or Busão* (2023), consisting of seven paintings, explores the physical proximity among passengers on the bus in contrast to the distancing prevalent in routine social relationships. This concept is developed based on the author's experiences during the Covid-19 pandemic, where isolation became a part of daily life. The research draws on theoretical studies by authors such as Alcântara Jr. and Careri to shed light on sociability within the bus and to understand walking as urban intervention, creating a poetic perspective of this space in painting. Additionally, the research describes a field research process and a creative process, culminating in the pictorial compositions of the serialized set, as well as their exhibition on the walls of the Federal University of Uberlândia (UFU) and, subsequently, in a poetic action with a route between the mentioned building and the central terminal of Uberlândia (MG). Thus, the work offers a reflection on personal experiences with social isolation and daily life in the communal space of the bus, while the interaction of art with this space creates new forms of engagement that the rigid walls of academia cannot produce.

Keywords: Busão; Bus; Urban; Painting; Sociability; Everyday Life.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14	
ALBUM DE APRESENTAÇÃO DE IMAGENS	17	
CAPÍTULO 1 PONTO DE PARTIDA: INTRODUÇÕES E OBSERVAÇÕES		
CONCEITUAIS DA MOBILIDADE URBANA.....	25	
1.1 MOBILIDADE URBANA	25	
1.2 PASSAGEIROS DO BUSÃO	31	
1.3 URBANIDADE.....	37	
CAPÍTULO 2 INTERFACES PASSAGEIRAS: PARES PLASTICOS E TEÓRICOS		43
2.1 INTERFACES DO ÔNIBUS	43	
2.2 IMAGEM DO BUSÃO NA ARTE	47	
2.3 MINHA TRAJETÓRIA ARTÍSTICA.....	54	
CAPÍTULO 3 ITINERÁRIO “OMNES OMNIBUS, OU BUSÃO”: PASSAGENS DA CRIAÇÃO		67
3.1 CAMPO E PROCESSO DE CRIAÇÃO	67	
3.2 ÍCONES PICTÓRICOS E SIMBOLOGIAS.....	93	
3.3 SOCIABILIZAÇÕES EXPOSITIVAS	118	
3.3.1 EXPOSIÇÃO: UFU BLOCO 1I.....	118	
3.3.2 AÇÃO URBANA: TERMINAL CENTRAL UBERLÂNDIA	129	
CONCLUSÃO.....	140	
REFERÊNCIAS	145	

INTRODUÇÃO

A proposta dessa pesquisa é estabelecer um diálogo entre a pintura e o cotidiano no busão, utilizando os conceitos da semiótica para analisar os signos contidos no ônibus e suas relações com a sociabilidade urbana, além de explorar o cenário conflitante onde há uma grande proximidade física entre os passageiros no transporte urbano em comparação com o distanciamento nas relações sociais no cotidiano.

Inclusive, o foco dessa pesquisa sobre o transporte coletivo será, exclusivamente, sobre os ônibus urbanos, que circulam nos municípios. Por isso, vale esclarecer que, o termo “busão”, usada como gíria que se refere ao ônibus, será utilizado no texto para se referir ao ônibus urbano, por apresentar proximidade com o grupo social que utiliza o transporte público. Dessa forma, os elementos do busão são utilizados como representação simbólica da sociedade contemporânea, enquanto o próprio traslado surge como prática estética que conduz reflexões que complementam o processo criativo.

Dessa forma, desenvolvi um conjunto seriado composto por sete pinturas, em que cada obra também poderia ser interpretada individualmente, ou em pequenos grupos que podem ser considerados: contradições, composição plástica, proximidade técnica e poéticas. Assim como, utilizo da teoria e psicologia das cores para compor relações cromáticas com o estado dos passageiros nesses contextos específicos, a fim de estabelecer uma dimensão afetiva nos trabalhos.

Sendo assim, a sociabilidade que é encontrada nos espaços públicos de grande concentração me chamou a atenção para realizar uma análise mais aprofundada, a fim de explorar as potencialidades desses locais, principalmente após o isolamento social vivido durante a pandemia de Covid-19¹.

Isto posto, o texto monográfico que se lê, será dividido em 3 capítulos que trarão o aporte teórico, processo de criação e observações sobre o conjunto seriado. Portanto, no primeiro capítulo, intitulado "PONTO DE PARTIDA: INTRODUÇÕES E OBSERVAÇÕES CONCEITUAIS DA MOBILIDADE URBANA" discorro sobre três conceitos importantes para o trabalho: “Mobilidade urbana”, que tem como finalidade falar um pouco sobre a história do ônibus - como veículo de transporte coletivo e símbolo de sociabilidades; “Usuário do transporte público”, que discute acerca de passageiros e trabalhadores presentes dentro do

¹ Covid 19 é uma infecção respiratória causada pelo novo coronavírus SARS-CoV-2 e foi a causa dos isolamentos decretado por governos em todo o mundo, por ser altamente transmissível.

"busão" - construindo uma pequena descrição de alguns agentes desses grupos e elencando algumas sociabilidades tratadas por José Alcântara Jr no livro *Sociabilidades em Ônibus Urbano* (2011); e "Urbanidade" mostrar a partir da visão de Francesco Careri no livro *Walkscapes: o caminhar como prática estética* (2013), sobre as formas de se habitar o espaço da cidade enquanto se cria novas visualidades pelo processo de locomoção, e cria uma relação com o isolamento social proporcionado pela pandemia de Covid-19.

Já no capítulo "INTERFACES PASSAGEIRAS: PARES PLÁSTICOS E TEÓRICOS", dividido entre tópicos: "Interfaces com o ônibus", "Imagem do ônibus na arte", e "Minha trajetória artística", apresento outros artistas e áreas do conhecimento que possuem alguma relação com as pinturas realizadas, seja através do assunto da pesquisa, ou da representação do ônibus no meio artístico, ou do diálogo com os tratamentos pictóricos. Além de apresentar minha trajetória artística em comparação aos trabalhos apresentados nesse estudo, a fim de investigar possíveis semelhanças e contrastes entre eles.

Enquanto o capítulo três, "ITINERÁRIO 'OMNES OMNIBUS, OU BUSÃO': PASSAGENS DA CRIAÇÃO", abrange todo o percurso referente a: pesquisa de campo e processo de criação pelo tópico "Campo e Processo de criação", com a mostra das experimentações visuais; observações sobre as iconografias e iconologias presentes nas pinturas no item "Ícones pictóricos e simbologias"; e a exposição e ação urbana que trouxeram os trabalhos para a apreciação e sociabilização com o público, compiladas na última subdivisão do capítulo "Sociabilizações expositivas". Esses itens se baseiam na investigação empírica de interesses estéticos encontrados durante o trajeto do ônibus, como ponto de partida, onde realizei algumas experimentações fotográficas que se tornaram elementos essenciais da pesquisa, pois revelaram outra forma de compreender esse espaço.

Por fim, a experiência da exposição das obras ao público, que foi efetuada em dois atos: o primeiro, no espaço público da parede da Universidade Federal de Uberlândia (UFU) - momento de trânsito de alunos e professores e, conseqüentemente, suas interpretações, reflexões e apontamentos sobre os trabalhos dispostos; Já no segundo ato, foi realizado o deslocamento de algumas obras para o terminal urbano de Uberlândia (MG), realizando uma "exposição itinerante" pelos ambientes urbanos, contextualizando as obras no que considero ser o local mais adequado para sua exibição, propondo um diálogo direto com a pesquisa e sua releitura como parte do coletivo criado pelos passageiros do ônibus. Além de promover uma inclusão científica da população que ocupa esses espaços, e que, normalmente, não ocupam locais expositivos.

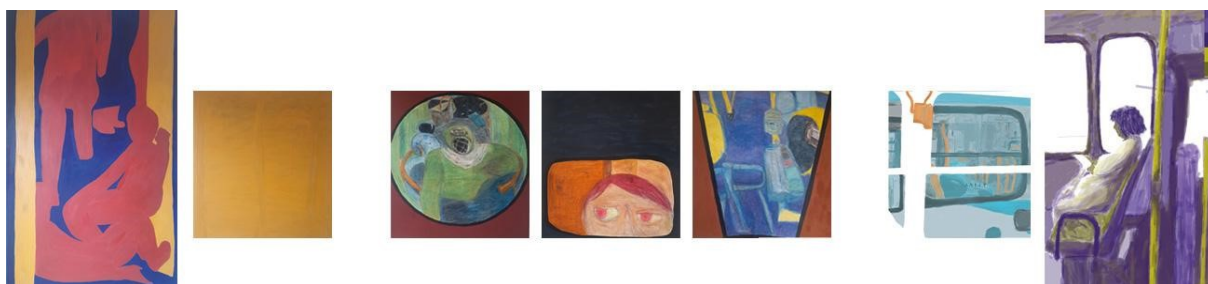
A pesquisa apresenta um itinerário sobre a poética presente no busão, expressada pela pintura, onde a minha identidade se mistura com o anonimato intrínseco presente no cotidiano como um passageiro de ônibus urbano. Houve uma necessidade de representar as questões cotidianas pessoais no ônibus, a partir do estudo empírico e teórico das questões simbólicas e sociais desse ambiente. Como finalidade da produção artística, discorro sobre a forma que as sociabilidades são percebidas por mim, principalmente, após os acontecimentos da pandemia da Covid-19 - enquanto distanciamento social - e as questões pictóricas que tendem a potencializar esses discursos. Por fim, esse trabalho se assemelha a um “terminal urbano” de grande circulação de símbolos que moldaram os presentes trabalhos, sem que delimite um fim definitivo das discussões sobre o indivíduo na sociedade ocidental contemporânea e as formas de se abitar as urbanidades.

ALBUM DE APRESENTAÇÃO DE IMAGENS

Para que fique mais fácil a compreensão do trabalho, trago a seguir as pinturas que fazem parte do conjunto seriado *Omnes Omnibus, ou Busão*. Dessa forma, as obras estarão para consulta no começo da monografia e com dimensões de fácil visualização. As obras não virão enumeradas na lista de figuras, pois retornarão no corpo do texto para observações do autor. Também preciso informar que as duas últimas entrarão nesse álbum com suas versões digitais, mas a exposição conta com suas versões impressas, e no terceiro capítulo terá maior atenção quanto a esse suporte. Dessa forma, será mais fácil retornar a qualquer momento para essa página, caso ache necessário revisitar alguma pintura da série.

As obras seguem a seguinte sequência, da esquerda para a direita: primeiro “Folhas análogas”; segundo “Balaústre”; terceiro “Camelô”; quarto “Motô”; quinto “Cobradô”; sexto “Poltrona prioritária”; sétimo “Assento preferencial”.

SÉRIE – OMNES OMNIBUS, OU BUSÃO (2023)



Acervo do artista. Compilado digital: Lucas Herrera (2023).

1 - Lucas Herrera. Folhas análogas (2023). Têmpera sobre tela, 2,2 x 1,2 m.



Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera.

2 - Lucas Herrera. Balaústre (2023). Têmpera sobre tela, 1,2 x 1,1 m.



Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera.

3 - Lucas Herrera. Camelô (2023). Giz pastel oleoso e têmpera sobre tela, 1,2 x 1,1.



Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera.

4 - Lucas Herrera. Motô (2023). Giz pastel oleoso sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.



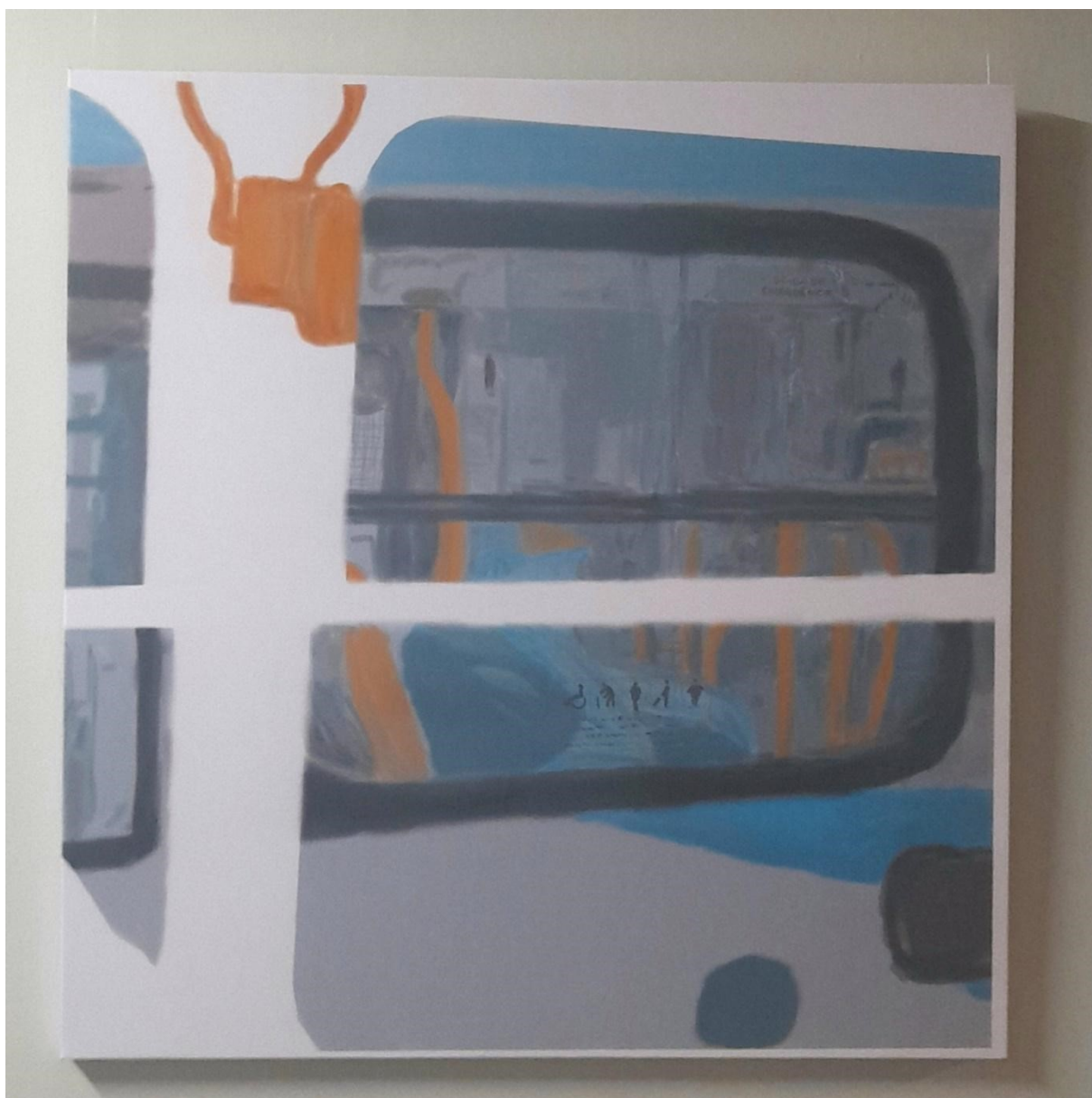
Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera.

5 - Lucas Herrera. Cobradô (2023). Giz pastel oleoso e têmpera sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.



Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera.

6 - Lucas Herrera. Poltrona prioritária (2023). Pintura digital, 1,1 x 1 m.



Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera.

7 - Lucas Herrera. Assento preferencial (2023). Impressão sobre lona vinílica, 2,2 x 1,1 m.



Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera.

CAPÍTULO 1

PONTO DE PARTIDA: INTRODUÇÕES E OBSERVAÇÕES CONCEITUAIS DA MOBILIDADE URBANA

1.1 Mobilidade Urbana

Imagem 1 – Foto panorâmica do interior do ônibus, 2022.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2022).

No início desse estudo, o *busão* surgiu como um elemento que representaria meu cotidiano, cada detalhe desse local, com seus objetos desgastados, pixações, e marcas que contam alguma história. Olhando de forma panorâmica a partir do seu interior (Imagem 1) parti dessa curiosidade para refletir sobre a sua história e a sua relação com eventos históricos da sociedade. Por conta disso, procurei saber sobre o passado cronológico do ônibus urbano, buscando entender seu conceito como veículo de transporte comunitário.

Para isso, utilizei como embasamento teórico, o livro *Sociabilidades em Ônibus Urbano* (2011) do sociólogo Jose Alcantara Jr, e na dissertação “Estudo dos constrangimentos físicos e mentais sofridos pelos motoristas de ônibus urbano da cidade do Rio de Janeiro” (2006) de Elisângela Azevedo Viana Gomes da Costa, onde a história do ônibus é citada, desde a concepção do primeiro protótipo de veículo até o primeiro sistema de carruagens públicas do mundo.

Logo no começo da história humana, antes mesmo da categoria "passageiro de ônibus" surgir, os animais foram domesticados para, posteriormente, servirem de tração para um suporte com rodas, que servia como transporte entre zonas. Os primeiros protótipos dos veículos

registrados na história humana ficaram a cargo das civilizações cretense (2.000 a.C.), egípcia (1.600 a.C.) e chinesa (1.300 a.C.), elaboradas para cerimônias fúnebres, colheita e guerras. Como avanço da engenharia humana, esses estudos introduziram os elementos constitutivos primários do transporte: os veículos, as vias, os corredores e o seu controle. Já na cultura Grega (1.100 a.C.) e Romana (1.000 a.C.), se observou os empregos de veículos com o objetivo de transporte de pessoas, onde a primeira desenvolveu a “carroceria”, estrutura para abrigo dos indivíduos, onde as pessoas poderiam ser comportadas sentadas no interior desse espaço móvel, e a segunda gozou de um desenvolvimento pleno desses equipamentos quando observamos a Via Ápia, uma das principais estradas da antiga Roma. Entre o século XVI e XIX, se desenvolveram os primeiros veículos com tração animal, sendo que em 1662 o francês Blaise Pascal, sugerindo um requerimento do Duque de Roaunez ao Rei Luiz XIV, inaugura o primeiro sistema de carruagens públicas do mundo que circularia em Paris com itinerários, tarifas e horários pré-estabelecidos. Chamada pelo povo de *carrosses à cinq sols*², o veículo tinha lugar para oito passageiros, além do cocheiro e seu ajudante, e tinha o itinerário entre Luxembourg e a Ponte de Saint Antoine (ALCANTARA JR, 2001. P.38-41).

A forte ligação entre a evolução histórica da sociedade e o desenvolvimento tecnológico de um sistema de transporte público também é estudada pelas ciências sociais, onde Karl Marx e Max Weber abordam a questão do transporte pela perspectiva da evolução social criada pela troca de mercadorias. Enquanto Marx resgatava a interação social como transporte de produção e consumo, onde havia a realização do capital que aferia um novo valor sobre o bem, atribuído ao próprio traslado desse bem³ (MARX, 1980. P.64-66). Weber fala que, os transportes seriam um dos primeiros responsáveis pela formação da cidade ocidental moderna, onde, o princípio da sociedade estaria ligado ao movimento e ao capitalismo, que traz a demanda dessa mobilidade⁴ (WEBER, 1979. P.75). Ambos trazem uma visão sobre a expansão do mercado, mostrando a atribuição de valor ao transporte e de desenvolvimento das social ligado ao movimento, que fazem alcançar terras mais distantes.

Já no Brasil, a criação do ônibus teve seu começo em 1817, no Rio de Janeiro, em uma diligência puxada a cavalo, ou mula, pela concessão de exploração cedida por D. João VI ao seu sargento-mor da Guarda do Real e barbeiro do Rei, contendo a autorização para duas linhas de transporte entre Santa Cruz e o Centro (COSTA, 2006. Pag. 18). A primeira companhia de

² Tradução: carruagens de cinco sóis

³ MARX, A ideologia alemã: Crítica da filosofia alemã mais recente na pessoa dos seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stiner, e do socialismo alemão no dos seus diferentes profetas, 1980.

⁴ WEBER, O fenômeno urbano, 1979.

*omnibus*⁵, foi fundada em 1837, com passagens a 100 réis⁶, que após 5 anos foi duplicada de valor, para logo depois ser alvo de protestos de outros meios de transporte da época, que incentivaram os primeiros impostos e multas, que aumentavam mais ainda o valor das passagens. Em 1908, foi instaurado o primeiro modelo de ônibus a base de gasolina, após sua demonstração em Paris, se tornando mais próximo do modelo que conhecemos hoje.

Sobre o aspecto sociológico, Alcântara Jr. diz que o transporte resgata o que socialmente e topograficamente foi separado, para conectar espaços públicos e privados a outros espaços públicos e privados, não necessariamente nessa ordem (ALCANTARA JR, 2011. Pag. 91). Assim, o *busão* se tornou símbolo de acesso à reprodução social no Rio de Janeiro, principalmente por pessoas que tem como único meio de locomoção esse tipo de transporte, possibilitando a quebra de barreiras sociais àqueles que moram nas periferias. Essa relação se estende por todo o país nos dias atuais, quando observamos a acessibilidade que o ônibus proporciona, por chegar a locais que outros meios de transporte público ainda não chegam.

Sobre a origem do nome *ônibus*, há uma história curiosa descrita pelo texto dos autores Alcântara Jr e Costa, onde eles apresentam algumas diferenças narrativas que, para mim, evoca uma atmosfera mítica, típica de história passada de *boca em boca*⁷. Sendo assim, Alcântara Jr. cita uma passagem de Alan Black, onde traz sua versão:

Em 1825, um treinador chamado George Shillibeer foi contratado especialmente para conceber um carro com grande capacidade de assentos para uso em Paris. O veículo foi chamado de *omnibus*, um nome inventado por um francês chamado Baudry, um treinador que havia corrido na cidade de Nantes (ALCÂNTARA JR, 2011. P.39-40)

Enquanto Costa nos conta a seguinte situação:

Em 1826, um comerciante francês chamado Stanislas Baudry, dono de uma casa de banho em Nantes, colocou um serviço de diligências para deslocar seus fregueses do centro até o local de seu negócio. O ponto final dessas diligências ficava em uma praça onde havia uma loja de um chapeleiro de nome Omne. Naquele tempo as casas não possuíam números. O Sr. Omnes então, fez um trocadilho usando o lema "omnes omnibus" que significa 'Omnes para todos'. Logo os usuários das diligências passaram a usar o termo omnibus para denominá-las. (COSTA, 2006. P.16-18)

⁵ Termo que significa ônibus

⁶ Moeda antiga; unidade monetária brasileira que também circulava em Portugal, com várias cédulas e moedas facionadas entre mil réis.

⁷ Forma de transmitir uma informação.

Imagem 2 – Foto da reconstrução do Omnibus de Shillibeer de 1829, feita pela London General Omnibus Company (1929).



Fonte: <https://www.ltmuseum.co.uk/collections/collections-online/vehicles/item/1981-524-part-0>, acesso em 21 de out de 2023.

Nos dois relatos, consta a criação de um veículo com grande capacidade de lugares que foi denominado como *Omnes ominibus* (Imagem 2), em que, no texto de Costa ressalta a participação popular na criação do nome, enquanto Alcântara Jr traz um relato enxuto dessa história. Dessa forma, a escolha de Costa em trazer essa visão social na criação do nome de um veículo popular, reforça a minha percepção da definição do ônibus como símbolo intrínseco de comunidade.

Ainda sobre a palavra “Omnes Omnibus”, sua denominação vem a partir do latim *Omnibus* (para todos) relacionando com a palavra, em latim, *omnes* (tudo, todos), que em tradução livre fica “tudo para todos”, segundo o dicionário. Dessa forma, sua função social de uso comunitário vem desde sua própria nomeação e, com o decorrer do tempo, essa palavra passou por outras transformações, como por exemplo a versão brasileira “ônibus” que encurtou sua escrita para “busão”, denominação popular muito presente em todo o território brasileiro, principalmente na minha cidade natal (Taubaté) e residencial (Uberlândia). Inclusive, essa gíria⁸, hoje, é utilizada para definir qualquer veículo térreo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, e dependendo da região podem existir outros termos como “Buzu”, “Banzo”, “Lotação”, “Baú”, “Marinete”, entre muitos outros⁹.

Partindo dessa análise, observei que a discussão sobre a sociabilidade nesses espaços transforma o ônibus em um “patrimônio” urbano que se relaciona com a população por meio de um discurso cíclico que sempre retorna à comunidade e à gestão de seus conflitos, tanto como meio de transporte, quanto pela sua intensa circulação de pessoas.

Como exemplo, um evento que ainda me traz muita reflexão sobre o espaço do “busão” foi o caso do “Ônibus 174”, em junho de 2000, que apesar de ter sido amplamente veiculado nas mídias da época, e pelos subsequentes materiais cinematográficos descritos mais adiante, não é um caso que está presente na memória das pessoas hoje. Uma consulta informal com conhecidos, com idades entre 18 e 50 anos, mostrou que a lembrança desse caso só acontece de forma básica no imaginário das pessoas mais velhas, a partir dos 27 anos, e praticamente inexistentes para os mais jovens, que trazem memórias mais vívidas de outros eventos de igual ou maior repercussão.

Por conta dessa consulta, vou apresentar esse acontecimento de forma breve, a partir dos materiais cinematográficos e memorial da imprensa, a fim de relacionar com o tema presente na pesquisa - o apagamento dessa história e dos passageiros ao longo do tempo, por conta da própria impermanência impressa no transporte público urbano - e que, posteriormente, também se tornou parte dos trabalhos práticos desenvolvidos. Sendo assim, para elucidar, deixo a seguir um trecho do memorial produzido pelo jornal O Globo em 2021:

Em 12 de junho de 2000, durante quase quatro horas, o assaltante Sandro do Nascimento manteve dez passageiros como reféns em um ônibus da linha 174, no Rio de Janeiro. Chegou a simular a morte de uma delas, a estudante Janaína Lopes, que foi obrigada a permanecer deitada no chão do coletivo por mais de uma hora.

⁸ Linguagem ou dialeto informal com vocabulário rico em expressões metafóricas, jocosas e, ou, elípticas.

⁹ Ver mais em: “<https://www.dicionarioinformal.com.br/sinonimos/busao/>”

O desfecho foi trágico. O bandido desceu do ônibus usando a professora Geisa Firmo Gonçalves como escudo. Naquele momento, o soldado do Bope (Batalhão de Operações Especiais da Polícia Militar) Marcelo de Oliveira Santos tentou matar o sequestrador. As balas do policial, no entanto, atingiram apenas a refém, que levou ainda três tiros disparados pelo assaltante e morreu. Sandro morreu asfixiado, no interior do camburão em que era levado ao hospital Souza Aguiar. Os policiais militares – o capitão Ricardo de Souza Soares e os soldados Flávio Durval Dias e Márcio Araújo David – foram acusados de homicídio qualificado, mas, em dezembro de 2002, foram absolvidos, por quatro votos a três, pelo IV Tribunal do Júri do Rio. Sandro do Nascimento era um dos meninos sobreviventes da chacina da Candelária, em 1993, e teve sua história contada em dois filmes: o documentário *Ônibus 174*, de José Padilha, e o filme de ficção *Última Parada 174*, de Bruno Barreto. (Memória Globo, 2021)

Na época, a mídia teve um papel importante na conclusão desastrosa descrita - que teve como resultado a morte da passageira e do assaltante – ao explorar o fascínio do público pela violência para induzi-los de acordo com seus próprios interesses - utilizando de recursos narrativos e imagéticos - que nesse caso, inflamou um discurso que absorveu a atitude errônea dos órgãos responsáveis por remediar esse conflito. Tal diagnóstico se torna evidente quando revisitamos essa história e incorporamos o que foi analisado por Ana Cecília dos Santos Cava na monografia “O Jornal na perspectiva semiótica: O caso do ônibus 174 e o caso Eloá” (2021).

Já no documentário “*Ônibus 174*” (2002), de José Padilha, é apresentado os relatos dos envolvidos diretamente e indiretamente nesse caso, onde é possível entender melhor a visão de diversas áreas da sociedade que acompanharam o desfecho desse conflito em tempo real. Enquanto no filme “*Última parada 174*” (2008), do diretor Bruno Barreto, é possível perceber uma visão poética que mostra a violência na favela, nas ruas e no transporte público.

Os pontos mais significativos para essa pesquisa em relação as obras cinematográficas mencionadas foi a reflexão obtida através de uma análise comparativa entre a relação do Sandro com os agentes, e Sandro com os passageiros/reféns, a fim de abordar alguns pontos de vista sobre ele. As cenas finais das duas obras cinematográficas mencionadas trazem o desfecho desse conflito com a morte de Sandro, que teve seus direitos revogados quando foi asfixiado dentro do carro de polícia e enterrado como indigente, como forma de expurgar sua presença. Em contraponto, é possível ver o momento em que Sandro foi visto como pessoa, quando uma das reféns, conseguiu dialogar e acalmar o criminoso, participando até de uma encenação onde Sandro fingia atirar nela e ela permaneceu, segura, no chão do ônibus até o final.

Há outras histórias que participaram na construção da presença monumental do ônibus na história da sociedade moderna, por exemplo: Rosa Parks em 1955, por realizar um ato de desobediência civil, quando se recusou a ceder seu assento a um homem branco, em um ônibus público nos Estados Unidos, durante as leis racistas de segregação; tratado como bode expiatório no caso da morte de Kubitschek ou até histórias cotidianas inusitadas, como: a de

uma noiva que utilizou um ônibus como carro que a levaria ao seu casamento. Em suma, o *busão* se mostra um ótimo espaço para o surgimento de fatos sociais¹⁰ que colocam sua função como veículo de transporte em segundo plano.

Essas histórias tiveram um grande impacto no momento da pesquisa, pois falam partes da história social que muitas vezes nos esquecemos, principalmente pelo caso do ônibus 174. Assim, me parece perceptível que o espaço do busão tem uma potencialidade na forma de se abitar e lembrar desse lugar, trazendo diversas formas de se interpretar a vida urbana. Por isso, sua força como objeto de estudo das relações humanas, esbarra na construção de uma sociedade que cada vez mais se isola de sua história e de seus semelhantes, impulsionada por uma urgência econômica do capitalismo. Ao mesmo tempo que, faz com que os próprios passageiros cuidem e lembrem uns dos outros, a partir das suas próprias compreensões de semelhança com o próximo.

1.2 Passageiros do busão

Imagem 3 – Foto do ônibus T610 no terminal central de Uberlândia (MG), 2022.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera.

¹⁰ conjunto de valores, normas culturais e, estruturas sociais que transcendem o indivíduo e podem exercer controle social

A partir da história do ônibus, o elemento que concebe função primária ao *busão*, são os passageiros e passageiras que utilizam esse transporte (Imagem 06). A palavra contém duas dimensões: como substância, que define uma pessoa que é transportada num veículo, ou meio de transporte, e não faz parte de sua tripulação; e como adjetivo de algo que dura pouco, tem pouca importância ou local que serve de passagem. Com isso, quero criar uma relação entre os dois termos que mostram o passageiro de ônibus como um ser que não se solidifica no espaço, ficando em um estado constante de trânsito.

Antes mesmo de entrar nessa caixa de sapato¹¹ ambulante, o passageiro se identifica como pedestre, uma condição natural de qualquer ser humano em uma cidade. Essa figura anônima desprovida de individualidade no meio urbano, e é comparada, por Alcantara Jr, a uma massa em movimento nos caminhos sociais do trânsito urbano como componente dinâmico, muitas vezes destacados por seus acidentes. Quanto ao habitante que sai dessa posição de pedestre, para metamorfosear em passageiro de ônibus, Alcântara Jr nos traz a seguinte reflexão:

Os habitantes de uma cidade, ao tomarem um ônibus por um motivo qualquer, se encontram em formas individuais ou grupais, em pequeníssimos, pequenos, médios e grandes aglomerados humanos nos logradouros: nas travessas, ruas, avenidas e praças à espera desse meio de transporte coletivo. Especialmente dispersos ou em posições perfiladas nesses espaços públicos das calçadas, marquises e pontos ou terminais de ônibus, para embarcarem ou desembarcarem do interior desses veículos, esses habitantes urbanos distribuem-se fazendo e desfazendo grupos em diversos pontos e instantes do dia a dia da cidade. Essas formações sociais instantâneas localizam-se e podem ser visualizadas ao longo das plagas citadinas num quadro cadenciado por expectativas inerentes à rotina da cidade. Movimentos rotineiros condicionados e imprimidos pela divisão social do trabalho. (Alcantara Jr., 2011. P.90)

Isso torna o passageiro sempre como parte de grupos que vão se dissolvendo e aglutinando a outros grupos, para criar um movimento urbano onde o transeunte se mistura com a multidão. Esses personagens também seguem um tempo social conectado por ações sociais ordinárias que seguem uma intenção, ação ou apropriação que trazem significado para esses deslocamentos, ou inércias na hora de esperar o *busão* ou, o trajeto do *busão*.

¹¹ Termo para definir o ônibus, usado normalmente para dizer que é um lugar apertado.

Como objetivo prioritário do traslado, os grupos sociais dispostos por esse movimento compõem categorias sociais dissociadas - mesmo que sejamos todos passageiros, o objetivo final desses grupos não é o mesmo. Essas categorias se veem colocadas em disposições de aproximação física com outras categorias que são distantes socialmente, criando uma das maiores contradições sociais: pessoas que são próximas fisicamente e distantes socialmente, “Portanto, o distanciamento é uma experiência cotidiana do passageiro.” (ALCÂNTARA JR., 2011. P.92).

O dia a dia do passageiro se faz envolto de uma "bolha" urbana que é marcada por um distanciamento social que segrega seus habitantes em efêmeros momentos de compartilhamento espacial, dessa forma, é mais comum observar pessoas com olhares voltados para o lado de fora do ônibus ou para seus celulares, para se colocarem em um momento mais duradouro e familiar. A condição primária de convivência imposta nesses casos, é o de esperar o ponto final, sendo o espaço do veículo um “não lugar” — assim como centros comerciais e campos de trânsito prolongado — que se caracteriza pela sua condição de passagem, incapaz de dar forma a qualquer identidade, como é discutido por Marc Augé. Porém, assim como Augé, é cada vez maior a inclinação dos artistas para se conectar com esse termo, onde o “não lugar” traz uma mudança do ponto de vista da vida cotidiana, se desprendendo de suas obrigações para definir sua identidade pelo “sinal de uniformização e despersonalização crescentes: o anonimato, a solidão, a redução ao estado de agente de ligação cuja identidade é definida pelo trajeto” (AUGÉ, 1989. P. 137-138).

Além disso, uma outra visão desse momento de sociabilidade¹² seria descrita por Alcantara Jr. como jogos sociais com traços associáveis ou dissociáveis (ALCÂNTARA JR., 2011. P.97). Nessa passagem podemos pensar nos momentos de interação entre passageiro e motoristas, passageiros e outros passageiros, através das conversas, inscrições nos ônibus, comércio, pregações, músicas e qualquer forma de interação que ultrapassem os ritos de isolamento desse “não lugar”. Aqui também caberiam os cobradores desse ônibus, mas hoje em dia já não existem dentro dos ônibus, mas sua participação nesse meio deve ser anunciada principalmente por fazer parte do conjunto seriado como memória da sua presença e das suas sociabilizações.

Os grupos sociais que utilizam esse transporte são os mais variados e se aglomeram mais dependendo dos horários, sendo a parte da manhã, horário do almoço e final da tarde os

¹² Viver em sociedade, ou seja, se relacionar socialmente com outra pessoa

mais movimentados — por conta dos horários de escolas e comércio — misturando esses agrupamentos em uma grande “bola de carne enlatada” que não se distinguem essas relações, e desrelações. Podemos encontrar idosos que lutam contra a gravidade e o movimento do ônibus para se manter na vertical, pelo menos até chegar ao seu assento preferencial — normalmente ocupado por alguém solícito ou por pessoas com muito “sono” ; adultos com crianças que ainda seguem o rito de se esgueirar por baixo das catracas; estudantes e funcionários que correm contra o tempo ou que aproveitam seu único momento de descanso — alguns desenvolvem a habilidade de dormir em pé, profundamente enquanto se escoram nos balaústres¹³; pessoas com deficiência (PCD), que só não enfrentam seus maiores obstáculos do dia a dia nos coletivos pois existem as vias das cidades que desafiam todos os transeuntes nos seus circuitos criados pelas péssimas condições das calçadas — existem regiões melhores que as outras, mas é recorrente que todas as cidades criam ou mantêm barreiras principalmente para esse grupo social; assim como grávidas e pessoas obesas, mas poucas vezes se vê alguma pessoa de maior poder aquisitivo. Um ambiente dominado por pessoas que emanam a atmosfera latino-americana de luta e enfrentamento às dificuldades que se tornaram cotidiana.

Agora, sobre a interação entre indivíduos dentro do busão, temos algumas manifestações de sociabilidades nesse espaço que foram descritas por Alcantara Jr em seu livro, onde observa as expressões de solidariedade, conversas e olhares, e conflitos — há também a expressão de licenciosidade descrita, mas não será utilizada aqui por conta da seu termo amenizar um problema de assédio presente no ônibus, e pelo autor analisar esse evento somente a partir da literatura, sem que tenha visto por si mesmo alguma ocorrência do tipo. Essas interações humanas, onde o homem pode agir por eles, com eles e contra eles, são fragmentos da organização da vida social que “criam uma manta social de expectativas, mesmo sendo um ambiente público e flutuante” (Alcântara Jr, 2011. Pag. 138), tornando o ambiente propício para os jogos sociais com suas regras no meio público. Como forma de adentrar nessas sociabilidades, para entender a forma de interação entre os passageiros, farei uma pequena descrição dos assuntos tratados por Alcântara Jr no próximo capítulo.

Isto posto, é inegável que o passageiro do busão carrega consigo uma dualidade que lhe coloca em uma situação de proximidade física com outros passageiros, o que é contornado pelo seu isolamento característico que recusa interações propositais. Mesmo assim, é possível observar algumas das sociabilidades, descritas por Alcantara Jr, nesse espaço, incentivado pela

¹³ Barras amarelas dentro do ônibus que serve de sustento para a carroceria e de apoio para os passageiros.

necessidade ou pela proximidade social. Assim, sua individualidade é diluída pelo “estado de passageiro de ônibus” nesse pequeno espaço, para dar lugar a uma composição uniforme do grupo “passageiros”. Além disso, existe também um terceiro ator desse movimento, que interage ativamente nesse meio: Os trabalhadores desse setor, e os que usam o espaço para trabalhar.

Dos trabalhadores do setor, vamos falar apenas dos motoristas e do cobrador, por fazerem parte inerente do veículo, e dos extintos cobradores, como símbolo de memória da relação próxima com o passageiro. Mas é importante lembrar que indiretamente há outros personagens como fiscais, trabalhadores da garagem, administradores e outros que contribuem para o funcionamento do sistema de transporte urbano. Além disso, os camelôs aparecem nesse texto como trabalhadores que utilizam o espaço do ônibus para trabalhar.

Imagem 4 – Foto do motorista de ônibus consertando a porta do ônibus T610, 2022.



Fonte: Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera (2022).

Os motoristas se responsabilizam pelos processos que possibilitam transportar os passageiros ao dirigir um veículo, vistoriar o estado físico e mecânico do veículo (Imagem 4), certificar, examinar, zelar, providenciar e solicitar garantias para o pleno funcionamento das ações de dirigir, manipular, conduzir e recolher o veículo ressaltam as responsabilidades que os motoristas carregam enquanto conferem o troco do passageiro - em Uberlândia (MG) é responsabilidade do motorista recolher o valor da passagem daqueles que não carregam um cartão de passe ou que não passaram por um terminal que já recolheu esse valor. Alcântara Jr. traz a seguinte observação sobre os motoristas de São Paulo:

As operações empreendidas pelo trabalho dos motoristas consistem em um constante sugar de energia física e mental quanto aos intensos momentos exigidos para conduzir o ônibus no intenso tráfego da cidade de São Paulo, e nas operações internas de condução dos passageiros. Esse trabalho penoso vai minar as próprias relações sociais que lhe são requeridas nos cuidados para com os seus clientes, os passageiros(as). Isso é um pressuposto básico, o qual poderá alimentar um clima de animosidade entre motorista e passageiro. (ALCÂNTARA JR, 2011. P. 121)

Esse clima é uma observação que ainda perdura na função da própria atividade que demanda muitos processos de condução, assim como abrir as portas, cobrar a passagem, na conservação dos próprios veículos e passar informações demandadas por algum passageiro, que se tornam conversas prolongadas por toda a viagem - mesmo que existam sempre placas com os dizeres “Fale apenas o necessário com o motorista”. Algumas dessas atividades eram de responsabilidade dos cobradores.

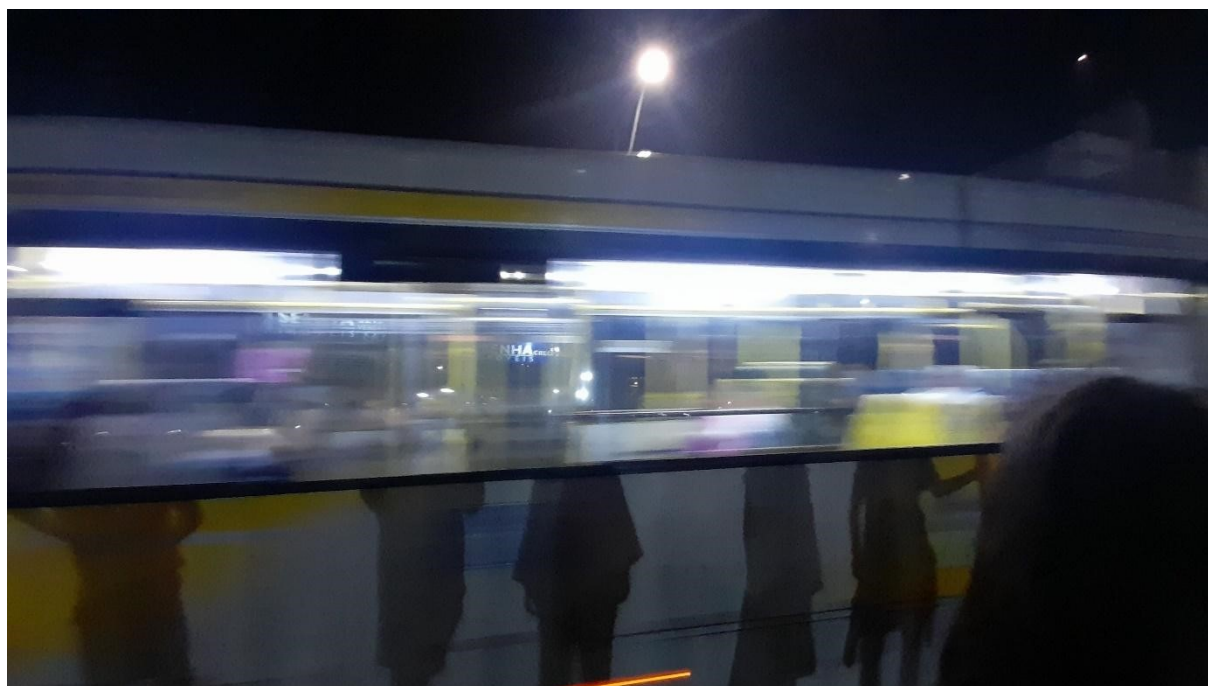
Desde 2017 a cidade de Uberlândia (MG), assim como outras cidades, retirou os cobradores dos ônibus do transporte coletivo. Houve algumas tentativas de revogar essa decisão em 2018 e 2019, mas o movimento de defesa dessa categoria se perdeu em meio a pandemia subsequente. Agora eles existem apenas em terminais rodoviários e estações - carinhosamente chamadas de “casinhas” de ônibus -, deixando apenas um espectro do vazio que se instalou onde seria seu lugar. Os veículos que ainda mantêm a cadeira e o baú onde mantinha as cédulas e moedas, agora é usado principalmente por crianças e jovens que querem uma cadeira isolada ou o privilégio visual que ela carrega. Os veículos recondicionados ou criados após esse evento carregam apenas um espaço vazio - como um memorial - ou já é ocupado por mais bancos de passageiros. Ele tinha a responsabilidade de abrir e fechar as portas, recolher a passagem, interagir diretamente com o passageiro e auxiliar na conservação do veículo, deixando que o motorista se concentre no seu principal serviço de condução. Desse sobrou apenas a saudade.

Por fim, outro elemento muito presente no transporte coletivo do Brasil é o vendedor ambulante, ou camelô ambulante, que tenta sua sorte e suas habilidades de comunicação para vender qualquer que seja o produto. Desde balinhas de um real, às colônias de vinte reais, os vendedores trabalham tentando convencer os transeuntes a comprarem seus produtos, seja pela sua utilidade ou pelo apelo emocional. A segunda possibilidade é a mais comum para os pedintes, que não tem um produto para vender, e por isso contam as mais diversas histórias que possam comover algum passageiro - as últimas que ouvi eram, um homem em torno de 50 anos que pedia ajuda para uma cirurgia de emergência, e a outra, era um rapaz mais jovem, abaixo dos 30 anos, que tentava recolher algum dinheiro que completasse suas economias para um almoço, e talvez um lugar para dormir.

Depois de tudo isso, como podemos passar por esses ambientes desviando do constante chamado social da apatia? Como é possível caminhar nesses espaços e apreciar o cotidiano, principalmente em um veículo que sempre fará o mesmo caminho, nos mesmos horários, com as mesmas pessoas? Essas perguntas me trouxeram para estudar sobre como deveria habitar esse espaço, a fim de construir uma estética para as pinturas.

1.3 Urbanidade

Imagem 5 – Foto de sombras projetadas no ônibus em movimento, 2023.



Fonte: Acervo do artista. Fotografia: Lucas Herrera (2023).

A relação entre o espaço urbano e a experiência humana é um tema de constante reflexão e análise na história da humanidade (Imagem 5). Por isso, durante o trajeto, o estudo pictórico da poética encontrada junto ao passageiro do transporte público urbano, se esbarrou no livro “WALKSCAPS: O caminhar como prática estética” (2013), de Francesco Careri, e sua constatação de que há uma primitiva necessidade do homem em habitar o mundo e, por isso, de conceber os espaços (CARERI, 2013. P.27). Careri nos apresenta o mito de Caim e Abel, em uma relação ambígua do sedentarismo e do nomadismo, que se emprega no Gênesis. Lá nos é contado que após a divisão sexual da humanidade - Adão e Eva - à próxima geração foi imposta uma divisão de trabalho, sendo Caim o proprietário de toda a terra e Abel dono de todos os seres que vivem nesse mundo. Esta separação havia um problema, todos os seres precisavam da terra para sua própria locomoção e subsistência. Com o decorrer dessa relação, pós uma briga, Caim acusa Abel de invadir seu território e o mata, causando sua condenação, imposta por Deus, a condição de eterno vagabundo, sem que pudesse cultivar em nenhuma terra, e fugitivo, que vaga errante por essas terras.

Neste contexto, vale ressaltar a etimologia de seus nomes: Caim é trazido como *Homo faber*, aquele que trabalha e constrói materialidades de um novo universo artificial em um esforço contínuo do plantio e da colheita, e Abel como *Homo ludens*, sendo seu trabalho menos exaustivo e mais divertido dividido entre inspecionar o rebanho e o tempo livre. Sendo esse segundo levado a construir um primeiro universo simbólico em torno de si, mapeando os espaços, atribuindo simbologias e valor de beleza ao território. “Por isso, já na origem, associam-se ao caminhar tanto a criação artística como o rechaço do trabalho, [...]” (CARERI, p.36) e Caim é punido com esse caminhar sem a prática, agricultor forçado a errância³, que mais a frente terá sua casta como a primeira a criar uma cidade. Careri “Os nômades provêm da estirpe de Caim, que era um sedentário forçado ao nomadismo, e trazem nas suas raízes (inclusive etimológicas) a errância de Abel.” (CARERI, 2013. P.38).

Essa divisão, e subsequente osmose, do sedentarismo e do nomadismo formaram cidades que “têm uma necessidade de um contínuo intercâmbio dos seus produtos e de um espaço *híbrido*, ou melhor, *neutro*, em que o intercâmbio seja possível” (CARERI, 2013. P.40), base do desenvolvimento humano.

Em comparação a essas cidades, aqui nós trataremos esse espaço “neutro” do ônibus como transporte, espaço de comércio e de conflitos da sociabilidade moderna, traduzido como

um “não lugar”¹⁴, ou seja, o busão se configura em infinitos momentos de um vazio explorável. Sendo o próprio percurso o lugar simbólico que abriga a vida coletiva e de eterna errância cotidiana, como parte do dia a dia do passageiro de ônibus e da forma que a pesquisa de campo é aplicada neste trabalho.

Essa relação do caminhar como processos puramente estético só retorna nas vanguardas do século XX - após passar por relações religiosas e de marcação de caminhos na era paleolítica -, com o movimento Dadá realizando uma peregrinação laica a uma igreja cristã. Excursões esteticamente conscientes que tratavam de lugares banais da cidade, um deles a igreja de Saint-Julien-le-Pauvre, muito bem documentado e difundido. O movimento e a velocidade firmado por representações tradicionais dos futuristas, agora, era substituído no Dadá por uma representação da cidade do futuro, ao habitar a cidade do banal. Careri também nos apresenta outras formas da deriva, como as feitas pelos Situacionistas, que renderam ainda muito assunto, mas o ponto principal no nosso caso se concentra na seguinte citação: “A história das origens da humanidade é uma história do caminhar, é uma história de migrações dos povos e de intercâmbios culturais e religiosos ocorridos ao longo de trajetos intercontinentais.” (CARERI, 2013. P. 63)

E por isso, além da própria deambulação como um objetivo sedentário na construção de caminhos que serão lembrados durante gerações (cultural, religioso, físico, etc.), a andança revela sua função nômade para aqueles que ainda continuam atentos a seu entorno, transparecendo a osmose histórica que nos projeta no berço urbano das cidades repletas de novas simbologias criadas e encontradas pelas novas gerações. Esses símbolos compreendem uma representação que Henri-Pierre Jeudy traz no livro *Espelhos das Cidades* (2005), apontando a singularidade de cada transeunte na desordem visual da paisagem urbana, persistindo em uma leitura extraordinária desses espaços que compreendem tanto as “belezas” quanto as “feiuras” desses espaços como um poder que faz refém o olhar. Jeudy ainda nos diz algo muito importante sobre a representação da cidade e a visão da mesma ponto importante para contextualizar a própria representação do tema na seguinte citação:

A cidade como potência de imagem destaca-se do destino de sua representação. Ela não desequilibra apenas os hábitos de representações, mas provoca a todo momento, em todos os lugares, visões que ainda não são representações. Essas visões que se tornam imagens, mesmo que sejam às vezes próximas de estereótipos visuais, têm um

¹⁴ Espaço intercambiável onde os seres humanos permanecem anônimos e que não possuem significado suficiente para serem considerados “lugares”.

ponto em comum: sua emergência, superposição e circulação perturbam a estabilidade de nossas representações usuais. Ao recorrer à condensação e ao contágio de nossas imagens mentais, as cidades se transformam em prolegômenos de nossos pensamentos. (JEUDY, 2005. P.92)

As cidades, ou urbanidades, já são construídas diariamente no cotidiano, entre andar nas calçadas, observar pelas janelas durante o traslado em um veículo ou pelo simples ato de olhar pela janela de casa, ou do ônibus. Inclusive, em um trecho, Jeudy nos traz a reflexão dos monumentos - um dos temas centrais em seu livro *Espelho das cidades* onde traz na segunda parte uma crítica a estética urbana - e diz que a própria “formação de uma massa, pela acumulação passageira da população, era talvez um substituto das referências da monumentalidade.” (JEUDY, 2005. P. 102). Evocando não somente a cidade de concreto e aço, mas seus personagens como uma das maiores manifestações culturais e simbólicas de uma sociedade. Assim, um aeroporto ou um ônibus se configura como um não-lugar de maior transitoriedade de monumentos, pois constitui um espaço de transitoriedade da população, compondo principalmente uma importante experiência sensorial e de percepção na compreensão da modernidade. A representação física, ou digital, em poemas, músicas e as diversas formas de expressão, constituem parte dessas percepções em escolhas conscientes do que será mostrado ou escondido, sobrando um quebra-cabeça incompleto que se sujeita ao mundo para sua montagem.

Outro grande pensador Walter Benjamin, também traz uma reflexão sobre a modernidade e a teoria do choque, como parte da sua análise sobre a cultura de massa, apontando a experiência fundamental da vida urbana moderna composta pela fragmentação da experiência, sobrecarga sensorial e pela aceleração do tempo. Como a própria definição de monumento como um símbolo da experiência acumulada ao longo das gerações baseada na continuidade, Benjamin tem a definição de *Erfahrung* (experiência via tradição) como base de uma experiência definida pela narrativa passada durante gerações e a tradição. Porém, a experiência individual imediata, associada a vida urbana e a modernidade, vem subscrevendo essas experiências pelo que o autor define como *Erlebnis* (vivência moderna), baseada em momentos intensos e muitas vezes isolados, proporcionados pela cultura de massa, pela publicidade e pelo entretenimento moderno, que trazem uma sensação de alienação e falta de sentido na vida moderna.

Dessa forma, a teoria do choque, é trazida por Benjamin como uma experiência fundamental da vida urbana moderna, como resultado de novas tecnologias e formas de

comunicação na sociedade. Porém, se o choque pode fragmentar essas experiências e dificultar a formação de uma identidade corrente, por outro lado, também pode levar a uma maior conscientização e crítica da realidade, por romper com as estruturas tradicionais de pensamento. Por fim, Milena Travassos traz uma observação pertinente sobre o autor, onde diz que “Benjamin propõe sentir o choque, e, na medida do possível, não se deixar anestesiado por sua constante aparição. Sair do estado de alienação e dormência, voltar a sentir, é essa uma das funções principais da estética a que Benjamin se reporta ao tratar do cinema.” (TRAVASSOS, 2009. P. 45).

Essa relação me fez pensar na minha infância, quando meus trajetos eram repletos de novidades pela descoberta, e em prol de uma demanda social e familiar foi-se transformando em um traslado objetivado pelas necessidades – de ir ao médico, ou à escola, ou à casa de parentes, que obtive seu contraponto na redescoberta dessas novidades durante a pesquisa. Os caminhos antes percorridos com pontos terminais de saída e chegada, da concepção capitalista (tempo é dinheiro), dão lugar ao olhar lúdico da apreciação, um “caminhar debulhado” em desvios e redescobertas que moldam a própria cidade independente de quantas vezes se repita esse processo da vivência moderna.

No entanto, a pandemia de Covid-19 desencadeou uma mudança radical na relação das pessoas com o espaço urbano. O isolamento e a melancolia resultantes do distanciamento social reconfiguraram a percepção do ambiente citadino, levando a uma nova compreensão da dinâmica do transporte público como um “não lugar” de trânsito e interações fugazes. Essa nova realidade impulsionou reflexões sobre a interação social, a individualidade e a efemeridade das relações humanas no contexto urbano contemporâneo.

Durante os eventos da Covid-19 tive o privilégio de continuar a trabalhar na modalidade chamada Home Office com maior segurança durante os piores momentos dessa pandemia, mas o isolamento não se fez menos cruel. A melancolia criada pelo distanciamento provocou uma realidade conturbada de medo e convivência, onde havia um temor da doença de um lado e a propagação de pós verdades de outra, gerando uma visão “distorcida” da minha relação com a cidade. O trabalho “Minhas Tripas” (2021), que retornará no segundo capítulo, conta uma parte dessa ansiedade característica da época, trazendo as Entranhas e a paisagem da sacada, da casa onde morava, como símbolos principais.

Assim, me vi em meio aos acontecimentos diários de pessoas falecendo e o governo da época se recusando a enxergar a realidade, em prol de uma agenda política desconexa da contemporaneidade. Sem contar que a espiral criada pelo isolamento, fazia com que minhas

percepções otimistas se transformassem em uma melancolia que aceitava as condições da época, sem que pudesse ver claramente um futuro melhor.

Isso me trouxe a refletir sobre essas coletividades, ou a falta delas, me despertou o interesse nas grandes massas populares e suas possíveis histórias. Assim, antes do *Home Office*, meu cotidiano era tomado pelo tempo de deslocamento, principalmente, até o trabalho, onde me vi observando esse monumento ambulante repleto de histórias que poderiam ser contadas pela pincelada. O ônibus surge como espaço social, metáfora da urbanização e monumento coletivo da própria identidade de cidades e países.

Sendo assim, me vi provocado a criar uma série que refletisse meu cotidiano, pós pandêmico, em um busão, onde eu encontrava as sociabilidades desse local em deterioração por conta do tempo longe das ruas e das pessoas. Então, fui atrás de elementos artísticos que pudessem me trazer alguma luz para a criação das obras, assim como, procurar nas minhas próprias produções uma linha de raciocínio sobre a cidade, que já era de interesse e será descrito no capítulo a seguir.

CAPÍTULO 2

INTERFACES PASSAGEIRAS: PARES PLÁSTICOS E TEÓRICOS

2.1 Interfaces do ônibus

Por ser um espaço público de grande circulação de pessoas, o ônibus se torna uma coletividade de pequenos isolamentos, onde embarcam ícones e manifestações de sociabilidades, como descrito por Alcantara Jr, e, por isso, também produzem manifestações simbólicas escondidas na cotidianidade.

Sendo assim, as ligações simbólicas que o transporte público gera, podem ser interpretadas pela semiótica, discutida no livro “Imagem: cognição, semiótica, mídia” (2001), de Lucia Santaella e Winfried Nöth. Essa pesquisa traz uma reflexão sobre o estudo de signos criados pela humanidade, abordando as inter-relações complexas entre a semiótica e outros campos de estudos, incluindo apurar significados e mensagens subjacentes das obras de arte.

Para elucidar essa linha de raciocínio, trago um comparativo entre os espelhos contidos nos ônibus, com o que Michel Foucault fala sobre vigilância. Foucault nos conta em seu estudo “Vigiar e punir” (1996), como o poder é exercido através de mecanismos disciplinares e de controle, que operam por meio de observação, normalização e regulação do comportamento humano nas sociedades modernas. No mesmo texto, Foucault, cita o Panóptico (Imagem 8), criado por Jeremy Bentham, como modelo arquitetônico ideal para prisões. Onde uma torre central, permite ver todas as celas dispostas ao seu redor, porém, a presença de alguém na torre não é percebida pelos indivíduos que estão nas celas, e se torna contínua pela falta de sua detecção. Esse olhar, permanentemente, sorrateiro faz com que o indivíduo faça sua própria regulação, que não permite agir fora das regras que introjetou.

Imagem 6 – Ruína do presídio “Presidio Modelo”, prisão construída entre 1926 e 1931 na Isla de la Juventud, em Cuba.



Fonte: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/01/160104_fotos_presidio_cuba_fidel_ng_cc, acesso em 30 de out de 2023

No ônibus, essa vigilância é feita pelos motoristas, e antigamente pelos cobradores, que utilizam de vários espelhos, no painel frontal e portas de saída do veículo. Os ângulos desses reflexos são formados a partir do ponto de vista do motorista, para que ele possa ter acesso visual a parte posterior interna do ônibus e suas laterais externas, auxiliadas também pelos retrovisores externos. Isso possibilita, não só, que ele acompanhe o trânsito e os passageiros, visando o cumprimento de suas funções sem que precise se virar, mas também cria esse símbolo de controle descrito por Foucault. Por isso, acredito que a terceira, quarta e quinta composição, tem essa forma de observação transferida para o observador, colocando-o como um agente que vigia as pessoas que trabalham dentro do busão. Enquanto a própria definição de espelhos no busão já realiza essa função de vigilância dos passageiros, e por isso, o próprio observador.

Outra forma desse controle, segundo Eugenia Maria Mariano da Rocha Barrichello e Elizabeth Huber Moreira na pesquisa “A análise da vigilância de Foucault e sua aplicação na sociedade contemporânea: estudo de aspectos da vigilância e sua relação com as novas

tecnologias de comunicação” (2015), está na própria tecnologia, onde a vigilância digital também funciona como uma máquina, assim como a vigilância hierárquica moderna, mas não em função da intencionalidade ou da resistência, e, sim, porque funciona como uma engrenagem (MOREIRA, 2015). Por isso, a terceira obra da série leva o ícone do celular, como uma forma de vigilância que se transforma na engrenagem da vida, assim como, a função do camelô. Pois, esse agente se trona um produtor da engrenagem social do busão, se tornando peça-chave das poucas relações que os passageiros se prestam a ter no trajeto do ônibus, além claro, de servirem como parâmetro da solidariedade no busão.

Ainda nesse mesmo assunto, o espelho também é definido nas obras como um reflexo da sociedade, transportando o espectador para além da reflexibilidade objetiva e abrindo novos mundos subjetivos, além, claro, das próprias transformações sociais presente no busão. Benjamin traz alguns paralelos da arte como espelho que reflete a sociedade – principalmente no contexto da arte reproduzível, revelando aspectos ocultos da sociedade e da cultura¹⁵. Sendo assim, a definição do espelho como reflexo do interior do busão e da própria arte como reflexo da sociedade se unem na formação de novos ambientes bidimensionais proporcionados pela pintura.

A viagem de ônibus também proporciona um tempo “ocioso” que cria um ambiente propício para o livre exercício da imaginação e diálogos internos que buscam compreender os estímulos externos, durante a inércia do corpo no “entre-lugares”¹⁶. Uma dessas considerações me levou a conhecer o livro “Cândido, ou o Otimismo” (1759) de Voltaire, onde ele oferece uma crítica satírica e irônica à filosofia do otimismo, popularizada pelo filósofo alemão Gottfried Wilhelm Leibniz. Nessa literatura, o personagem Cândido é submetido a várias provações que desafiam a visão de “melhor dos mundos possíveis”, que norteia sua relação com essas dificuldades, e que tudo ocorre de acordo com a vontade divina, segundo seu professor Pangloss. Essa obra crítica contundente à complacência intelectual e moral, incentivando uma visão mais realista e crítica do mundo, enfatizando a importância de se confrontar as questões desafiadoras da existência humana.

Vendo os passageiros do transporte público, é possível ver o reflexo da sociedade que ainda idealiza um mundo que não abrange os reais fatos. Ações microsociais que desconhecem a existência alheia são mais fáceis de perceber e ainda se mostram como um ambiente que

¹⁵ Ver: BEJAMIN, Walter. A obra de arte na era da sua reproduzibilidade técnica, 1955; e BEJAMIN, Walter. O Narrador, 1994.

¹⁶ Ver: FERRAZ, Cláudio Benito O. Entre-lugar: apresentação, 2010.

mascara as individualidades e cria paradigmas que a própria coletividade não consegue resolver. Dessa forma, o próprio conjunto seriado se torna uma série de eventos que tratam os passageiros com despersonalização e distanciamento, entre si, e, quando retorna para a exposição e ação urbana, se nutre de um otimismo crítico das relações sociais, permeando esse espaço enquanto obra crítica e objeto de reprodução social.

Outra interface muito importante para visitar, está nas manifestações de sociabilidades nos ônibus urbanos, trabalhada pelo sociólogo Alcantara Jr, que já foi citado anteriormente, e retorna para categorizar microformas sociais a partir de quadros sociais de solidariedade, conversas, conflitos e licenciosidade. Alcântara Jr, traz uma reflexão sobre a sociabilidade nesse meio, condicionada por um “jogo de faz de conta” onde todos são iguais e “fazem de conta” que reverenciam cada um individualmente. O que não significa que se vive em um ambiente de mentiras, mas sim de uma manta social que envolve o interior do ônibus por expectativas comunitárias.

A partir desse conceito, a solidariedade é descrita no texto de Alcântara Jr como um mecanismo de convivência social de reciprocidade benéfica. Como uma forma de identificação positiva formadoras de uma igualdade social, e são percebidas e cobradas pelo coletivo - como as sinalizações de assento preferencial.

Já as conversas e olhares, compreendem o veículo mais genérico dessas associações, percebido em passageiros, que conversam como em uma sala de visita, e motoristas, que se comunicam por sinais - do próprio veículo com buzinas e luzes. O olhar cumpre um papel onde a comunicação verbal não é necessária ou apreciada, como movimentar-se no interior do ônibus ou como contato social com o motorista. Esse último, ainda segue uma restrição legal que impede o passageiro de conversar com o motorista, para manter sua concentração no trânsito. Porém Alcântara Jr constatou em suas observações que esse procedimento é muitas das vezes desprezado a despeito de uma cumplicidade entre ele e o passageiro, que normalmente leva presente e prendas para o condutor.

Por último, mas não menos importante, o conflito social tem um peso grande nas sociabilidades descritas por Alcântara Jr. Começando pela sua versão em português, que resumindo, não consegue passar de uma definição reducionista e estreita, precisa ser lida como elemento componente das nossas associações que carrega vários sentidos. Por exemplo, para resolver tensões, criar espaço para que as partes se situem em um mesmo nível, unir ou desunir, estipular limites, passar por um assalto, e qualquer tipo de sociabilidade que visa um embate. O conflito se traduz como negação de uma unidade, com caráter positivo ou negativo e que modifica as dimensões do cotidiano, sendo onipresente no traço urbano.

Por fim, essas são algumas das interfaces contidas na pesquisa, que intensificam as narrativas criadas pela propriedade das composições e trazem outras formas de compreender os elementos pictóricos e iconográficos presentes nas pinturas. Para a próxima parte, trouxe algumas menções a artistas que utilizam o tema do busão para montar suas criações artísticas e trazem relação com o planejamento e a confecção dos trabalhos.

2.2 Imagem do busão na arte

As ciências sociais, filosóficas, arquitetônicas e linguísticas trouxeram uma grande carga de saberes que debateram os aspectos formais e simbólicos do busão. Mas para, além disso, existem várias formas de se habitar esse lugar, que não precisam passar diretamente pela sociabilização com outros passageiros, focando a atenção em outros estímulos, como paisagens projetadas pelas janelas, manchas impressas nos balaústres, reflexos de espelhos e músicas, que passam a compor a viagem por novas formas de percepções desses espaços corriqueiros.

Ainda sobre a música, além da sua utilização como isolamento sonoro, há também composições artísticas baseadas no mundo do ônibus e seus signos. Aqui serão apresentados alguns artistas que criaram obras com esse tema, mostrando de forma sucinta algumas formas de representação do coletivo urbano na arte.

Torna-se importante relatar que, em uma dessas viagens de ônibus, me deparei com a música “Busão”, do grupo de hip hop Tetriz - formado pelos MCs Matéria Prima e Ramiro Mart e o *beatmaker* Goribeatzz -, que trazem a batida ritmada do rap, com um acompanhamento de trompetes que transporta a música para o trânsito, entre buzinas e sons desritmados que só a cidade urbana consegue nos mostrar. A letra traz algumas situações sociais inerentes ao transporte público, como por exemplo o trecho “Uns pulava a catraca, outros passava junto/ Uns passava por baixo, outros ficava sem assunto.” que conta sobre aqueles passageiros que não podem, ou não querem, pagar o valor do passe para transporte e tentam burlar a catraca que dá acesso a saída do ônibus. Os músicos também evidenciam as diferentes classes sociais que utilizam esse meio de transporte em trechos como: “E eu de chinelo, e a dona de Crocs/ Cheia de sacola do lado da mina com suco detox”. Que queria ir de táxi e eu ali sentado jogando Star Fox”. Deixo a letra na íntegra a seguir:

[Matéria Prima]

Fui criado no busão, de um lado pro outro na cidade
 Dez anos de idade já conhecendo umas verdade
 Centro pegando fogo, roubo de carteira em jogo
 Desce num ponto e pronto, mais uma história pra fazer um conto
 Indo pra casa numa nave explorando outro universo
 Cada caso contado me dava ideia prum verso
 Mas isso foi mais pra frente, eu era cidadão e delinquente
 Andando no balaio cheio de cárie no dente
 Cada viagem, via gente sem maquiagem
 E a máquina levava todo mundo sem vantagem
 Uns pulava a catraca, outros passava junto
 Uns passava por baixo, outros ficava sem assunto
 Quando o fiscal pedia pra descer do busu
 Bem que a gente tentava, só que não tinha bizu
 Uns que surfava até a favela na velô
 Uns caía e ficava a zero, outros ralava o cotovelo
 Um dia o neguinho tava de boom box
 Eu ouvi o meu primeiro rap, deu até "shocks"
 Eu falei: "não quero ouvir mais rock's"
 Mentira, cheguei em casa e ainda ouvi "Never Mind the Bollocks"

[Ramiro Mart]

E eu de chinelo, e a dona de Crocs
 Cheia de sacola do lado da mina com suco detox
 Que queria ir de táxi e eu ali sentado jogando Star Fox
 Quem dera voar pela multidão
 De fato eu fiquei preso no latão
 E preso lá tinha mais de uns sessenta, fi
 Mais verão do que raps com certeza eu vi
 Mas com destreza e agilidade eu aprendi
 Ir contra o fluxo, vou
 Mochila pra cima e sorri
 E de repente, muda a cena
 Durante a pregação do evangelista, o motorista incorpora o Ayrton Senna
 Uma harmonia ecumênica de dar pena
 Parar pra ver ou pagar pra ver? É meu dilema
 Pura emoção, tipo Roberto nas curvas de Santos
 Só que não, era eu com a mochila pesada e cheio de problema
 Já não sou tão jovem mas tenho a guarda plena

Não posso perder o ponto e nem o tema
(TETRIZ, Busão. Soundcloud: 2018. 2 minutos e 06 segundos)

Essa obra consegue resgatar as particularidades dos ônibus em trechos que narram conflitos sociais, enquanto criticam essas relações. Essa música também funcionou como um dos estímulos sonoros que ajudaram nas composições finais, sem contar outros sons como o próprio som que o ônibus produz (trepidações metálicas, som do motor e das portas se abrindo) e de conversas alheias.

Ainda nessa crítica da sociedade, o artista Bronisław Wojciech Linke trouxe ao mundo a composição pictórica *The bus* (1959-1961) como um diagnóstico pessimista da situação da sociedade, bem como uma visão geral dos vícios poloneses (Imagem 7). As figuras destacadas personificam traços específicos dessa comunidade, construindo metáforas que anunciam a degeneração social.

De forma breve, na imagem citada vemos um bêbado com um boné tradicional de Cracóvia, escondendo uma garrafa de vodca no casaco, um trabalhador dando um braço de honra, um burocrata em cima de uma pilha de papéis, um padre ganancioso com moedas no lugar dos olhos, e assim por diante, conforme as marcações em vermelho da imagem 7. Em uma composição repleta de personagens e metáforas recorrentes na sociedade polonesa, Linke se vale de uma observação minuciosa da sua época para criar caricaturas que permeiam a vida na cidade, onde o ônibus surge como a representação desse espaço urbano que reúne personalidades com traços que sugerem essa degeneração da comunidade.

Imagens 7 - Bronisław Wojciech Linke, The Bus, 1959-1961, óleo sobre tela, 134 x 178,5 cm.



Fonte: Coleção do Museu Nacional de Varsóvia.

Os passageiros do ônibus, muitas vezes percebidos apenas como multidão, se tornam singulares pelas pinceladas do artista. Sua atmosfera, criada como narrativas em um contexto comunitário me faz lembrar o famoso pintor Hieronimus Bosch, no tríptico “Jardim das delícias” (1503–1515) quando ele buscava criar personagens que narrassem suas realizações metafóricas, a partir da “criação do mundo” narrado pela bíblia. Além da própria importância histórica, a pintura mostra como usar o ícone do ônibus para simbolizar a sociedade polaca, com ênfase em suas falhas e impotências. Uma forma de demonstrar as relações sociais com os personagens típicos da sua região, onde o ônibus serve como uma cidade que comporta essas pessoas. Essa procura pelos personagens que compõem a sociedade vem no trabalho final com uma forma de olhar para dentro do ônibus e procurar alguns desses personagens presentes no transporte coletivo. Nas obras esses personagens típicos vêm pelo terceiro, quarto e quinto quadro, que tratam diretamente de figuras únicas na sociedade e, obviamente, no busão, e mostram sua presença percebida de forma terceirizada pelos espelhos, criando um distanciamento entre esses personagens e a pessoa que está observando o trabalho.

Outra obra que também trabalha com essa metáfora, porém no contexto brasileiro, é a do artista OR BAR-EL, disponibilizada na rede social *Instagram*, com nome [NO.49] *ON THE BUS* (2023) (Imagem 8). O vídeo mostra um vagão de ônibus, sem foco, até encontrar um passageiro homem de meia idade que olha para a câmera, por trás de algumas pessoas. Nesse momento há um corte no vídeo que nos mostra um desenho digital sendo feito por cima desse último *frame* com o homem olhando de volta. A partir desse momento o vídeo apresenta várias mudanças nesse desenho, como retirar ele da cena, colocar uma bolha na cabeça de todos, retirar todos da cena, colocá-lo em um *pole dance*, até finalizar com a composição final. Esse produto se torna em uma pintura do vagão de ônibus do vídeo, onde os passageiros são transformados em pássaros humanoides confinados no ônibus. Para o trabalho, é importante notar a construção dos tons, que divide os passageiros no tom frio do azul, que unifica esses passageiros em um grupo estático, e a carroceria do busão que evoca a cor vermelha com uma temperatura mais elevada, trazendo a insinuação de movimento empregado pela tonalidade. Essa divisão é trazida mais à frente na primeira obra da série final.

Imagens 8 - OR BAR-EL, *frame* com o quadro produzido no vídeo [NO.49] ON THE BUS, 2023.



Fonte: <https://www.instagram.com/p/CvsFRi7NuVV/>, acesso em 29 de out de 2023

Acredito que as obras trazem diferentes abordagens pictóricas para adentrar o transporte público e produzir suas compreensões deste âmbito fundamentalmente repleto de sociabilidades e simbologias prontas para serem exploradas. Porém tratam a cor como uma forma de serializar seus passageiros anônimos, e, pelas expressões dos pássaros, parecem desconsiderar a partir do seu olhar distante, como acontece na sexta e sétima obra da série

Também tenho o dever de mencionar Paul Kirchner, que transforma histórias de um homem utilizando o sistema público de transporte urbano, no livro *The bus* (1987). A maestria com que Kirchner utiliza o modelo de história em quadrinho para contar eventos bizarros sem a necessidade de balões de fala me fascina pela aparente simplicidade (Imagem 9). Os 6 quadrinhos, por história, são normalmente habitados por elementos que se repetem até uma reviravolta no final, deixando para esse homem a função de descobrir e nos mostrar esse revés que desloca o passageiro junto com a janela. No conjunto seriado, ao final dessa pesquisa, é emprestada a relação com os objetos do ônibus como parte das narrativas, onde é trazido para sexta e sétima obra, a fim de demonstrar a dissociação presente em alguns passageiros.

despersonalizar esses personagens. Conforme acontece na primeira obra, com as silhuetas, e na segunda obra, que se liga mais a compreensão do seu formato e textura, do que em uma imagem pré-definida.

Imagens 10 – Kamlesh Kumar Roy. The bus, 2009, óleo sobre papel artesanal, 57,7 x 77,5 cm.



Fonte: <https://www.storyltd.com/auction/item.aspx?eid=3844&lotno=11>, acesso em 29 de out de 2023

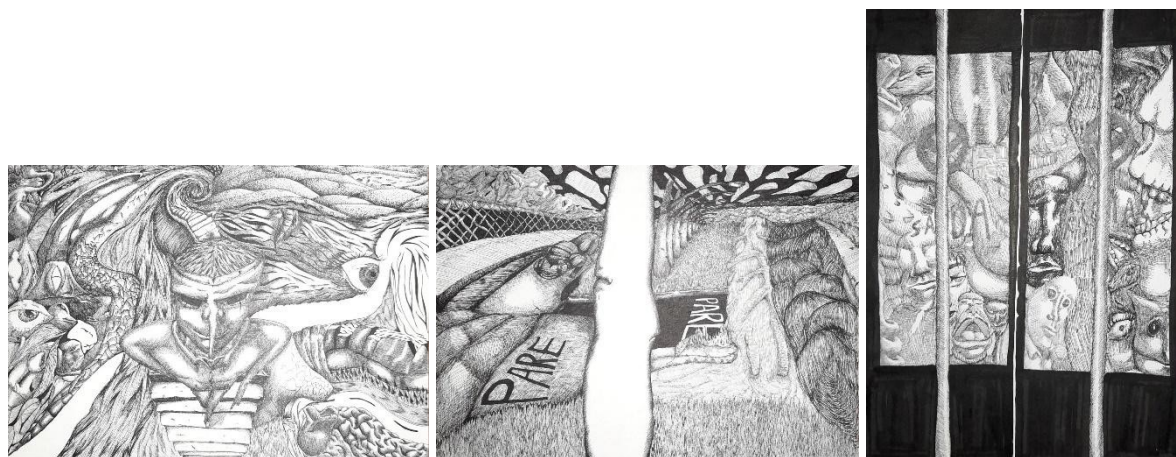
Essas são algumas das produções de artistas que encontraram no tema “ônibus” como inspiração para criar suas obras, mostrando como ele pode ser utilizado por vários artistas para criar suas próprias definições de experiência urbana. Essa coletividade serve como um exemplo rico de como esse assunto ainda não esgotou sua potência como reflexão de si no contexto coletivo. Trazendo seus símbolos sociais como princípio discursivo no transporte público, as obras são exemplos de expressões que buscam contar um pouco sobre seus pontos de vistas no meio coletivo. Agora, para trazer essa análise mais próxima do trabalho, será realizado um percurso no próximo tópico, que traçará as produções artísticas realizadas por mim nos últimos anos e tratam dos temas trazidos anteriormente.

2.3 Minha trajetória artística

Esse tópico contém as produções artísticas que antecedem a série final e foram realizadas durante o curso de Artes Visuais da Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Essas produções foram fundamentais como predecessores das composições finais deste estudo e possibilitaram os primeiros contatos com a linguagem da pintura. As séries serão apresentadas em sequência cronológica para que a progressão de técnicas e evolução, no decorrer da graduação, seja mais clara. Essas obras trazem sempre o tema urbano para uma narrativa que cria uma atmosfera bizarra.

Sendo assim, primeiro vou apresentar a série “Distorções” (2019), realizada como projeto final da matéria “Ateliê de Desenho” ministrada pelo Prof. Dr Ronaldo Macedo Brandão no mesmo ano. Contendo três trabalhos seriados e sem título, “Distorções” traz paisagens de um mundo deformado por hachuras de nanquim (Imagem 11). Os personagens que habitam esse mundo detêm uma parte fundamental para demonstrar as deformações que elas criam em um mundo caótico de linhas e manchas, em especial a terceira peça, única feita com a folha na vertical para se adequar ao conceito de uma porta de ônibus. Nela são impressas diversas faces que tumultuam o pequeno espaço da janela nessa porta, além dos símbolos e inscrição indicando saída e dois corrimãos que atravessam verticalmente o quadro, simétricos e paralelamente separados pela mesma distância até o vértice vertical mais próximo, multiplicado por dois. Essa é a primeira obra artística produzida com algum signo do ônibus para relacionar o veículo coletivo ao coletivo social, nesse caso um coletivo de faces deformadas (Imagem 12).

Imagem 11 – Lucas Herrera de Almeida. Série Distorções, 2021, 3 obras em nanquim sobre papel A3, 29,7 x 42 cm.



Fonte: Acervo do artista.

Imagem 12 – Lucas Herrera de Almeida. sem título, 2021, nanquim sobre papel A3, 29,7 x 42 cm.



Fonte: Acervo do artista.

Dois anos depois, tive a satisfação de construir uma série para experimentar algumas técnicas de pintura, como a têmpera ovo magra, têmpera ovo gorda e têmpera vinílica - método presente em quase todas as produções finais. Realizadas durante a aula de “Pintura” apresentada pelo Prof. Dr. Rodrigo Freitas Rodrigues, as experimentações deram origem a dois destaques que irei apresentar de forma breve. A primeira é a tela Floresta Clara (2021), que contém a paisagem de uma floresta que recebe iluminação de um ponto mais longe da mata e o espectador é instigado pelas sombras projetadas por essa luz que irradia misticismo. Nessa obra, a têmpera ovo teve sua secagem arrastada pelo óleo de linhaça, possibilitando que a fricção de uma espátula, ou um pano, para criar rastros de luz que evidenciam silhueta de troncos, galho e folhas rasteiras (Imagem 13). Na segunda obra, nomeada “Homem Livre Admirado” (2021), a têmpera vinílica usada trouxe uma secagem rápida das camadas, com grande poder de cobertura, produzindo uma percepção mais delimitada dos matizes (Imagem 14). Assim como os outros trabalhos da série, esse quadro traz uma narrativa na sua composição, e no próprio título, que atice uma leitura que busca responder as perguntas criadas pelas afirmações pictóricas. É importa destacar que as obras usavam o suporte do papel paraná, por ser de melhor acesso monetário que outros suportes, como proposição do próprio professor.

Imagem 13 – Lucas Herrera de Almeida. Floresta Clara, 2021, têmpera ovo gorda sobre papel paraná, 50 x 40 cm.



Fonte: Acervo do artista.

Imagem 14 – Lucas Herrera de Almeida. Homem Livre Admirado, 2021, têmpera vinílica sobre papel paraná, 50 x 40 cm.



Fonte: Acervo do artista.

No mesmo ano, a obra “Minhas Tripas” (2021) surgiu como projeto final dessa mesma matéria e foi meu primeiro contato com um suporte com dimensão maior que 1 metro, que abriu caminho para suportes de dimensões ainda maiores. Além disso, o quadro também carrega o

conceito de uma urbanidade diante do isolamento social necessário durante a pandemia de Covid-19, trazendo as minhas inseguranças, a partir da casa onde morava na época, como símbolo principal. Feita sobre um suporte de tecido esticado em uma placa de papel Paraná e pintada com tinta acrílica (Imagem 15). O vermelho poluído e plástico, da tinta acrílica dessas vísceras se mescla às ruas e prédios tomados pelo terror vindo do horizonte. O céu espelha as cores da carne da terra, como uma água turva que tenta seguir seu rumo sem que possa ajudar ou atrapalhar. Por fim, existe uma construção em amarelo que resiste ao centro, desgastada pela luta de se manter protegida dos problemas mundanos, até que não resista mais ao abraço aconchegante da convivência e sufoco diante de seus espectadores. O apreciador é convidado à segurança de uma sacada para a apreciação panorâmica de seus semelhantes, sem poder interferir.

Imagem 15 – Lucas Herrera de Almeida. Minhas Entranhas, 2021, acrílica sobre tela, 100 x 80 cm.



Fonte: Acervo do artista.

Assim, antes do *Home Office*, meu cotidiano era tomado pelo tempo de deslocamento, principalmente, até o trabalho, me vi observando esse monumento ambulante, repleto de

histórias que poderiam ser contadas pela pincelada. O ônibus surge como espaço social, metáfora da urbanização e monumento coletivo da própria identidade de cidades e países.

Na sequência, o ano de 2022 foi marcado pelo “Ateliê de Pintura”, ministrado pela Prof. Dr. Ana Helena da Silva Delfino Duarte. Esse laboratório permitiu a criação do tríptico “Sacada” (2022) que reúne 3 telas que de 1,6 metros de altura, onde duas tem a largura igual a metade da largura da tela maior, com largura de 1,35 metros. A ideia inicial era compor três imagens que também funcionassem como uma única narrativa, com o tema da paisagem urbana - que já foi explorado anteriormente (imagem 16). Esse trabalho ainda traz muitas referências do isolamento e do privilégio da vista de uma sacada, enquanto o horizonte distorce sensações, sentimentos e constatações. Aqui a sociedade, tida como uma multidão que sufoca as individualidades, e a paisagem urbana, como símbolo do isolamento concreto dessa mesma cidade, produz um paradigma de si mesmas e instiga a contemplação privilegiada dos conflitos populares. Cada quadro do tríptico também carrega seu próprio título que carrega seu conceito principal, sendo eles: “Ânsia” (imagem 17), “Multidão” (imagem 18) e “Medo” (imagem 19).

Imagem 16 – Lucas Herrera de Almeida. Série Sacada, 2022, têmpera vinílica sobre papel paraná, 50 x 40 cm.



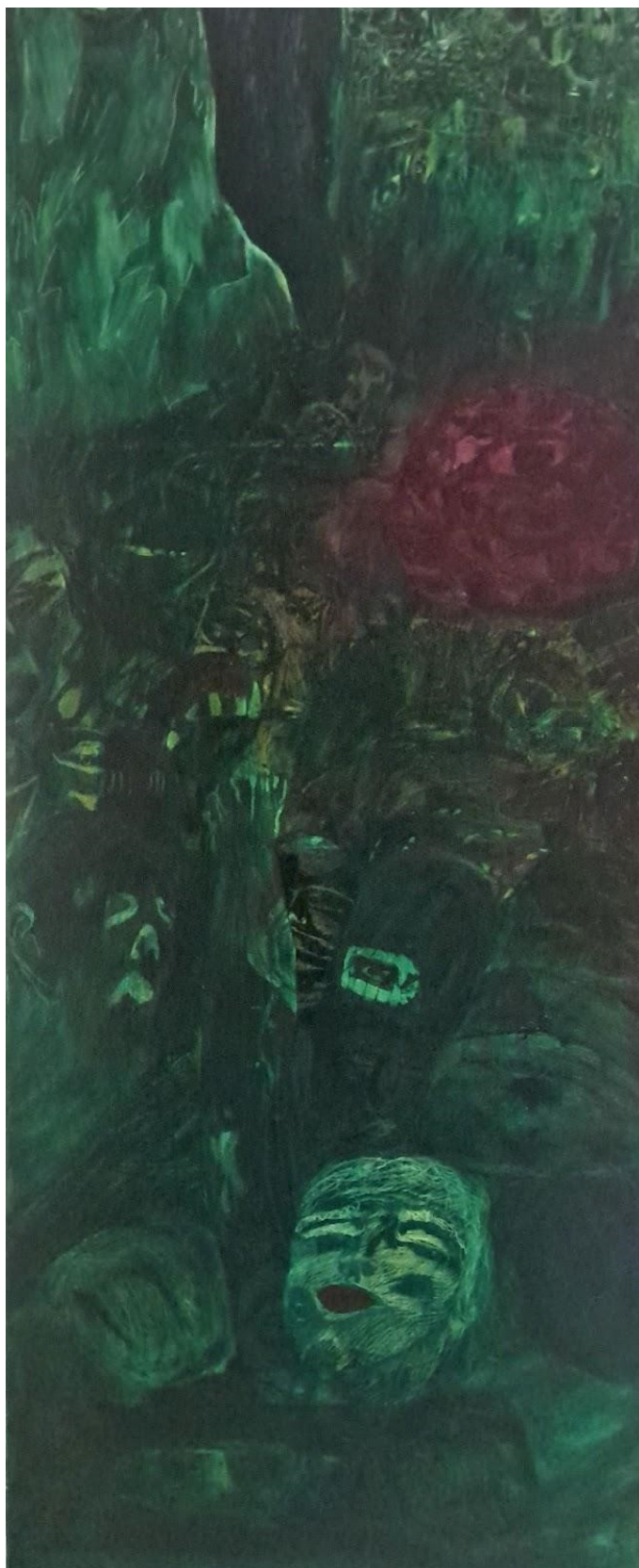
Fonte: Acervo do artista.

Imagem 17 – Lucas Herrera de Almeida. Ânsia, 2022, acrílica sobre tela, 160 X 67,5 cm.



Fonte: Acervo do artista.

Imagem 18– Lucas Herrera de Almeida. Multidão, 2022, acrílica sobre tela, 160 X 67,5 cm.



Fonte: Acervo do artista.

Imagem 19 – Lucas Herrera de Almeida. Medo, 2022, acrílica sobre tela, 160 X 67,5 cm.



Fonte: Acervo do artista.

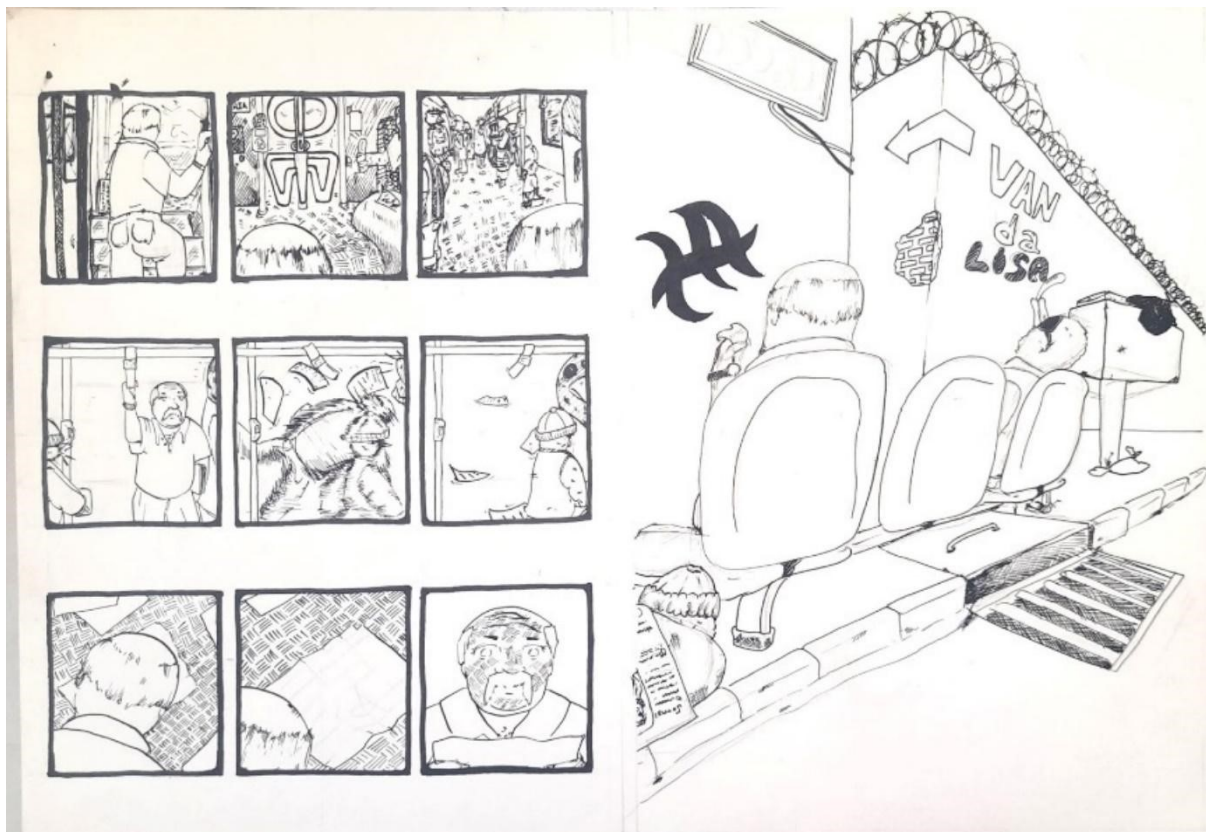
Essas foram às composições finalizadas que traziam, de alguma forma, o tema “urbano” ou “ônibus”, e antecederam a investigação detalhada neste texto. Também houve duas experimentações realizadas durante as aulas de “História em quadrinho” (Imagem 20), ministradas pelo Prof Dr. João Henrique Lodi Agreli em 2022, e de “TE: Ilustrações e narrativas” (Imagem 21), pelo Prof. Dr Ronaldo Macedo Brandão em 2023, que me proporcionaram a criação de duas histórias ilustradas, que estão em andamento. Essas histórias, que contam a vida de um cobrador de ônibus em um mundo com regras diferentes do nosso, não serão analisadas, mas deixo a seguir duas páginas para ilustrar esses novos caminhos de produção artística.

Imagem 20 – Lucas Herrera de Almeida. Fragmento da história em quadrinho Busão, 2023, nanquim sobre papel A3, 29,7 x 42 cm.



Fonte: Acervo do artista.

Imagem 21 – Lucas Herrera de Almeida. Fragmento da história ilustrada Busão, 2023, nanquim sobre papel A3, 29,7 x 42 cm.



Fonte: Acervo do artista.

Assim, descobri nesse itinerário formas de se trabalhar assuntos do cotidiano que formaram a minha graduação, potencializado por experimentações de técnicas que não conhecia. Também pude me distanciar da minha timidez primaria dos pequenos formatos e me aventurar por obras cada vez maiores, assim como suportes variados. Acredito que a criação das histórias em quadrinho e do tríptico me puxaram para a criação de histórias que saem do subjetivo proporcionado por uma cena só que não se relacionam de forma narrativa, possibilitando a potencialidade de narrativa que elas trazem. O cotidiano é um assunto que sempre aparece nas obras, com exceção das da série “Temperas”, onde paisagens e momentos vividos por mim são ponto focal da concepção imagética, pela sua representação mais próxima do que quero mostrar. E assim, minha trajetória artística no curso toma um novo rumo quando chega a época do trabalho de conclusão de curso (TCC), demandando uma nova produção que foca no tema do ônibus em uma narrativa metafórica expressa pela pintura.

CAPÍTULO 3

ITINERÁRIO “OMNES OMNIBUS, OU BUSÃO”: PASSAGENS DA CRIAÇÃO

3.1 Campo e Processo de criação

Nesta parte, farei a classificação de alguns dos elementos dos ônibus que fazem parte do meu cotidiano e, de alguma forma, trouxeram alguma relação significativa para as composições pictóricas. Como ponto de partida dessa observação, me propus a revisitar alguns dos *busões*¹⁷ que eu pegava para ir para o trabalho e voltar para casa. Para isso, vou indicar os pontos de partida, troca de ônibus e chegada, como itinerário dessa análise. Onde também apresentarei de forma breve os caminhos percorridos e os veículos, lembrando que o foco é principalmente na coleta e criação de signos e símbolos que fariam parte das pinturas.

Meu ponto de partida é a estação de ônibus “Luiz Finotti” (Imagem 22), que fica na Avenida Segismundo Pereira, no Bairro Santa Mônica. Também leva o nome de “Estação 2” por ser a segunda estação nessa avenida, que começa pela avenida João Naves de Ávila. Essa estação faz parte de um projeto da prefeitura de Uberlândia (MG), onde foi dada continuidade ao corredor estruturado sudeste, ou BRT avenida João Naves de Ávila, e que se estende para a avenida citada anteriormente¹⁸. Esse corredor conta com uma calçada, ou canteiros, que se estende por toda a avenida e separam os dois sentidos da faixa exclusiva da busão, e do trânsito em geral. Nessa calçada central, foram construídas estruturas que abrigariam a população contra as adversidades da natureza, como a chuva, e da urbanidade, como os assaltos, enquanto aguardavam o ônibus.

¹⁷ Aumentativo de busão

¹⁸ Disponível em: <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/transito-e-transportes/corredores-de-onibus/#:~:text=Possui%206%20km%20de%20extens%C3%A3o,Francisco%2C%20Dom%20Almir%20e%20Prosperidade.>

Imagem 22 – Foto da Estação Luiz Finotti, 2023.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Além disso, nesse local é realizada a cobrança da passagem, sendo necessário o pagamento em dinheiro ou pelo cartão de passe de ônibus para passar por uma catraca que separa os passageiros dos pedestres. Esse local também conta com janelas de vidros, que transparecem seu interior e projeta o exterior e portas de vidro, que também servem de passagem para os passageiros entrarem no busão (Imagem 23) ou quando algum pedestre não consegue ou não quer pagar a passagem e aproveita o momento de abertura das portas para cortar caminho e entrar direto da rua para o ônibus - conhecido popularmente em Uberlândia

como “Jumpar”. Aliás, acredito que, por conta da sua forma retângulas e sua regularidade na vida dos passageiros, foi apelidada de “casinha de ônibus” pela população.

Imagem 23 – Foto da porta da estação Luiz Finotti e porta do ônibus T610, 2023.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Dentro dessa estação também é possível encontrar assentos para as pessoas aguardarem sentadas, lixeiras recicláveis, uma televisão que passa os horários de chegada do busão, e algumas formas de socialização dos passageiros, que segue basicamente o que José Alcântara Jr já discutiu em seu livro. Por isso e pelo interior do busão ser o foco das pinturas, não irei me estender nessa parte.

A próxima etapa foi entrar no ônibus que faz a linha “T610” (Imagem 24), que faz os circuitos do terminal novo mundo, e vai até o terminal central, mas como nosso caminho começa pela estação “Luiz Finotti”, seu itinerário vem como: “ponto de partida a Estação 2 - Luiz Finotti (Av. Segismundo Pereira), Estação 1 - UFU Leste (Av. Segismundo Pereira), Estação 5 - Prefeitura (Av. João Naves De Ávila), Estação 4 - Shopping (Av. João Naves De Ávila), Estação 3 - Sesc (Av. João Naves De Ávila), Estação 2 - Pereiras (Av. João Naves De Ávila), Estação 1 - Cesário Alvim (Av. João Naves De Ávila), e finaliza no Terminal Central (Plataforma C1 - Vermelho)”.

Imagem 24 – Foto do ônibus da T610, 2023.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

A primeira coisa que se perceber nesse busão, são as placas luminosas que confirmam a linha e sentido do ônibus, que, logo após a confirmação, traz sua tonalidade caracterizada pelos detalhes amarelos sobre um fundo cinza. Também conta com o símbolo de acessibilidade, composto pela forma de um cadeirante em um fundo azul, na janela da frente, indicando que o ônibus tem equipamento para ajudar pessoas com baixa mobilidade a subir no nível mais alto. Esse aviso é confirmado pela abertura das portas do ônibus, que revelam as escadas do ônibus

e uma estrutura móvel que abaixam uma plataforma até o chão, onde o passageiro sobe e depois são içados até o interior do busão.

Dentro do ônibus, que não contava com muitas cadeiras vagas, escolhi permanecer em pé e escorado nos balaústres para ter uma melhor visão do espaço. Como o modelo desse ônibus é específico para o corredor estruturado com estações, a primeira coisa que reparei foi a ausência do espaço do cobrador, que hoje é exercida nos próprios terminais, estações e pelo próprio motorista. Não só o espaço, mas qualquer símbolo que pudesse trazer a lembrança desse trabalhador não existe mais. Seu lugar, agora, é ocupado por uma estrutura que visa criar um região para o cadeirante prender a cadeira de rodas com um cinto de segurança, e possui uma cadeira dobrável, que normalmente é utilizada por um acompanhante.

Ainda no interior do ônibus, é curioso que a presença do motorista não é mais a primeira a ser percebida, por conta de as portas de entrada ficarem no mesmo ponto que as saídas. Então, além das portas servirem hoje como mão dupla para o trânsito dos passageiros, também mantém o motorista mais isolado desse momento de acesso, confinando sua atenção na estrada e no painel frontal do busão.

Inclusive, nesse painel (Imagem 25), acima da cabeça do motorista, existem os espelhos retrovisores, que além de auxiliarem com a visão do tráfego de carros que passam ao lado – onde os retrovisores externos têm maior visão –, também contempla a visão interna do ônibus. Observando esses espelhos, foi possível perceber três formatos distintos, sendo: os retangulares que ficam mais próximos do motorista, normalmente no meio do painel frontal e parecem refletir principalmente o que foi descrito anteriormente; os trapézios isósceles com a ponta virada para baixo, o que permite a visão da parte interna do ônibus que fica atrás do motorista, onde o reflexo mostra os passageiros, estruturas e rebates nos espelhos convexos próximos a porta de saída e entrada; e os circulares convexos, que como citado, ficam próximos a porta do ônibus, mas funcionam em conformidade com o espelho na forma de trapézio para que o motorista possa acompanhar o movimento de embarque e desembarque dos passageiros.

Imagem 25 – Lucas Herrera de Almeida. Foto do painel do ônibus, 2023.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

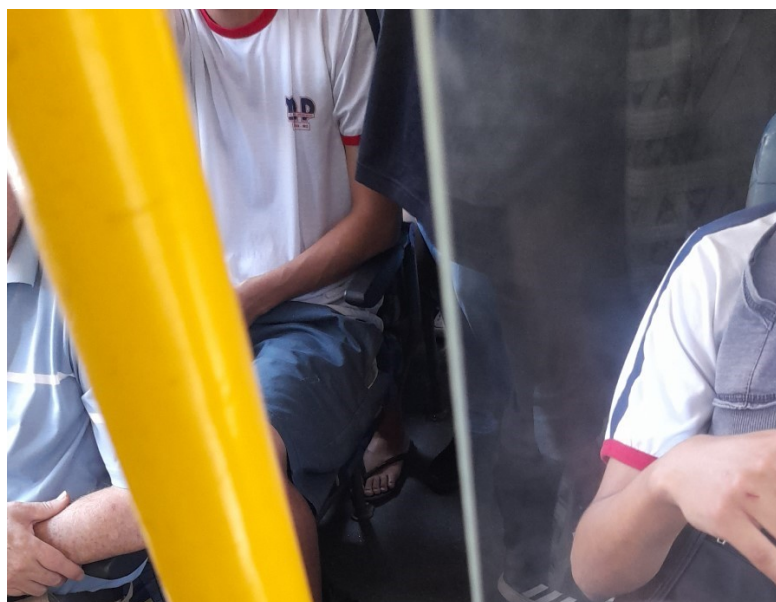
Sobre o motorista, percebi alguns pontos de comparação com a minha experiência com o busão. Primeiro, são pouquíssimos o contato verbal e visual com os passageiros, colocando-o em uma posição mais próxima de um guarda que consegue ver todos os que embarcaram, pelos retrovisores, onde só pode ser visto quando nos aproximamos do seu espaço na frente do

ônibus. Assim, esse contato verbal e visual direto, só foi percebido em casos raros de passageiros que pareciam ter alguma proximidade com o motorista, ou pelas interações com os cobradores dentro das estações citadas anteriormente, quando se comunica pela janela ao lado do motorista ou com sinais sonoros para solicitar a abertura das portas da estação, entregar algo ou realizar pequenos diálogos despreocupados.

Durante o caminho, três grupos sociais distintos se tornaram mais presentes na minha observação, contando com estudantes universitários e do ensino médio, trabalhadores do setor telemarketing e do comércio no centro, e os vendedores ambulantes que tentam vender seus produtos e histórias, tratados aqui pelo nome de camelô. Esses personagens são comuns no itinerário “T610” por conta do seu itinerário passar por pontos que ficam próximos a UFU, no bairro Santa Monica, ao Center Shopping Uberlândia, esse comporta uma das principais empresas de telemarketing da cidade, até chegar ao terminal central pela avenida principal, o que torna um espaço propenso para a ação dos camelôs.

Os estudantes do ensino médio (Imagem 26) normalmente estão usando seus uniformes, e no caso dos universitários, é comum o uso de roupas diversas, o que não diferencia muito dos outros passageiros, mas sua posição social fica evidente pelas pastas e mochilas pesadas, além dos pontos de entrada e saída próximos a universidade. Os universitários normalmente estão isolados pelas suas leituras e fones de ouvido, enquanto os colegiais formam grupos de conversas animados e jocosos.

Imagem 26 – Foto dos alunos do ensino médio no ônibus T610, 2023.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Já os funcionários do teleatendimento são identificados por um cordão em volta do pescoço que segura um crachá, que serve como chave de acesso para o interior da empresa e é característico nesse ramo. Normalmente, esses funcionários parecem estar sempre com pressa e não há o costume de usar um uniforme, sendo os mais recorrentes calças e camisetas diversas como vestimenta. Já os funcionários do comércio no centro trazem poucas características que os separam dos outros passageiros, sendo os mais evidentes aqueles que já estão com o uniforme da empresa. Suas feições normalmente refletem exaustão ou distração, e só se dirigem aos seus companheiros de trabalho.

Agora, os camelôs são os mais sociáveis, por exigência do próprio serviço. No caso deles, não há uma vestimenta específica, ficando a cargo dos seus próprios gostos, mas são percebidos principalmente pelos seus produtos – que vão desde balas vendidas normalmente por 2 reais, até produtos diversos, que já presenciei sendo vendidos por 40 reais – ou pela sua apresentação, que não precisa ser necessariamente para vender uma mercadoria, mas sim pelas suas histórias que terminam com um pedido de ajuda financeira. Ou seja, além dos objetos, o camelô no ônibus também utiliza da empatia dos passageiros para convencê-los a investir seu tempo e dinheiro nas suas histórias de vida. Esses personagens realizam movimentos acrobáticos para se locomover no espaço do busão, criando caminhos entre os passageiros em pé e “surfando” durante os movimentos que desequilibram seu ponto de gravidade, como se criassem um ponto de imponderabilidade – que também é sentida pelos outros passageiros, mas é dominada por esses comerciantes.

Assim, esses personagens seguem seu caminho para seus objetivos, onde o camelô retorna a outro veículo para recomençar sua performance, assim que o busão oferece suas saídas para o terminal central. Nesse local, a primeira coisa a se perceber é a pressa dos integrantes do ônibus em descer, enquanto aquele que querem embarcar fazem filas com um espaço central livre para os que estão desembarcando. Já no terminal, é evidente as grandes massas de pessoas andando de um lado para outro, procurando a saída ou pelo seu próximo ônibus. Além disso, o terminal conta com um grande espaço, necessário para os cinco pontos de embarque, nomeadas de “A” a “E”, que organiza os diversos ônibus que passam por essa região. É importante falar que os terminais de Uberlândia (MG) contam com o “Sistema Integrado de Transporte” (SIT), que permite ao passageiro trocar de ônibus dentro dos terminais para se deslocar para qualquer ponto da cidade, pagando apenas uma passagem.

Preciso salientar que, como o objetivo do trabalho se limita ao espaço interno do ônibus, não irei abranger outras observações do terminal, além das que já foram ditas. Sendo assim, o próximo passo foi sair da plataforma “C” e caminhar até a plataforma “A”, onde a

linha “T123” faz seu desembarque e embarque. Essa linha conta com dois tempos de ônibus, o mais comum como a linha anterior, e o articulado (Imagem 27), que conta com um vagão adicional ligado por um eixo que liga dois vagões, onde tem aspecto externo de sanfona, o que permite a movimentação e as manobras no trânsito. Esse segundo foi escolhido como objeto de pesquisa devido ao seu eixo, que sofre maiores interferências da estrada, criando uma relação diferente com a gravidade, principalmente quando joga os passageiros para cima.

Imagem 27 – Foto do ônibus articulado T123, 2023.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Por conta disso, precisei aguardar o busão correto, o que se tornou uma grande espera, onde as constantes filas se formavam em uma escala maior do que os outros pontos, onde apenas os funcionários da empresa que trabalhavam ao longo do caminho, além de alguns poucos passageiros que não estavam indo para o serviço, se aglomeravam para conseguir embarcar. Essa tarefa era mais difícil para os últimos passageiros, que algumas vezes não conseguiam subir devido a lotação acima do permitido, onde até os degraus do ônibus estavam ocupados por algumas pessoas que se espremiavam. Devido ao espaço maior, o ônibus articulado não sofria com uma lotação tão exagerada como o anterior, o que não tirava dele a constatação de que havia mais pessoas do que a lotação permitia.

Seu itinerário contava com o seguinte caminho: “Começando com o Terminal Central (Plataforma A2 - Azul), Bahamas, Fmc - *Financial Management Control* (Call Center), Terminal Umuarama (Plataforma A2), Residencial Buriti, Csc Algar Ponto 1, Csc Algar Ponto 2, Granja Marileusa, e com ponto final a Algar”. O terminal Umuarama não será analisado, pois há apenas uma parada rápida para alguns passageiros descenderem, até que o motorista continue o caminho. O itinerário é definido por pontos de referência bem conhecidos pelos passageiros,

até chegar ao ponto final que leva o nome da empresa onde a maior parte dos passageiros desembarcam para começar seu expediente.

Durante o caminho, é possível verificar os mesmos elementos dos espelhos retrovisores, já citados, porém a presença do camelô não é tão comum, e quando ele aparece, desembarca no terminal Umuarama para realizar a integração com outro ônibus. Os passageiros normalmente estão distraídos com o celular e seus característicos fones, enquanto outros conversam com seus pares, e o camelô (Imagem 28) realiza suas acrobacias para ir de um ponto a outro, o que se trona mais desafiadora na intersecção desse busão articulado.

Imagem 28 –Foto de uma camelô na linha de ônibus T123, 2023.

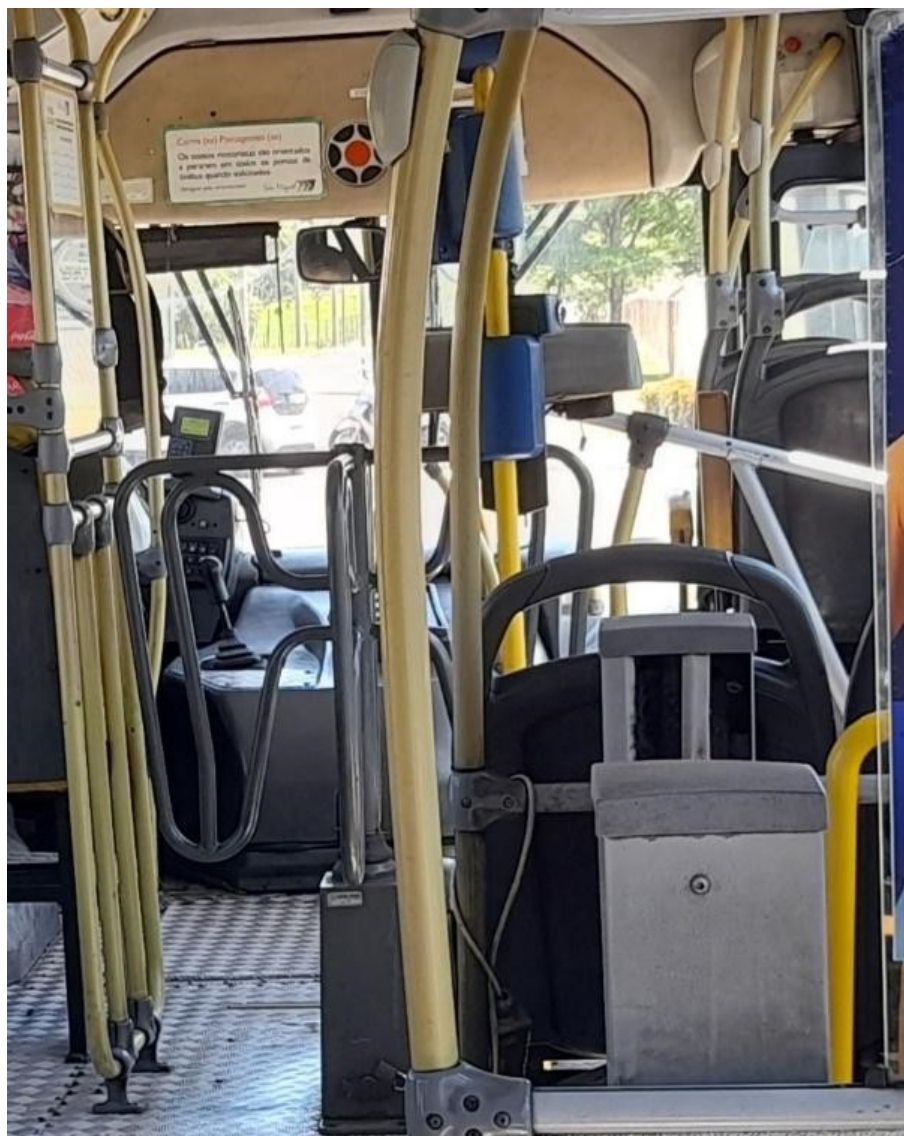


Fonte: Acervo do artista.

Outra diferença em comparação com o ônibus anterior é a catraca, que ainda permanece nesse veículo, junto do baú e da cadeira do cobrador (Imagem 29), que hoje só é ocupado por um passageiro, ou permanece livre – alguns dos ônibus de Uberlândia (MG) ainda mantiveram esse espaço por conta do gasto necessário para readequar, como aconteceu com outro ônibus, que agora já saem de fábrica com o modelo sem os signos do cobrador. Essa catraca serve para o mesmo propósito das catracas das estações citadas anteriormente,

separando os passageiros que pagaram a passagem, onde o motorista faz a liberação daqueles que não utilizam o cartão de passe, pagando o valor em dinheiro. Por conta disso, só é possível ter algum contato direto com o motorista a partir da porta frontal, ou quando ele desce do ônibus para tirar sua pausa, ou quando algum passageiro precisa gritar para o motorista que ele passou do ponto solicitado.

Imagem 29 – Foto do espaço reservado para o cobrador, 2023.



Fonte: Acervo do artista.

Assim, o ponto final chega, e com ele todos os passageiros desembarcam, sobrando apenas o motorista que desliga, desembarca e, por último, fecha (por uma alavanca no capô) o ônibus. Mesmo que algum passageiro queira ficar, o motorista informa que precisa desembarcar todo mundo antes de voltar o caminho. Nisso, o busão permanece inerte pelo tempo de descanso

do motorista, que foi calculado em torno de 20 minutos, até o momento do caminho inverso, que faz o mesmo itinerário trazido anteriormente. Dessa forma, o caminho da volta é composto por um maior contato do motorista com os passageiros que precisam passar por ele, além do respectivo som da catraca liberando um embarque de cada vez. Passando novamente pelos terminais Umuarama e Central, para que eu possa voltar ao ponto de embarque da linha “T610”, que também faz o mesmo caminho, até chegar na estação “Luiz Finotti”.

Dessa forma, finalizo as observações qualitativas de dois busões que fazem o caminho entre minha casa e o meu antigo local de serviço, visto que atualmente trabalho remotamente em casa, sendo desnecessário ir à mesma quantidade de vezes de antes. Alguns dos signos encontrados no ônibus me trouxeram um olhar transversal que viria a se tornar algumas das experimentações que antecederam o trabalho final. Como essas experimentações surgiram em sintonia com a pesquisa de campo, achei que seriam proveitosas na finalização desse tópico, por isso deixo a seguir duas delas, com uma pequena análise das suas intenções. Importante dizer que as imagens seguem como um todo, não sendo necessário a contemplação individual de cada foto.

Sendo assim, a primeira experimentação consistiu em realizar recortes digitais de fotos - capturadas pelo celular modelo Galaxy A21S e recortadas pelo aplicativo padrão “Fotos” da empresa Microsoft (2013) -, buscando o enquadramento de passageiros e elementos do ônibus que pudessem resgatar pontos perdidos no meio das fotos originais (Imagem 30). Dessa forma, alguns interesses estéticos foram resgatados para dar origem a um compilado que mostrava elementos por sua cor, como: o vermelho de um extintor de incêndio e de uma lata de refrigerante amassada; o laranja do botão de parada solicitada e da manivela de ajuste da cadeira do motorista; o amarelo dos balaústres e do acento preferencial; e o azul das sinalizações de “área reservada”. E pela janela do ônibus, que indicavam transparência, reflexo e velocidade, na segunda fileira.

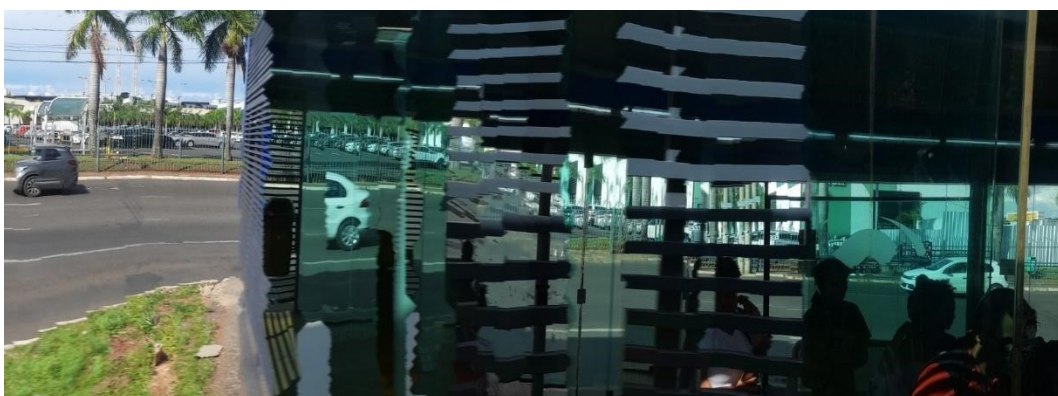
Imagem 30 - Lucas Herrera de Almeida. Experimentação visual a partir dos registros fotográficos, 2023.



Fonte: Acervo do artista.

Já a segunda experimentação foi realizada a partir da fotografia panorâmica, disponibilizada pelo aplicativo “câmera” do celular citado acima, e com o ônibus em movimento, para depois realizar um recorte que retirasse os elementos indesejáveis. Esse aplicativo realiza a captura automática da imagem, quando é reconhecido o deslocamento de seu eixo, reproduzindo uma foto que apresenta a vista completa de uma área circunvizinha com pontos de intersecção bem definidas, já que o programa não consegue realizar a junção das imagens de forma mais orgânica. Por isso, foram criadas paisagens que perdem seu segmento natural, recortando e colando as imagens umas nas outras, produzindo cortes e segmentos desconexos com a realidade (Imagem 31).

Imagem 31 – Lucas Herrera de Almeida. Experimentação visual com foto panorâmica em movimento, 2023.

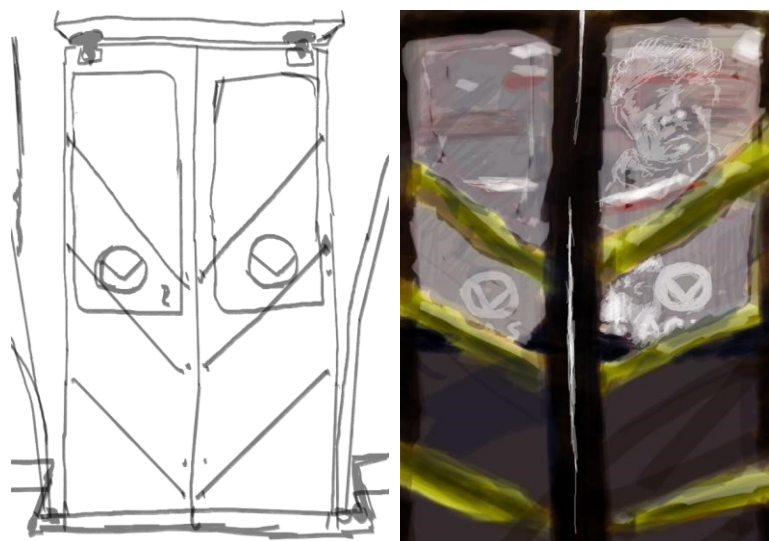


Fonte: Acervo do artista.

Por fim, esse estudo dentro do ônibus me trouxe os signos que seriam usados para simbolizar o cotidiano uberlandense, visando o meu próprio caminho como empregado indo até a empresa. Dessa forma, as relações sociais que já faziam parte do meu dia a dia resultaram em dois estudos visuais que me introduziram nos primeiros diálogos da arte com o transporte coletivo urbano de Uberlândia (MG). Como a área escolhida para os trabalhos finais foi a pintura, a partir dos próximos parágrafos a fotografia será exibida apenas como referências do processo de criação, que acompanham esboços manuais e digitais das primeiras concepções.

Depois dos estudos citados acima, já em casa, comecei os experimentos das primeiras composições em forma de esboço. Aqui será realizado a mostra de algumas dessas concepções, que foram feitas no software de edição *Adobe Photoshop* e nos meus cadernos de desenho. Primeiro, vou apresentar os testes digitais, que abriram caminho para esse momento de reflexão longe do busão.

Imagem 32 – Lucas Herrera de Almeida. Croquis digitais da porta do ônibus, 2022



Fonte: Acervo do artista.

Essas gravuras exploram a ideia de representar as janelas e portas do ônibus como passagens entre o interior do veículo e o mundo exterior. As duas primeiras imagens (Imagem 32) retratam a porta do ônibus, mostrando os corrimãos de auxílio ao embarque, as janelas e os símbolos de saída (círculo com seta para baixo). Enquanto o primeiro rascunho apresenta apenas linhas, o segundo inclui cores e a figura de uma pessoa na janela à direita. Esses trabalhos servem como estudo da porta do ônibus e do reflexo em suas janelas.

Imagem 33 – Lucas Herrera de Almeida. Croquis digitais da janela do ônibus, 2022



Fonte: Acervo do artista.

Nas outras duas imagens, trouxe a janela de dois ônibus diferentes. O primeiro é um desenho apenas com linhas, que mostra pessoas transitando o terminal rodoviário. Enquanto a segunda imagem, já é possível ver cores, inscrições de dentro do ônibus, anotações minhas e a parte frontal de outro ônibus. Nesses trabalhos, procurava representar a velocidade do trânsito das pessoas e do próprio ônibus, procurando a representação de velocidade (Imagem 33).

Os esboços digitais me ofereciam a facilidade de criar uma grande quantidade de obras, que poderiam ser retrabalhadas a qualquer momento em que eu estivesse próximo ao computador. Além disso, permitiam informações precisas de cor e posição, já que eram trabalhos a partir de contas matemáticas do próprio software. Por outro lado, os esboços em papel podiam ser feitos a qualquer momento, exigindo apenas um dos meus cadernos de desenho e uma caneta. Essa forma de estudo é a minha preferida, pois me dá a liberdade de realizar os estudos fora de casa, às vezes até mesmo no ônibus e nos terminais, enquanto aguardava o próximo ônibus.

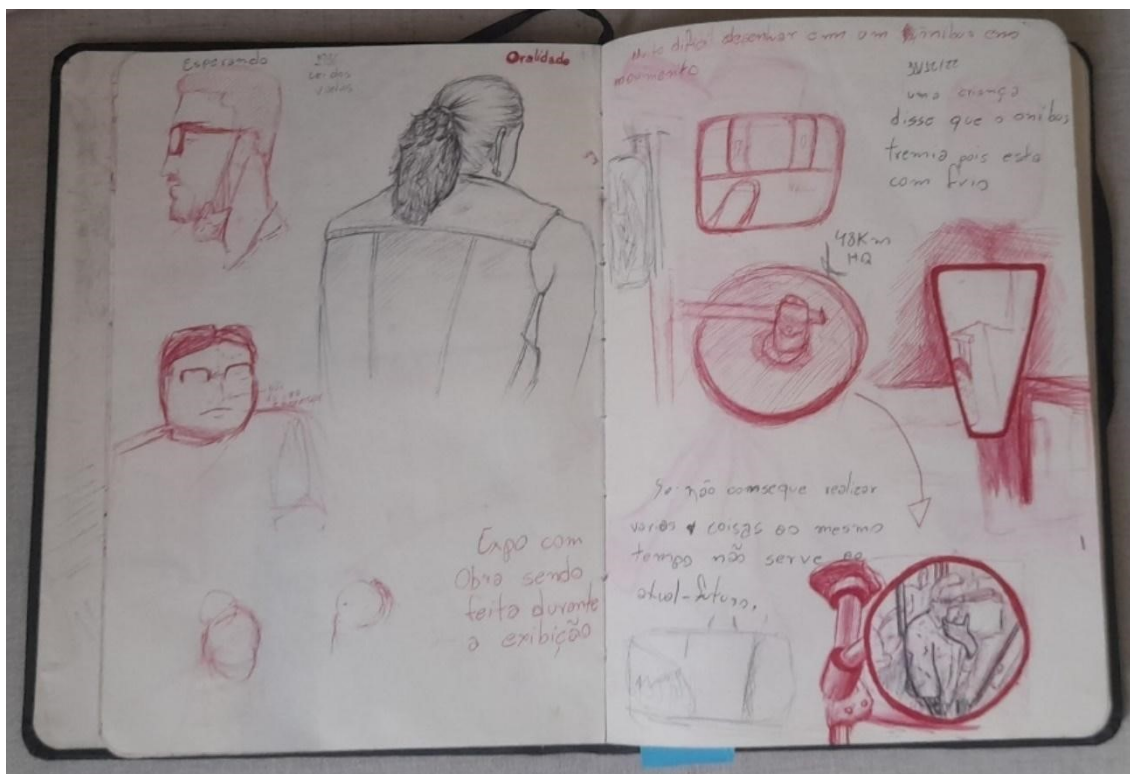
Imagem 34 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

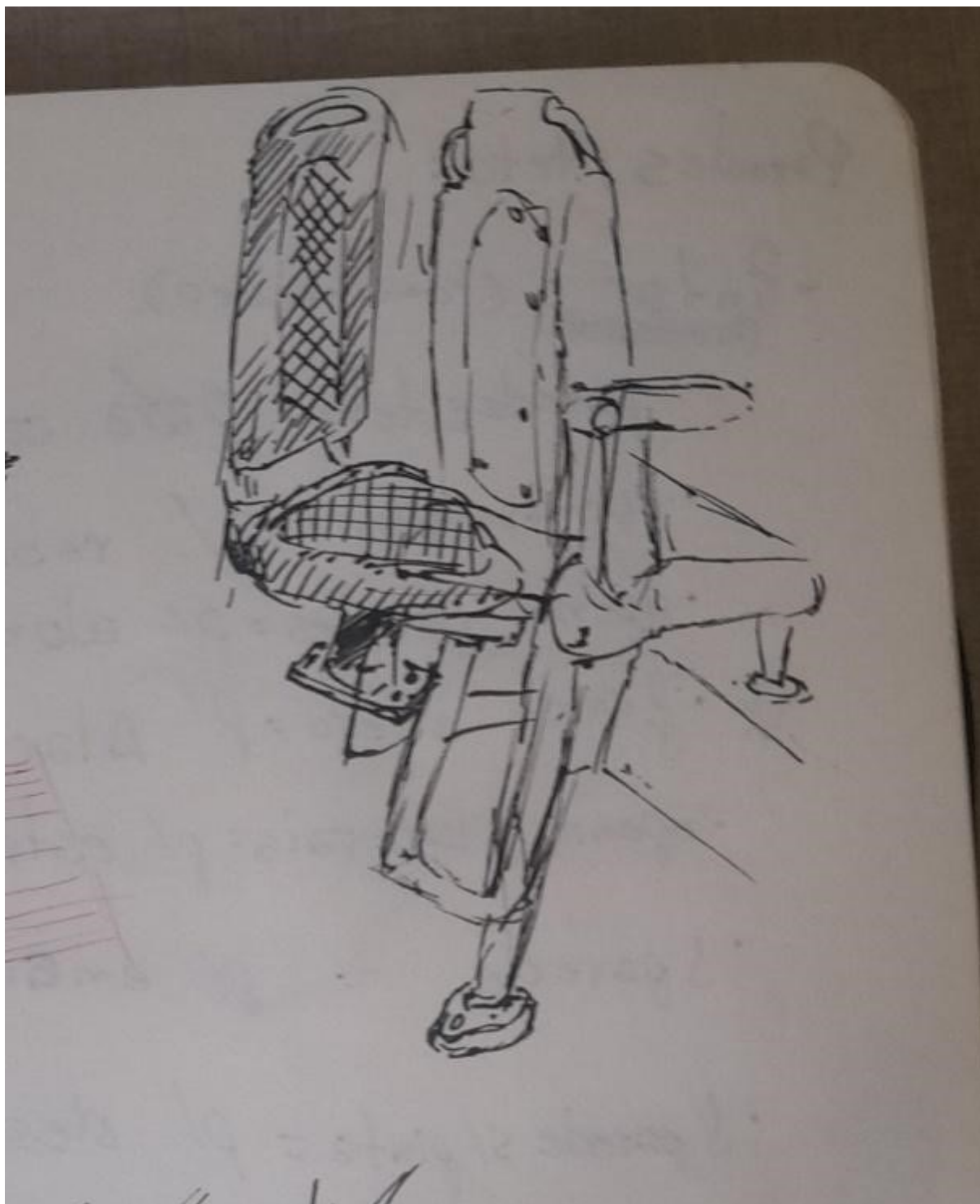
Para os desenhos, foram usados três cadernos de desenho (Imagem 34) diferentes, por um deles ter chegado ao fim e o outro traz outra gramatura, que serviriam para pintura, onde o último caderno ainda é utilizado. Onde são encontrados os esboços abaixo (Imagem 35 até 48).

Imagem 35 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 36 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



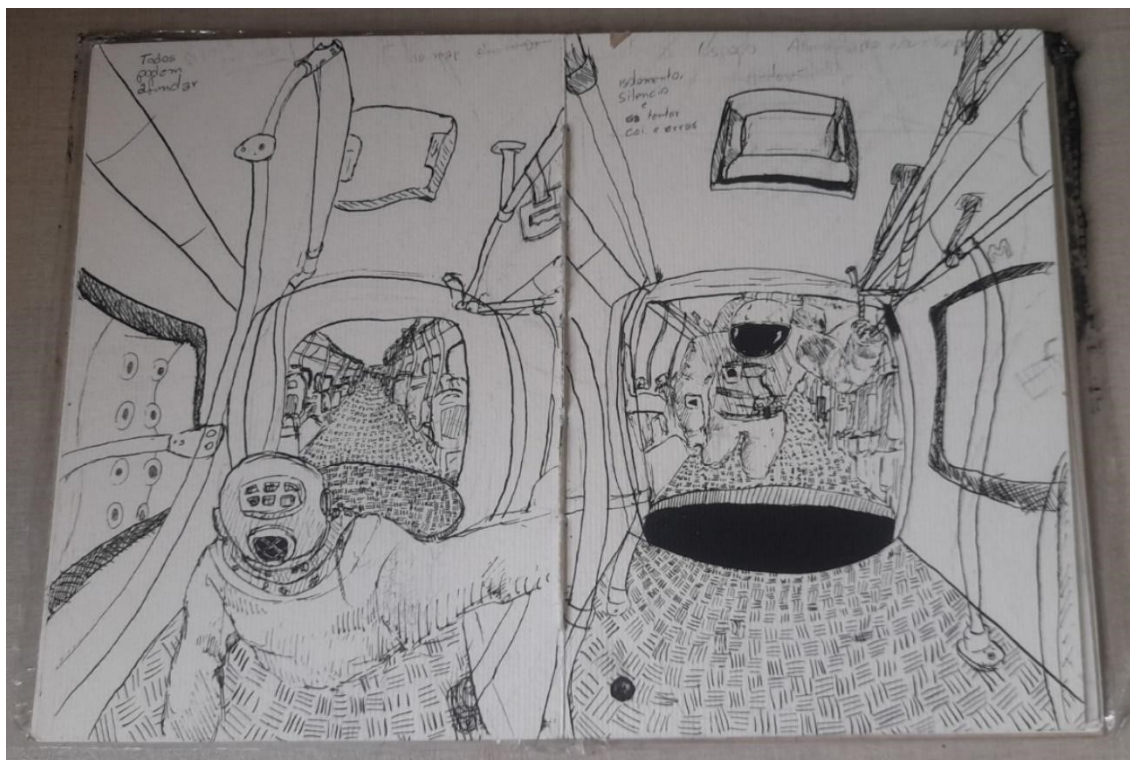
Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 37 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



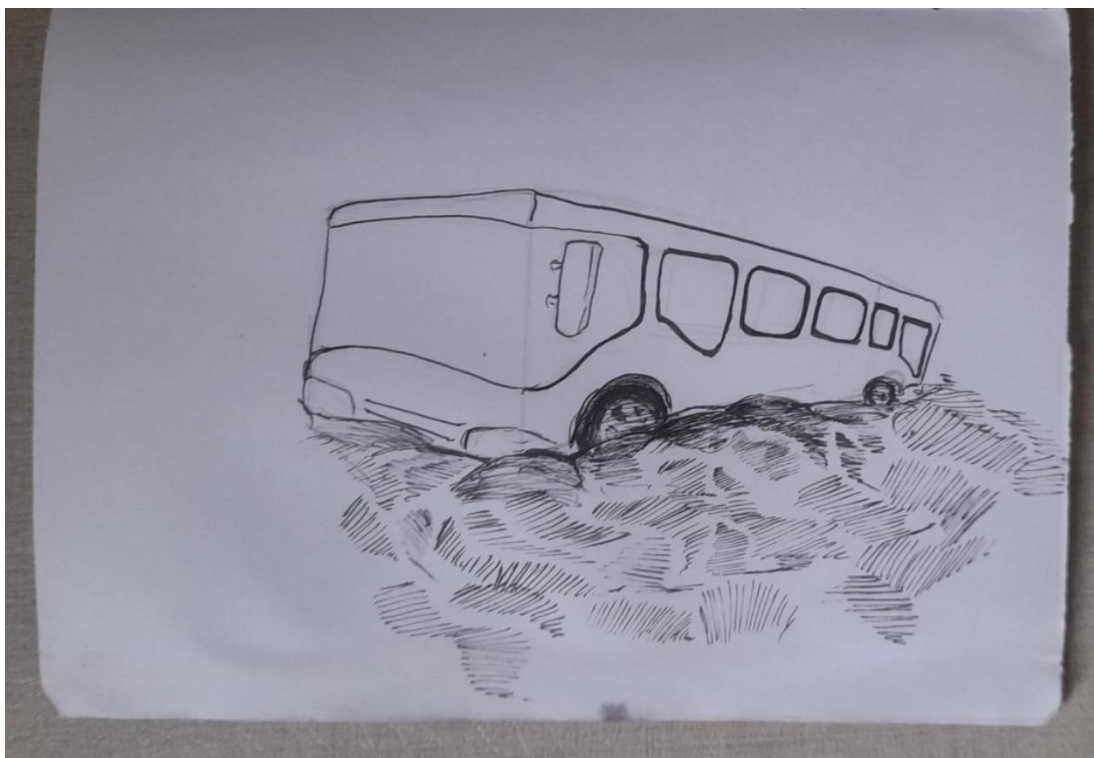
Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 38 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



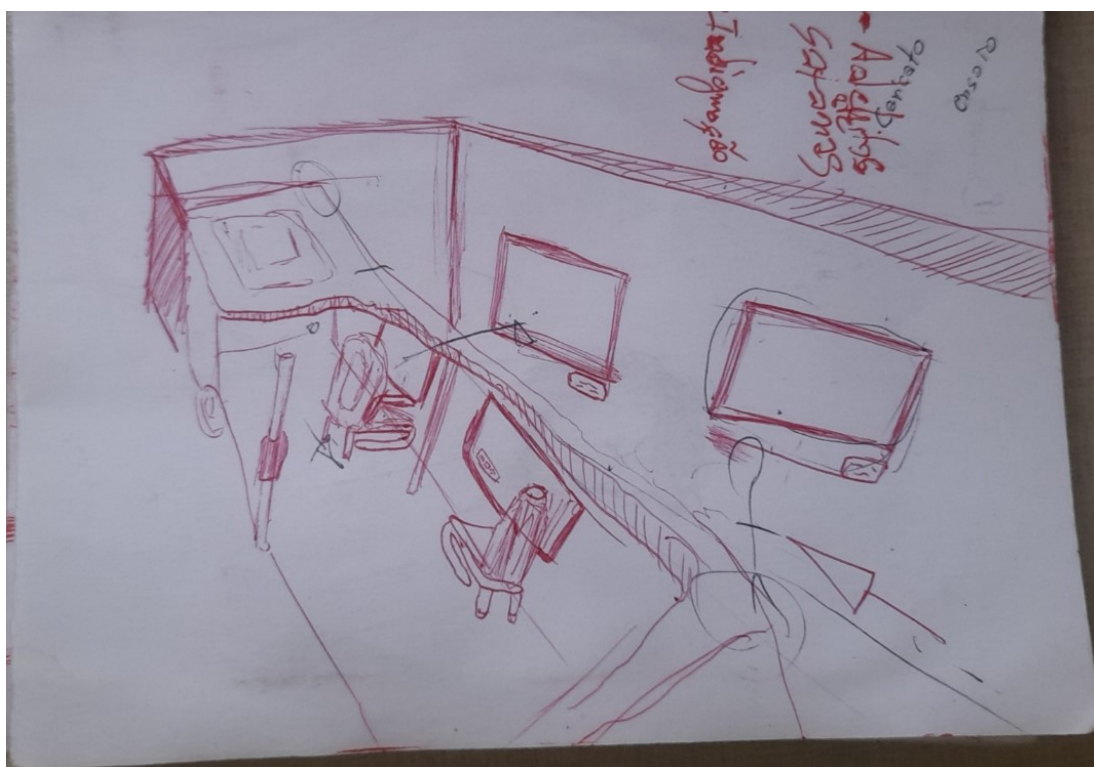
Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 39 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



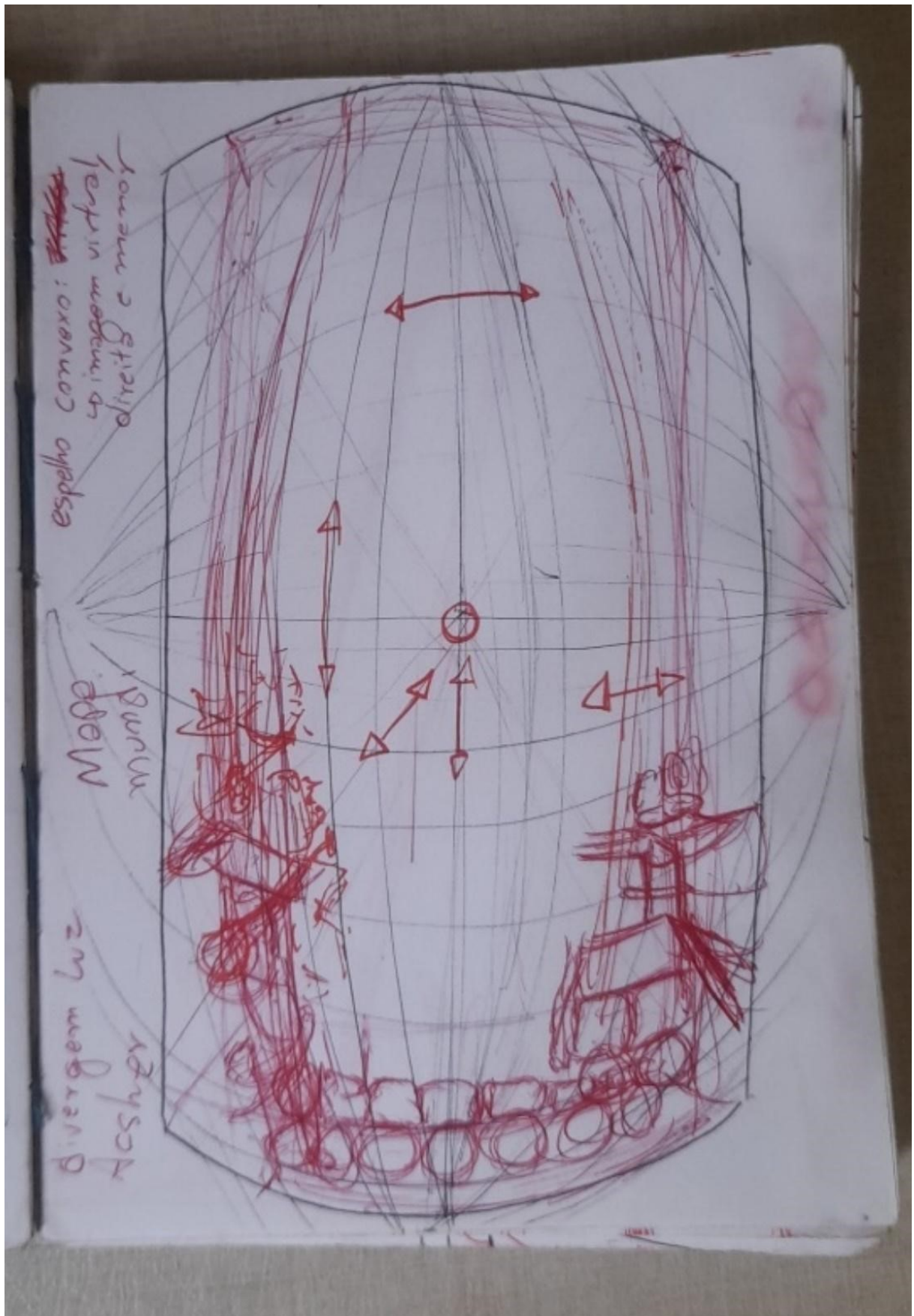
Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 40 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



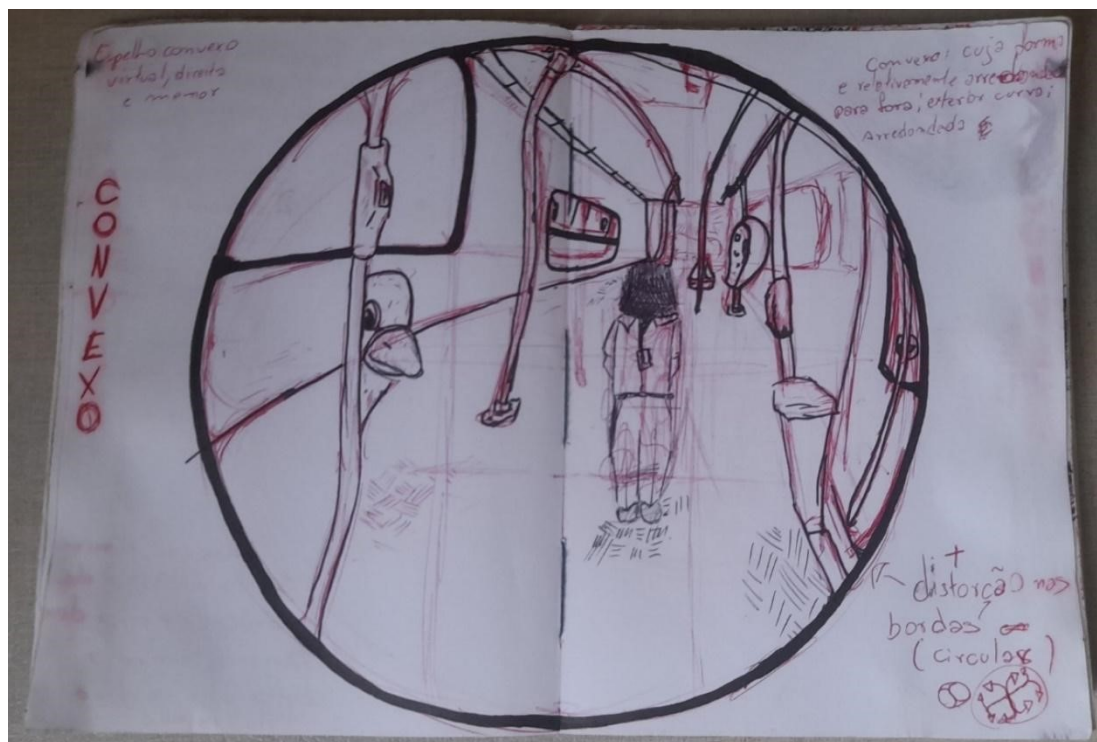
Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 41 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



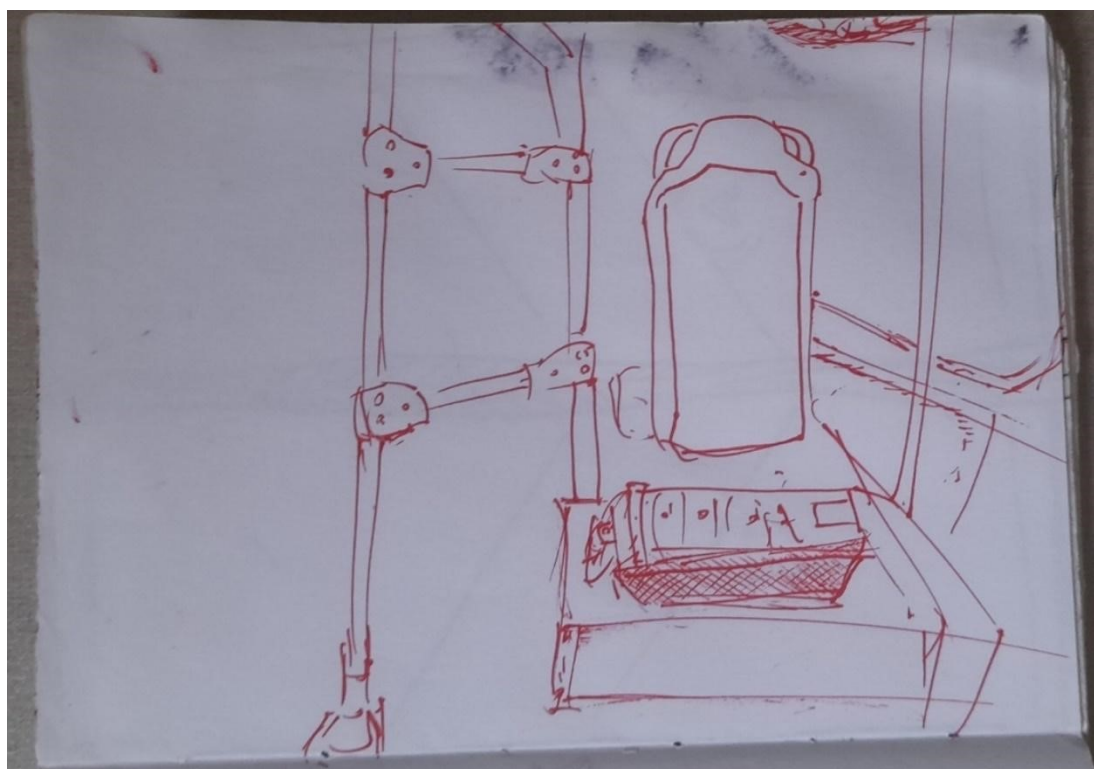
Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 42 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



Fonte: Acervo do artista.

Imagem 43 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 44 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 45 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



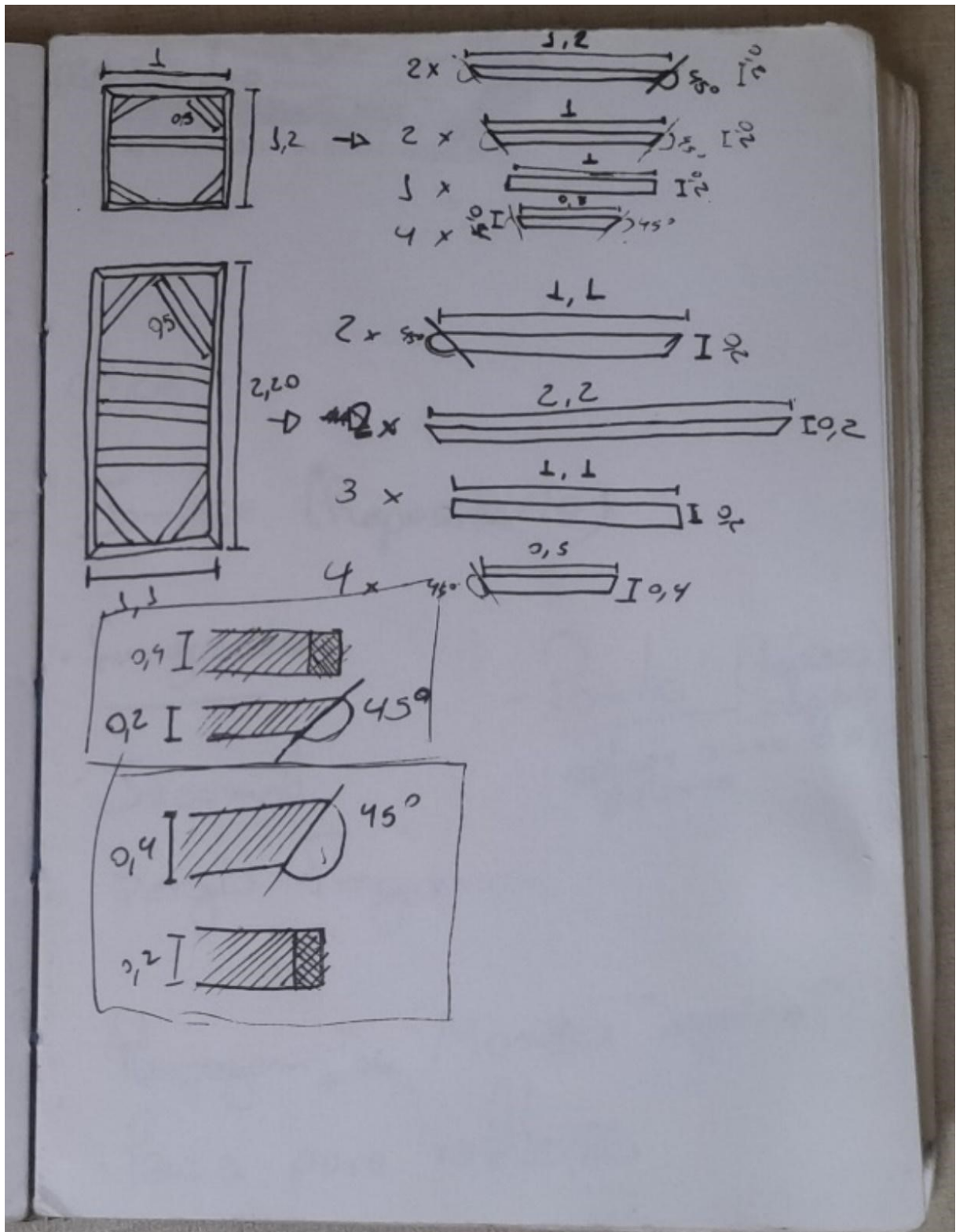
Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 46 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



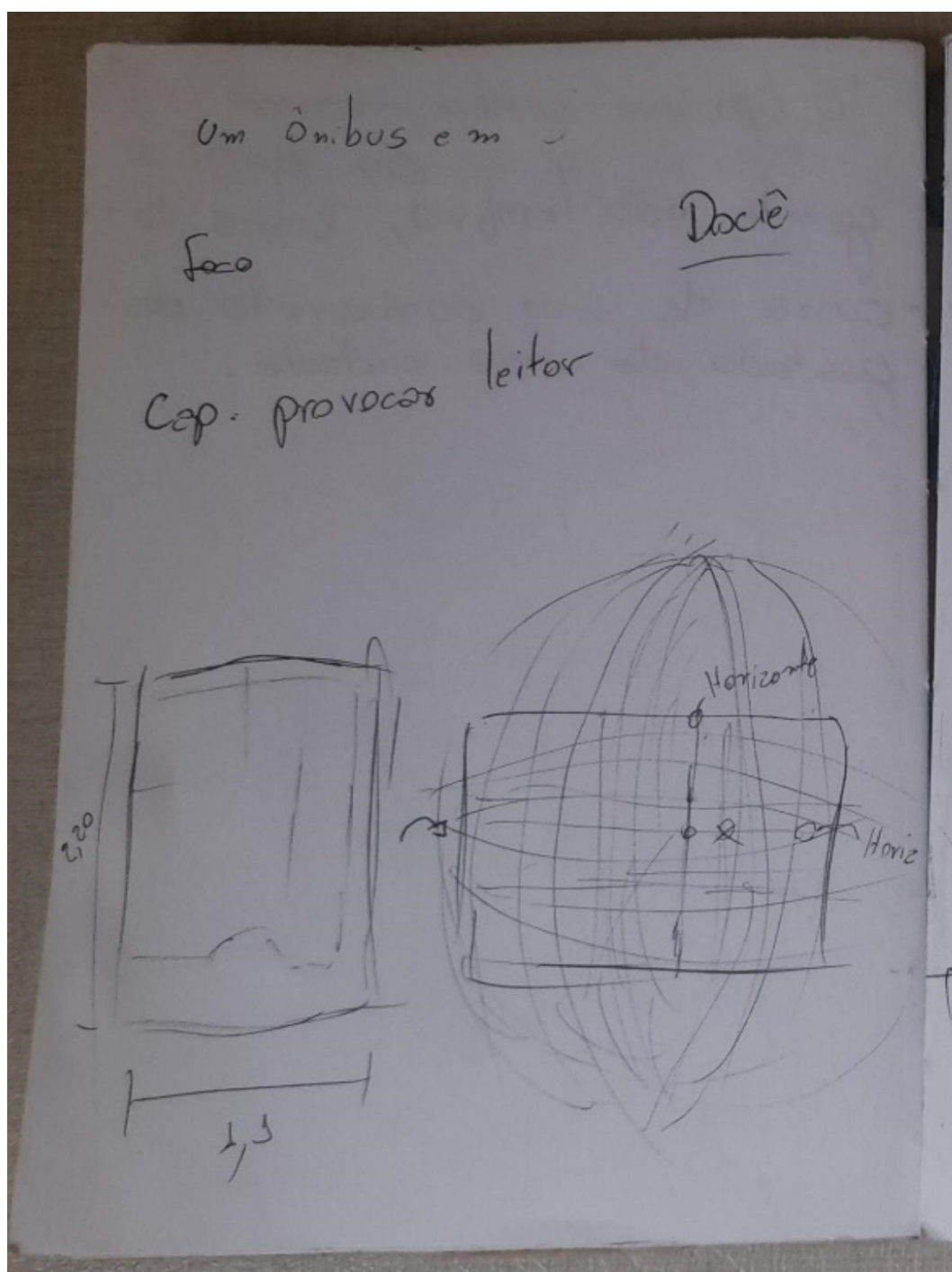
Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 47 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Imagem 48 – Foto dos cadernos de desenho, 2023



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Sendo assim, esses foram os primeiros estudos de desenho e pintura, além dos planejamentos dos suportes, onde é **possível ver** a diversidade de signos transcritos do ônibus, para compor uma diversidade de trabalhos que pudessem discutir sobre o isolamento e a urbanidade em um transporte público.

No final, algumas das obras se transformaram durante o fazer artístico, e isso se tornou um desvio necessário para que a série tivesse uma pluralidade de técnicas, que são interligadas por suas simbologias. A diversidade, não só de pessoas, mas de grupos sociais **trouxe** uma outra forma de construir esse conjunto seriado, sendo importante para sua leitura e para minha própria construção de composições **artísticas** pictóricas.

3.2 Ícones pictóricos e simbologias

Nesta parte do texto, trago alguns dos ícones mais recorrentes, ou mais importantes para mim, da série, de forma iconográfica e iconológica. Para isso, primeiro irei elencar os elementos técnicos e de recorrência nas obras, como as características do suporte, cor, tratamento pictórico, assim como a porta do ônibus, janela do ônibus, retrovisores internos do ônibus, assentos preferenciais, balaústre e assento preferencial, que são de extrema importância para a composição dos quadros.

Sendo assim, os suportes escolhidos para os trabalhos são: tela sobre chassi vazado para a “Folhas análogas” e “Balaústre”; papelão para as obras “Camelô”, “Motô” e “Cobradô”; e impressão em lona, esticado em um chassi vazado, para a sexta e sétima pintura. O chassi é um ótimo suporte para esticar trabalhos de grandes proporções, por não pesar muito e de fácil transporte. E o papelão apareceu como parte do trajeto, já possuindo as dimensões desejadas para o trabalho. Inclusive, as duas maiores obras trazem a dimensão da porta do ônibus¹⁹ e as outras menores são comparadas as dimensões da janela do ônibus²⁰. Assim, essas dimensões propõem uma relação de proximidade com o próprio signo do ônibus, trazendo sua majestuosidade para dentro de uma composição pictórica, enquanto as portas e janelas produzem sua simbologia como portais para outras áreas, como vitrines.

Outro elemento importante da série é a cor, por isso a aplicação da teoria do círculo cromático teve grande presença. Os matizes se aplicavam na primeira pintura (Folhas análogas) como uma tríade que mantém os elementos separados, onde o vermelho e o amarelo parecem ter mais proximidade por conta da sua tonalidade quente e terrosa, aproximando esses dois elementos (Figura 1). O segundo quadro (Balaústre) é monocromático, onde sua maior

¹⁹ Aproximadamente 2,2 metros por 1,2 metro.

²⁰ Aproximadamente 1,2 metro por 1,1 metro.

diferença na cor acontece nos momentos de maior matéria da tinta, ou pelo sentido que o pincel passou, criando linhas de um ocre menos saturado, em um fundo de ocre (Figura 2).

Figura 1 – Paleta cromática da primeira obra “Folhas Análogas”, 2023.



Fonte: Acervo do artista.

Figura 2 – Paleta cromática da segunda obra “Balaústre”, 2023.



Fonte: Acervo do artista.

Já na terceira (Camelô), quarta (Motô) e quinta (Cobradô) obra, são usadas as relações de cores análogas para os elementos dentro do “espelho”, que são o complemento dividido da cor que fica no entorno desse “espelho”, produzindo obras policromáticas. Além disso, o quarto trabalho traz as cores mais quentes para sua composição (Figura 4), procurando tratar o conflito existente na vida do motorista, enquanto as outras duas são puxadas para um tom mais refrescante (Figura 3 e 5). Dessa forma, na terceira obra é possível encontrar uma relação mais próxima cromática dos elementos, além da representação da própria natureza e a mansidão da água e do espaço, também representados pela profissão dos personagens. Enquanto na quinta obra encontramos maior distanciamento cromático, porém seus tons são mais próximos da representação do ônibus, composta principalmente pelos bancos que possuem a cor azul, ou amarela, como base, e o balaústre amarelo.

Figura 3 – Paleta cromática da terceira obra “Camelô”, 2023



Fonte: <https://color.adobe.com/pt/create/color-wheel>. Acesso em 20 de novembro de 2023

Figura 4 – Paleta cromática da quarta obra “Motô”, 2023.



Fonte: <https://color.adobe.com/pt/create/color-wheel>. Acesso em 20 de novembro de 2023

Figura 5 –Paleta cromática da quinta obra “Cobradô”, 2023.



Fonte: <https://color.adobe.com/pt/create/color-wheel>. Acesso em 20 de novembro de 2023

Por fim, a sexta (Poltrona prioritária) e sétima (Assento preferencial) composição têm na sua construção as cores complementares, evidenciando alguns elementos e criando contrastes pela saturação. Ainda, os dois trabalhos estão localizados em uma área mais fria e escura do círculo cromático (Figura 6 e 7), onde é formado o espaço confinado do ônibus e a posição psicológica dos personagens, que se mantêm tranquilos em um tédio cotidiano e distante da realidade.

Figura 6 –Paleta cromática da sexta obra “Poltrona prioritária”, 2023.



Fonte: <https://color.adobe.com/pt/create/color-wheel>. Acesso em 20 de novembro de 2023

Figura 7 –Paleta cromática da sétima obra “Assento preferencial”, 2023.



Fonte: <https://color.adobe.com/pt/create/color-wheel>. Acesso em 20 de novembro de 2023

Além disso, as composições utilizam diversas técnicas de pintura para contar suas histórias, sendo que cada uma foi tratada pictoricamente com conceitos diferentes, conforme descrito a seguir.

A composição “Folhas análogas” e “Balaústre” são feitas em têmpera ovo gorda, onde há a adição de óleo de linhaça, e têmpera ovo magra, sem esse acréscimo. Sua utilização traz junto o preparo da própria tinta por uma junção do ovo e água, em mesma quantidade, com adição do pigmento, trazido aqui pelo pó xadrez²¹, além do óleo citado acima para uma das técnicas. Além disso, a sua aplicação se dá por camadas (Figura 8), utilizadas nas obras até que sua uniformidade se sobressaísse, contendo poucas marcas de pincel e sem misturar as cores. Na segunda obra, o movimento do pincel é trazido para criar linhas que cortam o quadro verticalmente, criando três linhas que imitam o formato de um dos balaústres, conforme as imagens trazidas no item que discute a cor.

²¹ Pigmento à base de óxido de ferro.

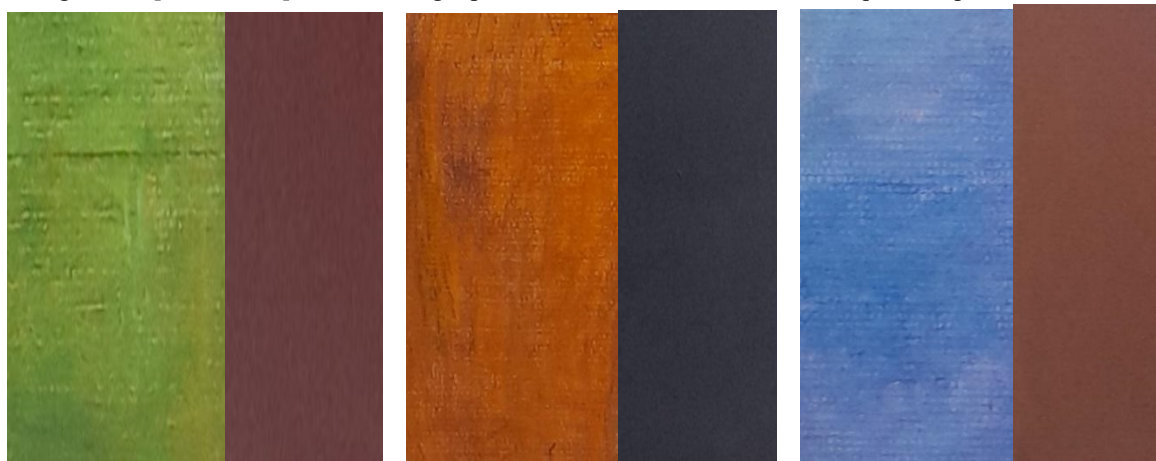
Figura 8 – Compilado do processo de confecção da primeira obra “Folhas análogas”, 2023



Fonte: Compilação do artista. Foto: Lucas Herrera

Passando para “Camelô”, “Motô” e “Cobradô”, podemos ver que o giz pastel oleoso do centro do quadro, junto da têmpera vinílica usada ao redor dos “espelhos”. Sendo assim, o giz pastel oleoso produz marcas que podem esconder ou entrar em conformidade com a textura do suporte de papelão, e produz uma tinta pastosa com cores vivas. A tempera vinílica na obra, que é a junção de cola branca, água e o pigmento já citado, vem como contraste para a técnica anterior, tanto pela textura, quanto pelas cores que já foram comentadas (Figura 9).

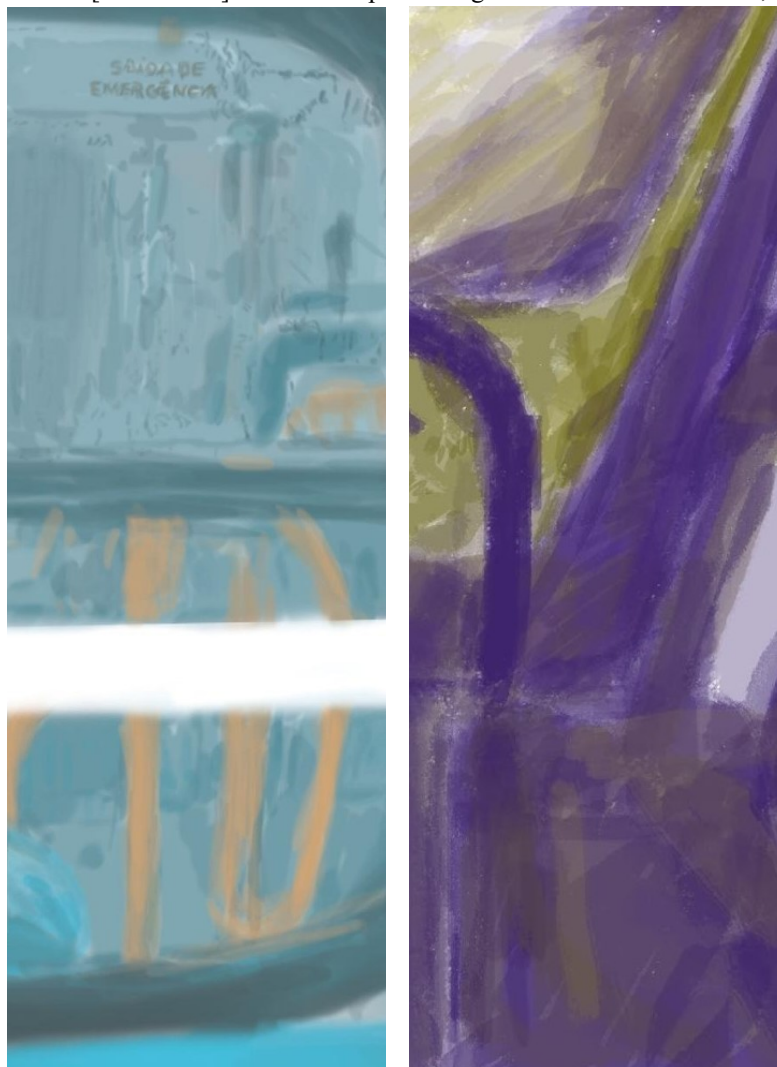
Figura 9 – [RECORTE] Texturas do giz pastel e da tinta vinílica da terceira, quarta e quinta obra, 2023



Fonte: Compilação do artista. [Da esquerda para direita] Camelô (2023). Motô (2023). Cobradô (2023)

Por fim, as últimas duas pinturas, “Poltrona prioritária” e “Assento preferencial”, foram feitas no meio digital, proporcionado pelo programa *Photoshop* 2020 do grupo *Adobe*. Sua aplicação pictórica digital foi por camadas de tintas com pouca opacidade, que produz uma visualidade transparente das camadas, marcadas por um pincel arredondado para a sexta pintura, e um pincel chato para a sétima. Ainda, os trabalhos são realizados em uma resolução de 300 dpi²² e foram ampliadas para impressão em lona vinílica, que foram esticadas no chassi (Figura 10).

Figura 10 – [RECORTE] Texturas da pintura digital da sexta e sétima obra, 2023.



Fonte: Compilação do artista. [Da esquerda para direita] Poltrona prioritária (2023). Assento preferencial (2023).

²² Significa Dots Per Inch, em português Pontos por Polegada, e representa o número de pontos que podem ser encontrados em uma polegada de uma determinada imagem

Imagem 49 – Foto da porta do ônibus da linha T123, 2022.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera

Seguindo a sequência dos quadros apresentada anteriormente, a “porta do ônibus” (Imagem 49) é o primeiro elemento do ônibus que chama a atenção, e normalmente trazem duas portas que são denominadas como folhas na denominação técnica. Dessa forma, as dimensões do “Folhas análogas” (primeiro quadro) e do “Balaústre” (sétimo quadro) resgatam as proporções dessa porta, baseado na medição realizada na pesquisa de campo – essa medida pode variar de uma porta para outra no próprio ônibus, quanto em comparação com outros modelos. Dessa forma, os quadros traziam a altura de 2,2 metros e comprimento de 1,1 metro

como contraste da grandeza do quadro com o público, trazendo a própria monumentalidade do busão em comparação com os passageiros. Assim como, deixar para o público uma forma de identificar o ícone da porta de um busão (Figura 11).

Figura 11 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).



Fonte: acervo do artista. [Da esquerda para direita] Folhas Análogas (2023), tempera sobre tela, 2,2 x 1,1 m. Poltrona preferencial (2023), impressão em lona vinilica, 1,1 x 1 m. Assento preferencial (2023), impressão sobre lona vinilica, 2,2 x 1 m.

Além disso, esse signo foi utilizado na composição do “Poltrona prioritária” (sexto quadro) e “Assento preferencial” (sétimo quadro), usado como portal simbólico que dá acesso ao mundo exterior, e não tem o reconhecimento dos personagens. Enquanto na forma simbólica do primeiro quadro, há uma compreensão das formas e silhuetas como representação de uma “porta de ônibus”. Por fim, essas portas trazem o corrimão - que auxilia os passageiros no embarque e desembarque, e são automatizadas – com abertura de acordo com a vontade do motorista -, onde funcionam como elementos de segurança para o passageiro.

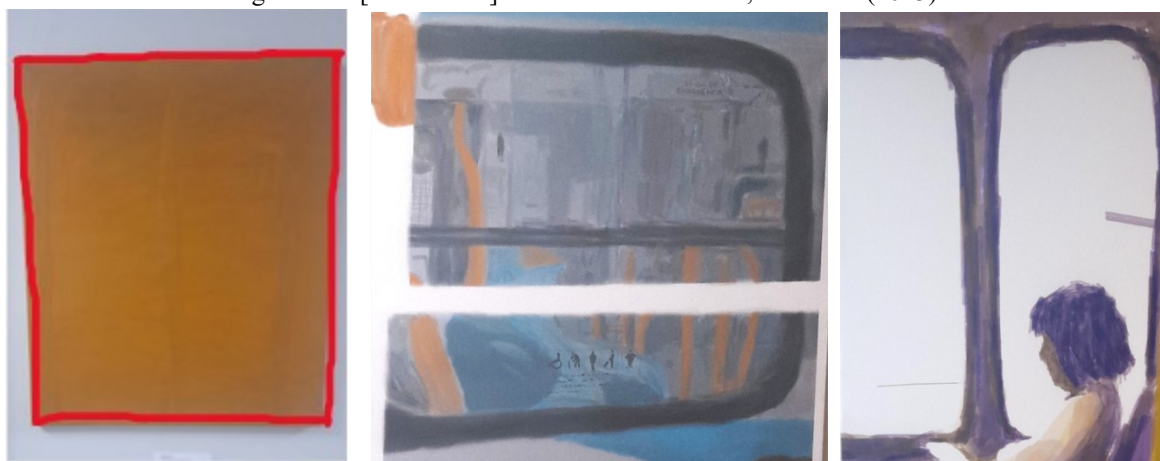
Imagem 50 – Foto da janela do ônibus no terminal central, 2022.



Fonte: Acervo do artista. Lucas Herrera (2022).

Sobre a “janela do ônibus” (Imagem 50), foram trazidas as dimensões em torno de 1,2 metro de altura e 1,1 metro de comprimento para os suportes, colhidos como o item anterior, assim como sua identificação como ícone de uma janela de busão. É importante informar que as dimensões dessas janelas podem variar no próprio ônibus, como de um modelo para outro.

Figura 12 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).



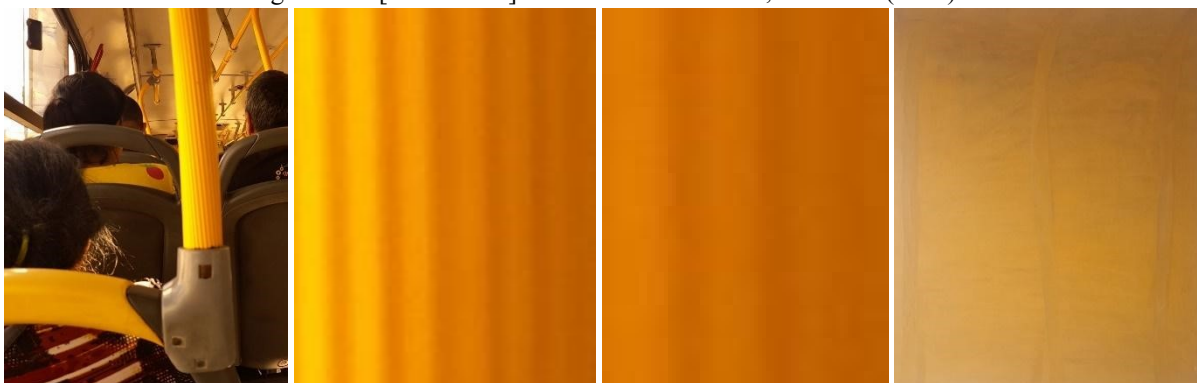
Fonte: acervo do artista. [Da esquerda para direita]. Balaústre (2023), Têmpera sobre tela, 1,2 x 1,1 m. Poltrona preferencial (2023), impressão em lona vinilica, 1,1 x 1 m. Assento preferencial (2023), impressão sobre lona vinilica, 2,2 x 1 m.

Além das suas medidas, a “janela de ônibus” aparece na composição do quadro “Poltrona prioritária”, onde simboliza o acesso visual do lado de fora do busão pro personagem,

e acesso ao interior do busão onde esse personagem está. Além disso, esse ícone também aparece na composição do sétimo quadro, onde apenas seu formato e na guarnição da janela, deixando a paisagem em branco (Figura 12).

A janela do ônibus também traz uma diferença com outras janelas, onde traz uma limitação na sua abertura, com o único objetivo de circular o ar quente para fora, e a sua abertura emergencial, normalmente providenciada por uma alavanca para derrubar a janela ou por um martelo para estilhaçar o vidro.

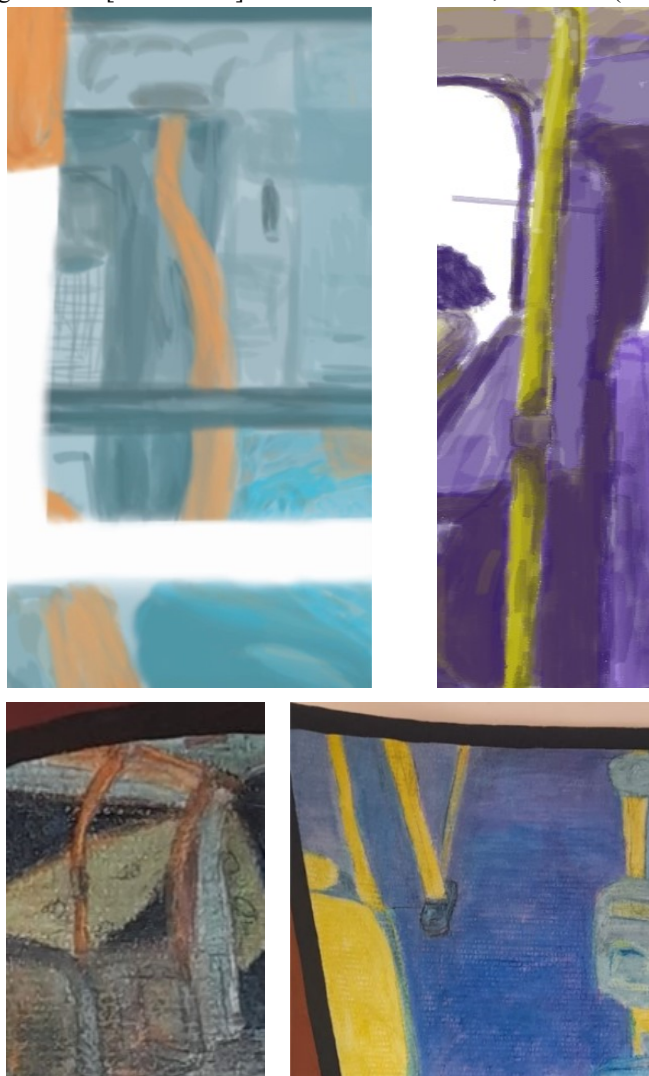
Figura 13 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).



Fonte: acervo do artista. [Da esquerda para direita]. Foto do balaústre (2023). Ampliação da foto anterior (2023). Ampliação da ampliação anterior (2023). Balaústre (2023), têmpera ovo sobre tela, 1,2 x 1,1 m.

Os “balaústres” são hastes que servem de sustentação da carroceria do ônibus e como apoio para os passageiros se locomoverem dentro do busão e para se manter o mais inerte possível durante o movimento do veículo. Esse elemento aparece na segunda pintura como ícone, ao ser percebido por uma união da cor, textura, verticalidade do quadro e nomeação. Essa representação é evidenciada pelo tratamento destacado na Figura 13.

Figura 14 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).



Fonte: acervo do artista. [Da esquerda para direita e de cima para baixo] Poltrona preferencial (2023), impressão em lona vinilica, 1,1 x 1 m. Assento preferencial (2023), impressão sobre lona vinilica, 2,2 x 1 m. Camelô (2023), Tempera e giz pastel onleoso sobre papelão, 1,2 x 1,1 m. Cobradô (2023), Tempera e giz pastel onleoso sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.

Enquanto nas pinturas “Camelô”, “Cobradô”, “Poltrona prioritária” e “Assento preferencial”, sua representação é mais clara com a introdução dos outros elementos do ônibus, localizando sua posição e função. Assim como contraste da sua cor com os outros elementos da pintura, onde sempre segue um tom mais quente, entre laranja e amarelo (Figura 14). No final, esse signo é percebido no segundo quadro como estrutura para sustentação dos passageiros, nas outras 4 obras, como não aparecem em interação com nenhum ser humano, permite uma leitura focada como sustentação do ônibus. Especificamente no sétimo trabalho, é vista como um corte vertical da cena.

Imagem 51 – Foto do espelho convexo do ônibus da linha T610, 2023.



Fonte: Acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023).

Os “espelhos retrovisores internos” são apresentados nas composições “Camelô”, “Motô” e “Cobradô”, sendo que seus formatos nos quadros são compostos por um espelho redondo convexo (Imagem 51), um espelho retangular e um espelho trapezoidal isósceles, respectivamente. Antes, é importante ressaltar que a ideia inicial era reproduzir o suporte desses trabalhos no formato do espelho; no entanto, o desenho deles no suporte com formato retangular (janela) possui uma relação com o espaço do ônibus (pintura ao redor do espelho) que se tornou importante para a composição. Como os espelhos são o mesmo elemento, mas trazem uma

forma diferente de pensar os formatos, o ponto de fuga e a posição no suporte, trarei uma pequena observação dessas peculiaridades.

Figura 15 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).



Fonte: acervo do artista. Camelô (2023), tempera e giz pastel oleoso sobre papelão, 1,2 c 1,1 m.

Começando pela terceira obra da série, “Camelô”, o espelho convexo possui um formato arredondado com seu eixo projetado para frente, o que produz uma imagem menor que o objeto original, virtual por ter projeção “atrás” da superfície do espelho, e direita por pertencer ao mesmo semiplano do objeto, e na pintura possui uma composição com 5 pontos de fuga, que dá a impressão do efeito de “olho de peixe” (Figura 15). Já os espelhos retangulares não possuem distorções por conta da sua forma, mas na pintura ele possui uma posição que reflete a imagem sem uma percepção de profundidade, além da criada pela própria saturação da cor. Assim como o espelho trapézio, onde seu ponto de fuga fica do lado contrário da ponta do

trapézio, o que criou a percepção de altura do espelho para o objeto refletido.

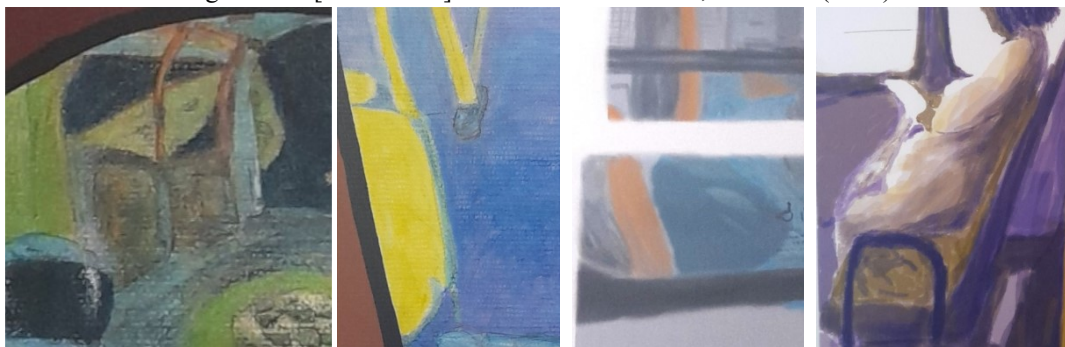
Imagem 52 – Foto do acento preferencial da linha T610, 2023



Fonte: acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023)

Outro elemento recorrente nas composições são os assentos do ônibus, em específico aqueles que seguem a lei que prioriza assentos para os passageiros de todo o transporte público (N^o 9.452, de 2017). Os “assentos preferenciais” aparecem nas composições “Camelô” , “Cobradô”, “Poltrona prioritária” e “Assento preferencial”, onde a parte que faz contato com a traseira do passageiro tem uma cor mais clara, entre amarelo e laranja, comparado a sua estrutura com um tom mais escuro, entre azul e roxo.

Figura 16 – [RECORTE] Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).



Fonte: acervo do artista. [Da esquerda para direita]

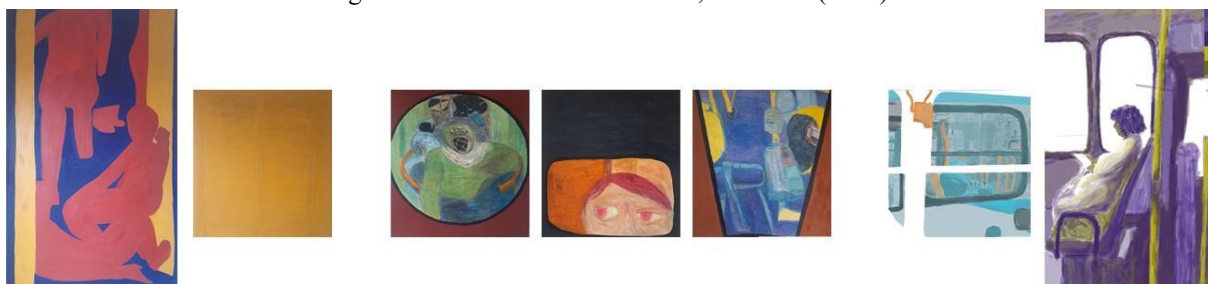
Esses foram os ícones que mais me chamaram a atenção e tem uma posição de destaque nas pinturas. Ainda restam outros elementos dessas composições, porém a aplicação deles em uma leitura iconológica me pareceu mais adequado. Sendo assim, farei uma segunda leitura a seguir e trarei as obras pela sequência em que foram expostas, conforme mostrado no álbum de apresentação, que está no começo deste texto.

Farei agora, um caminho pela interpretação que observa a obra por inteiro, por isso, trarei a série completa na figura abaixo (figura 18), para mostrar a sequência que foi planejada para a exposição, assim como o conceito de sua sequência. As pinturas serão apresentadas na sequência informada no álbum de apresentação das imagens onde deve ser contada da esquerda para a direita, onde primeiro pintura é a obra “Folhas análogas” e a última é o “Assento preferencial”.

Por conta dessa sequência, é apresentado uma “porta” de entrada e uma de saída, passando por 5 janelas, que produzem a forma da lateral de um ônibus com as mesmas configurações e uma visualização simétrica, que fica agradável de olhar. É importa informar que, tanto as dimensões já informadas dos suportes, quanto a configuração da posição das portas e janelas, podem mudar de acordo com o modelo do ônibus, e aqui será usado dessa forma para que haja uma leitura continua dessas obras.

Além disso, as obras são agrupadas com seus pares pictóricos, ou seja, primeiro virão as obras em têmpera ovo, depois as em giz pastel oleoso, e, por último, as obras impressas. Sendo assim, as obras trazem mais de uma formas de apreciação, sendo lida: individualmente, em grupos de tratamento pictóricos semelhantes, como grupo no conjunto seriado, e pelas próprias inconformidades entre elas, como se estivessem socializando dentro do busão.

Figura 17 – Série Omnes Omnibus, ou Busão (2023).



Fonte: Compilado digital do artista. [da esquerda para a direita] Folhas análogas (2023). Balaústre (2023). Camelô (2023). Motô (2023). Cobradô (2023). Poltrona prioritária (2023). Assento preferencial (2023)

Imagem 53 – Lucas Herrera. Folhas análogas (2023). Têmpera ovo sobre tela, 2,2 x 1,1 m.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

Seguindo para as pinturas individuais, a composição “Folhas Análogas” (Imagem 53), entra na série como primeira proposta realizada sobre o suporte de chassi vazado, com as dimensões já descritas, trouxe um trabalho gestual na sua confecção, demandando um esforço físico para alcançar suas extremidades mais altas e mais baixas. Por isso essa obra traz uma ligação com o trabalho e com o esforço físico dos próprios passageiros, que muitas vez, precisam realizar pequenas acrobacias para se manter inerte, enquanto é jogado de um lado para o outro pelo trepidar do busão.

Além disso, as silhuetas dessas obras tratam de uma situação cotidiana dos ônibus lotados, onde os passageiros encontram na escada da porta do ônibus o único lugar para se sentar, ou em dias mais extremos de lotação, se agrupam nesse pequeno espaço durante o

itinerário. Por isso, as figuras humanas carregam o vermelho terroso, mostrando que são os elementos que demonstram maior vontade, o que se configura na ação da cena, enquanto as outras figuras transmitem uma passividade que depende desses passageiros para dar função e localização conceitual. Além disso, suas temperaturas alta, por conta do tom mais quente da composição, se assemelha ao cotidiano quente da cidade de Uberlândia, que desafia os usuários desse transporte em dias quentes, e, muitas vezes, é combatida pelo próprio motorista que mantém as portas abertas para circulação de ar, em troca da segurança dos passageiros.

Assim, o ocre ainda manteve uma certa ação, por ser um indício de uma porta, pela sua interação com os outros elementos da cena e sua verticalidades, e pela sua proximidade quente em comparação com o fundo azul. Como a porta ainda tem seu signo como espaço de passagem e da abertura das portas, ou folhas²³, que supõem seu movimento. Porém, com a sua interação com as silhuetas vermelhas, é possível deduzir que elas não vão fechar tão cedo, principalmente pela posição da silhueta na parte inferior, que impede sua posição cerrada.

Sendo assim, a força coletiva presente no meio de transporte público tende a eliminar a individualidade dos passageiros, os definindo como grupos unidos pela sua semelhança, como acontece nas silhuetas, quando não é possível distinguir as figuras humanas umas das outras. Por isso, a compreensão da obra como folhas análogas trilha o caminho da relação imposta entre os elementos coloridos, que se tornam grupos sem individualidades aparentes, além da sua clara disposição espacial. Sobre a disposição espacial, compreendo uma relação social entre cada indivíduo, porém acredito que essa parte será mais bem aproveitada pelo observador sem minha definição, que limitaria essa interpretação.

²³ Termo para as portas do ônibus, podendo ser 1, 2 ou 3 folhas, dependendo do modelo do ônibus.

Imagem 54 – Lucas Herrera. Balaústre (2023). Têmpera ovo sobre tela, 1,2 x 1,1 m.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

O segundo trabalho é intitulado “Balaústre Amarelo” (Imagem 54), em alusão às colunas que servem de apoio para os passageiros ao longo do corredor interno do ônibus e de sustento para sua carroceria. Por isso, esse trabalho tem um objeto como tema central, que só identifica uma pessoa pelo seu tratamento pictórico repleto de marcas e rachaduras, mostrando a interação do tempo e da fricção. Produzidas com a aplicação de várias camadas, até a tinta ficar tão grossa no quadro, que só de passar a unha na parte de trás do quadro já é suficiente para deixar marcas na sua superfície.

Dessa forma, as marcas do chassi, a fricção na parte traseira, e as marcas deixadas pelo pincel trazem o movimento desse trabalho, simbolizando as marcas que os passageiros deixam com o tempo no ônibus, principalmente no balaústre, por conta do seu intenso contato diário com os passageiros. Além disso, as três formas esguias que cortam o quadro verticalmente, também podem ser lidas como a própria forma de um dos modelos de balaústrem que trazem essa textura, conforme foi citado anteriormente.

Para finalizar, essa tela faz alusão a uma forma de sociabilidade no ônibus que é entendida como uma das relações dos usuários do transporte público com os objetos do busão, sendo assim, a janela nos mostra o um objeto que conta sobre o seu passado.

Imagem 55 – Lucas Herrera. Camelô (2023). Giz pastel oleoso e têmpera ac rica sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

A partir da composição “Camelô” (Imagem 55), terceira da série, temos a sequência de obras que se apropriam dos retrovisores internos do  nibus. Por conta disso, trarei apenas nessa uma leitura geral das suas relações. Sendo assim, a terceira, quarta e quinta obras do conjunto seriado, produzem reflexos de símbolos que eu traduzo como trabalhadores no busão, e por isso, trazem uma relação afetiva das cores como parte principal para sua compreensão, além claro do próprio signo do espelho.

Na pintura em questão, somos apresentados ao cosmonauta²⁴ e ao escafandrista²⁵, como representação do comerciantes ambulantes que encontra no ônibus o local certo para vender seus produtos, ou ideias – existem alguns camelôs que pedem “doação” para alguma instituição que estão ajudando, em troca de alguns objetos confeccionados por eles, ou pela própria instituição. Esses profissionais encontram no ônibus seu sustento e seus desafios quando tentam se manter em p , enquanto caminhar de um lado para o outro no ônibus com seus produtos. Por isso, o cosmonauta e o escafandrista simbolizam esses momentos de equilíbrio, que se configura nos seus serviços na falta de gravidade do espaço sideral e da  gua.

Além disso, o camelô tem a particularidade de “mergulhar” de ônibus em ônibus para realizar suas transações, funcionado como o serviço do escafandrista que tende a realizar vários mergulho, em vários lugares, para investigar as profundezas de mar e rios em busca do seu sustento. Enquanto para o cosmonauta, penso no confinamento diário do camelô quando não

²⁴ Pessoa treinada para uma viagem espacial, seja para comandar, pilotar, servir como membro da tripulação de uma nave espacial ou desempenhando atividades extraveiculares.

²⁵ Profissional, que usa escafandro, equipamento de proteção para mergulho, confeccionada a partir de borracha e latão, utilizada na água.

consegue vender sua mercadoria e precisa permanecer cada vez mais tempo no transporte público.

Agora, esses profissionais são centro de um ônibus articulado, onde há maior influência dos obstáculos da rua, que configura o que considero os momentos de gravidade zero para o camelô e passageiros que se aventuram nesse espaço. Este movimento coloca seus passageiros em uma situação de alerta por produzir movimentos mais intensos que derrubam os desavisados. Ainda sobre o ônibus, na pintura ele conta com a sanfona, característica desse modelo de busão, que se confunde com uma cortina, e impede esses personagens de observarem o lado de fora, enquanto causam uma falsa sensação de segurança. Desafiada pelos tentáculos e pequenos elementos que não estão no campo de visão desses personagens, criando um ambiente entre o fundo do mar imprevisível e a parte mais escura do espaço, que é infinito de possibilidades.

Voltando para a composição, acho imprescindível que se entenda o funcionamento de um espelho convexo, lembrando que também existe o espelho concavo que produz outro tipo de imagem, mas não será analisado nesse texto. Esse espelho é esférico, e por isso cria distorções na imagem, onde tende a ser menor do que um reflexo produzido por um espelho plano, mas também produz uma imagem virtual que posiciona a imagem atrás do vidro. A superfície refletiva e o centro da curvatura estão em lados opostos do espelho, o que produz uma imagem menor, mas com um campo visual maior, e direita, o que quer dizer que ela está na mesma posição que o objeto espelhado. Na obra, esse conceito é usado para distorcer os elementos, procurando compor essa forma de reflexão que abre o espaço da paisagem e distorce os corpos.

Por fim, a pintura busca definir uma cena de desequilíbrio vivida por vários passageiros no ônibus, mas principalmente por aqueles que transitam no seu interior para vender algum produto. Por conta da movimentação do ônibus, com ênfase em seus pontos de intersecção nos ônibus articulados, esses agentes são lançados a sorte e experiência, para se manter em pé no transporte público. Essa relação cria um ambiente pictórico que solidifica um momento de surpresa que faz os personagens pararem em um momento de incerteza que só pode ser visto pelo portal criado pelo espelho.

Imagem 56 – Lucas Herrera. Motô (2023). Giz pastel oleoso e têmpera acrílica sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

Seguido os mesmos materiais do anterior, “Motô” (Imagem 56) é uma composição que busca conduzir o espectador por um reflexo disponibilizado pelo retrovisor retangular, presente no painel superior dos motoristas. Onde é possível alcançar visualmente a parte traseira interna do busão, colocando o motorista como vigia desse ambiente, sem que os passageiros possam perceber seu olhar.

Aqui vemos apenas um personagem de cabelos e olhos vermelhos, de pele rosada e sobre um fundo alaranjado que se mistura a manchas de tons escuros que propõem um envelhecimento desse pigmento. O vermelho vem como forma de transparecer os conflitos que fazem parte da vida do motorista de ônibus, como a sociabilidade imposta no serviço. Enquanto o entusiasmo expresso pelo laranja e rosa tende a mostrar uma vivacidade decaída pelas manchas e riscos personalizados.

Esse motorista, apelidado carinhosamente de motô pelos passageiros, traz uma expressão que comunica a fadiga de uma profissão que demanda concentração em diversos fatores, como a estrada, os passageiros e os equipamentos internos do busão. Isso tende a sobrecarregar aqueles que estão há mais tempo nesse serviço, o que produz linhas de expressão bem demarcadas em seu rosto. Esses grafismos são vistos como parte do esboço, que se projeta através da tinta e de manchas escuras da própria pigmentação.

O reflexo de um motorista de olhos grandes e cabelo vermelho, repartido de forma exemplar, evidencia um tratamento infantilizado de sua forma, que contrasta com suas rugas, esboçadas e cultivadas durante uma vida como condutor de um veículo comunitário. Essa interpretação da ingenuidade é colocada em comparação com as próprias vivências de um motorista - que já enfrentou diversos conflitos dentro do ônibus, como assaltos, brigas e a

interação diária -, e que olha desconfiado para o passageiro ao lado. Sua expressão resgata o que é dito na conhecida placa próxima ao piloto: “não fale com o motorista”.

Assim, a relação do motorista com o passageiro e o espectador que vê o motorista toma forma como uma promoção de valores ligados a esse serviço. Focando nos conflitos presenciados e mediados pelo condutor, criando uma ruptura no seu itinerário programado e forçando um processo de sociabilização que gera conflitos, ou são gerados por esses conflitos. Esse trabalho, do motorista, inclusive passa a incluir o serviço de cobrador, após algumas cidades excluírem sua atuação dentro dos ônibus.

Imagem 57 – Lucas Herrera. Cobradô (2023). Giz pastel oleoso e têmpera acrílica sobre papelão, 1,2 x 1,1 m.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

Como última composição que utiliza os suportes e técnicas citadas anteriormente, será apresentado o quadro “Cobradô” (Imagem 57), que faz alusão aos cobradores de ônibus que atuam, ou atuavam, dentro do veículo, e são chamados dessa forma pelo carinho dos passageiros – igual ao motorista. O reflexo do espelho mostra uma catraca, um baú do cobrador, um orelhão, alguns bancos, alguns balaústres e uma máquina que recolhe o passe, como símbolo do obsoleto, colocado no serviço de cobrança dentro do ônibus. Esses elementos constituem o ônibus pictórico do cobrador, onde sua existência é substituída por um orelhão obsoleto e uma máquina que cumpre sua função primordial.

As cores frias do azul transmitem uma solidez presente no ônibus, como o piso antiderrapante e os bancos, que ajudam a manter os passageiros em um ponto de inércia, junto com a catraca, que controla o acesso dos passageiros. Já no baú e no coletor de passagens automático, a pigmentação faz jus às suas tecnologias que se contentam em serem monumentos que denunciam a falta de humanidade nesse serviço. Com isso, o tom melancólico da parte interna do orelhão trabalha essa parte humana do luto, produzindo um saudosismo latente.

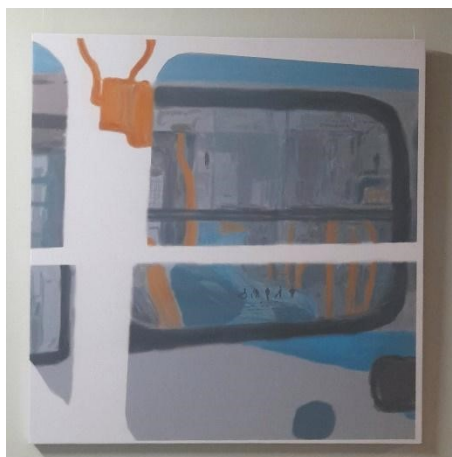
O observador é convidado a encarar o reflexo de um espelho interno do ônibus, que mostra a catraca com o baú onde o extinto cobrador de ônibus guardava o valor das passagens. No seu lugar agora há apenas um orelhão, outro trabalhador urbano extinto pela tecnologia. O orelhão foi um símbolo brasileiro da comunicação telefônica; esse modelo, que se assemelhava a uma orelha, não chegou a existir fora do território brasileiro, tornando sua extinção uma lembrança nostálgica única do povo brasileiro. O cobrador, por outro lado, não é uma invenção particularmente brasileira, mas sua existência foi devorada pelo esquecimento durante a pandemia de Covid-19, quando, até pouco tempo antes, havia manifestações contra o fim da categoria. No entanto, pouco tempo depois do fim do isolamento, o motorista continua sua dupla função.

Imagem 58 – Lucas Herrera. Poltrona prioritária (2023). Pintura digital.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

Imagem 59 – Lucas Herrera. Poltrona prioritária (2023). Impressão sobre lona vinílica, 1,1 x 1,0 m.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

A partir da tela "Poltrona Prioritária", as duas últimas composições voltam para o chassi vazado e trazem de forma mais detalhada os últimos passageiros desse conjunto seriado. Em um movimento simbólico, as obras são transportadas do meio digital (Imagem 58) para uma impressão em lona que é esticada em uma estrutura que possibilita sua visualização sem que precise do meio eletrônico.

Partindo do princípio, esta obra utiliza uma foto tirada durante o trajeto do próprio artista para compor os elementos empregados. Essa imagem conta com um ponto de vista que olha de um veículo para outro, através dos espelhos do ônibus, para encontrar um passageiro cansado. O passageiro está sentado do lado da janela do ônibus, com a cabeça apoiada sobre a mão que se apoia no braço escorado no batente dessa janela, o que mantém sua cabeça erguida sem que precise se sustentar com os músculos do pescoço, e ao mesmo tempo, permite que ele mantenha sua inclinação para a paisagem do outro lado do vidro. Sua forma só pode ser vista pelo espectador até onde vai a janela, sendo escondida pela carroceria da cintura para baixo e por uma linha branca que apaga sua face. Essa linha branca faz jus à vista de dentro de um ônibus, onde suas formas foram apagadas, destacando o resto da cena como base de reconhecimento. Isso deixa para elementos como o balaústre, a catraca, o estofado do banco em que a figura repousa e a alavanca de emergência do primeiro ônibus.

Isso nos leva à representação complementar das cores nesses elementos, trazidas pelo destaque quente do laranja, em contrapartida com a temperatura fria utilizada no azul, que compreende a maior parte dessas partes. Isso leva a crer que há um embate que socializa o laranja a vibrar sinais que são ignorados pelo personagem representado, que mantém sua existência próxima ao balançar da carroceria. Sua desconexão com esses avisos fica mais evidente quando sabemos da regra social, amparada pela lei, de deixar os assentos preferenciais livres, o que pode ser visto como uma afronta a essa regra, ou como uma forma de ter um lugar isolado quando os outros bancos estão ocupados. Já o azul torna a cena uma tranquilidade harmônica, onde a carroceria se une com o passageiro em uma viagem que balança até adormecer. Esse acalantar, então, se torna mais próximo desse passageiro do que qualquer coisa que passe pela sua visão, trazendo o questionamento se ele realmente está com os olhos abertos.

Como a obra parte do digital, para a impressão em lona vinílica (Imagem 59), podemos perceber também suas visualidades enquanto ao tratamento da tinta, que pela opacidade, cria camadas fantasmas que trazem volume para o quadro. Acredito que essa relação com o personagem, que se traduz como uma personagem fantasma em um momento fantasma, ou seja, o personagem que se distancia do seus espaço cotidiano, para encontrar algum alívio em outros estímulos, e pelo isolamento, produz um estímulo passageiro da sua presença. Por isso,

considero esse passageiro, “passageiro no espaço”, como se sua presença pudesse se esvair a qualquer momento, sem aviso prévio. Inclusive, essa definição se repete no sétimo trabalho da série, por isso não irei repetir essa leitura.

Imagem 60 – Lucas Herrera. Assento preferencial (2023). Pintura digital.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

Imagem 61 – Lucas Herrera. Assento preferencial (2023). Impressão sobre lona vinílica, 2,2 x 1,1 m.



Fonte: acervo pessoal. Foto: Lucas Herrera (2023)

De forma cronológica, essa foi a primeira obra construída para esse projeto, que só fez parte da série na reta final., por sua potência singular em relação aos outros trabalhos. A pintura “Assento Preferencial”, segue as medidas do primeiro quadro da série, sendo comparável a porta de um ônibus, na sua versão impressa (Imagem 61). Ela também é feita como a obra anterior, a partir da pintura digital (Imagem 60), para ser ampliada em uma impressão sobre lona.

A composição também foi feita a partir de uma foto capturada durante uma viagem de ônibus, onde é possível ver uma mulher, que olha seu celular durante o trajeto do coletivo. Sua postura indicava uma total concentração na tecnologia em suas mãos, enquanto segura, de forma desajeitada, seus pertences no colo. A janela em branco simboliza sua falta de percepção espacial, ignorando principalmente tudo que está fora do ônibus, enquanto se aconchega em um assento dedicado para os passageiros que enfrentam maior dificuldade de locomoção.

Os tons amarelos do estofado do assento, do balaústre central, do teto e do corrimão da porta do ônibus, dão destaque a elemento que formam o imaginário do ônibus - além da semelhança nas cores vida real - em complemento aos tons frios encontrado no restante da obra.

Isso cria uma relação com a própria passageira que se mantém em um tom opaco desse amarelo, que é moldado pelos tons roxos, tornando-a parte da carroceria do busão. A mulher se torna assim parte da urbanidade, sendo isolada por si mesma no veículo.

3.3 Sociabilizações expositivas

3.3.1 Exposição: UFU Bloco 1I

As exposições foram realizadas em dois momentos: o primeiro ocorreu no espaço da universidade, e o segundo foi durante o trajeto desse espaço até o terminal central de Uberlândia (MG).

Começando pela primeira mostra, como eu desejava disponibilizar o conjunto seriado em uma única parede, por conta da sua continuidade, escolhi a parede entre as portas do Laboratório de Desenho (LADES, sala 1I, 227/233), no corredor do segundo andar do bloco 1I da Universidade Federal de Uberlândia (UFU), campus Santa Mônica. Essa parede tem 12 metros de extensão por 2,52 metros de altura, e trazia uma proximidade maior com os alunos, professores e curiosos que passassem pelo corredor.

A exposição foi inaugurada em 9 de novembro de 2023 e ficou em exibição até 14 do mesmo mês, parte permaneceu na parede, enquanto outra foi deslocada para o segundo momento. O projeto curatorial e organização da exposição foram pensados junto com a professora Ana Helena da Silva Delfino Duarte e o pesquisador Humberto Torres Gonzales, que fazem parte do Núcleo de Pesquisa e Ensino (NUPPE). A montagem foi realizada com a ajuda da artista Daniela Ribeiro Huang. A seguir, apresento brevemente o processo de planejamento, o projeto expositivo das obras, assim como os registros da montagem e da inauguração da exposição.

É importante mencionar que a aula de “Tópicos Especiais em História, Teoria e Crítica da Arte: Uma Introdução à Curadoria” (2019), ministrada pelo professor Marco Antônio Vieira, e o projeto “Varal Variantes” (2014-2018), que levava diversas obras bidimensionais dos alunos do curso de Artes Visuais da UFU no formato de varal para diferentes eventos, foram de grande importância para pensar em exposições que fugissem dos espaços tidos como galerias de arte, principalmente por uma necessidade da própria obra.

Retomando o planejamento da montagem, meu primeiro objetivo foi criar uma sequência que lembrasse a própria constituição do ônibus, com suas portas de saída e entrada,

cadenciadas por grupos de janelas, conforme as dimensões dos próprios suportes que já foram pensadas para isso. Por isso, as duas obras maiores de 2,2 metros de altura, como a porta do busão, ficaram em lados opostos, formando uma entrada e uma saída, enquanto as pinturas menores ficavam entre elas (Imagem 62).

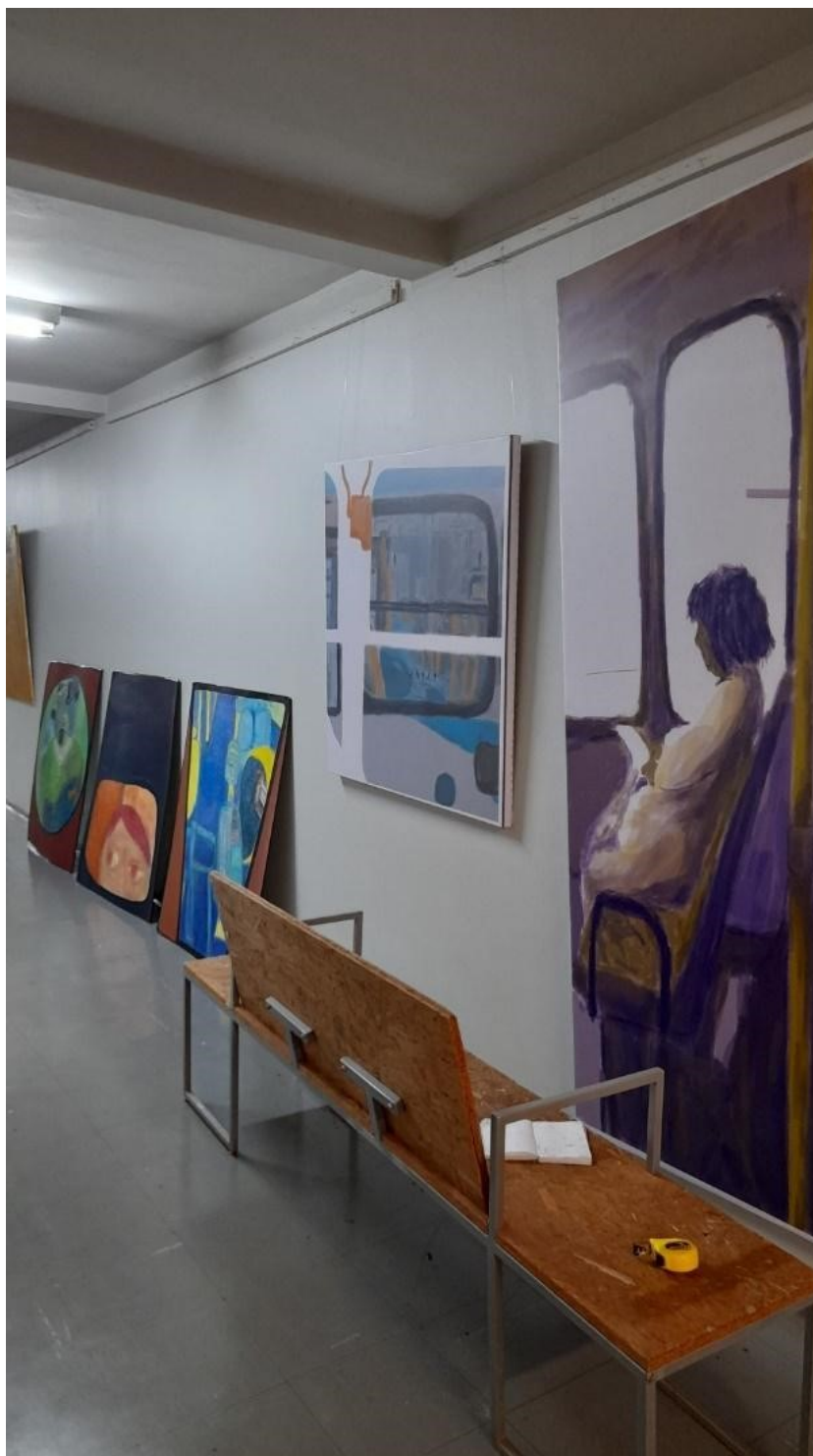
Imagem 62 –Foto do primeiro teste de projeto expográfico, 2023



Fonte: acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023)

O segundo plano era promover a aproximação das obras que tinham relação de técnicas, onde **duas** eram em têmpera ovo, as três do meio vinham com giz pastel oleoso e tempera vinílica, e as últimas duas eram impressões em lona vinil. Essa sequência visava um momento de descanso **maior** entre as técnicas, e um espaço menor entre as obras de cada grupo (Imagem 63).

Imagem 63 – Lucas Herrera de Almeida. Foto da montagem da exposição no bloco II, 2023

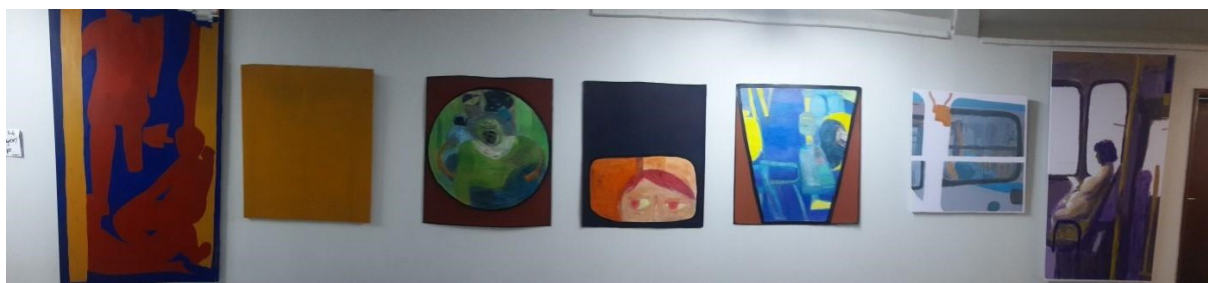


Fonte: acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023)

Assim, de forma cotidiana, a exposição contou com três dias de montagem, entre aulas e emprego, com as sete pinturas do conjunto seriado (Imagem 64). No dia da abertura, também disponibilizei os cadernos de desenhos e os livros "Sociologia em Ônibus Urbano",

"WALKSCAPES: O caminhar como prática estética" e "Espelho das cidades", que já foram abordados anteriormente, como forma de deixar **pública** as referências e o processo de pesquisas.

Imagem 64 – Lucas Herrera de Almeida. Foto da montagem da exposição no bloco 11, 2023



Fonte: acervo do artista. Foto: Lucas Herrera (2023)

Além disso, também criei dois *QR Code*²⁶, onde um levava para o meu acervo digital (imagem 65), disponível em uma pasta pública do *Google Drive*, que contém os materiais já informados, além de alguns áudios gravados durante algumas viagens de ônibus em Uberlândia (MG), fotos dos quadros e da pesquisa de campo, entre outras referências visuais e teóricas, como forma de torná-las comunitárias. E o outro que levava para um questionário online, da plataforma *Google Forms*²⁷, com perguntas sobre a exposição, pedindo o nome, idade, *Instagram*, data e hora das respostas, opinião sobre o busão - em múltiplas escolas de amo a odeio-, a opinião sobre a exposição e outras considerações, como retorno dos visitantes na abertura e durante a mostra.

²⁶ Código de barras, ou barramétrico, bidimensional, que pode ser facilmente escaneado usando a maioria dos telefones celulares e são usados com mais frequência para armazenar links da web

²⁷ Aplicativo de gerenciamento de pesquisas lançado pelo Google, e funciona como coleta de informações por questionários;

Imagem 65 – Lucas Herrera de Almeida. *QR Code* para acessar o acervo digital, 2023



Fonte: acervo do artista.

Imagem 66 – *QR Code* para acessar o questionário do google *Forms*, 2023



Fonte: acervo do artista.

Dessa forma, o primeiro arquivo digital me deixou satisfeito apenas pela existência dele, por dar uma sobrevida aos arquivos juntados durante a pesquisa, além de incluir o público para além da exposição, deixando-o ciente do percurso trilhado na pesquisa. Já o questionário não trouxe grandes resultados, já que obtive apenas duas respostas e a maioria das pessoas que

queriam comentar sobre o trabalho me chamavam diretamente. Por fim, o texto expositivo segue o modelo da imagem 66, e ficava ao lado da primeira obra, para abrir a exposição, mesmo que a leitura do conjunto seriado também possa ser feita no sentido inverso, já que o corredor tem os dois sentidos conectados por escadas que dão acesso ao primeiro andar.

Imagem 66 – Lucas Herrera de Almeida. Texto de apresentação da exposição no bloco II, 2023

Omnes Omnibus, ou Busão

Autor: Lucas Herrera de Almeida

Orientador: Prof. Dr. Ana Helena da Silva Delfino Duarte

E ae, galera! Bora conferir a exposição?

Vai ter um monte de pintura maneira, desde aquelas feitas a mão, até umas impressas a partir da pintura digital, tudo no esquema da vida nos busões¹ da cidade!

Vocês vão poder ver como é o corre² dentro do busão, a partir da visão pictórica³ do artista, onde, algumas iconografias⁴ como: porta, janela, balaústres⁵ e até os retrovisores de dentro da “lata de sardinha”, são trazidas como símbolos da vida dos passageiros.

Por fim, os tramos⁶ apresentados foram feitos, no contexto do Trabalho de conclusão do Curso (TCC), para apreciação e reflexão sobre as sociabilidades que nos rodeiam no cotidiano dentro do Busu⁷!

Dá uma olhada nessas artes que estão tudo no esquema dos transportes coletivos, e vem dar uma força pro artista!

Aproveitem o itinerário, o passe é Livre!



LEGENDAS:

- 1 - Gíria usada para se referir a ônibus.
- 2 - Gíria usada, aqui, para dificuldades do dia a dia, trabalho, atividade.
- 3 - Que diz respeito à pintura.
- 4 - Material imagético usado para consulta ou representação visual. Relacionado com iconografia.
- 5 - Pilar que, geralmente com outros, sustenta a carroceria do ônibus e serve de apoio para os passageiros.
- 6 - Trabalho, serviço, atividade.

Fonte: acervo do artista.

Figura 18 – [RECORTE] Texto de apresentação da exposição no bloco II (2023)

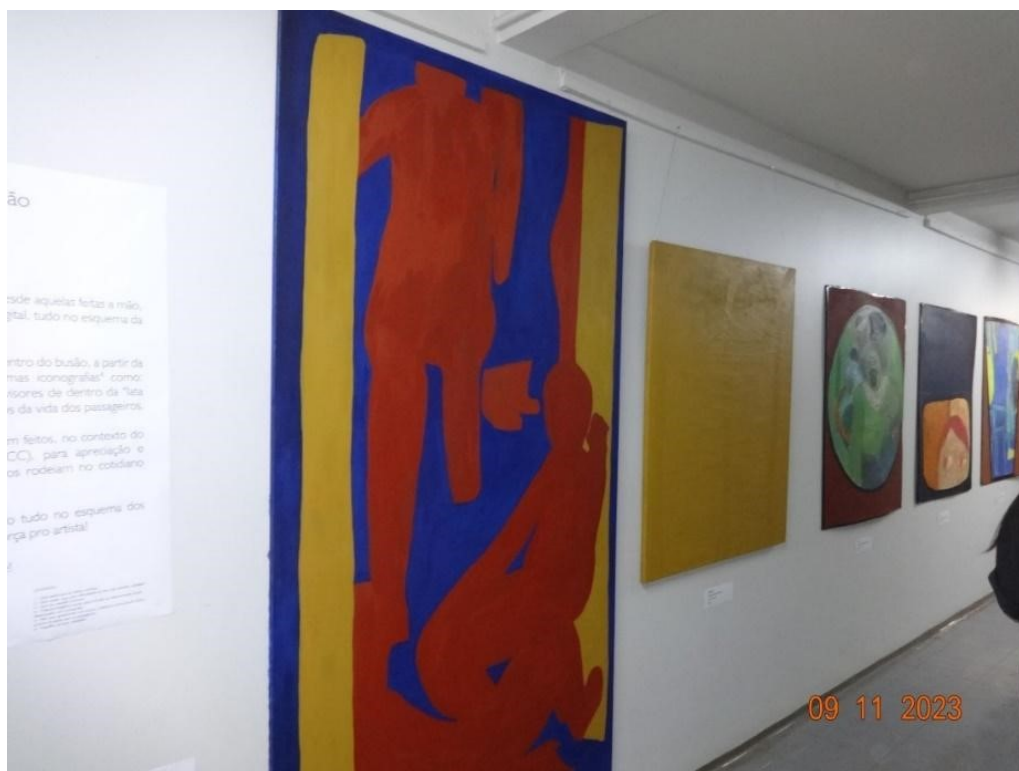
LEGENDAS:

- 1 - Gíria usada para se referir a ônibus.
- 2 - Gíria usada, aqui, para dificuldades do dia a dia, trabalho, atividade.
- 3 - Que diz respeito à pintura.
- 4 - Material imagético usado para consulta ou representação visual.
Relacionado com iconografia.
- 5 - Pilar que, geralmente com outros, sustenta a carroceria do ônibus e serve de apoio para os passageiros.
- 6 - Trabalho, serviço, atividade.

Fonte: Recorte do artista.

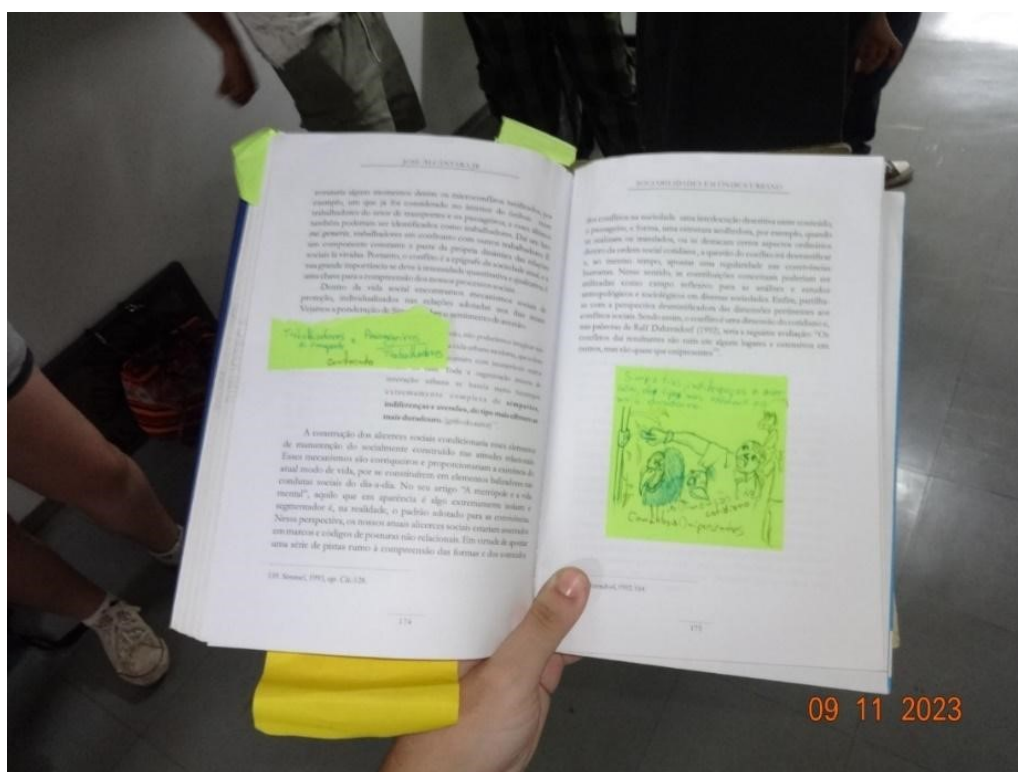
Dessa forma, as pessoas que comparecessem à inauguração, teriam um vislumbre do estudo, adquirir algumas legendas que se conectam com as obras e o *QR Code* que dava acesso ao acervo virtual, conforme descrito anteriormente. Sendo assim, trago alguns registros, feitos por mim e pela artista Mariana Bertoni, da noite de abertura da exposição (Imagem 67 até 72).

Imagem 67 – Fotos da abertura da exposição no bloco II, 2023



Fonte: acervo da artista Mariana Bertoni.

Imagem 68 – Fotos da abertura da exposição no bloco II, 2023



Fonte: acervo da artista Mariana Bertoni.

Imagem 69 – Fotos da abertura da exposição no bloco II, 2023



Fonte: acervo da artista Mariana Bertoni.

Imagem 70 – Fotos da abertura da exposição no bloco II, 2023



Fonte: acervo da artista Mariana Bertoni.

Imagem 71 – Fotos da abertura da exposição no bloco II, 2023



Fonte: acervo da artista Mariana Bertoni.

Imagem 72 – Fotos da abertura da exposição no bloco II, 2023



Fonte: acervo da artista Mariana Bertoni.

Imagem 73 – Fotos da abertura da exposição no bloco II, 2023



Fonte: acervo da artista Mariana Bertoni.

Por fim, essa exposição trouxe um momento de sociabilidade próximo do meu cotidiano na universidade, com colegas e professores, que vieram com o intuito de ver a mostra na abertura, ou tiveram um encontro com a série enquanto passavam pelo corredor. Dessa forma, houve várias formas de interação para discutir os trabalhos, que davam sentido para todo esse projeto. Além disso, em outros dias que passei pelo bloco, tive o prazer de “esbarrar” em algumas pessoas que paravam seu trajeto para olhar as pinturas, que também ocorreu durante a montagem. Essas formas de interação com as pessoas vão de encontro direto com a simbologia do distanciamento expressado nas composições pictóricas.

Nesse sentido, me senti satisfeito com os resultados desse primeiro contato, com foco na interação descrita, por conta da própria sociabilização de ideias e interpretações do público que frequenta a faculdade, principalmente do curso de Artes Visuais. Por isso, me senti provocado a construir uma segunda ação com os quadros, que ainda faltava uma relação com a população dentro do circuito do sistema de transporte público urbano, já que o meu próprio cotidiano já tinha sido embarcado.

3.3.2 Ação urbana: Terminal central Uberlândia

Imagem 74 – Print do vídeo da ação urbana na UFU, 2023



Fonte: print do vídeo. Foto: Lucas Orsini (2023).

A segunda “exposição” dos trabalhos, contou com apenas as obras no suporte de papelão, por ter uma maior maleabilidade para carregar dentro do busão, o que impediu danos por esbarrões acidentais. Também foram escolhidos por tratarem diretamente dos personagens que mais passam tempo nesse meio de transporte, habitando praticamente como uma residência. As obras são: “Motô”, “Cobradô” e “Camelô”, que estavam expostas no centro da primeira mostra, e tinham os espelhos como signo principal.

Sendo assim, no dia 14 de novembro de 2023, comecei o processo de desinstalação dos quadros citados, para prepará-los para viagem. Com a ajuda do artista Lucas Orsini, no registro visual, e, novamente, da artista Daniela Ribeiro Huang, com o transporte dos quadros, saímos do bloco 1I (Imagem 72) para a estação 1 “UFU Leste” (Imagem 73), para embarcar na linha “T610” citada previamente. É fundamental deixar registrado que, segundo o Orsini, alguns funcionários da empresa de ônibus já afirmaram, em outro projeto, que só era permitida a filmagem do local mediante autorização, o que nos colocou em uma posição de alerta para quaisquer eventualidades.

Imagem 75 – Fotos da ação urbana na estação Luiz Finotti, 2023



Fonte: acervo do artista. Foto: Lucas Orsini

Dito isso, os registros em vídeos e fotográficos começaram pela estação, onde eu segurava as obras uma atrás da outra, ou as deixava uma ao lado da outra, deixando todas bem visíveis para quem olhasse. Como fomos ao local em torno das 9 horas e 30 minutos, não havia

uma grande circulação de pessoas nesse momento, onde apenas a interação visual de uma senho foi percebida

Ao embarcar no busão, foi tomado o cuidado para que não houvesse acidentes com as extremidades dos quadros. Por isso, entre as portas de ônibus, escolhemos a mais próxima ao motorista, onde havia um espaço suficiente para não bloquear a passagem dos outros passageiros (73). Então, fomos segurando as composições durante o trajeto cotidiano dessa linha, que tem ponto final no Terminal Central de Uberlândia (MG).

Imagem 76 – Print do vídeo da ação urbana na estação Luiz Finotti, 2023



Fonte: print do vídeo. Foto: Lucas Orsini (2023).

Já perto do terminal central, um camelô com camisa do time de futebol Flamengo, entrou no busão para vender seu produto. No final do seu discurso sobre a venda de balas de goma, voltada para o fundo do ônibus, ele passou por cada passageiro, até nos encontrar na dianteira do ônibus. Nisso, ele se dirigiu aos quadros com admiração, perguntando o que era e que havia feito. Quando respondi que eram pinturas sobre o busão e eram parte do meu estudo, ele fala que havia gostado dos personagens e de como foram feitas, não sabendo explicar exatamente o que havia gostado.

Nisso, ele apontou o quadro “Camelô” que estava visível, onde expliquei brevemente qual a ideia central, sobre os trabalhadores itinerantes do ônibus, e uma senhora que estava ao lado também fez elogios a pintura. Para conseguir mudar o quadro para que ele pudesse visualizar os outros, já que eu os segurava juntos, tive que realizar um pequeno malabarismo que chamou brevemente a atenção do motorista, que pareceu se interessar pela pintura. Os outros quadros não tiveram grandes observações até o final do trajeto, sendo mais comum apenas a curiosidade e a apreciação do trabalho.

Dessa forma, quando o busão chegou ao seu destino, desembarcamos para o espaço do terminal central, em meio as multidões já presentes nesse local. O camelô se despediu para seguir para outra linha, enquanto nós caminhamos pelas plataformas e escadas (Imagem 75 à 77), carregando os quadros de um lado para outro como se fosse outro passageiro entre a multidão. Esse caminho chamava a atenção das pessoas, que só olhavam de longe, enquanto registrávamos as interações com as composições com o ambiente.

Imagem 77 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023



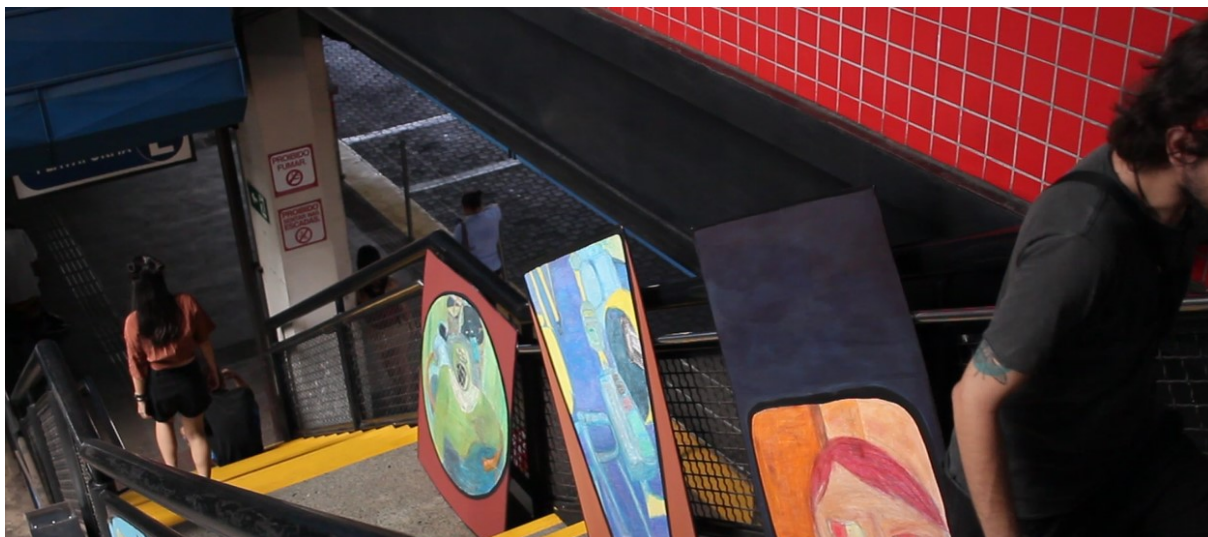
Fonte: print do vídeo. Foto: Lucas Orsini (2023).

Imagem 78 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023



Fonte: print do vídeo. Foto: Lucas Orsini (2023).

Imagem 79 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023



Fonte: print do vídeo. Foto: Lucas Orsini (2023).

Esse deslocamento foi registrado em vídeo e em fotos, que mostrassem essas correspondências do espaço do terminal central, dos ônibus, e das pinturas que se valiam dos signos do busão, em um trajeto que reintroduz a simbologia pictórica de volta ao seu ponto de origem. Sendo assim, deixo algumas das imagens capturadas a seguir (Imagem 78).

Imagem 80 – Fotos da ação urbana no terminal central, 2023



Fonte: acervo do artista. Foto: Lucas Orsini

Quando já havia se passado pouco mais de uma hora, enquanto eu testava outro ângulo para os quadros no terminal, um fiscal, trajado com seu colete azul, se aproximou do Orsini e da Huang, o que me preocupou a princípio. Sendo assim, me aproximei o mais rápido possível para entender o que havia acontecido, já pensando no relato passado pelo Orsini sobre o problema com autorização. Para minha surpresa, o fiscal que aparentava uma idade em torno de 40 anos, que se apresentou como Fernando, estava apenas fazendo perguntas sobre as composições (Imagem 79), sem tocar no assunto da autorização - algo que eu não tinha.

Imagem 81 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023



Fonte: print do vídeo. Foto: Lucas Orsini (2023).

Então, quando foi esclarecido que eu era o autor das pinturas, ele se dirigiu a mim para perguntar sobre os elementos e trazer sua própria visão sobre as obras. Ele teve facilidade em reconhecer os signos do busão que se interligavam com os nomes das obras, apontando o baú e a catraca que representavam o cobrador, que não existe mais, ou no caso do quadro “Motô”, que ele realizou uma leitura sobre as cores, que pra ele representava o estresse. Porém, o quadro que ele disse ter gostado mais foi o “Camelô”, no qual não soube explicar exatamente, mas trouxe breves observações sobre o astronauta e o escafandrista – eu fico impressionado com a facilidade que as pessoas lembram desse termo para mergulhador, e sua composição dinâmica, onde o espelho convexo tem um poder de projeção muito comentado pelas outras pessoas que viram o quadro. Por último ele me pediu para vender o quadro “Camelô”, pois ele queria colocar na sua sala, onde eu respondi que após a minha defesa do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) poderia conversar sobre essa venda, e ele me respondeu que era só o procurar no quiosque da plataforma “E”.

Nesse meio tempo, um passageiro jovem que aparentava ter em torno de 25 anos, sendo a média da minha idade com os colegas que me acompanharam, também mostrou grande interesse com os quadros (Imagem 79). Esse jovem, que se chama Leonardo, também realizou uma leitura das pinturas, baseada principalmente em perguntas, onde pareceu ter ficado mais animado pelo encontro com as obras no meio do seu cotidiano, mesmo que também tenha comentado sobre as composições. Esse passageiro, perguntava bastante sobre o material usado e o motivo da criação, onde teve uma grande disposição de ir até a Universidade Federal de Uberlândia (UFU), no campus Santa Mônica, quando comentei que havia outras obras que ainda estavam em exposição nas paredes do bloco 1I, assim como outras exposições no local.

Imagem 82 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023



Fonte: print do vídeo. Foto: Lucas Orsini (2023).

Dessa forma, o passageiro Leonardo, se despediu em direção a sua viagem, onde afirmava que após voltar, tentaria ir até o campus para apreciar as exposições que ainda estivessem abertas, e insistia muito para que eu e meus colegas não desistíssemos dos nossos sonhos, e da arte em si. Pelas experiências dele em desistir de algumas atividades que eram o sonho dele, não trouxeram nenhum ganho, tendo complicações até hoje para se introduzir novamente nas ocupações que havia abdicado.

Ainda, nesse mesmo local, houve interação com uma senhora, em torno de 60 anos, que parou brevemente para comentar sobre o quadro “Motô”, onde dizia ser parecido com a artista Huang, e elogiar o deslocamento delas para o meio urbano. Sua apreciação se limitou a

pequenos comentários de elogio, e o descrito acima, sem que se identificasse, até que saísse em disparada para conseguir chegar a tempo de embarcar no ônibus que seguiria para o seu destino.

Por fim, a partir dos registros, que mostravam a integração espacial das obras com seu tema (Imagem 80), e das interações, pude perceber a força que esses trabalhos têm no meio urbano. Onde, trazendo os signos, retirados desse meio, de volta para sua origem, foi possível observar um corte na rotina daqueles que transitavam como passageiros. Dessa forma, as pessoas foram provocadas a parar seu movimento rotineiro, para observar as pinturas que não faziam parte desse ambiente.

Imagem 83 – Print do vídeo da ação urbana no terminal central de Uberlândia (MG), 2023



Fonte: print do vídeo. Foto: Lucas Orsini (2023).

Também foi possível pensar na própria relação das expressões artísticas tidas como arte e não-arte pela população em geral, quando olhamos para o relato do artista Orsini, quanto a negativa de um funcionário, em um momento que estava realizando o registro de outro artista que realizava uma ação urbana no ônibus. Enquanto no caso dos meus quadros, não houve nenhuma resistência, pois mesmo que estivéssemos tendo maior cuidado para não deixar a câmera a vista, o próprio fiscal não se incomodou em nos repreender, e, muito pelo contrário, teve um grande interesse em adquirir uma das pinturas.

Além disso, a minha própria reavaliação das exposições, me trouxe uma vontade ainda mais forte de participar de forma ativa nesses meios públicos, já que os próprios quadros criaram uma relação muito maior com esse cotidiano, de forma provocativa, por ser um quadro em um espaço que não parece propício para mostra, e simbiótica, quando os próprios usuários do transporte público urbano trazem suas percepções sobre os signos expressos por meio da pintura. Dessa forma, as outras duas telas de 1,2 metros de altura, “Balaústre” e “Poltrona prioritária”, terão seu momento como passageiras do ônibus urbano em outro momento mais

oportuno. Enquanto as maiores obras, de 2,2 metros de altura com nomes “Folhas análogas” e “Acento preferencial”, não participarão dessa ação por conta da dificuldade em manobrá-las no interior do busão, sendo necessário uma reavaliação dessa relação, que pode ser feita diretamente com o terminal, já que é possível passá-la por cima das catracas – como alguém que não paga a passagem -, em outro momento.

Dessa forma, finalizo as ações públicas de exposição, com satisfação pelos rumos tomados, principalmente em relação com o meu próprio cotidiano, seja como aluno do espaço da universidade, ou, seja como passageiro no busão, e no terminal central. Onde as obras tomaram vida nesse trajeto, e se portaram como parte intrínseca as multidões passageiras, em que a sua presença foi uma surpresa para a rotina, mas que estava apenas de passagem por esse ambiente, voltando para sua atual residência nas paredes do bloco 1I.

CONCLUSÃO

Com a exigência do TCC como finalização do curso de Artes Visuais da UFU, tive a necessidade de encontrar um tema que tivesse alguma proximidade com a minha vida e continuasse pesquisa no campo da pintura, como já vinha fazendo com obras que exploravam elementos do cotidiano e da urbanidade. Por isso, me apoiei no meu próprio cotidiano, e achei no trajeto de ônibus entre minha casa, trabalho e faculdade, o ponto central das reflexões inerentes como parte de uma sociedade composta pelo anonimato em meio a multidões e a procura poética de ícones que incluiria o busão como representação dos grupos e individualidades sociais na contemporaneidade.

Além disso, o distanciamento social durante a pandemia de Covid-19, me trouxe o interesse de pesquisar as sociabilidades no ônibus urbano, pois é um lugar que obrigatoriamente há o compartilhamento de espaço com outra pessoa que você mal conhece, ao mesmo tempo que imprime os mesmos trejeitos do isolamento na pandemia, que tornaram as relações mais distantes do que já eram. Assim, fiz dessa pesquisa uma revisita ao enclausuramento no meio da multidão, onde as relações sociais mais presentes nesse meio se dão pelo convívio da proximidade física e da distância social, que faz parte da rotina urbana de espaços de grande concentração de multidões anônimas.

Dessa forma, o tema busão, com essa denominação divertida de se pronunciar, trouxe a revisita a minha infância, onde eu observava os trajetos urbanos com curiosidade, absorvendo os sinais que contavam peculiaridades da própria cidade. Esse olhar foi resgatado pelas deambulações na cidade de Uberlândia (MG), e pelo itinerário dos ônibus, onde procurava observar com atenção as marcas deixadas no ambiente urbano. Assim, a pesquisa recupera a nostalgia como forma de criar simbologias sobre a sociedade, a partir de ícones recorrentes no busão.

Posto isto, as pinturas foram materializadas seguindo os princípios dos elementos simbólicos existentes dentro da busão, onde podemos encontrar diversas formas de representação e subtemas. Por isso, escolhi criar uma série composta por sete pinturas que trariam três técnicas que relacionariam algumas dessas obras em grupos, enquanto criava uma outra forma de relação que comparava as singularidades das obras em um contexto do conjunto seriado. Ou seja, as trazem suas próprias questões, enquanto se relacionam com seu grupo, e são colocadas em um contexto coletivo geral, com todas as obras, que configura o conjunto seriado *Omnes Omnibus, ou Busão*.

Passando para as dimensões do suporte das pinturas, seguem as medidas das portas e janelas do ônibus, propondo um estranhamento em relação a esses ícones fora dos seus estados natural, e uma proximidade com a monumentalidade do busão. Com isso, esses ícones criam portais que permitem a observação do interior do “ônibus”, onde as composições contam histórias sobre os elementos e passageiros do ônibus urbano.

Retornando ao tratamento pictórico, as primeiras duas obras da série, compostas pela “Folhas análogas” e “Balaústre”, trazem o preparo da tinta baseado na têmpera ovo, por conta disso, há uma proximidade com a produção artesanal. Sendo assim, durante a aplicação das camadas, fui percebendo que desejava representar os elementos da obra com um tratamento chapado da tinta, a fim de ocultar as particularidades desses ícones e possibilitar uma leitura que demonstra o anonimato dos passageiros. Dessa forma, a primeira obra seria decifrada pelo observador que conseguisse capturar os vínculos entre as silhuetas, enquanto a segunda trouxe uma leitura que necessariamente deveria ligar a cor monocromática com as rachaduras, marcas e verticalidades – do suporte e sentido do pincel – do quadro para capturar o signo do balaústre, quando é desgastado pela interação dos passageiros.

Essas composições traziam a relação distante entre os passageiros, por isso, a representação limitada dos elementos era tão importante para que o anonimato mostrasse apenas silhuetas e marcas físicas como símbolos desse distanciamento, como o próprio observador, mas que ao mesmo tempo pudesse configurar um trabalho cognitivo para compreender as imagens como parte dos signos do busão. Assim como a aplicação chapada da têmpera procura manter o anonimato do próprio artista, colocando-o como mais um passageiro anônimo na viagem pictórica que exclui singularidades.

Já, as três obras subsequentes (“Camelô”, “Motô” e “Cobradô”), tiveram corpo pictórico definido pela utilização do giz pastel oleoso sobre o suporte de papelão, conforme descrito anteriormente. Com o decorrer da pintura, o giz se tornou a linha que esboçava a composição, assim como o pigmento que trazia volume e características afetiva, discutidas anteriormente. Dessa forma, as cores vivas policromáticas traziam marcas e subtons que indicavam desbotamento e manchas dos objetos, assim como as linhas expressivas do personagem do quadro “motô”, para situar o espaço do ônibus como local desgastado pelo tempo e pela precarização.

Além disso, o ícone mais importante dos quadros, o espelho, tem uma relação de impessoalidade com os personagens, servindo como uma forma de observá-los sem que haja o contato visual direto. Os formatos escolhidos, também são parte importante da compreensão e reflexão das obras, pois são características próximas desses passageiros. Por exemplo, o espelho

convexo próximo dos camelôs, por conta de ficarem perto da saída do ônibus, e o retrovisor retangular, que junto da própria expressão do personagem, indica o local do motorista.

Portanto, essas obras formam um estudo que pensa nos funcionários dentro do ônibus, sendo o camelô e o motorista presentes nesse local e tem forma física humana, enquanto o cobrador se configura por um objeto obsoleto (orelhão) e os signos que ficam ao seu entorno, como o baú e a catraca. Ou seja, o distanciamento entre passageiro e funcionários do ônibus se tornou mais amplo com a saída do cobrador, deixando na mão do motorista a função de socializar com esses passageiros, sem que isso atrapalhe seu serviço como condutor, operador e cobrador do ônibus, enquanto o próprio cobrador vai se tornando apenas uma memória.

Ao passo que o camelô, representado por um cosmonauta e um escafandrista, enfrenta os movimentos do busão, que desafiam a lei da gravidade, enquanto tenta chamar a atenção dos viajantes com suas performances, até serem esquecidos assim que descem do ônibus. Dessa forma, esse grupo de pinturas tenta buscar um olhar transversal para as pessoas que trabalham no ônibus em movimento, ao mesmo tempo que permite uma compreensão dos conflitos enfrentados por esses agentes.

Como últimas obras da série, a “Poltrona prioritária” e o “Assento preferencial” compreendem a técnica de pintura digital, posteriormente ampliada e impressa sobre lona vinílica. Em cada impressão, há uma figura de um passageiro no ônibus “vazio” mostrando o tédio de trajetos tão rotineiro, que o tédio fabrica desconexões com a própria realidade, para se alimentar de pequenos instantes que passam pela janela, celulares e qualquer objeto que tire a atenção desse viajante do próprio meio que está.

Por isso, ao criar essas obras, pude me aventurar no meio digital que permitiu explorar as ferramentas que transformam o gesto matemáticos — enquanto suporte digital, que também faz o caminho inverso — procurando a transparência das camadas de tinta digital para representar o estado fantasmagórico em que os passageiros se colocam enquanto esperam o ponto final de sua jornada. Porém, como o trabalho traziam um isolamento maior pelo tempo de frente para a tela do computador, me vi distante do movimento que caracteriza as pinturas anteriores, para aproximar de um feitiço que se identifica no final como conjunto de números.

As impressões resultantes desse fazer digital, por outro lado, trouxe de volta uma interação mais próxima do observador, por ser trazida de forma tátil para a realidade, sem que se perca da sua origem como obra digital, principalmente quando vemos a paleta de cores que foi mantida com a obra. Além disso, a dimensão dos quadros coloca esses personagens próximos de seu tamanho real e a sua criação a partir de uma foto, aproxima-os da realidade, trazendo ainda mais proximidade física para esse distanciamento pictórico e social.

No final, esses trabalhos compreendem uma relação de invisibilidade no meio urbano, sendo percebida pelos símbolos ocultos, pela distância social, ou pela própria dissociação do passageiro que se distancia dos elementos que o rodeiam. Ao mesmo tempo que se torna um signo do ônibus, seja pela pintura convencional possível de compreender os movimentos físicos do artista como movimento físico do passageiro, ou seja pela pintura digital, que começa distante desses movimento, até se tornar palpável pela impressão em lona, que retorna esse contato físico.

Agora, sobre o desenrolar do estudo, me vi em posição de anonimato dentro do busão, durante a pesquisa de campo, e como passageiro, me distanciei das minhas próprias singularidades. Nesse espaço coletivo, mesmo como pesquisador, não havia o contato direto com os outros presentes, o que me colocou em uma posição de “observador observado”, sendo analisado pelo próprio ambiente enquanto anotava minhas observações.

Dessa forma, quando me deparei com os registros fotográficos, áudios e anotações da pesquisa, retornei como passageiro pesquisador ao me projetar nesses arquivos, o que me trouxe reflexões acerca da minha existência no meio da multidão. Por isso, me deparei com um ônibus metafórico, que serviria de análise comportamental sobre as interações sociais e a falta delas, principalmente em comparação com a distância que criei enquanto recolhia o material de campo.

O começo dessa pesquisa também me gerou algumas dificuldades, como delimitar o tema, que se tornou maior do que a proposta original. Desde as experiências pessoais, até o foco na coletividade, somada a minha individualidade, o busão se tornou uma expansão da sua própria definição, que me fez transitar entre técnicas de pintura e tipos de suporte, que a princípio poderia criar uma desconexão de todo o trabalho.

Entretando, a base autobiográfica da pesquisa possibilitou estender o olhar em relação ao tema, onde a produção de pluralidades pictóricas reconhecia o coletivo como união de diversas individualidades com suas próprias formas de pensar e agir. Onde as obras têm um pequeno vislumbre da sua situação enquanto comunidade quando ganham novo espaço expositivo proporcionado pela mostra na parede do bloco 11 da Universidade Federal de Uberlândia (MG), pela viagem expositiva dentro do ônibus, e pela exibição no terminal escolhido, que traziam sempre o espaço público.

Dessa forma, pude criar um conjunto seriado, acompanhado de uma exposição, e texto monográfico, que trouxessem parte do poder poético proporcionado pela rotina coletiva do busão. Assim como a ideia da aproximação da comunidade, em específico os passageiros de ônibus, pelos subtemas das obras, e pelas idas e vindas das exposições itinerantes.

Por fim, esse trabalho me proporciono um apreço pela potencialidade do coletivo, que em próximos trabalho serão retirados da esfera solitária do artista, para fortalecer com outro artistas locais, que estão próximos fisicamente e querem ter momentos de sociabilidade comigo, independente dos temas. Acredito que há um enriquecimento na coletividade, onde, nos transporta para considerações acerca das convivências do cotidiano. Também pretendo continuar com o projeto de me deslocar para novos lugares com trabalhos prontos, ou com telas em branco para serem pintadas nesse caminho, pois a sociedade que não está inserida diretamente no mundo da arte também traz momentos de sociabilidade que aquecem meu coração.

REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA JR., José O. **Sociabilidades em ônibus urbano**. São Luís: EDUFMA, 2011.
- CARERI, Francesco. **WALKSCAPES: o caminhar como prática estética**. Tradução: Frederico Bonaldo. São Paulo: Editora Gustavo Gili, 2013.
- BENJAMIN, Walter. **A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica**. In: *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 2012. p. 165-196.
- BENJAMIN, Walter. **O narrador: considerações sobre a obra de Nikolai Leskov**. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. São Paulo: Brasiliense, 1994, p. 197-221.
- COSTA, Elisangela Azevedo Viana Gomes da. **Estudo dos constrangimentos físicos e mentais sofridos pelos motoristas de ônibus urbanos da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2006. <https://doi.org/10.17771/PUCRio.acad.9036>
- FERRAZ, Cláudio Benito O. **Entre-lugar: apresentação**. Mato Grosso do Sul: UFGD, 2010
- FILHO, Fausto S. **Emboscada para JK**. Apartes, 2014. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.leg.br/apartes-antiores/revista-apartes/numero-5-janeiro-fevereiro2014/no05-emboscada-para-jk/>>. Acesso em: 01 de dezembro de 2022.
- GORIBEAZZ; PRIMA, Matéria; MART, Ramiro. Busão. In: TETRIZ. **Segunda fase**, 2018. Disponível em: <https://open.spotify.com/intl-pt/track/2DAqmD7fQd6NiaPiySetZW?si=7b3e96fe215c4cac>. Acesso em: 20 de novembro de 2023.
- HELLER, Eva. **A Psicologia das Cores: como as cores afetam a emoção e a razão**. Tradução e Maria Lúcia Lopes da Silva. 1 ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das cidades**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

MACIEL, Glenda Isis Camara. **Revolta ou vandalismo? A criminalização da revolta do busão em Natal (RN)**. Rio Grande do Norte: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, 2014. <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/36624>

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã: Crítica da filosofia alemã mais recente na pessoa dos seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stiner, e do socialismo alemão no dos seus diferentes profetas**, Portugal: Editorial Presença e Brasil: Martins Fontes, 1980. P. 55-72.

MAYER, Ralph. **Manual do artista: de técnicas e materiais**. Tradução: Christine Nazareth: São Paulo: Martins Fontes, 2015.

NÖTH, Winfried; SANTAELLA, Lucia. **Imagem: cognição, semiótica, mídia**. 3ª ed. São Paulo: Iluminuras, 2001.

OMNES OMNIBUS. mheu.org. Disponível em: <<http://www.mheu.org/en/transportation/london/omnes-omnibus.htm>>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2023.

PIGMEU, Márcio. Busão Lotado. In: Ação Libertária. **Nazileiro**. 2021. Disponível em: <https://open.spotify.com/intl-pt/track/6wfq0Tvw5fbRPTHp0k7BSO?si=ce388f9127a94eff>. Acesso em: 20 de novembro de 2023.

SÁ, Teresa. **Lugares e não lugares em Marc Augé**. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa, 2015. <https://doi.org/10.1590/S0103-20702014000200012>

SALLES, Cecília Almeida. **Gesto inacabado: processo de criação artística**. 5 ed. São Paulo: Intermeios, 2013.

STORYLTD. **Folk & Tribal Absolute Auction**; 18 de novembro de 2015. Disponível em: <https://www.storyltd.com/auction/item.aspx?eid=3844&lotno=11>. Acesso em: 20 de novembro de 2023.

TRAVASSOS, Milena. **Modernidade - mundo de sonho, Experiência do choque**. 3 ed. Ceará: UECE, 2009. <https://doi.org/10.17648/2175-1293-v3n2009-3>

VEIGA, Beatriz. **Transportes: o sistema viário brasileiro**. beatrizdaveiga.jusbrasil.com.br. Disponível em: <<https://beatrizdaveiga.jusbrasil.com.br/artigos/395485909/transportes-o-sistema-viario-brasileiro#:~:text=O%20transporte%20rodovi%C3%A1rio%20%C3%A9%20o,modifica%C3%A7%C3%B5es%20para%20garantir%20sua%20melhor>>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2023.

Via Circular Transporte Coletivo. viacircular.com.br. Disponível em: <<https://viacircular.com.br/>>. Acesso em: 01 de dezembro de 2022.

VOLTAIRE. **Cândido ou o Otimismo**. Tradução: Antônio Geraldo da Silva. Edição 17. São Paulo: Escala, 2009.

WEBER, Max. Conceito e categoria da cidade, *In*: VELHO, Otávio Guilherme, (org.), **O fenômeno urbano**, Rio de Janeiro: Zahar, 1979. P. 67-88.

WRÓBLEWSKA, Magdalena. **The Bus – Bronisław Wojciech Linke**. culture.pl., 2016. Disponível em: <<https://culture.pl/en/work/the-bus-bronislaw-wojciech-linke>>. Acesso em: 04 de fevereiro de 2023.