

QUANDO AS REFLEXÕES CRIAM SEUS LUGARES: UM ESTUDO DE CASO DE TRÊS INTERVENÇÕES URBANAS

WHEN REFLECTIONS CREATE THEIR PLACES: A CASE STUDY ON THREE URBAN INTERVENTIONS

Renan Battisti Archer¹
Tânia Bittencourt Bloomfield²

RESUMO: Intervenções urbanas podem funcionar como reflexões críticas sobre os usos e percepções dos espaços públicos. Partindo desta consideração, pretendemos explorar três projetos de artistas brasileiros: “Cantos” de Eliane Prolik; “Detetor de Ausências”, de Rubens Mano; e “Outros setores para Brasília”, do Grupo Poro. O objetivo é conduzir uma leitura crítica e poética desses trabalhos a partir de fontes históricas, identificando pontos de contato com estudos da antropologia do espaço público, sobretudo os conceitos de lugar de Michel de Certeau (2014), e de não-lugar de Marc Augé (2001). Considerando que cada projeto artístico dialogou com aspectos da história do desenvolvimento urbano de suas respectivas cidades, buscamos construir paralelos entre as realizações desses artistas e leituras pautadas nos conceitos sobre tendências globais das transformações urbanas em décadas recentes.

PALAVRAS-CHAVE: Intervenções urbanas. Não-lugar. Espaço público. Arte pública.

ABSTRACT: Urban interventions can function as critical reflections on the uses and perceptions of public spaces. Based on this consideration, we intend to explore three projects by Brazilian artists: “Cantos” by Eliane Prolik; “Detetor de Ausências”, by Rubens Mano; and “Outros setores para Brasília”, from Grupo Poro. The objective is to conduct a critical and poetic analysis of these works based on historical sources, identifying contacts with studies in the anthropology of public space, especially the

¹ Mestre em História (Arte, memória e narrativa). Universidade Federal do Paraná. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5545-0709> E-mail: renan_archer@hotmail.com

² Doutora em Geografia. Universidade Federal do Paraná. <https://orcid.org/0000-0001-8996-1008> . E-mail: taniabloomfield@gmail.com

concepts of place, from Michel de Certeau (2014) and non-place from Marc Augé (2001). Considering that each artistic project related with aspects of the histories of the urban development on their respective cities, we sought to create parallels between the achievements of these artists and readings based on concepts about global trends in urban transformations in recent decades.

KEYWORDS: Urban interventions. Non-place. Public space. Public art.



10.23925/2176-4174.v3.2024e69028

Recebido em: 08/11/2024.

Aprovado em: 18/11/2024.

Publicado em: 18/11/2024.

Introdução

Neste trabalho, refletimos sobre as condições fenomenológicas do cotidiano nas cidades contemporâneas, entendendo manifestações de arte contemporânea como situações de percepção sobre tais condições. Entendendo as problemáticas de posituação e de anulação dos lugares, que inclui a ausência de histórias e valores afetivos direcionado aos espaços, típicas da globalização, artistas contemporâneos vêm criando trabalhos que refletem, debatem e problematizam a constante falta de vínculos com os espaços públicos. Entre eles, o Grupo Poro, Eliane Prolik e Rubens artistas que produziram os projetos artísticos que utilizamos como objeto de estudo: “Outros setores para Brasília” do primeiro; a série “Cantos” da segunda; e “Detetor de Ausências”, do último. Quais reflexões e debates essa arte busca promover? E como permite reconhecer outras formas de constituir, praticar e reconhecer lugares urbanos? Existe, para além da crítica pura e simples, a possibilidade de uma experiência sensível possibilitada por ações artísticas instaladas em espaços públicos tão pouco relacionais? Por meio de análises individualizadas, que buscam os aspectos formais, sociais e sensíveis de cada trabalho, buscando reconstruir seu impacto em cada contexto, buscamos explorar tais dúvidas. Ao fim, vamos verificar como a arte contemporânea, em alguns

contextos, é capaz de possibilitar a criação, mesmo que momentânea e dúbia, de novos lugares de significação no cotidiano.

Cidades contemporâneas

Não há uma única forma de perceber, conceber e viver uma cidade. A sua redução a um conjunto de construções, avenidas e equipamentos pode dar conta do seu aspecto material – o que, somado a um conjunto de saberes técnicos, fazem parte do universo de atuação dos planejadores urbanos. Contudo, além das próprias crenças que esses últimos podem ter acerca da melhor forma de construir um espaço público, existe um conjunto de experiências e percepções que alimentam esses espaços e influenciam as ações dos indivíduos perante eles a nível constante, a todo tempo. Essas, por sua vez, podem guardar características e memórias únicas para cada habitante, cada grupo. O cotidiano urbano é como uma confluência de práticas, expectativas e automatismos que não se justificam apenas pela necessidade de deslocamento, mas carregam consigo motivações ligadas ao pertencimento das pessoas ao espaço, sua conexão simbólica ao lugar.

É no âmbito da vida cotidiana que redes de lealdade e sociabilidade são tramadas e conferidas. É aí que os hábitos são compartilhados e as reciprocidades fazem sentido. Entretanto, é também nesta dimensão do gradual e do possível - característica do tempo cotidiano - onde despontam os enfrentamentos das convenções, os desmembramentos das hierarquias, as nuances da heterogeneidade social e política. (Pallamin, 2000, p. 29).

Para Vera Pallamin, então, o cotidiano existe como uma espécie de palco onde os habitantes expressam individualidades e demonstram, por meio de suas práticas, características intrincadas à sua realidade econômica, cultural e política. Afinal, se é no encapsulamento da vida privada que as individualidades existem tranquilamente, será no espaço público que essas são comprimidas, desafiadas e confrontadas com as múltiplas forças que conformam uma cidade.

A arte pública dialoga com essa dinâmica como um veículo para a manifestação de atividades simbólicas. Interage, reflete e problematiza aquilo que é esperado, bem como impulsiona aquilo que é ou está subentendido ou dá espaço para o que nunca se pode imaginar estar correndo pela rua. Sobretudo a existência das manifestações mais críticas desse tipo de arte, que geralmente se desdobram

em intervenções urbanas realizadas em sítio específico (*site-specific*) (FREITAS, 2015), são as que buscam construir uma lógica alternativa ao automatismo das cidades, que estimulam leituras sobre seus lugares e o que poderiam ser, para além do que já são e foram. Essas contribuem para balancear o fato de que, em sua materialidade mais evidente, por meio das construções e instituições presentes, são os poderes instituídos que escolhem o que é ou não mostrado e construído, que têm mais espaço de influenciar a nossa vida cotidiana.

Este artigo partiu de uma compreensão dos impactos da cultura da informação e do capitalismo pós-modernos e a crescente fragmentação do cotidiano urbano nas metrópoles globalizadas, a partir de David Harvey (1992) e Otília Arantes (2002). A ideia desses autores converge à noção de que, no pano de fundo das cidades contemporâneas, a globalização compreende uma complexa e veloz articulação entre sistemas de informação, comunicação instantânea e síncrona, e quase inexistente latência entre trocas comerciais, cada vez mais frequentes e reguladas por regras comuns, que colocam diferentes cidades em conexão constante.

Segundo Otília Arantes (2002, p. 60), a partir dos anos 1970, os planejadores dos grandes centros urbanos do Hemisfério, entre políticos e urbanistas, cada vez mais se afastam das soluções de organização espacial de impacto na vida social e se dedicam a apoiar o fomento do mercado local. Para a autora, a tendência crescente da gestão urbana nessas últimas décadas do século 20 e início do 21 é da união com as forças do capital para extrair as melhores oportunidades e direcionar as forças para o crescimento econômico; não apenas um favorecimento na infraestrutura urbana, mas também na projeção de uma imagem atrativa, construída para produzir tal efeito, inclusive impactando ações e investimentos nos setores culturais. Tais ideias dialogam com o que David Harvey percebeu ainda anos 1980, com a observação da alta circulação dos interesses econômicos na estrutura do planejamento urbano que, conseqüentemente, levaria a uma atomização do indivíduo perante os fluxos de informação. Em outras palavras, enquanto as cidades transformam-se em centros globais, mais ainda os indivíduos desconectavam-se dos vínculos sociais em sua comunidade.

O quadro desenhado por esses autores vai ao encontro do que Michel de Certeau (2014) e, partir deste, Marc Augé (2001), vão elaborar mais a fundo, a

condição da fragmentação dos espaços urbanos que resultam no automatismo e indiferença à sua fruição. Em outras palavras, defendem como a cidade contemporânea produz espaços sem identidade e sem história, dedicados somente à condição da circulação de pessoas e bens e que, sendo assim, são indiferentes às próprias dinâmicas de sociabilidade. Para chegar à tal noção, partem do princípio de que práticas culturais e identitárias estão intimamente ligadas aos lugares simbólicos que são percorridos, transformados e significados pelos diferentes grupos que se ali se vinculam. Para Augé (2001, p. 51), a forma com que indivíduos e grupos interagem com espaços é instrumental para particularizar as identidades de indivíduos e grupos, tanto para uni-los quanto para diferenciá-los dos outros. Assim, o autor chega no termo “lugar antropológico” para definir os espaços “identitários, relacionais e históricos” (AUGÉ, 2001, p. 52), e que por isso são imediatamente reconhecidos como lugares de sentido e valor por um grupo de indivíduos. É no lado oposto dessa dinâmica que estão os “não-lugares”, por sua vez criados para a transitoriedade; não somente sem identidade, relações e história, mas que também possuem uma outra ordem de percepção, uma que passa pelos critérios de velocidade e comunicação constante típicos do mundo globalizado. Todas essas noções, claro, levam sobretudo às condições de vida nas grandes metrópoles.

Os não-lugares, a partir das indicações de Augé (2001), não são tão simples de definir, o que provavelmente é reflexo de sua abrangência e adaptabilidade ao contexto. Seu surgimento parece ter acompanhado a necessidades dos espaços públicos de dar prioridade ao encurtamento de distâncias, objetivo modernista, e a consequente aceleração dos fluxos de informação e capital. De certa forma, são os espaços físicos que são inevitavelmente criados para atender às necessidades das conexões que são possibilitadas em redes virtuais e abstratas, alimentados pelos estudos técnicos e tecnologias autômatas que possibilitam a organização de dinâmicas da sociedade sem a interferência humana. Logo, materialmente podem se manifestar de formas distintas, com impactos até imperceptíveis no cotidiano. Os pedaços de calçada que surgem pela priorização dos sistemas viários, como pontos de passagem rápida, são não-lugares praticamente universais. Também é comum, sobretudo nas grandes cidades, essas conectadas com a rota prioritária das tendências culturais e do comércio, a sensação de imposição da enormidade do espaço urbano, seus fluxos, imagens e sons, que conferem ao indivíduo uma

sensação de anonimato. De certa forma, os não-lugares não são estruturas fixas, mas sintomas de determinada forma de organização social, política e econômica que convencionam as práticas direcionadas ao espaço público e elenca prioridades compartilhadas dentro das convenções que passamos a chamar de globalização. Mesmo assim, as vontades dos indivíduos que habitam esses espaços podem se distribuir por práticas que, muitas vezes, fogem à rotina prevista e ao plano inicial proposto. Neste sentido, surgem os desvios, os improvisos, as manifestações alternativas que transformam simbolicamente os lugares. Todas essas questões surgem nos trabalhos artísticos analisados neste trabalho, lidas como consideração sobre a pluralidade de forças e intenções que condicionam as transformações urbanas.

A arte pública contemporânea liga-se e responde a tal quadro de formas distintas. Os estudos de caso selecionados para esta pesquisa demonstram como a significação dos lugares, bem como a falta dela, é um tema possível e recorrente. Quais reflexões e debates essa arte busca promover? E como permite reconhecer outras formas de constituir, praticar e reconhecer lugares urbanos? Existe, para além da crítica pura e simples, a possibilidade de uma experiência sensível possibilitada por ações artísticas instaladas em espaços públicos tão pouco relacionais? Explorar tais dúvidas é a principal motivação para escrita deste trabalho. Desde autores como Vera Pallamin (2000) e Nelson Brissac Peixoto (1996; 2002), considera-se como qualidade própria da arte pública contemporânea a sua capacidade de estimular reflexões sobre as transformações do espaço público e suas memórias. Mais do que isso, produzem olhares e experiências sensoriais alternativos em relação à forma como o cotidiano é tipicamente vivido, oferecendo ao habitante um mergulho em outras formas de viver e percorrer o mundo.

Assim, chegamos às três intervenções urbanas que surgem como objeto de análise neste artigo: a série “Cantos” (1992), de Eliane Prolik; “Detetor de Ausências” (1994), de Rubens Mano; e “Outros setores para Brasília” (2013), do Grupo Poro. Partimos da noção de que tais trabalhos discutem, dentro de suas particularidades, a dinâmica de lugar e não-lugar, e constroem experiências sensíveis que permitem refletir sobre problemáticas como a desmaterialização do cotidiano e a desconexão entre habitantes da cidade e espaços públicos. Por meio da divisão a seguir, propõem-se aproximações e contrastes entre esses trabalhos artísticos, bem como

realiza-se uma leitura crítica dos aspectos materiais, sociais e poéticos de cada um deles.

Demarcação dos lugares que talvez sempre foram: o Grupo Poro em Brasília

A dupla formada por Brígida Campbell e Marcelo Terça-Nada, que integram o Grupo Poro, realizou, em 2013, o projeto “Brasília (Cidade) [Estacionamento] (Parque) [Condomínio]”, que foi vencedor do Prêmio Funarte de Arte Contemporânea – Atos Visuais. Além de colocarem em relevo diferentes pontos físicos espalhados por Brasília, os artistas também realizaram uma exposição na Galeria Fayga Ostrower. O foco desta análise recai sobre o projeto de intervenção urbana que compôs a exposição, mas vale a pena mencionar como eram os trabalhos no interior da Galeria, pois dão a entender como a observação do espaço público e sua reinvenção sensível fizeram parte da lógica do trabalho do Poro.

“Situações Brasília” é uma série de cartazes, disponibilizados em cópias físicas ou via *download* para o público, que descreve o que o título propõe: imagens e frases indicando o que é possível ver na paisagem da cidade, desde carros estacionados em linhas, vasos de plantas sobre tocos de árvores cortadas, pessoas escorregando pelo gramado do Congresso Nacional, entre outros elementos. “Paisagens Escritas” caracteriza-se por um conjunto de textos curtos, em que os artistas descrevem o que é possível ser observado na cidade, coisas percebíveis pela visão, resumidas em palavras. “Estacionamentos, uma tipologia” é uma série que aborda os padrões de linhas de estacionamento encontrados pelos vários pátios de cimento da cidade, que são transformados em carimbos interativos, disponíveis para o público criar seus próprios desenhos – inclusive, o Poro criou uma fonte tipográfica própria, inédita, a partir desse mesmo referencial. Em resumo, um funcionamento comum em todos os trabalhos da exposição do Grupo Poro é um olhar que tenta encontrar particularidades do cotidiano de Brasília, elementos sensoriais que são típicos daquele lugar ou que, ao menos, estão tão largamente presentes que o caracterizam. Há a evidente percepção da cidade como espaço de forte presença do concreto, da setorização, das filas de carros. Há também a noção de que os habitantes da cidade, quando possível, aproveitavam-na de forma alternativa ao proposto nas representações do espaço (LEFEBVRE, 2006) propostas

por Lúcio Costa e sua equipe. Ou seja, Brasília não aparece como a cidade fria e impossível para as relações humanas, mas tem seu potencial e possibilidades afetivas percebidas, bem como os aspectos mais simbólicos de sua característica paisagem estão em evidência de várias formas. É a vontade de criar um “guia afetivo do centro”, como resume o Poro (Grupo Poro, 2013, não p.).

Com “Outros setores para Brasília” (Figuras 1, 2 e 3) não é diferente. A intervenção consistia numa série de placas em madeira instaladas em áreas de gramado, ao lado de trilhas, árvores, postes e outros elementos urbanos. Seu visual remontava às placas oficiais da cidade, com a típica cor verde e a fonte da sinalização urbana brasiliense, criada pelo arquiteto Danilo Barbosa na década de 1970. Mais uma vez, há uma posituação de uma característica histórica e simbólica de Brasília, forte elemento do seu urbanismo modernista, que a levou a ser considerada Patrimônio da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) em 1987 – a primeira do século 20 e receber esse título.

**Figura 1 - Grupo Poro, “Outros Setores para Brasília (Respiro)”, 2012.
Instalação com placas de madeira, dimensões variáveis.**



Fonte: Grupo Poro, 2023.

Figura 2 - Grupo Poro, “Outros Setores para Brasília (Imaginação)”, de 2012. Instalação com placas de madeira, dimensões variáveis.



Fonte: Grupo Poro, 2023.

Figura 3 - Grupo Poro, “Outros Setores para Brasília (Encontro)”, de 2012. Instalação com placas de madeira, dimensões variáveis.



Fonte: Grupo, 2023.

A setorização de Brasília e as suas escalas, criadas e defendidas por Lúcio Costa, dão sustentação ao corpo modernista do Plano Piloto, representando também uma das principais características das cidades modernas: a divisão lógica de suas regiões de acordo com o uso. É dispensável lembrar o tão conhecido histórico de desenvolvimento urbano da capital nacional, visto que ele é a principal

referência para o trabalho do Grupo Poro, emprestado e articulado com soluções poéticas, indo além do diálogo visual presente nas placas de sinalização.

É especialmente relevante o texto “Brasília Revisitada” (COSTA, 1987), escrito pelo próprio Lúcio Costa, que trouxe definições claras de como o arquiteto e urbanista via a preservação da cidade, ditando os caminhos para a proteção da paisagem urbana de Brasília e oferecendo direcionamentos específicos, bem como indicações compatíveis com sua visão da cidade – alguns, inclusive, que parecem uma revisão das intenções iniciais. Entre eles, o reforço daquilo que é elemento para a identidade urbanística da cidade, que são suas escalas urbanas. A definição de Lúcio Costa das escalas foi instrumental para as definições do decreto do Distrito Federal, de 1987, que dava as condições para a preservação material da cidade e teria convencido a Unesco a conceder o título de Patrimônio Cultural da Humanidade (EL-DAHDAH, 2009). As escalas monumental, residencial, gregária e bucólica definidas por Costa compõem um tipo de projeto abstrato da cidade, e lançam a base para a definição dos setores, construções e seus usos. Esse intrincado plano incentivava, de início, os relacionamentos entre indivíduos e o espaço, indo das percepções de coletividade até a individualização. É sobretudo com a escala bucólica que o Poro interage espacialmente, com suas “áreas livres arborizadas”, que deveriam ser “diretamente contíguas a áreas edificadas”. Tal escala envolve os espaços de vegetação e uso versátil, não ligado com funcionalidades específicas, mas abertos para o lazer dos habitantes e que deveriam existir “sem transição, do ocupado para o não-ocupado” (COSTA, 1987, p. 8-9). Ou seja, esses lugares de uso livre não deveriam causar uma interrupção na paisagem urbana em níveis de uso ou visualidade, mas aconteceriam de forma orgânica. “Outros Setores para Brasília”, do Poro, trabalha a positivação dessas áreas livres da cidade, reforçando que estão lá, disponíveis para uso do lazer, sem projetos específicos. Eles servem também para atividades não tão mensuráveis, a exemplo do exercício da imaginação. Logo, ao emprestar a terminologia dos “setores” e a visualidade da sinalização urbana, dialoga conceitualmente com todas as outras escalas que compõem a particularidade do planejamento urbano de Brasília. O Poro convida toda a cidade a perceber que a fruição do espaço público vai além do paradigma modernista da divisão urbana a partir de funções; indica

como, para além dos setores Comercial, Hoteleiro, Bancário e de Embaixadas, entre outros, a vida se organiza e se pratica de formas distintas, para além do planejado.

Enquanto o Poro parece interagir e até praticar as intenções pontuadas por Lúcio Costa, o coletivo vai além e exercita uma remontagem dos espaços que leva em conta o cotidiano imediato dos habitantes. Não só isso, esses outros setores para Brasília são áreas reservadas para atividades de parada e aproveitamento: piquenique, imaginação, ócio, contemplação, encontro. Logo, são um lembrete para aquilo que Michel de Certeau já nos disse: nem sempre as cidades são aproveitadas da forma como foi inicialmente prevista em seus planejamentos; há uma força própria, impelida pela própria independência de seus habitantes, que “se vê entregue a movimentos contraditórios” (CERTEAU, 2014, p. 161). Neste caso, a lembrança é positiva; uma área livre de gramado pode ser palco de atividades, reuniões e sentimentos também livres. Além disso, são lugares de memória, onde a socialização cria seus contornos espontâneos, daqueles que podem não deixar vestígios, mas geram símbolos e lembranças que subjetivam cada espaço.

Visto que o ponto de partida do Poro foi a circulação no cotidiano, uma experiência empírica com o dia a dia da cidade e a percepção imediata, o conteúdo de placa foi feito também de percepções e histórias. Em um artigo sobre a exposição, Gabriel Schvartsberg (2013) fala sobre como os artistas inteligentemente se desviam de uma ótica simplista de priorizar o passado do projeto modernista e focam nos impactos do presente, em como a cidade é vivida na atualidade. Nessa lógica, segundo o autor, o Poro foi além da Brasília mapeada e encontrou, nos intervalos das projeções, os “vazios” que, mais do que apenas a escala bucólica das áreas livres, representam um tipo de “espaço por constituir e preencher de significados” (SCHAVARSBERG, 2013, p. 13) e assim conseguem abarcar inúmeros usos, acompanhando necessidades diversas do cotidiano. Nesse sentido, entende-se também que nestes setores inventados (ou percebidos) pelo Poro acontece uma “operação de demarcação”, ou seja, um estabelecimento de “contratos narrativos e compilações de retratos” (CERTEAU, 2014, p. 190), que são relatos que permeiam os espaços, advindos de experiências, lembranças e vontades; mitos, intenções e futuros intencionados. De toda forma, essa lógica reconhece que as narrativas também são capazes de criar novos espaços, que são lugares praticados e

alimentados pela socialização³. Assim, é lógico entender que, seja pela observação ou pela ficção, o simples fato de o Grupo Poro demarcar um lugar vazio com novas intenções, como o faz com as placas, os artistas reconhecem e criam novos lugares, no sentido que estabelece Augé (2001), possibilitando novas histórias, identidades e relações.

Brasília teria sido, talvez, fadada à criação de não-lugares desde seu estabelecimento. Mesmo assim, nas sobras do projeto, em lugares de uso indefinido (afinal, a escala bucólica nada delimitava sobre sua utilização exata), em espaços que pareciam indeterminados perante sua determinação, podem surgir lugares dedicados à criação de vínculos, subjetividades e histórias. Realmente, a cidade possui uma força própria, que é alimentada tanto pelo cotidiano particular de grupos quanto pela inventividade de coletivos artísticos. Não-lugares podem ser reconhecidos ou transformados em lugares antropológicos, a depender das estratégias empregadas. É o que nos permite sonhar o Grupo Poro, não somente a partir de uma intenção utópica, mas também como resultado de uma aguda percepção sobre como se constitui o cotidiano na cidade.

Entre os fluxos e curvas que a cidade, alguém percebe seus Cantos: Eliane Prolik em Curitiba (1992)

Se o Grupo Poro utilizou uma estratégia fundada na observação e na narrativa para estabelecer seus novos setores, os “Cantos”, de Eliane Prolik, foram uma tentativa quase monumental de criar alternativas para que a cidade pudesse anular, de forma tanto literal quanto simbólica, seus não-lugares: onde eles existiam, criou-se estratégias para reverter sua lógica.

Tudo começou em 1992, quando a artista participou do Projeto Escultura Pública, que promoveu a realização de oito trabalhos de arte *site-specific* na malha

³ Essa noção também acompanha o que Augé (2001) estabelece como um possível lugar antropológico. Para o autor, na dualidade entre este último e o não-lugar, o caráter histórico e relacional dos lugares está no cerne da sua identificação como um ou outro, pois ele permite “reconhecer marcos que não têm que ser objetos de conhecimento” (AUGÉ, 2001, p. 53), ou seja, lugares que ocupam sentidos suficientes perante um coletivo, tanto para que se identifiquem quanto se diferenciem em relação aos outros. Se esses marcos não possuem uma valoração universal, possuindo percepções e identificações diferentes para grupos, é possível que tais lugares possuam sentidos históricos e identitários particulares, que comunicam para indivíduos seguindo lógicas distintas.

urbana de Curitiba, bem como ofereceu debates públicos sobre a temática da arte pública. Em uma carta escrita ainda naquele ano de 1992, publicada no jornal Estado do Paraná, e assinada pelos artistas do Escultura Pública (Prolik participava ao lado dos artistas David Zugman, Denise Bandeira, Laura Miranda, Rossana Guimarães e Yiftah Peled), há uma justificativa do grupo para o projeto, acompanhada de uma pertinente visão sobre a articulação entre arte e espaço público:

Este projeto se originou de uma compreensão de que na sociedade contemporânea, devido à fragilidade dos seus vínculos coletivos, os elementos de significação que possibilitavam aos indivíduos um sentimento de comunidade tendem ao desaparecimento. A cidade é dominada por uma lógica de servir como simples local de passagem. (...) Uma escultura no espaço público constitui uma zona espacial e temporal particular, é um sítio não regado pelo mundo mecânico-industrial, onde seu tempo ultrapassa a presentificação e é capaz de legar uma nova significação à vivência coletiva. Com tais preocupações, realizamos o projeto Escultura Pública. (Bandeira et. al, 1992, p.2).

Os trabalhos de Eliane Prolik concretizaram essas visões em formas precisas, articulando também algumas leituras sobre a própria história da cidade. Na intenção de Eliane Prolik, suas esculturas “Canto 1” e “Canto 2” deveriam funcionar como pontos de conexão com os indivíduos e, logo, como fuga do automatismo da cidade e a velocidade ao redor. A própria materialidade de cada trabalho reforçava esses interesses.

“Canto 1” (Figura 4), era um corpo tridimensional de madeira recoberto com chapas ferro galvanizado, se estendendo por 250 cm de altura, 250 cm de largura e 400 cm de comprimento. Além de forte geometria e articulação de ângulos retos, como uma espécie de triângulo com linhas e bases exageradas, possuía também um corpo que se alongava pelo chão, como extensão da calçada e parte do fluxo de pedestres. Como um todo, a estrutura criava angulações e perspectivas de dentro e fora, produzindo um refúgio para quem ali parasse. As faces da escultura refletiam os arredores acompanhando o deslocamento dos carros e pedestres.

Por sua vez, “Canto 2” (Figura 5) era uma estrutura de aço formada por três trapézios que se intercalavam voltados para o centro da grande escultura, com cerca de 240 cm de altura. Cada face parecia como um grande retângulo. De forma semelhante a “Canto 1”, a articulação entre essas faces criava entradas ou

pequenos refúgios, convidativos a entrada dos transeuntes. Cada face era disposta em um ângulo que a aproximava de outra, mas antes de se conectarem, criavam uma pequena fresta que revelava pedaços da cidade. Era uma forma íntima de se perceber o espaço urbano no além, como se cada pessoa estivesse olhando pelo buraco de uma fechadura.

Em uma reflexão posterior às esculturas, Prolik menciona que “Os Cantos, poeticamente, eram uma espécie de acontecimento ou lugar contrário à ideologia e circulação, encontrada nas metrópoles, neles podiam existir o devaneio, o silêncio, a parada” (PROLIK, 1998, não p.). Ou seja, os trabalhos concretizavam a visão de que a cidade concentra estímulos que dificultam a introspecção, enquanto vão levando à uma desconexão com os arredores em um comportamento automático. São esculturas que procuravam, naqueles espaços, se relacionar com o outro, com o transeunte que circula pelas ruas e aquilo que sobra do cruzamento delas, as ilhas de calçada. Em outras palavras, os “Cantos” “pretendiam estabelecer laços com o cidadão (...)” (PROLIK, 1998, não p.), sob a forma de uma experiência distinta, inédita num movimento no meio urbano. Nessa lógica, os lugares em que se instalaram foram especialmente relevantes: anônimos, sem muito destaque na paisagem urbana, apenas restos de calçada que ficaram pelo caminho. “Canto 1” e “Canto 2” ficavam nesses espaços, afastados poucos quilômetros entre si. Não à toa a artista escolheu esses pontos. Mais do que sobras da intervenção urbana, eles representavam as modificações pela qual a cidade vinha passando. E para entender exatamente como tais questões se relacionam, é relevante entender o cenário das transformações urbanísticas de Curitiba dos anos anteriores.

Figura 4 - Eliane, Prolik, “Canto 1”, 1992. Escultura em madeira e ferro, 250 x 250 x 400 cm.



Fonte: Urban, 1992a.

Figura 5 - Eliane, Prolik, “Canto 2”, 1992. Escultura em aço, 240 x 200 x 200 cm.



Fonte: Urban, 1992b.

Em 1992, a cidade paranaense vivia o último ano do terceiro mandato do então prefeito Jaime Lerner, o engenheiro civil e arquiteto urbanista que transformou a paisagem urbana, aplicou um plano diretor amplo e fez do transporte viário um dos grandes indutores de crescimento da cidade. Ao longo de duas décadas, ações implementadas por este agente político e suas soluções urbanísticas fizeram do

transporte e da velocidade fatores quase identitários para a cidade⁴. Os curitibanos já estavam acostumados a conviver com os ônibus expressos, resultado da implantação do sistema *Bus Rapid Transit (BRT)* na cidade. O diferencial desse modelo de transporte era sua possibilidade de circular no menor tempo possível, sem interrupções ou ter de disputar espaço com outros veículos, aumentando consideravelmente a velocidade média e diminuindo o tempo do ponto A até o B. À época do terceiro mandato de Lerner, crescia a percepção de que a cidade aumentava constantemente sua quantidade de veículos e o trânsito passava a ficar mais congestionado e lento. A partir da tentativa de, mais uma vez, agilizar o transporte público e o sistema viário, nasceram assim os ônibus de linha direta, apelidados de “ligeirinhos”, de tamanho inferior aos expressos, mas que conseguiam circular no meio da cidade de forma veloz, até 30% mais rápidos que os ônibus tradicionais (VASCONCELLOS, 2019). Foi aí também que surgiram as chamadas “estações-tubo”, com sua estrutura moderna e inovadora, que ampliava a eficiência dos ligeirinhos. Naquele momento, campanhas de *city marketing* promovidas pela Prefeitura buscavam promover o alcance dos êxitos urbanísticos, levando suas soluções para outros grandes centros⁵ e marcando as ações da cidade em grandes jornais pelo país. Logo, apelidos como “capital de primeiro mundo” e, como marcou a revista *Veja* em 1993, em sua capa, “cidade modelo de um país viável”, tornaram-se comuns e chamarizes de turistas, novos moradores e investimentos (GARCÍA, 1997). E por trás desse sucesso aparente, fica claro que a velocidade aparecia como uma das métricas pelas quais algumas realizações foram medidas, como a

⁴ As ações com foco no transporte e velocidade ganham o nome de sistema trinário, um dos eixos do Plano Diretor aprovado em 1966, que começara a ser implementado no início da década de 1970. Consistia na criação de largas vias estruturais que deveriam direcionar o crescimento populacional da cidade e também receber a maior parte do sistema de transporte público da cidade, representado sobretudo pelos ônibus “ligeirinho” de três cabines, em vias exclusivas. Paralelamente às vias estruturais, corriam (e correm até tempos atuais) as chamadas “vias rápidas”, que permitiam a circulação em alta velocidade de automóveis. Também essenciais são as “vias prioritárias”, que ligam os diferentes centros e polos urbanos sem a necessidade de cruzar pelo centro. Ao lado das novas leis de uso do solo do período, essas foram as principais intervenções a nível urbanístico que a prefeitura promoveu entre as décadas de 1970 e 1980 e os mandatos de Jaime Lerner (1971-1975 e 1979-1983) e Saul Raiz (1975-1979), deixando claro que, neste planejamento urbano, o sistema viário possuía destaque especial (OLIVEIRA, 2000). Em Curitiba, não se tratava apenas de utilizar o sistema viário como um grande organizador e delimitador das funções e usos do espaço urbano, mas também como um indutor populacional e meio de rápido deslocamento entre as regiões da cidade. Entre os personagens principais dessas transformações, certamente estava a frota do transporte público da cidade.

⁵ Em 1992, por exemplo, a cidade de Nova Iorque, nos Estados Unidos, começou a testar o sistema de transporte dos ligeirinhos e as estações-tubo. Pouco tempo depois, contudo, abandonou a solução (SÁ, 1992).

eficiência do transporte do cidadão (ideal para sua qualidade de vida) e a integração eficiente entre as áreas urbanas (OLIVEIRA, 2000, p. 32). Além disso, a velocidade era objetivamente usada como sucesso do planejamento, já que as interferências viárias eram o motor de várias transformações urbanas.

Todas essas reflexões passavam pela percepção de Prolík como algo comum no cotidiano naquele momento. Não à toa, a artista instalou suas esculturas em pontos estratégicos, que recebiam alto fluxo de carros e diferentes linhas de ônibus. Cada uma das esculturas foi instalada nas proximidades das estações-tubo, que recebiam constantemente os velozes ônibus de linha direta. Nessa dinâmica, “Canto 1” tinha a intenção de imprimir de forma espontânea essa velocidade, graças aos materiais empregados, como reforçou a artista ao detalhar o trabalho ainda à época.

Em Curitiba me parece que se elegia a função simbólica do transitar planejado com seus ônibus e equipamentos urbanos e, no início dos anos 1990, isso é mais demarcado quando surgem os ligeirinhos e as estações-tubos por toda cidade e uma velocidade mais homogeneizadora. (Prolík, 2022).

De fato, o encontro entre as várias ruas criava uma espécie de “sobra” de calçada coberta em *petit-pavê*, onde pedestres paravam apenas para cruzar para o outro lado. São não-lugares, resultados das transformações imperadas pelo tempo e os planejadores urbanos, com seus poucos metros quadrados dedicados a somente receber pedestres por alguns segundos, enquanto estes esperam o fluxo de carros para atravessar a rua. Não só isso, esses não-lugares específicos existiam próximos a espaços históricos, com grande carga afetiva para os cidadãos, como o Passeio Público e a Rodoferroviária. Esse encontro entre os lugares foi estratégico para o trabalho, diria a artista em entrevista posterior (PROLIK, 2022).

Quando recordamos de como Marc Augé (2001) discute os formatos e dinâmicas que possuem os não-lugares na cidade contemporânea, encontramos não somente a definição de espaços, mas unidades de medida que indicam transitoriedade.

(...) superfície, volume e distância, as vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os domicílios móveis considerados “meios de transporte” (aviões, trens, ônibus), os aeroportos, as estações e as estações aeroespaciais, as

grandes cadeias de hotéis, os parques de lazer, e as grandes superfícies de distribuição, a meada complexa, redes a cabo ou sem fio, que mobilizam o espaço extraterrestre para uma comunicação tão estranha que muitas vezes só põe o indivíduo em contato com outra imagem de si mesmo (Augé, 2001, p. 75).

Dessa forma, o não-lugar não é somente um espaço estranho, mas é aquele definido pelo transitório, pela impermanência dos corpos, fruto de uma sociedade onde a circulação de indivíduos e da informação são uma constante. Por isso, para Prolík, a escolha das calçadas de travessia era estratégica, enquanto não-lugares e como oportunidades. Em meio aos incessantes fluxos da cidade veloz, convivendo com as transformações urbanas que priorizavam a velocidade, a artista oferecia alternativas. Eram chances de parada, reflexão, refúgio. Contra o efêmero, ela ofereceu um canto, pequenos espaços para entrar numa outra dinâmica de relação consigo e com tudo o que existia nos arredores.

Ao mesmo tempo, graças ao discurso que o trabalho de Prolík carregava e as intenções que manifestava, havia ali também um comentário sobre a própria história da cidade, que aparecia refletida e retrabalhada poeticamente naquelas estruturas. Pela lógica, as ilhas de calçada não carregam identidade, história ou fomentam relações de proximidade. Como um não-lugar, são o oposto de um lugar antropológico, que Augé (2001, p. 75) chama de “identitários, relacionais e históricos”. No câmbio entre esses diferentes modelos de lugar, também mudam as métricas e formas de percepção. Atenta a essas características vivenciais do espaço urbano, Prolík subverteu-as para tentar produzir um ponto de contato com um receptor absorto em seu cotidiano, um pedestre que vivia no automatismo dos fluxos da cidade. Ainda, utilizou esses não-lugares como um palco para comentar as incoerências da história da cidade, dos pesos sobre o cotidiano dos seus habitantes, transformando esses lugares em testemunho sobre as transformações urbanas. Logo, naquele não-lugar, ela, por alguns instantes, para alguns participantes que se doam à experiência oferecida pelo trabalho, possibilitou a existência de um novo lugar, um dotado de características relacionais e históricas, intimamente conectado à trajetória de Curitiba, seu cotidiano e características próprias.

O trabalho de Prolík, numa síntese, traz reflexões sobre os impactos da crescente necessidade da velocidade e encurtamento de distâncias no cotidiano. É

como um comentário localizado, vinculado às leituras particulares de uma cidade, sobre uma tendência crescente nas cidades do mundo globalizado. A desmaterialização dos canais de contato, a pressão por modos de produção mais eficientes e a interconectividade global, permitindo o transporte de informações e bens a uma velocidade nunca vista, também encontra seu impacto no cotidiano e na forma como as cidades são pensadas e planejadas (HARVEY, 1992). Logo, o automatismo de cada um e o sumiço em meio à multidão e seus fluxos é somente um dos fardos da globalização perante cada cidadão. E, isso, poucos demonstraram tão bem quanto o artista Rubens Mano e seu trabalho “Detetor de ausências”, que será abordado agora.

Se perder na cidade, se perceber sem lugar: Rubens Mano, em São Paulo (1994)

Enquanto projetos artísticos como “Outros setores para Brasília” e os “Cantos” operam uma proposta de alternativas e possibilidades, na lógica de positivação das características dos lugares, o “Detetor de ausências”, de Rubens Mano, vai por outro caminho. Reflete, aponta, e denuncia, para o habitante da cidade, a dinâmica que revela o estado de automação em que a cidade se encontra. A postura crítica desse trabalho parece buscar, antes de tudo, propor uma experiência sensível que busca animar a percepção e desvelar aquilo que, no dia a dia, parece existir de forma despercebida.

O quase paradoxo presente no título do trabalho de Mano é adequado para a operação que ele optou por conduzir: trazer atenção para a impermanência dos indivíduos, agigantando sua presença perante a paisagem ampla e esmagadora do Viaduto do Chá, em São Paulo, SP. Os refletores emprestados do Exército Brasileiro, do mesmo tipo que foram utilizados para identificar ataques aéreos (FERRAZ, 2018), ficaram em plataformas de 13 metros de altura e produziam fachos de luz de aproximadamente 150 cm de diâmetro, com 12.000 *watts* de potência capazes de atravessar dezenas de metros de distância e captar a presença de passantes dos dois lados do Viaduto (figura 6). Um tipo de potência necessária para ler e apreender a cidade e suas escalas.

Figura 6 - Rubens, Mano, “Detetor de Ausências”, 1994. Instalação com refletores, dimensões variáveis.



Fonte: DETETOR de ausências/Instalação, São Paulo, 2024.

Nesse trabalho, a luz é responsável por conduzir histórias; é tratada como matéria e, ao mesmo, veículo pelo qual os passantes se tornam componentes ativos do trabalho: eles reproduzem seus contornos na paisagem. É através dela também que o trabalho se amplia, se desdobra para além do próprio Viaduto do Chá e chega até aos contornos do Vale do Anhangabaú, tocando os limites de concreto de luz e sombra. A forma com que os participantes ativam o trabalho e inscrevem seus próprios traços na paisagem é também fugidia: apenas por um instante, suas silhuetas aparecem marcadas pela sombra, antes de se perderem no tempo e no espaço. Mesmo acontecendo apenas durante a noite, a força do trabalho se amplia, aumentando a percepção sobre as formas luminosas. Dessa forma, é como se evidenciasse fenômenos que são típicos de metrópoles como São Paulo: a presença das pessoas é breve e seus deslocamentos são constantes; são tantas, que suas individualidades parecem ser ofuscadas e todas são parecidas na multidão, parecendo sombras que escondem as feições e distinções. É como se as luzes se transformassem em uma forma de quantificar os fluxos da cidade, absorvê-los; basta lembrar dos inúmeros equipamentos urbanos que se dedicam a iluminar o espaço. Isso remete a como “A multidão também não tem desenho fixo, não tem perfil

estável, variando sempre segundo o ponto de vista” (PEIXOTO, 1996, p. 42). Essa é tanto uma verdade factual, resultado visual do trabalho, como uma percepção filosófica possível sobre como o espaço público é composto.

Na visão de Nelson Brissac Peixoto, a edição do projeto “Arte/Cidade”, do qual o trabalho de Rubens Mano fez parte, realizada em 1994, continha projetos que partiam de um espaço sem fronteiras definidas, onde se presenciava um pedaço da imensidão urbana, seus diversos fluxos urbanos de pedestres, automóveis, transporte público e milhares de travessias diárias. Ao mesmo tempo, havia ali uma vontade de tirar o transeunte de sua anestesia em relação ao espaço, oferecendo novidades, experiências, formas de interação com o lugar distintas de qualquer outra coisa. No caso de Rubens Mano, seu projeto de fato subvertia o que aquele lugar estava acostumado a receber, sem parecer algo estranho ao meio.

As instalações mais atentas à escala da cidade não foram realizadas pelos artistas plásticos. É o caso do fotógrafo Rubens Mano, autor do fascinante projeto de iluminação, detetor de ausências [...]. À noite, a luz destes poderosos faróis atravessa horizontalmente os pedestres do Viaduto do Chá, projetando suas sombras e multiplicando a questão do anonimato. (LAGNADO⁶, 1995, apud PEIXOTO, 2002, p. 139).

Na crítica de Lisette Lagnado, há uma percepção de que o trabalho de Mano lidava com a “escala da cidade”, uma indicação de que esse era um projeto pensado para lidar com as dimensões da urbanidade. Isso não é reconhecimento somente do seu alcance amplificado pela luz, mas o reconhecimento do que ela captava. Antes de mais nada, é sobre o conjunto de escolhas que parte da consideração de como se dão as dinâmicas do espaço público e suas características: velocidade, fluxos constantes de pessoas, choque de dimensões e anonimato. Ao evidenciar esse resultado da urbanidade por meio das sombras, o artista as fez enormes, exibindo-as como efeito inevitável do espaço público. Logo, esse anonimato foi transformado numa potente presença de uma condição coletiva dos sujeitos; eles ganharam uma outra identidade, que eliminou suas diferenças, mas a nova dimensão recuperou sua presença.

⁶ LAGNADO, Lisette. Crítica ao Arte/Cidade 1994. In: PEIXOTO, Nelson Brissac. Intervenções urbanas: arte/cidade. São Paulo: Senac, 2002.

Dessa forma, Mano não colocou os participantes de “Detetor de Ausências” em suspensão, mas num limiar difuso entre o esquecimento e o espetáculo. Esse efeito transformou-se numa reflexão potente sobre como funciona o espaço social e as camadas de sentido que o compõem, sobretudo pelo lugar onde o trabalho foi instalado, o Viaduto do Chá: simbólica estrutura das transformações urbanas de uma São Paulo em busca dos seus próprios fluxos.

O histórico do Vale do Anhangabaú concentra um conjunto de ações para a superação dos desafios que a geografia do lugar impunha para o desenvolvimento urbano da região, nos moldes do crescimento econômico e industrial. A colina, o rio que passava em seu fundo e a várzea abaixo representou, até início do século 20, grandes dificuldades topográficas para o transporte e a conexão de diferentes regiões da cidade que tinham acesso a partir das duas extremidades do Vale. Como resumido por Lessio (2018, p. 58), “o Anhangabaú se apresentava inicialmente como uma fenda que deveria ser transposta para que o seu fluxo fosse contínuo, possibilitando o desenvolvimento e crescimento da cidade”. Nessa lógica, o Viaduto do Chá, inaugurado em 1892, foi a primeira grande ação para superar a geografia e canalizar as transformações da região, conectando o centro velho, histórico, e o centro novo, que crescia já no fim do século 19.

No início do século 20, um projeto de arborização e transformação do espaço criou o Parque do Anhangabaú, que dava mais liberdade de circulação pela área. Contudo, nas décadas seguintes, avenidas passaram a rasgar o Parque para ampliar a circulação de veículos, que cresciam em quantidade a passos largos: em 1966, havia 414 mil carros na cidade, contra 63 mil, em 1950. Os números representavam desafios grandes para a administração urbana que precisava se confrontar com um crescimento acelerado que exigia modificações espaciais de grandes escalas.

Nos anos 1980, foi concebido um plano para recuperar a área verde do Vale e, sobretudo, diminuir os atropelamentos que aconteciam nas avenidas e viaduto criando uma relação mais amigável entre os cerca de 12 mil veículos por hora de pico e um milhão e meio de pessoas que cruzavam o Viaduto por dia (NOBRE, 1992).

O projeto, que foi implantado apenas em 1992, apenas dois anos antes da intervenção de Rubens Mano e o Arte/Cidade acontecerem, tentou criar um tipo de

separação entre a dimensão e velocidade dos automóveis abaixo, e o campo dos pedestres, em suas rotinas ou horário de lazer, que ficavam em cima. Essa larga laje de concreto de 500 metros de comprimento recuperou parte da área verde, mantendo o histórico Viaduto do Chá em seu lugar, integrando edifícios da região. Ainda assim, as dinâmicas típicas de um espaço como este, numa cidade como a capital paulista, persistiram, graças ao alto fluxo de trânsito que nunca cessava. Cravado em um tipo de limbo entre um espaço histórico dedicado à socialização, mas que nunca deixou de ser campo de passagem, o Viaduto do Chá produziu e produz ainda suas incoerências:

Tanto quanto o cotidiano a rua apresenta-se para análise a partir de dois momentos intrínsecos e contraditórios; se de um lado a rua é lugar da manifestação da diferença ela de outro é expressão da normatização do cotidiano. Basta pensarmos no viaduto do Chá — no centro da metrópole de São Paulo — onde uma multidão fervilha. Lugar de encontro? Não se pode chegar a tanto visto que as pessoas se acotovelam, mal se vêem, passam rapidamente esperando chegar em algum lugar no mais curto espaço de tempo possível (...). Aqui o tempo é o tempo da sociedade capitalista, é o ritmo do trabalho, e o contato é aquele imposto pela troca que seduz, tenta e transforma a cidade em vitrine, luzes coloridas de néon, em imagens.
(Carlos, 2007, p. 54).

“Detetor de Ausências” produziu uma experiência que sintetiza esse jogo de intenções e destinos do Vale do Anhangabaú, além de simbolicamente representar como funciona o exercício da individualização na multidão da metrópole. Como percebe Ana Alessandri Carlos, entre os inúmeros e incessantes fluxos, as milhões de pessoas indo e voltando, tudo aparece e participa de uma escala gigantesca, mas nada se identifica claramente ou permanece na memória. Logo, esse lugar que passou por inúmeras transformações, atendendo diferentes anseios da época – porque as necessidades também mudam –, qualifica-se como um tipo de não-lugar: ele somente demanda dos cidadãos aquilo que a cidade, em suas dinâmicas cotidianas, pratica. Também vai neste sentido a reflexão de Michel de Certeau (2014, p. 170), para quem “Caminhar é ter falta de lugar. É o processo indefinido de estar ausente e à procura de um próprio.”. Não se trata de somente de caminhar, mas o fazer sempre, sem cessar, porque é isso que o espaço e a realidade demandam. É somente o ânimo que resulta de tantos fatores externos que não estão ali, naquele lugar, mas distante; o custo do tempo que nunca se equaliza e demanda que sempre se esteja em outro lugar. É, enfim, a cidade globalizada como ela é vivida em

espaços emblemáticos e povoados, como o Viaduto do Chá, como “um pulular de passantes, uma rede de estadas tomadas de empréstimo por uma circulação, uma agitação através das aparências do próprio, um universo de locações frequentadas por um não lugar ou por lugares sonhados.” (CERTEAU, 2014, p. 170). Como reflete Michel de Certeau, em determinados momentos e circunscrições, a própria cidade pode se configurar como um não-lugar. O “Detetor de ausências” demonstra isso, agigantando as presenças anônimas que circulam num espaço histórico, sempre indo para outro lugar que não ali.

Mesmo com seu histórico de transformações, que tanto dialogam com os eventos da cidade, o vale, o viaduto e suas imediações, parecem fadados a acompanhar intenções de desenvolvimento da cidade e as limitações da interação entre máquina e pessoas. Não é intenção aqui supor um tipo de leitura absoluta desse espaço, mas sobretudo aquilo que parece ter pesado nas considerações de Mano para propor sua intervenção. O trabalho de Mano não se dedicou a circunscrever o Viaduto do Chá, o Vale do Anhangabaú ou mesmo o território de São Paulo como um não-lugar. Não se tratou deste tipo de reducionismo. Indicou, somente, como os fluxos urbanos contemporâneos simplesmente alienam os habitantes em relação aos lugares que fazem parte do seu cotidiano. Além disso, ao considerar como “O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente – palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação.” (AUGÉ, 2001, p. 75), pode-se refletir sobre como os não-lugares participam logicamente da construção objetiva da cidade, não existindo somente como o resto das ações de desenvolvimento –, pensamento também compartilhado por Eliane Prolik, em seu projeto. Afinal, o espaço público funciona com esse jogo pouco claro de pesos e contrapesos, memórias e transformações, lugares e não-lugares. Em resumo, o trabalho materializa a percepção do espaço público como uma paisagem nunca finalizada, unindo passado e presente numa construção contínua de vontades atuais e intenções legadas. A impermanência, assim, é resultado inevitável e natural. Com isso, o trabalho de Mano concretizou uma visão crítica sobre como o espaço se constitui e aguçou o olhar para identificação de não-lugares.

E quais são os lugares da arte?

Uma das motivações para a escrita deste trabalho foi a noção de que um lugar não precisa de materialidade, nem ser perene para existir. Ademais, as fronteiras de um lugar não estão somente no espaço e nas suas porções visíveis. Elas incluem reflexões, pensamentos, provocações que também podem se conectar a espaços específicos, sem alterá-los; podem possibilitar uma lógica de pensamento que estimula e possibilita um conjunto de reflexões e novas considerações sobre os espaços. Essa concepção, claro, já é conhecida na história da arte contemporânea, por meio de esculturas e intervenções urbanas *site-specific* (KWON, 2008).

Nessa lógica, um convite para a reflexão também pode circunscrever um lugar, e essa é uma prática que leva a criar relações a partir do espaço, entender suas características e desvelar sua história. Desde uma parada no trajeto cotidiano para perceber uma interferência no caminho, até a pesquisa e escrita sobre essas intervenções que levam a descobertas e proposições conceituais, tais lugares para reflexão promovem conexões com a história e reflexões sobre a formação do espaço público. É isso que une os três trabalhos que foram analisados neste trabalho, e, da mesma forma, é o que faz com que eles atuem como positivação de seus lugares, impedindo com que passem despercebidos e esquecidos.

Outro fator que levou à união dos três projetos analisados neste trabalho foi uma percepção um tanto particular – não obstante compartilhada – sobre a constituição de espaços públicos em tempos recentes. Não é novidade assumir que se vive, de modo geral, numa constante aceleração da circulação de informações, fragmentação do cotidiano entre tarefas realizadas simultaneamente e diminuição do tempo investido em trocas sociais síncronas. Tudo isso, claro, mediado pela tecnologia. Logo, a cidade, espaço essencialmente habitado pela diversidade e cruzamento de grupos, alimentada pela incessantemente transformação dada pelas relações sociais, culturais e políticas, parece se consolidar, cada vez mais, como mero local de passagem, intervalo entre pontos físicos de partida e chegada na rotina cotidiana. Parece também cada vez mais possível vislumbrar o espaço público como o palco de manifestação e escuta de reivindicações, já que o universo digital com suas trocas assíncronas parece cada vez mais ocupar essa função. Obviamente, não é possível lançar um olhar anacrônico e perceber relações entre

essa possível condição atual do espaço público com os trabalhos analisados, concebidos em tempos consideravelmente distantes. Mesmo assim, percebem-se alguns ruídos, sentidos como facetas incômodas no cotidiano pelos respectivos artistas, que aparecem nos trabalhos e mostram as diferentes cidades em vias de transformação e em constante aceleração. Também não é possível se desconsiderar a diferença entre as três cidades brasileiras, em diferentes Estados, tempos e regiões, isso dispensa maiores elaborações. Ainda assim, aqueles aspectos percebidos e selecionados dedicadamente pelos diferentes artistas permitem perceber relações em comum.

O Grupo Poro, em sua intervenção pela cidade Brasília, trabalhou sob uma intenção de positivação e reconhecimento das vontades dos habitantes do espaço público. Suas escolhas poéticas e materiais pareceram mandar uma mensagem: para além dos planejamentos que seguem representações abstratas sobre a função dos espaços, são os hábitos e práticas dos habitantes que conferem seu caráter público. A forma de atuar dessa dupla de artistas mostra que sua poética consiste em entender a linguagem a operações típicas dos espaços urbanos, buscando criar ruídos e estímulos poéticos que ativem a percepção para uma nova configuração possível dos espaços. Juntos, esses artistas efetivaram, mesmo que momentaneamente, a demarcação de novos lugares. Impregnaram-se de histórias, narrativas e intenções que por sua vez, apresentadas no espaço público, também possibilitaram novas percepções, lugares já conhecidos e familiares. Essas operações de demarcação, para lembrar Certeau (2014, p. 190), possuem essa capacidade de atuar em nível simbólico, demonstrando como um lugar, para além do seu nível material, também abriga o sensível que sustenta as conexões com seus habitantes.

A cidade de Curitiba que recebeu os trabalhos de Eliane Prolík, em 1992, cortava suas áreas urbanas centrais com vias de rápida circulação, abrindo caminhos e criando estruturas, como as estações-tubo, para os ônibus de alta velocidade. Tudo isso, enfim, num contexto de campanhas de marketing nacionais e internacionais que vendiam as soluções urbanísticas da cidade, muitas delas no campo do transporte público e administração viária, como verdadeiras soluções revolucionárias e exportáveis. As ações realizadas pela administração pública da cidade podem ser vistas dentro do contexto observado por Arantes (2002) como um

conjunto de ações e discursos direcionados a fomentar e projetar uma imagem vendável da cidade no cenário global dentro de um período que, segundo a autora identifica, diversas cidades a nível mundial buscam competir para transformarem-se em chamarizes de investimentos. Os “Cantos” conseguiram, mesmo que momentaneamente, criar zonas de desaceleração para se observar e se refletir sobre a cidade, e, enquanto alguém assim o fazia, participava desse amplo diálogo sobre a história das transformações urbanas.

Por sua vez, o “Detetor de Ausências”, de Rubens Mano, não tenta interferir tão ativamente no cotidiano dos espaços e seus habitantes. Nem precisava. O Viaduto do Chá era, naquelas condições, uma região que fazia parte indispensável das mudanças da organização urbana de São Paulo, mudanças essas que tentavam facilitar, naquele momento, a região, a circulação em maior velocidade. É curiosa a escolha que o artista fez para chamar atenção ao deslocamento constante e à permanência: a luz incidente não era uma compatível à escala humana, dos transeuntes, mas sim monumental, necessária para aquele local, aquela cidade. Tal escolha foi crucial, já que brincou com as escalas urbanas e atestou, para toda uma região, o anonimato que os fluxos urbanos provocam. Em suma, o espírito da cidade possibilitando a percepção da própria cidade como um não-lugar (CERTEAU, 2014).

Não seria possível que Eliane Prolik, Rubens Mano e o Grupo Poro impedissem ou revertissem a formação de não-lugares. Antes de mais nada, eles circunscreveram lugares sem fronteiras que, feitos para os habitantes do espaço público, eram lugares de reflexão, pontos de partida para considerações sobre como a relação entre cidadão, espaço público e cotidiano pode ser convencionado, muito mais do que expressadas livremente. Cada um, à sua maneira, propuseram interações com características mais amplas e históricas de cada cidade; relações essas que foram inspiradas sobretudo a partir das percepções dos não-lugares ao redor.

Juntos, esses trabalhos parecem ir ao encontro daquilo que Vera Pallamin (2002, p. 106) define como “arte urbana como prática crítica”, que parte de uma observação aguda sobre as condições urbanas, suas incoerências, limites e possibilidades, para resultar em um trabalho artístico capaz de fomentar reflexões inéditas sobre aquilo que é comum a todos no cotidiano dos lugares e não é imediatamente percebido. Lançadas no cotidiano, abertas à interação sem impedir a

passagem, os objetos de estudo desta pesquisa foram pontos de parada e introspecção para se escapar da velocidade ao redor e mirar a cidade com calma, como em “Canto 1” e “Canto 2”, sinalizadores para a relação de apagamento com a qual o indivíduo se perdia no cotidiano e, ao mesmo tempo, uma forma de escapar dela (“Detetor de Ausências”). Em “Outros Setores para Brasília”, percebe-se os lembretes de que o espaço público é, em última forma, aquilo que seus habitantes fazem dele, para além de qualquer projeto preexistente. O impacto das reflexões que esses trabalhos fomentaram deve ter ficado com aqueles que empiricamente os presenciaram e viveram cada cidade em sua amplitude. De toda forma, essas experiências agregaram visões sobre a história de cada lugar e produziram interrupções no automatismo do cotidiano e, logo, promoveram um sentido contrário à multiplicação dos não-lugares.

Referências bibliográficas

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. Cultura e transformação urbana. In: PALLAMIN, Vera M. **Cidade e cultura: esfera pública e transformação urbana**. São Paulo: Estação Liberdade, 2002, pp. 59-70.

AUGÉ, Augé. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus Editora, 2001.

BANDEIRA, Denise; GUIMARÃES, Rossana; MIRANDA, Laura; PROLIK, Eliane; ZUGMAN, David. Escultura ou trambolho? Uma proposta de debate. **Estado do Paraná**, Curitiba, 2 ago. 1992. Caderno Almanaque, pp. 2.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 2014.

COSTA, Lucio. Brasília Revisitada. In: DISTRITO FEDERAL (Estado). Decreto nº 10.829, de 14 de Outubro de 1987. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, 1987, pp. 3-39. Disponível em: https://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/11/2-decreto-10_829-1987.pdf. Acesso em: 28 jul. 2023.

DETETOR de ausências. In: Enciclopédia Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileira. São Paulo: Itaú Cultural, 2024. Disponível em: <<https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra25865/detector-de-ausencias-instalacao-sao-paulo-sp>>. Acesso em: 4 nov. 2024).

EL-DAHDAH, Farès. Lucio Costa e a preservação de Brasília. **Minha Cidade**, São Paulo, ano 09, n. 107, 2009.

FERRAZ, Tatiana Sampaio. **Sobre atravessamentos**: arte, cidade e a produção do espaço a partir da obra de Rubens Mano. 2018. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo.

FREITAS, Sicília. C. Arte, cidade e espaço público: perspectivas estéticas e sociais. **I Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura**, realizado em Salvador, Bahia, em 14 e 15 de abril de 2005.

GARCÍA, Fernanda Ester Sánchez. Reorganização do espaço metropolitano e marketing territorial: o caso da Grande Curitiba. In **7º Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional**, Recife, Pernambuco, maio de 1997.

GRUPO Poro. Brasília: (Cidade) [Estacionamento] (Parque) [Condomínio]. Catálogo. [s.l.]. [s.e]. 2013. Disponível em: <<https://poro.redezero.org/publicacoes/catalogo-brasilia/>>. Acesso em: 28 jul. 2023.

OUTROS Setores para Brasília (Encontro). In: GRUPO Poro. Brasília: (Cidade) [Estacionamento] (Parque) [Condomínio]. Catálogo. [s.l.]. [s.e]. 2013. Disponível em: <<https://poro.redezero.org/publicacoes/catalogo-brasilia/>>. Acesso em: 28 jul. 2023.

OUTROS Setores para Brasília (Imaginação). In: GRUPO Poro. Brasília: (Cidade) [Estacionamento] (Parque) [Condomínio]. Catálogo. [s.l.]. [s.e]. 2013. Disponível em: <<https://poro.redezero.org/publicacoes/catalogo-brasilia/>>. Acesso em: 28 jul. 2023.

OUTROS Setores para Brasília (Imaginação). In: GRUPO Poro. Brasília: (Cidade) [Estacionamento] (Parque) [Condomínio]. Catálogo. [s.l.]. [s.e]. 2013. Disponível em: <<https://poro.redezero.org/publicacoes/catalogo-brasilia/>>. Acesso em: 28 jul. 2023.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

KWON, Miwon. **Um lugar após o outro**: anotações sobre site-specificity. Arte & Ensaios, Rio de Janeiro, n. 17, p. 167-187, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 4ª edição. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

LESSIO, Danielle Alves. **Percursos interrompidos**: um olhar sensível para a apropriação do Anhangabaú por meio da arte. 2019. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.

NOBRE, Ana Luiza. Vale do Anhangabaú, SP. Nova feição do Centro, **Revista AU Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, n.32, 1992.

OLIVEIRA, Dennison de. **Curitiba e o mito da cidade modelo**. Curitiba: Editora da UFPR, 2000.

PALLAMIN, Vera Maria. **Arte Urbana São Paulo**: Região Central (1945-1998) - obras de caráter temporário e permanente. São Paulo: FAPESP, 2000.

PALLAMIN, Vera. **Cidade e cultura**: esfera pública e transformação urbana. São Paulo: Estação Liberdade, 2002.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens urbanas**. São Paulo: Senac/Marca D'Água, 1996.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Intervenções urbanas: arte/cidade**. São Paulo: Senac, 2002.

PROLIK, Eliane. **Corpo escultórico**. 1998. Monografia (Curso de Especialização em História da Arte do Século XX) – Escola de Música e Belas Artes do Paraná, Curitiba.

PROLIK, Eliane. Entrevista concedida a AUTOR. Curitiba, 2022.

SCHVARSBERG, Gabriel. Pela desfunção: retóricas caminhativas do Poro em Brasília. In: GRUPO PORO. **Brasília: (Cidade) [Estacionamento] (Parque) [Condomínio]. Catálogo**. [s.l.]. [s.e]. 2013. Disponível em:

<<https://poro.redezero.org/publicacoes/catalogo-brasilia/>>. Acesso em: 28 jul. 2023.

URBAN, João. **Fotografia de “Canto 1”** de Eliane Prolik. 1992a. 1 fotografia, color, 15 x 15 cm.

URBAN, João. **Fotografia de “Canto 2”** de Eliane Prolik. 1992b. 1 fotografia, color, 15 x 15 cm.