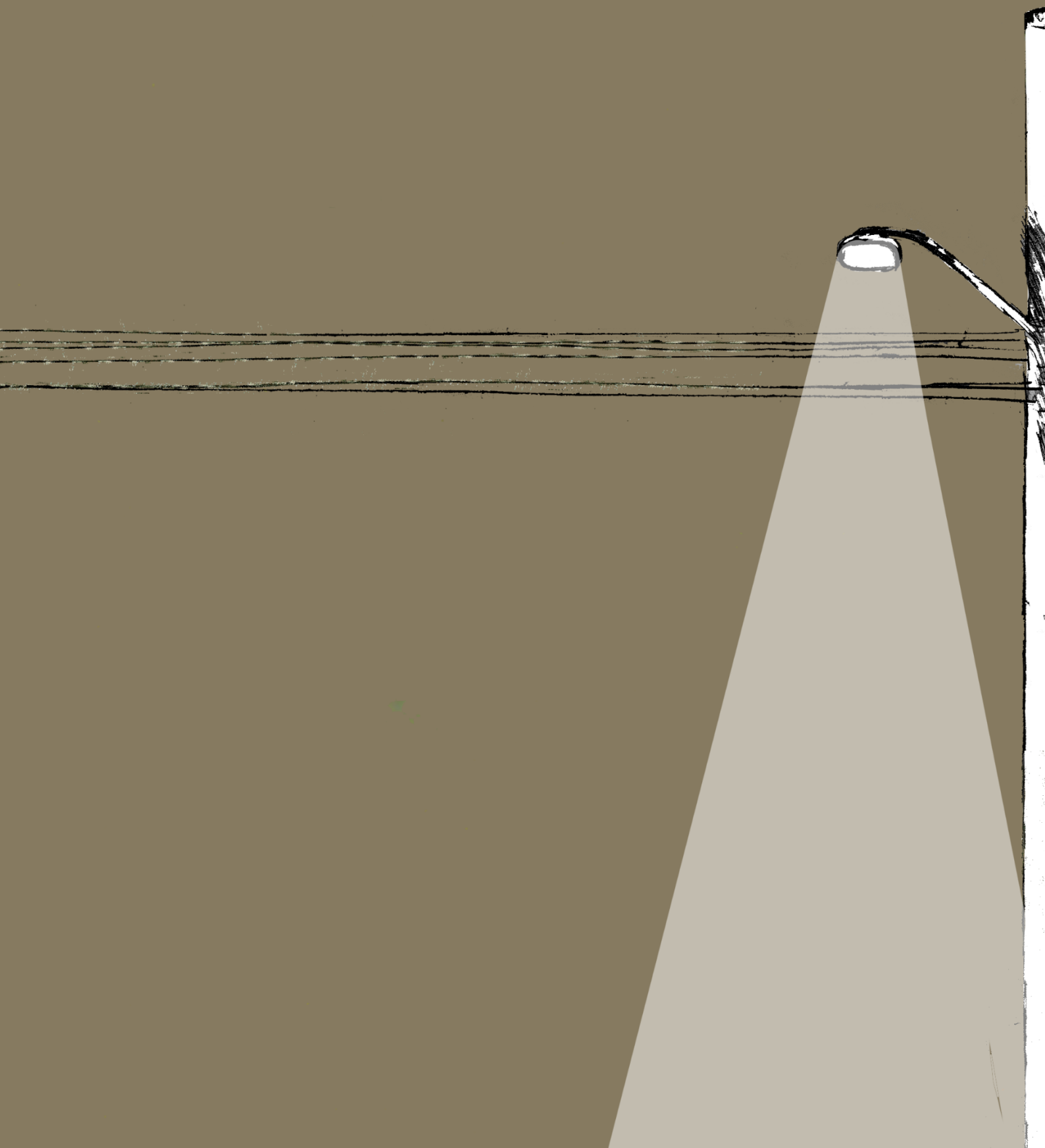


0211-A



Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”
Instituto de Artes – Campus São Paulo

VINICIUS JULIÃO DE OLIVEIRA

**0211-A(JANELA-CAMINHO-JANELA).GIF: processo artístico-
nômade entre a rua e a efemeridade espacial**

São Paulo
2023

VINICIUS JULIÃO DE OLIVEIRA

**0211-A(JANELA-CAMINHO-JANELA).GIF: processo artístico-
nômade entre a rua e a efemeridade espacial**

Trabalho de conclusão de curso, apresentado como requisito para a conclusão do curso de Bacharelado em Artes Visuais pelo Instituto de Artes da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, para obtenção do título de bacharel em Artes Visuais.

Orientador: Prof. Dr. Pelópidas Cypriano de Oliveira

São Paulo

2023

Ficha catalográfica desenvolvida pelo Serviço de Biblioteca e Documentação
do Instituto de Artes da Unesp. Dados fornecidos pelo autor.

O48d Oliveira, Vinicius Julião de, 1993-

0211-A(janela-caminho-janela).gif : processo artístico-nômade entre a rua e
a efemeridade espacial / Vinicius Julião de Oliveira. -- São Paulo, 2023.
58 f. : il. color.

Orientador: Prof. Dr. Pelópidas Cypriano de Oliveira.

Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Artes Visuais) –
Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Instituto de Artes.

1. Artes. 2. Arte moderna - Séc. XXI. 3. Arte e tecnologia. 4. Cidades e vilas
na arte. I. Oliveira, Pelópidas Cypriano de. II. Universidade Estadual Paulista,
Instituto de Artes. III. Título.

CDD 778.5

Bibliotecária responsável: Luciana Corts Mendes - CRB/8 10531

VINICIUS JULIÃO DE OLIVEIRA

**0211-A(JANELA-CAMINHO-JANELA).GIF: processo artístico-
nômade entre a rua e a efemeridade espacial**

Trabalho de conclusão de curso, apresentado como requisito para a conclusão do curso de Bacharelado em Artes Visuais pelo Instituto de Artes da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, para obtenção do título de bacharel em Artes Visuais.

Orientador: Prof. Dr. Pelópidas Cypriano de Oliveira

Trabalho aprovado em: 30 de novembro de 2023

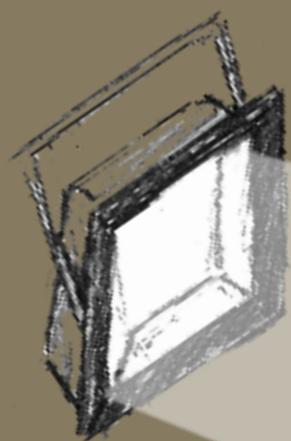
Banca Examinadora:

Prof. Dr. Pelópidas Cypriano de Oliveira

UNESP – Orientador

Prof.^a Dr.^a Fernanda Nascimento Corghi

UFSJ



Dedico esta pesquisa ao avô José Gabiroba, um senhor
de 92 anos que a cada dia me mostra que estar em
movimento é crucial para se viver.

Obrigado!

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, em primeiro lugar, ao meu avô por todas histórias contadas!

Ao Marcelo, mais conhecido como meu pai, por participar da minha vida bem cedo em todas as manhãs para me levar a pré-escola, compartilhando comigo um caminho feito por uma descida, um córrego contornado e um percurso cheio de árvores que, com o toque da luz do sol, as coloriam de verde-broto, do mesmo modo que os fechos de luz que transpassavam os galhos e do muro de cor terracota ao fundo. Obrigado!

Ao Wesley que topou errar entre cidades por horas e mais horas, e, principalmente, ao gato que fiscaliza (de alguma forma) tudo.

Ao Coletivo Narciso e ao núcleo de pesquisa TEMCES que me ensinam todos os dias ser flor de calçada, ser resistência e a sempre lembrar.

Ao professor Pelópidas que me instigou a cursar por outros caminhos.

Por fim, agradeço a todos que contribuíram para a construção e desenvolvimento deste trabalho, e para a minha formação como arte-pesquisador, artista e ser político.

Evoé!

RESUMO

A presente pesquisa pretende ser um convite à prática de atravessamento de espaços, seres e potenciais artísticas no tecido urbano de nossas cidades. O intuito criador deste projeto parte da possibilidade de ver e sentir os nossos locais de passagem de um outro modo, através do caminhar enquanto prática estética (transurbância). Buscando investigar tais possibilidades discursivas e criadoras, desenvolvi um estudo de campo (artístico) partindo do caminhar estético para me colocar na rua, neste espaço social, a fim de atravessar os territórios urbanos e fronteiriços das cidades de São Roque e Itapevi no estado de São Paulo, percorrendo a pé o mesmo trecho realizado pela única linha intermunicipal (pública) de ônibus de São Roque/Itapevi (0211-A Danúbio Azul). Deste ímpeto, surge o projeto “0211-A(JANELA-CAMINHO-JANELA).GIF” baseado no conceito de janela-caminho-janela (transporte público-rua-rede virtual) que busca ir além das paisagens e elementos sentidos e recortados pelas janelas dos ônibus, explorando possibilidades estéticas e socioespaciais no estado de efemeridade presente tanto nas relações da rede urbana quanto da rede virtual. Tal conceito se “materializou” através da criação de uma cartografia artística (mapa socioespacial e afetivo) em artemídia e rede (*online*) através de ilustrações e fotografias realizadas durante a ação e transformadas, posteriormente, em curtas animações em formato *Graphics Interchange Format* (gif), que partem da interação do artista-pesquisador com o espaço público. As bases teóricas deste trabalho se assentam na transurbância de Francesco Careri, na pesquisa decolonial sobre o espaço urbano e periférico das cidades brasileiras de Rita Velloso, na pesquisa em arte de Silvio Zamboni e nas novas mídias na arte contemporânea de Michael Rush. Para mim, foram um total de 28 km caminhados em 12 horas seguidas entre cidades, para o público, diante a cartografia, é só mais uma janela que passa tão rápido pela paisagem quanto a janela de um ônibus. Antes, janela. Depois caminho, sensações e afetos. Agora, janela outra vez: enquadrada em retrato/paisagem em um espaço que não se anda, mas se navega, apossando-se do espaço-tempo fora do ônibus para realocá-lo a uma tela digital, percorrendo sobre as possibilidades encontradas na significação da urbe e na decodificação da nossa relação com a mesma, seja sobre rodas, a pé ou gif.

Palavras-chaves: transurbância; artemídia; cidade; caminhar; gif; janela.

RESUMEN

La presente investigación pretende ser una invitación a la práctica de cruzar espacios, seres y potenciales artísticos en el tejido urbano de nuestras ciudades. La intención creadora de este proyecto surge de la posibilidad de ver y sentir nuestros lugares de paso de una manera diferente, a través del caminar como práctica estética (transurbancia). Buscando investigar estas posibilidades discursivas y creativas, desarrollé un estudio de campo (artístico) basado en el caminar estético para ponerme en la calle, en este espacio social, con el fin de atravesar los territorios urbanos y fronterizos de las ciudades de São Roque e Itapevi en el estado de São Paulo, recorriendo a pie el mismo trayecto realizado por la única línea de autobús (público) interurbano de São Roque/Itapevi (0211-A Danúbio Azul). De este impulso surgió el proyecto “0211-A(JANELA-CAMINHO-JANELA).GIF” basado en el concepto de ventanilla-camino-ventana (transporte público-calle-red virtual) que busca ir más allá de los paisajes y elementos sentidos y recortados por las ventanillas de los autobuses, explorando posibilidades estéticas y socio-espaciales en el estado de efimeridad presente tanto en las relaciones de la red urbana como en las de la red virtual. Este concepto se "materializó" mediante la creación de una cartografía artística (mapa socioespacial y afectivo) en arte media y en red (online) a través de ilustraciones y fotografías tomadas durante la acción y posteriormente transformadas en cortas animaciones en Graphics Interchange Format (gif), que parten de la interacción del artista-investigador con el espacio público. Los fundamentos teóricos de este trabajo se basan en la transurbancia de Francesco Careri, la investigación decolonial de Rita Velloso sobre el espacio urbano y periférico de las ciudades brasileñas, la investigación en arte de Silvio Zamboni y los nuevos medios en el arte contemporáneo de Michael Rush. Para mí, fueron un total de 28 km caminados en 12 horas seguidas entre ciudades, para el público, frente a la cartografía, es solo otra ventana que pasa tan rápido por el paisaje como la ventanilla de un autobús. Antes, ventanilla. Después camino, sensaciones y afectos. Ahora, ventana otra vez: encuadrada en retrato/paisaje en un espacio que no se camina, pero que navega, apropiándose del espacio-tiempo fuera del autobús para reasignarlo a una pantalla digital, discurriendo sobre las posibilidades encontradas en el significado de la urbe y en la decodificación de nuestra relación con la misma, sea sobre ruedas, a pie o gif.

Palabras claves: transurbancia; arte media; ciudad; caminar; gif; ventanilla.

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO	12
2.	TECENDO LOCAIS	16
2.1.	(DES)TECENDO A URBE	21
3.	LUGAR DE AÇÃO	24
4.	ERRANDO ENTRE CIDADES	28
4.1.	ATRAVESSAR.....	29
5.	NAVEGANDO ENTRE REDES	40
5.1.	A ESTÉTICA DO <i>GIF</i>	41
5.2.	A CARTOGRAFIA E A VIVÊNCIA ARTÍSTICA EM REDE.....	47
6.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	51
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	54



1. INTRODUÇÃO

Antes de adentrarmos a esta pesquisa e suas reverberações, gostaria de convidar você, que se dispôs a ler este trabalho, a caminhar. Isso mesmo, caminhar. Para tal, precisamos primeiramente ficar em pé. Se quiser, faça uma massagem nos pés antes, prepare-os para o percurso que irão percorrer. Feito isso, levante, estique as pernas, e alinhe o corpo, estamos quase lá. Agora é a parte mais fácil, basta apenas projetar uma perna para frente, flexionar o joelho, apoiar o calcanhar, adicionar uma intenção e dar o primeiro passo. Ufa! Estamos em movimento. Convido você a dar outro passo, e repeti-lo. De novo, de novo, de novo... estamos caminhando, estamos em ação. Ação é verbo, é movimento. Para realizar o objeto artístico desta pesquisa foi crucial estar em movimento. Logo, caminhar não poderia ser diferente, certo? Podemos continuar?

Agora que estamos caminhando juntos, peço que caminhe com atenção, elabore um ponto norteador, defina sua bússola, mas relaxa, não precisa ser algo complexo. Vá pelo sutil, pelo sucinto, e tente durante essa ação humana ser rascunho. Isso mesmo, rascunho. Rascunhos são anotações e registros necessários, são possibilidades de possibilidades. Então, tome um tempo para ser rascunho, para caminhar, e não tenha pressa. Não é preciso, pois o que proponho é uma caminhada e não uma corrida. Conseguiu elaborar algo? Se sim, ótimo. Se não, tudo bem, caminhar requer prática e prática requer ação. Seguir, percorrer e atravessar é mais do que apenas andar. Não esqueça, na dúvida pare, respire, se localize e continue.

Proponho que caminhemos na rua em uma prática de atravessamento de espaços, seres e possibilidades! Ah a rua, é nela onde o ser e o indivíduo, os indivíduos em suas complexidades junto ao coletivo, se reformulam e formulam suas inquietações. É neste espaço de compartilhamento pavimentado com concreto orgânico preto que os mais diversos fenômenos e situações efêmeras surgem um atrás do outro. Tem gente que passeia despreocupada, tem gente que anda apressada. Uns habitam, outros dormem, alguns só transitam. Eu sou o do tipo que transita, sempre transitando. Se fosse possível faria tudo a pé, contudo na minha realidade onde os lugares são distantes e muitas vezes destinado aos automóveis, eu preciso andar até um ponto de ônibus ou uma estação de trem mais próxima para acessar certos locais. Porém, quando é me dado o luxo de percorrer outros caminhos e improvisar novas rotas, a rua acaba se tornando um laboratório de histórias, texturas, cores, contrastes e formatos em meio a efemeridade. Às

vezes, é preciso sair pela porta para se localizar e então perceber as constatações desta gigante rede urbana.

Ao entrar em contato com a rua, com esse espaço comum e coletivo, noto a coexistência de centenas de histórias que se chocam e se distanciam. São encontros, momentos breves, que ela consegue proporcionar dentro de um grande aglomerado (e efêmero) de pessoas apressadas e em trânsito a caminho do trabalho, da escola ou voltando para casa buscando (sobre)viver do jeito que podem. São rostos facilmente esquecidos em latas de ferro coletivas abarrotadas de gente. A rua se mostra como um emaranhado de indivíduos que transformam o espaço geográfico (físico e abstrato, amplo e “vazio” de ação humana) em lugar humanizado dotado de qualidades de luz e som em constante mudança e eventos, onde a ação e imaginação humana acontece¹.

Partindo dessa compreensão do espaço urbano e do ímpeto de atravessá-lo enquanto possibilidade artística, propus, como objeto artístico desta pesquisa, a criação em artemídia de uma cartografia afetiva, baseando-me no caminhar enquanto prática estética, entre as cidades de São Roque (SP) e Itapevi (SP) percorrendo o mesmo trajeto realizado pelo ônibus intermunicipal São Roque/Itapevi (0211-A Danúbio Azul). Tal discussão também se desdobra na possibilidade de discorrer sobre as relações entre arte, indivíduos que ocupam os espaços e desigualdade socioespacial, a fim de torná-la *local* e objeto/humano de reconhecimento, potência e entendimento dos corpos socialmente destinados ao trabalho em seus atravessamentos diários no percurso escolhido na pesquisa de campo.

A presente monografia está organizada em cinco capítulos sendo o primeiro destinado a análise do tecido urbano, partindo da relação que possuo com a cidade como artista-pesquisador e da maneira que a estrutura urbana das cidades latino-americanas fora estabelecida, levando em consideração os aspectos de colonialidade, periferia global e desigualdade socioespacial, a fim de *tecer locais* e *(des)tecer a urbe*. Para isso trago para a discussão um breve levantamento histórico sobre as cidades brasileiras baseado na pesquisa do arquiteto João Sette Whitaker Ferreira, e a pesquisa da professora, doutora e arquiteta Rita Velloso sobre a decolonização do espaço urbano.

O segundo capítulo busca, a partir da análise anterior, orientar-se entre a estética do espaço público e o *lugar de ação* através de movimentos artísticos que pensem em sua estrutura e possibilidades de criação, o espaço, o tempo e a ação na rua.

¹ BARROS, Anna. Espaço, lugar e local. 1999.

Já o terceiro capítulo tomo, como viés metodológico para *errar entre cidades*, o caminhar enquanto prática estética (transurbância) do arquiteto e urbanista Francesco Careri (2013), e apropriei-me das definições de *espaço*, *lugar* e *local* da artista plástica Anna Barros para entendimento do *espaço* urbano (geográfico), me direcionando à rua na qualidade de *lugar* humanizado em constante mudança e propício à múltiplos *locais* (narrativas). Para isso, me coloquei no espaço público (rua) refazendo o mesmo trajeto percorrido pelo ônibus intermunicipal São Roque/Itapevi (0211-A Danúbio Azul) em um estudo de campo a pé. Durante a ação, realizei registros fotográficos, desenhos e anotações que foram transformados em material artístico em artemídia, trabalhando com a efemeridade de acontecimentos da rede urbana. Sendo que as obras em artemídia foram colocadas dentro de uma plataforma digital para acesso público.

O último capítulo se destina a descrição do processo de criação das curtas animações em *Graphics Interchange Format* (gif) a partir dos registros fotográficos e gráficos realizados durante o estudo de campo, tal qual a criação de uma cartografia simbólica-artística. Ambos materiais foram posteriormente hospedados na plataforma online *Hotglue* para acesso e divulgação da composição final intitulada “0211-A.gif: janela-caminho-janela”.

Rua, calçada e logradouros. Trajeto, rota e direção. A pé ou de carro, mas apenas se tiver carro, caso contrário, transporte público. Caminhar, andar e errar².

Errar, sempre.

² O verbo ‘errar’ vem “do latim *errare* que, em sua raiz etimológica, é marcado por uma ambiguidade, pois é um termo que, segundo o dicionário etimológico de Bloch e Wartburg (1975), comporta tanto o sentido de equivocarse, cometer erro, extraviar-se, quanto o de caminhar, progredir, avançar.” (SOARES, 2019, p. 18). Nesta pesquisa tratarei do verbo ‘errar’, assim como sua variante ‘errância’, como sinônimo de caminhar, avançar.

OS LOCAIS



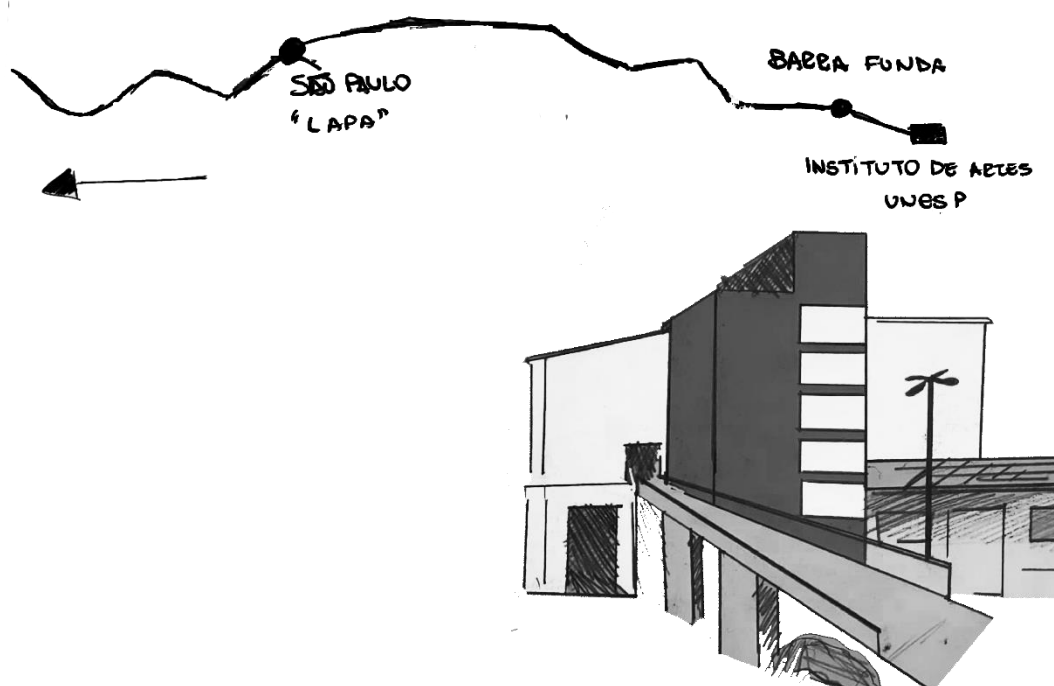
2. TECENDO LOCAIS

RUA. s. f. Oriundo do latim *ruga*, "sulco, caminho".
via pública urbana; espaço destinado ao trânsito; morada.

O meu ponto de partida em todo atravessamento, é a rua de nome Samuel onde cresci e me tornei gente consciente de mim e dos outros, de nós e de todos. Esta rua fica localizada em um pequeno bairro em que, antigamente, as araras costumavam pousar, e que hoje se encontra dentro de uma das diversas periferias da zona sul da cidade de São Paulo – SP, entre os distritos de Campo Limpo e Vila Andrade, entre linhas políticas e geográficas que separam os que vivem do lado de cá, daqueles que vivem do lado de lá.

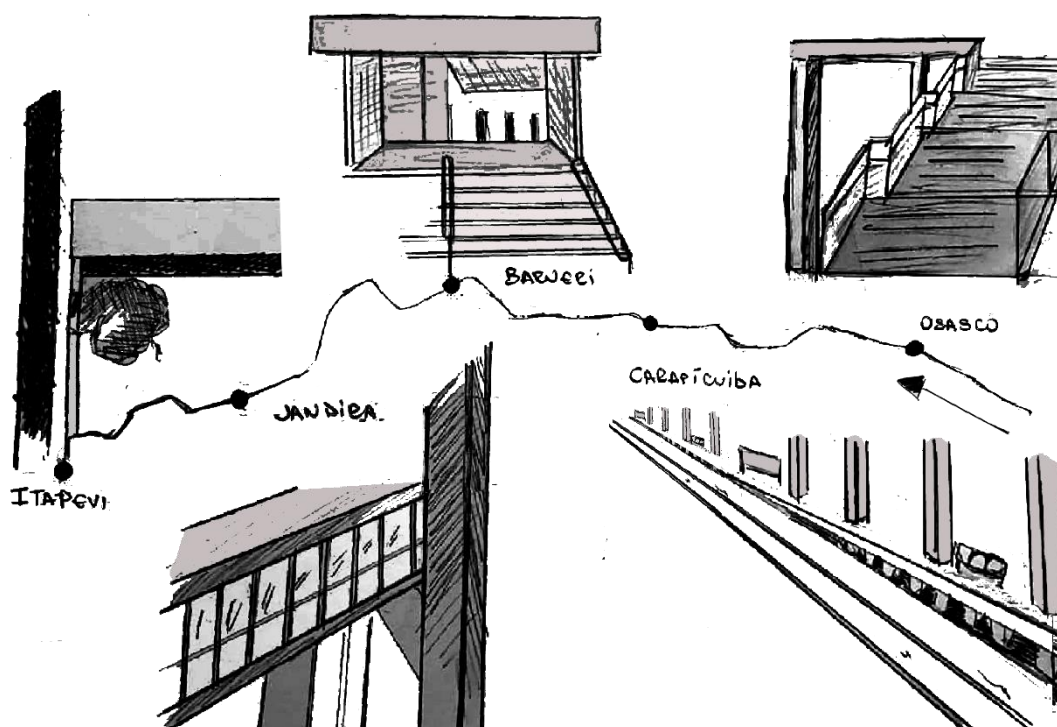
Durante o meu percurso pelo Instituto de Arte (IA) da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), no campus da cidade de São Paulo, passei por mudanças graduais de território, paisagens e perspectivas que se tornaram inquietações e me levaram à esta pesquisa. O meu ponto de partida é a periferia e, por todos os anos da graduação, percorri da periferia da zona sul até a região central de São Paulo em direção ao bairro da Barra Funda, onde se encontra o IA. O meu percurso se resumia a passar de duas à três horas andando e baldeando nos trens para ir e depois voltar. Nesse mesmo tempo, eu me encontrava em alternância entre morar e estudar em São Paulo e trabalhar no município de São Roque, no interior do estado. No processo de trânsito de uma cidade a outra, acabei atravessando outros territórios que apresentavam “novas” paisagens cheias de velhos problemas sociais e urbanos que se construíam nas janelas e estações de trem ao atravessar os municípios de Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi em direção ao interior. Ao chegar na última estação de trem na cidade de Itapevi, outro percurso se iniciava: o de chegar até São Roque de ônibus.

Figura 1. Mapa 01 “Estações de trem”



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

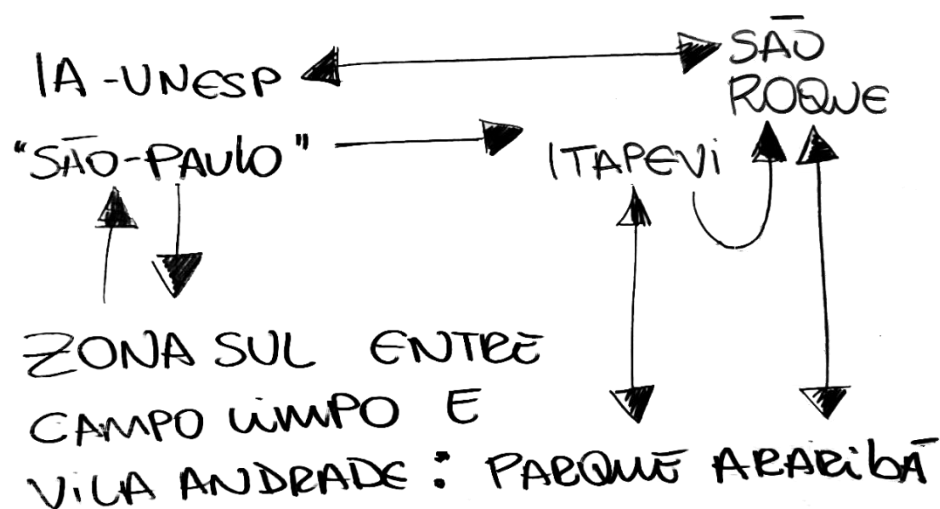
Figura 2. Mapa 02 “Estações de trem”



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Por morar próximo ao metrô por muitos anos, a maioria das relações que eu tive com o transporte público se resumia aos trilhos, não era habitual que eu utilizasse ônibus. Quando me vi dependendo do acesso aos ônibus para chegar em São Roque, minha relação com o espaço urbano acabou atingiu camadas que outrora não fazia parte da minha rotina. Estar na rua, mesmo dentro de um ônibus, deflagrou cenários mutáveis, transições de paisagens entre o urbano e o rural, habitações fronteiriças a beiras de estradas e uma arquitetura pensada para a cidade versus o direito de habitação. A estrutura urbana age como perpetradora de violências históricas e socioespaciais contra pessoas que dependiam do transporte público. A única linha de veículos intermunicipais que ligava as duas cidades (Itapevi e São Roque), se tornava crucial para todos que atravessam diariamente territórios para dar conta de (sobre)viver. Às 05 horas da manhã o ônibus já estava cheio e ficava ainda mais até o ponto final. Ali, havia pessoas que observavam, tanto quanto eu, o nascer do sol dentro de uma lata com rodas e que na volta veriam a transição do dia para noite dentro dela. Quanto mais eu fazia esse trajeto, mais me questionava sobre tais pessoas, sobre o que as levavam a percorrer tantos quilômetros diariamente e por que era mais fácil lembrar do nascer do sol do que dos rostos daqueles que ali se encontravam? A cada viagem um mosaico urbano se construía exibindo uma cidade organizada para suprir o centro e os bairros economicamente mais favorecidos em detrimento às pessoas que viviam em bairros periféricos, afastados e fronteiriços.

Figura 3. Rota “São Paulo - Itapevi - São Roque”



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Seja pelas jornadas diárias à faculdade ou ao trabalho no teatro, toda a relação que eu construí com o conceito de cidade se deu por meio do transporte público. Eu simplesmente habitava espaços feitos para carros e casas, e não pessoas. Não havia paisagens nos metrô subterrâneos. Os trens a céu aberto apresentavam uma estética recortada por janelas fechadas e muros que delimitavam o que está dentro e o que está fora. Os ônibus lotados balançavam e corriam o mais rápido possível, aglomerando pessoas em paradas à espera de se submeterem ao único meio de transporte que possuem. Em uma entrevista dada à BBC News Brasil, o professor de economia da Fundação Getúlio Vargas e do Mackenzie Raphael Bicudo (2022) diz que a perda de tempo no transporte público causa um fenômeno chamado de “ciclo intergeracional de pobreza”, onde

Os pais dessas pessoas viveram em situação pior ou semelhante a elas e, salvo raras exceções, seus filhos não conseguirão romper esse ciclo e também viverão assim. Isso ocorre porque as dificuldades fazem essas pessoas terem uma perda de oportunidade e ascensão social. Elas não conseguem se dedicar a cursos, faculdades e têm dificuldades para chegar pontualmente em entrevistas e no trabalho porque dependem de ônibus e trens e algumas ainda enfrentam enchentes. A longo prazo, isso causa um desgaste físico e emocional, que resulta numa perda de produtividade. Isso faz com que essas pessoas sejam inseridas em empregos com salários menores e precários. Eu tenho alunos que saem 23h da faculdade, chegam 1h em casa e acordam às 4h para o trabalho. Como essa pessoa pode concorrer a uma vaga com outra que vai à faculdade de carro com ar condicionado e não precisa trabalhar? (BICUDO, 2022).

Em 2020, a situação se agravou ainda mais com o aumento do abismo socioespacial que a pandemia da Covid-19 causou no transporte público e seus dependentes. Aqueles que não puderam aderir ao isolamento e ficar em casa, tiveram que se contentar com um metro de distanciamento, máscaras e com a diminuição da frota de ônibus. Diminuição que ocasionou maior tempo de exposição ao risco de contaminação, redução dos horários de circulação dos ônibus, aumento do tempo de espera e, conseqüentemente, superlotação. Enquanto circulava o discurso de que a economia não poderia parar devido aos possíveis riscos³ de colapso, a população socialmente mais vulnerável se colocava em risco, sendo obrigada a se expor no transporte público para trabalhar ou se submetendo a trabalhos com condições exploratórias.

³ “Se o Brasil parar vai ser o caos. Vai morrer muito mais gente fruto de uma economia que não anda do que do próprio coronavírus” (...) “Fica muito mais caro se você não colaborar [com as empresas]. Demissões virão e quando tem demissão todo mundo perde. O patrão tem que pagar encargos, fica o seguro-desemprego”, disse. “Nossa legislação é complexa. Quando manda embora, a mesma empresa só pode contratar a mesma pessoa seis meses depois. Se nós tivéssemos uma legislação trabalhista mais simples, ficaria menos difícil enfrentar uma crise como essa”. JORNAL O GLOBO, 2020. Reportagem: “Bolsonaro: Vai morrer muito mais gente por uma economia que não anda do que por coronavírus”.

Segundo reportagem do Portal G1 a redução de passageiros durante a pandemia gerou prejuízo⁴ de 2,6 milhões para o sistema de transporte de São Paulo, ao mesmo tempo em que trabalhadores que atuam no setor de entrega por meio de aplicativos protestavam por melhores condições de trabalho e pagamento⁵. Destaco a palavra prejuízo posto que a mesma evidencia o grau de prioridade dada por toda uma organização social que visa o lucro em detrimento àqueles que vivenciam todos os dias diversas desigualdades socioespaciais.

Segundo o inciso XV do artigo 5º da Constituição Federal (1988), “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. Entretanto, apenas a garantia do direito à livre locomoção pelo território não garante sua real liberdade de trânsito, dado que é necessário levar em consideração um outro fator relacionado a distribuição socioespacial: o acesso a um meio de transporte.

A mobilidade e a capacidade de se deslocar emergem como uma das principais condições de inserção na sociedade atual, colaborando com a exclusão de determinadas categorias da população que não se inscrevem no referido sistema. Tais desigualdades tendem a se acentuar ainda mais nas franjas periféricas das aglomerações. (CERQUEIRA, 2018, p. 36).

Quanto mais longe dos centros urbanos, menor é a oferta de ônibus/trens e mais tempo uma pessoa passará dentro do transporte público e, dependendo do trajeto a ser percorrido, a pessoa terá que utilizar dois ou mais meios, além da possibilidade de superlotação do veículo. As condições do sistema de transporte público, assim como a distribuição da população e dos equipamentos urbanos nos preditos espaços engendram situações significativas de exclusão social (CERQUEIRA, 2018, p. 36). Tal contexto acaba sendo recorrente na vida de pessoas que precisam se deslocar nessas condições para os centros econômicos, comerciais e culturais para suprir uma cidade que as negligenciam e um estado/poder econômico que as consomem diariamente.

⁴ Manter ônibus, metrô e trens operando com poucos passageiros, e até quase vazios, dependendo do horário, tem forte impacto nas contas públicas tanto da prefeitura quanto do governo do estado. Só em 2020, o prejuízo foi de R\$ 2,6 bilhões. Para este ano, o governo do estado já prevê R\$ 750 milhões para cobrir o valor que deverá deixar de ser arrecadado com a tarifa no sistema metropolitano. PORTAL G1, 2021. Reportagem: Redução de passageiros durante a pandemia gera prejuízo de R\$ 2,6 bilhões para sistema de transporte de SP.

⁵ Para Ludmila Costhek Abílio, pesquisadora do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho da Unicamp, o movimento dos entregadores é consequência de uma maior consciência de classe da categoria. "No momento da pandemia em que os aplicativos se tornaram um serviço essencial, os entregadores estão se dando conta de que eles estão correndo riscos e não são remunerados da maneira adequada. Mesmo com um discurso de que eles têm liberdade de escolha, são as empresas que ditam e mudam as regras do jogo: decidem a remuneração, as punições, os bônus. E, na maioria das vezes, os próprios trabalhadores não entendem como essas regras funcionam", diz. BBC News Brasil, 2020. Reportagem: Greve dos entregadores: o que querem os profissionais que fazem paralisação inédita.

2.1. (DES)TECENDO A URBE

Antes de continuarmos essa caminhada, julgo necessário evidenciar que as cidades brasileiras agem como perpetradoras de moléstias sociais com quem um dia teceu essa estrutura (sistema colonial), com quem atualmente a mantém (capitalismo) e com quem nunca parou de se beneficiar com ela (elite econômica).

Até a metade do século 19, o território brasileiro era parte do reino de Portugal. Embora as cidades brasileiras no período colonial não tivessem um valor comercial de especulação de mercado e de capital como vemos hoje, elas já favoreciam uma determinada classe social. O arquiteto e professor-doutor João Sette Whitaker Ferreira (2005, p. 01), discorre sobre a forma que a Lei das Terras de 1850 transformou a cidade em moeda, em mercadoria, e para poder ter terra era necessário pagar por ela. Para pagá-la era preciso grandes quantidades de dinheiro, gerando automaticamente um processo de exclusão de toda a população negra e indígena escravizada daquele período. A elite econômica detinha os meios e os recursos necessários para a compra de terras e, conseqüentemente, para construção de uma cidade que os favorece. Com o passar do tempo, essa estrutura hegemônica proporcionou a manutenção do poder econômico e político dos mesmos, tanto com a Lei Áurea quanto o surgimento da burguesia industrial no Brasil, a elite brasileira teceu uma cidade feita para eles.

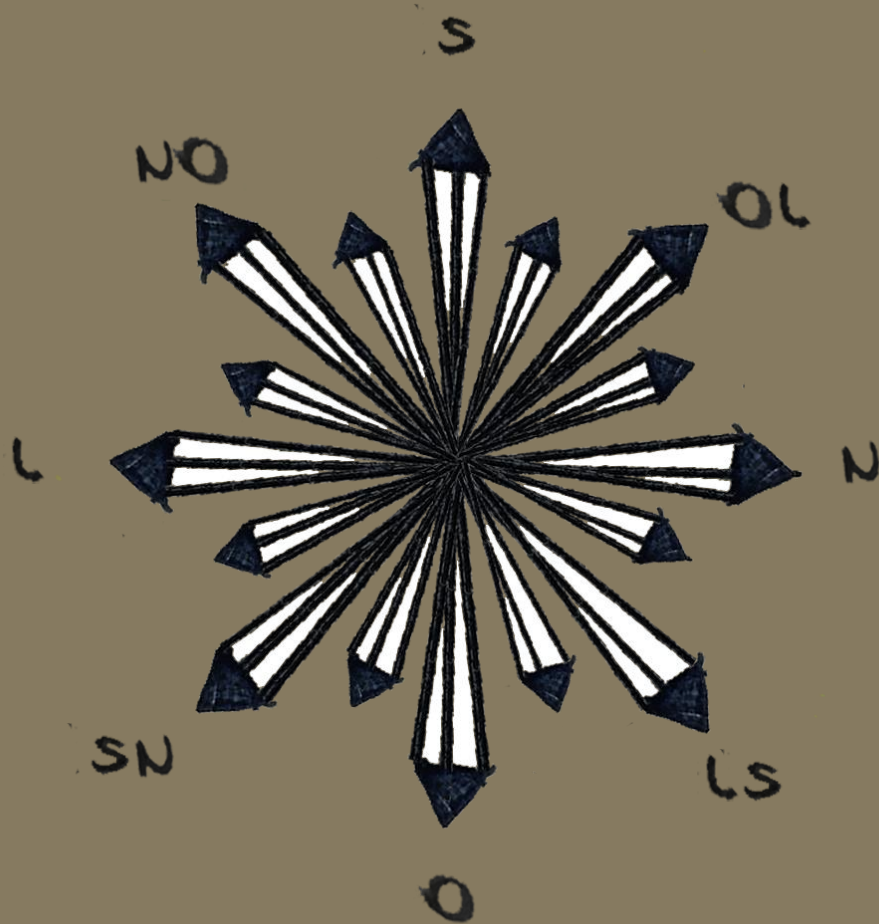
As cidades brasileiras são hoje a expressão urbana de uma sociedade que nunca conseguiu superar sua herança colonial para construir uma nação que distribuisse de forma mais equitativa suas riquezas e, mais recentemente, viu sobrepor-se à essa matriz arcaica uma nova roupagem de modernidade “global” que só fez exacerbar suas dramáticas injustiças. (FERREIRA, 2005, p. 01.)

Em “De/descolonizar o urbano, insurreição nas periferias: notas de pesquisa”, a arquiteta e professora-doutora Rita Velloso (2020, p. 155-156) discorre sobre o fato de a urbanidade nunca ter desempenhado um papel coadjuvante no processo de expansão de capital da Europa que, em busca de uma modernidade de seus processos de exploração, urbanizou os territórios das Américas. Segundo a autora, o projeto colonial implementado pela Europa possibilitou a exploração do Novo Mundo em prol do financiamento de capital pautados na ampliação das relações comerciais e de exploração de riquezas que iam muito além da conquista exclusiva de territórios. Mesmo com a chegada da globalização, os processos de exclusão

continuaram fazendo parte da estrutura urbana brasileira que manteve práticas de opressão, violência e segregação racial atreladas ao capitalismo.

Se a colonialidade é um desdobramento do arranjo de dominação dos países e grupos subalternos, não é difícil concluir que, nas extensas periferias de megacidades na América Latina, os processos de urbanização fundamentados pela ideia europeia de modernização (progresso, crescimento e desenvolvimento) resultaram e resultam em polarização extrema entre pobres (genericamente tidos como marginais, violentos e criminosos) e ricos (as elites e as classes médias automaticamente considerados como sujeitos políticos legítimos, atores sociais de natural relevância). (VELLOSO, 2020, p. 164).

Ao destrinchar a construção histórica das cidades brasileiras, mesmo que sucintamente, conseguimos compreender o que significa a desigualdade socioespacial e como a precarização dos transportes públicos se ligam diretamente com políticas públicas históricas que não visam o acesso a cidade para todos e que tampouco enxergam esse “todos” de modo equitativo.



OUTRO ENCONTRO SOBRE A CIDADE

3. LUGAR DE AÇÃO

Proponho para este momento um rápido panorama acerca de algumas práticas artísticas que se relacionam com o espaço e o momento em diferentes dimensões e intenções, por exemplo, o happening, a intervenção urbana, a deriva e a transurbância. Primeiramente, tais ações surgiram em um período de transformações de pensamentos, conflitos e ideias caracterizados pelo pós-guerra e influenciados pela globalização e pelos avanços tecnológicos e midiáticos. O ritmo da atividade humana deu lugar para um ritmo fabril cada vez mais veloz, competitivo e repetitivo, se intensificando com o passar das décadas e a indústria do consumo. Com as novas demandas, novas relações humanas e socioespaciais nasciam e a arte, nesse caso, tampouco saiu imune. Estimulados por esse contexto, várias manifestações artísticas se colocaram e ainda se colocam contra o sistema político e econômico vigente utilizando as relações humanas em sociedade como um lugar de ação.

O happening, por exemplo, é uma proposta artística que permeia as fronteiras entre vida e arte, onde o acontecer se faz presente em ações imprevisas e distintas que incidem de “forma improvisada, envolvem o acaso e comportam possíveis falhas, sendo, desta forma, mais próximos da vida do que da arte. Diferentemente de objetos de arte, eles não são mercadorias, mas eventos breves que não se repetem” (PESSOA, 2015, p. 109). O acontecimento no happening é único, em tempo real e não consegue ser reproduzido pois cada evento é crucial na execução da ação que está disposta. Os participantes ali presentes se tornam parte importante e necessária do trabalho que se constrói em uma estrutura que não se prende em controlar o que acontece, mas que abre possibilidades de encontro e ressignificações de todas as partes envolvidas ali dispostas: participantes, espaço, elementos e ação. “Há aí um movimento de desorientar e ser desorientado pela relação que se problematiza ao vivo, em tempo e espaço instaurados exclusivamente para que aconteça o que o acaso e o encontro entre corpos ali possibilitarem” (PESSOA, 2015, p. 116).

Já a intervenção urbana, é uma ação artística direta no espaço público que incide na interação e contato com a vida cotidiana. Tal ação, de natureza efêmera, possibilita uma variedade de questionamentos do modus operandi da cidade e da normatividade social, de condicionamentos do corpo-indivíduo e das estruturas de poder ou de fricções no tempo presente (ou oportuno-kairós). São diversos caminhos artísticos possíveis que surgem ao interirmos no ritmo da urbe, mesmo que momentaneamente. Para a arte-educadora e

pesquisadora Carmina André (2016, p. 3286) a intervenção cria rupturas capazes de “interferir no fluxo da cidade, mudar o cotidiano, seja por meio da espacialidade (artes visuais, arquitetura) seja por meio do tempo (artes cênicas). Intervir é criar desvios”.

Diferente da intervenção urbana que procura romper com o fluxo da cidade e criar desvios através da arte, à deriva⁶ se estrutura na circunstância, em deixar-se ir na cidade através de situações imprevisíveis que permitem a construção de um direcionamento para assim se localizar em um outro estado de percepção e entendimento urbano. Por outro lado, a transurbância, termo cunhado pelo arquiteto e urbanista Francesco Careri, se direciona para o caminhar enquanto prática estética em meio às amnésias urbanas de uma rede espacial complexa, a cidade, para além de uma singularidade. Segundo Careri, a transurbância, mais próxima do aspecto nômade, permeia-se pelo atravessamento de territórios em uma ação que percorre áreas urbanas que não se configuram igual a(s) cidade(s) em si, mas que fazem parte dela, a pertence, tal qual as regiões periféricas, não habitadas, fronteiriças; os espaços de transição de paisagens, espaços vazios ou meio-lugares. O corpo na situação de caminhar se abre para uma maior amplitude sensorial, seja através da sensação estética gerada ou pelo valor estético atribuído um detalhe durante a experiência, “porque é com o corpo que estamos no espaço, é o próprio corpo que percebe, é o corpo que age de acordo com as nossas possibilidades”⁷.

São dessas possibilidades que escolhi como meu viés metodológico estar em ação através do caminhar enquanto prática estética, entrando em contato direto com a rua e sua amplitude semiótica na possibilidade de partilha daquilo que nos tange sensorialmente em um terreno propício aos afetos. Para isso, propus estar no espaço público refazendo o mesmo trajeto percorrido pelo ônibus intermunicipal São Roque/Itapevi (0211-A Danúbio Azul) em um estudo de campo a pé, buscando me apropriar do caminhar para além das paisagens e elementos vistos/recortados pelas janelas dos ônibus. Durante a ação, realizei registros das reverberações que o trajeto percorrido me proporcionou através de fotografias capturadas, anotações em caderno de artista e intervenções. Esses registros foram transformados em artemídia no qual criei breves narrativas em curtas animações em .gif promovendo um diálogo entre a estética efêmera do formato escolhido em espaço de rede digital/virtual com a efemeridade de

⁶ “Uma atividade lúdica coletiva que não apenas visa definir as zonas inconscientes da cidade, mas que – apoiando-se no conceito de psicogeografia – pretende investigar os efeitos psíquicos que o contexto urbano produz no indivíduo” (CARERI, 2013, p 83-85).

⁷ CAON & CHAPARIM. Entrevista com Francesco Careri, 2022, p. 265.

acontecimentos da rede urbana. As obras em artemídia foram colocadas dentro de uma plataforma digital para acesso público.

O "ENTRÓ" CIDADES



4. ERRANDO ENTRE CIDADES

Optei por estar em ação através do caminhar enquanto prática estética (transurbância) proposto pelo arquiteto e urbanista Francesco Careri (2013) em contato direto com a rua e sua amplitude semiótica visando uma amplitude de possibilidades daquilo que nos tange sensorialmente em um terreno propício aos afetos. Ao atravessar os territórios urbanos utilizando a transurbância podemos produzir conhecimentos epistemológicos sobre a cidade por meio de mapas e cartografias afetivas que surgiram através da ação. Somo à fundação teórica os conceitos de *espaço*, *lugar* e *local* da artista plástica Anna Barros para entendimento do *espaço* urbano (físico e abstrato, amplo e “vazio” de ação humana), me direcionando à rua na qualidade de *lugar* humanizado dotado de qualidades de luz, cor, textura e som em constante mudança, e propício à múltiplos *locais* onde a ação e imaginação humana acontece.

O nomadismo, real e virtual, do ser humano atual demanda um ponto definido por coordenadas pessoais, que ele pode transportar ou dentro do qual ele mesmo se transporta. Este seria o lugar que, com suas frágeis paredes, poderia absorver por osmose o local, um espaço já humanizado e possuindo uma narrativa histórica própria, com características mais amplas do que as do primeiro, mas que pode ainda ocasionar uma reação em direção contrária, invadindo o espaço mais geral. A isso soma-se o conteúdo da memória que faz de um lugar uma multiplicidade de locais. (BARROS, 1999, p. 33).

Entre o nomadismo de Barros e aquele descrito por Careri como um lugar simbólico onde se desenrola a vida da comunidade⁸, busquei compreender a rua enquanto um catalisador artístico em uma vivência imersiva do *lugar* estudado para a criação sobre o pertencimento e ocupação do espaço público a partir da linguagem das artes visuais em meio digital.

Para isso, propus estar no espaço público refazendo a pé o mesmo trajeto percorrido pelo ônibus intermunicipal São Roque/Itapevi (0211-A), sob concessão atualmente da Danúbio Azul, buscando me apropriar do caminhar para além das paisagens e elementos vistos/recortados pelas janelas dos ônibus. Durante a ação, realizei registros das reverberações que o trajeto percorrido me proporcionou através de fotografias digitais e anotações em caderno de artista (*sketchbook*). Ao todo foram percorridos 52 pontos de ônibus, em cerca de 12 horas em um único dia, em 28 quilômetros (km) realizados a pé, atravessando regiões urbanizadas, rurais e fronteiriças.

⁸ CARERI, p. 42, 2013.

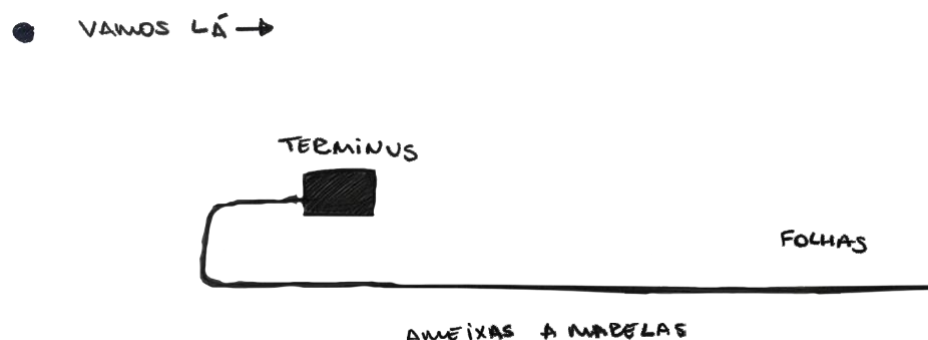
4.1. ATRAVESSAR

A ação artística consistiu em um caminhar atento pelos municípios de São Roque e Itapevi. A prática de transurbância teve início às 05 horas e 16 minutos do dia 23 de agosto de 2022 no ponto de ônibus da linha intermunicipal 0211-A no Terminal Intermunicipal Alcides de Souza, localizado na Avenida Araçaí, Vila Santa Rita, São Roque - SP, 18130-255, no qual me dispus em movimento (o caminhar, enquanto prática estética) refazendo o mesmo trajeto realizado pelo ônibus da linha 0211-A Danúbio Azul em direção ao ponto final na Rodovia Coronel PM Nelson Tranches, nº 20, Centro, Itapevi – SP, 06696-110.

Antes de percorrer os 28 km, tomei um tempo para sentar no banco da parada de ônibus e registrar em desenho os elementos dispostos no terminal intermunicipal: placas, lixeiras, bancos, estruturas de madeira, telhas, animais e anúncios colados nas colunas. Toda aquela informação ali presente encontrava-se em simbiose com os usuários à espera do primeiro ônibus da madrugada. Foi nesse instante que resolvi cartografar manualmente trecho por trecho, atendendo-me as efemeridades tão cruciais no percurso.

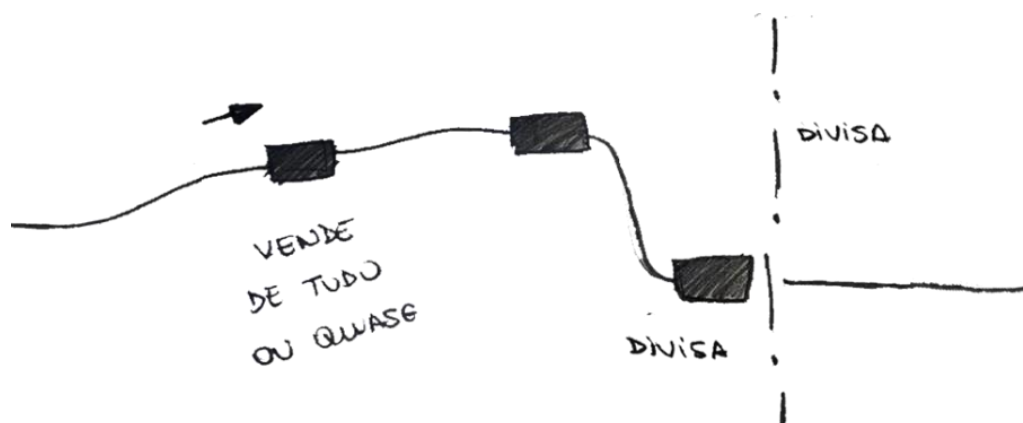
A cada parada de ônibus os elementos mudavam, as informações encontradas nos atravessamentos de áreas e bairros denotavam características sociais próprias. As mudanças de paisagens evidenciaram os tipos de usuários que dependiam do ônibus 0211-A, indo daqueles que moravam nas regiões centrais e bairros economicamente mais favorecidas, aos que residiam em áreas mais pobres e mais afastadas (moradias à beira de estrada ou construções irregulares, por exemplo).

Figura 4. Mapa 01



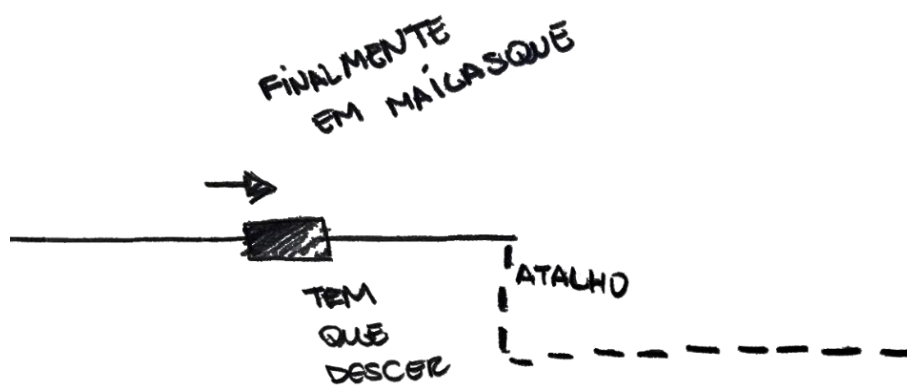
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 5. Mapa 25



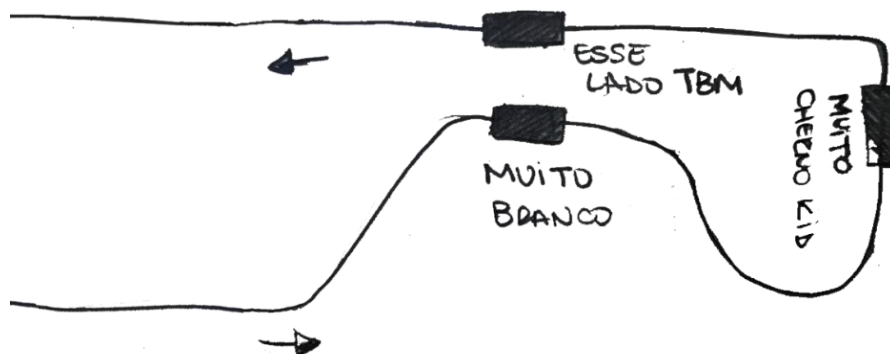
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 6. Mapa 16

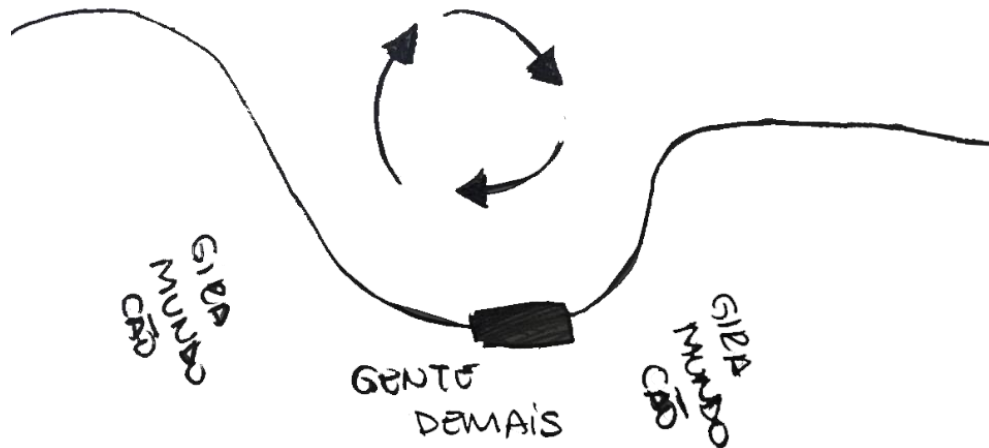


Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 7. Mapa 22



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 8. Mapa 36

Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Ao sentar no banco de ônibus do terminal, percebi uma abertura de possibilidades estéticas ao me colocar no lugar dos usuários da linha de ônibus 0211-A, indo além da minha experiência de usuário. Tal ímpeto foi tão importante que tomei a liberdade de sentar em cada banco presente em todos os 52 pontos de ônibus e registrar os elementos ao meu redor que me afetaram a cada parada.

Destes registros gráficos, voltei-me com extrema atenção aos postes de iluminação pública e as lâmpadas em frente a moradias e/ou comércios. Tais estruturas se encontram em constante mudança estética. Inicialmente, desempenham a função de iluminar a madrugada, mas que, com o nascer do sol e o passar das horas, se tornando meros elementos na paisagem para, posteriormente, protagonizar durante a noite.

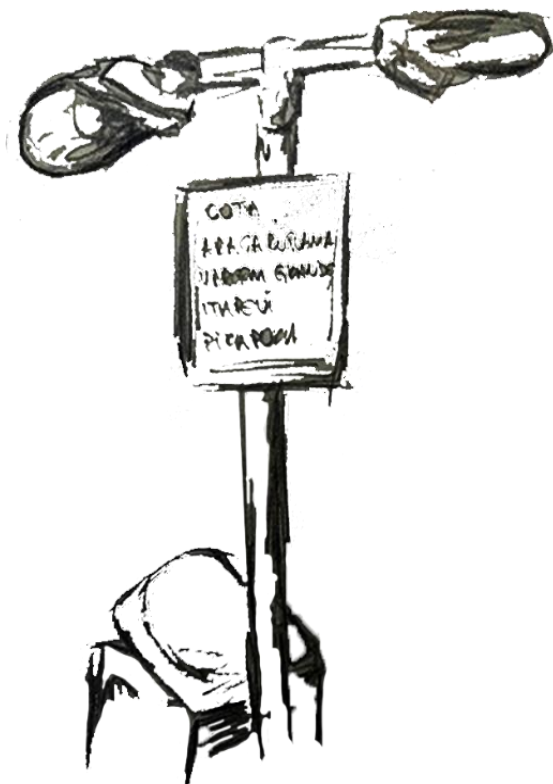
Figura 9. Luz 07

Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 10. Luz 26

Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 11. Luz 01



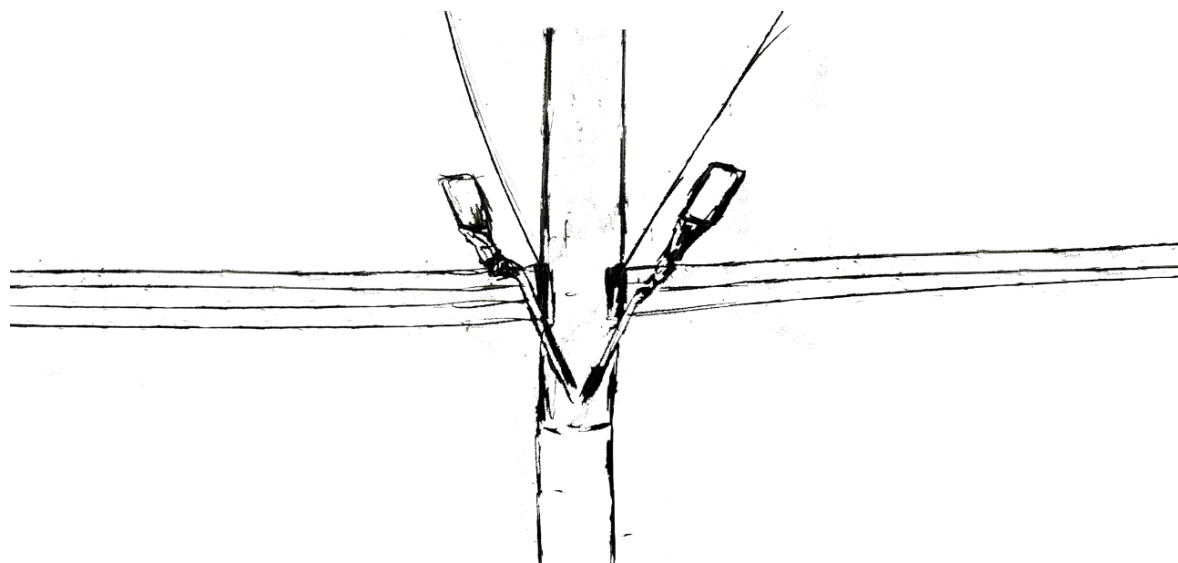
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 12. Luz 08



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 13. Luz 16



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 14. Luz 28



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Além dos registros em desenho, realizei fotografias digitais atentando-me às paisagens e cenários partindo da perspectiva dos usuários a espera do transporte (1) e da visão externa a estrutura física das paradas, ou seja, pela visão do outro lado da rua (2). Todas as fotografias foram tiradas pelo mesmo aparelho celular em formato jpeg (paisagem/retrato).

Durante o registro, foi possível observar mudanças graduais na aparência das paradas de ônibus, indo de uma estrutura de madeira cobertura com telhas e de maior área de sombra (comum nos bairros próximos à região central de São Roque) para uma estrutura feita de concreto pré-moldado pintado de laranja e amarelo (mais presentes em bairros periféricos e afastados). A mesma relação pode ser observada no que diz respeito a iluminação pública que alterna entre postes de luz ornamentais (centro) a estruturas básicas e simples com apenas um ponto de luz (borda).

Figura 15. Parada de ônibus (SR-IT) – Rod. Raposo Tavares (São Roque)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 16. Parada de ônibus (SR-IT) – São João Velho (São Roque)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 17. Parada de ônibus (SR-IT) – Volta Grande (São Roque)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

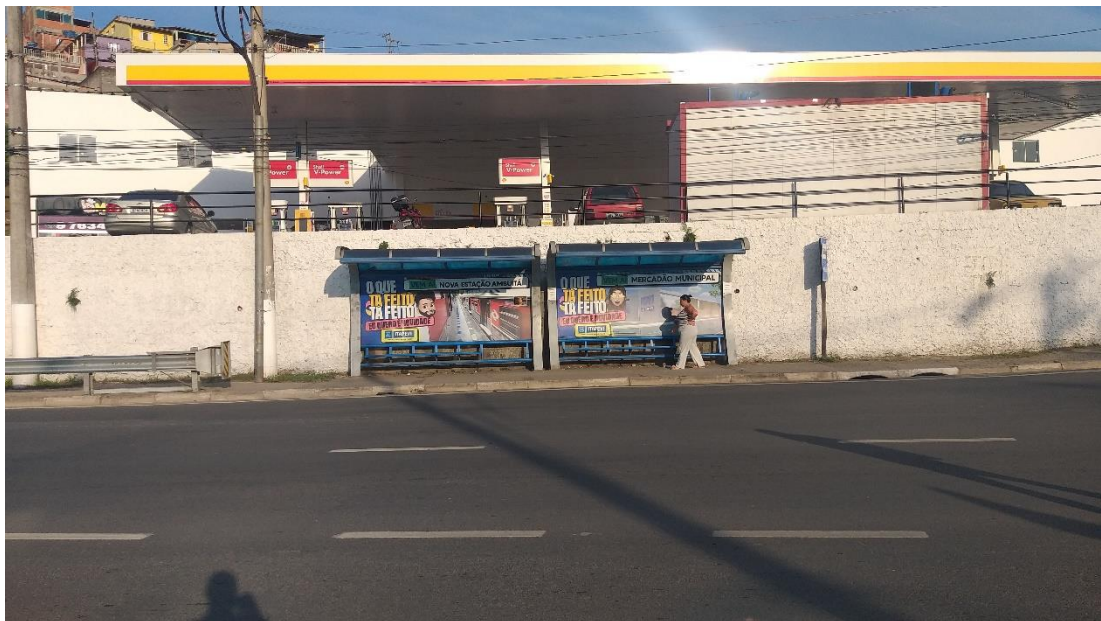
Ao atravessar os limites municipais de São Roque e adentrarmos a cidade de Itapevi, nos deparamos com diferentes paradas de ônibus feitas de metal e plástico de cor azul, relativamente novas, além da presença de um painel informativo municipal acoplado à estrutura. Neste trecho foi possível observar a mesma estética, formato e elementos na grande maioria dos pontos.

Figura 18. Parada de ônibus (SR-IT) – Pedra Branca (Itapevi)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 19. Parada de ônibus (SR-IT) – Jardim Santa Rita (Itapevi)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 20. Parada de ônibus (SR-IT) – Rotatória Cohab (Itapevi)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Além dos registros locais feitos nas paradas de ônibus, também foram realizadas fotografias sequenciais de eventos cotidianos como elementos dispostos e dispersos (maços de cigarros, embalagens de remédios, grafites, placas e/ou objetos) entre os pontos de ônibus que se destacam na paisagem.

Figura 21. Mailasque 708 (São Roque)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 22. Citrato de algo

Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 23. Prednisona

Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 24. Você prejudica

Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 25. Você brocha

Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 26. Sofá reclinado (São Roque)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 27. Limite municipal (São Roque e Itapevi)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Às 17 horas e 54 minutos, após 12 horas de caminhada até a parada final na Rodovia Coronel PM Nelson Tranchesi, finalizei a ação e retornei para São Roque dentro do ônibus da linha 0211-A Danúbio Azul, observando os 28 km por uma janela.

Janela outra vez.



5. NAVEGANDO ENTRE REDES

Os materiais coletados (fotografias, desenhos e anotações) durante o estudo de campo foram catalogados por suas características como paradas de ônibus, iluminação, placas, objetos largados, caixas e/ou cigarros, e transformados em materiais artísticos como desenhos digitais e curtas animações em formato de *gif*, apropriando-me da estética rápida e efêmera do mesmo para a produção. As criações em artemídia (animações, imagens estáticas e elementos textuais) foram editados pelo software Adobe Photoshop 2020, organizadas em uma cartografia artística e hospedadas na plataforma online *Hotglue* através do endereço eletrônico <https://juliao.hotglue.me/?IC-0211-A>.

A proposta de criar uma cartografia em rede, surge na importância em democratizar o acesso às produções artísticas e tornar possível o contato dos usuários da linha 0211-A com o projeto executado, visando uma vivência em artemídia conectada com o processo atravessamento urbano (transurbância).

Para isso criei o conceito de “janela-caminho-janela”, que se desdobra na possibilidade de transformar os trajetos observados pelas janelas no transporte público na ação do caminhar estético para, posteriormente, retornar outra vez a ser janela através do formato digital e do acesso em rede. Tal conceito busca proporcionar novos meios de percepção do percurso partindo das experiências sensoriais obtidas no “entre” cidades. Ao acessar a cartográfica (plataforma), o público tem a oportunidade de sentir o caminho percorrido e seus detalhes por meio da temporalidade que o *gif* proporciona em espaço de rede digital, e da efemeridade de acontecimentos gerados pela rede urbana. Para mim, foram 12 horas andando em um mesmo dia, para o público é só mais uma janela que passa tão rápido pela paisagem quanto a janela de um ônibus.

Antes, janela. Depois caminho, sensações e afetos. Agora, janela outra vez: enquadrada em retrato/paisagem em um espaço que não se anda, mas se navega, apossando-se do espaço-tempo fora do ônibus para realocá-lo a uma tela digital, percorrendo sobre as possibilidades encontradas na significação da urbe e na decodificação da nossa relação com a mesma, seja sobre rodas, a pé ou gif.

5.1. A ESTÉTICA DO GIF

O formato para intercâmbio de gráficos, popularmente conhecido como *gif*, faz parte da vida de diversas pessoas que têm acesso a redes sociais. Seja pela “limitação de cores, transparência, baixa resolução, possibilidade de animação, repetição, brevidade e portabilidade de imagens animadas”⁹ ou por sua função social-midiática no compartilhamento de uma informação ou nas barras de notificações e conteúdo, o *gif* animado está aqui, ao nosso retorno, presente em um conjunto de frames sequências, sem áudio, que se repete em um *loop* (ciclo) infinito e até exaustivo, e que pode durar segundos ou horas em um tempo relativamente curto. Tomado por tais características em meio à possibilidade de artística, volto-me ao *gif* animado enquanto potência estética para criação de curtas animações da transurbância.

Utilizando a propriedade de transparência atribuída ao formato de *gif*, foi possível uma maior manipulação de imagens onde pude, por exemplo, remover determinadas cores tornando-as “transparentes”. Tal recurso conferido aos elementos em transparência pode gerar movimento a imagem animada, esteja essa flutuando, em transição ou sobre um fundo estático, ou o contrário. Tal propriedade somado à colagem digital resultou em inúmeras criações.

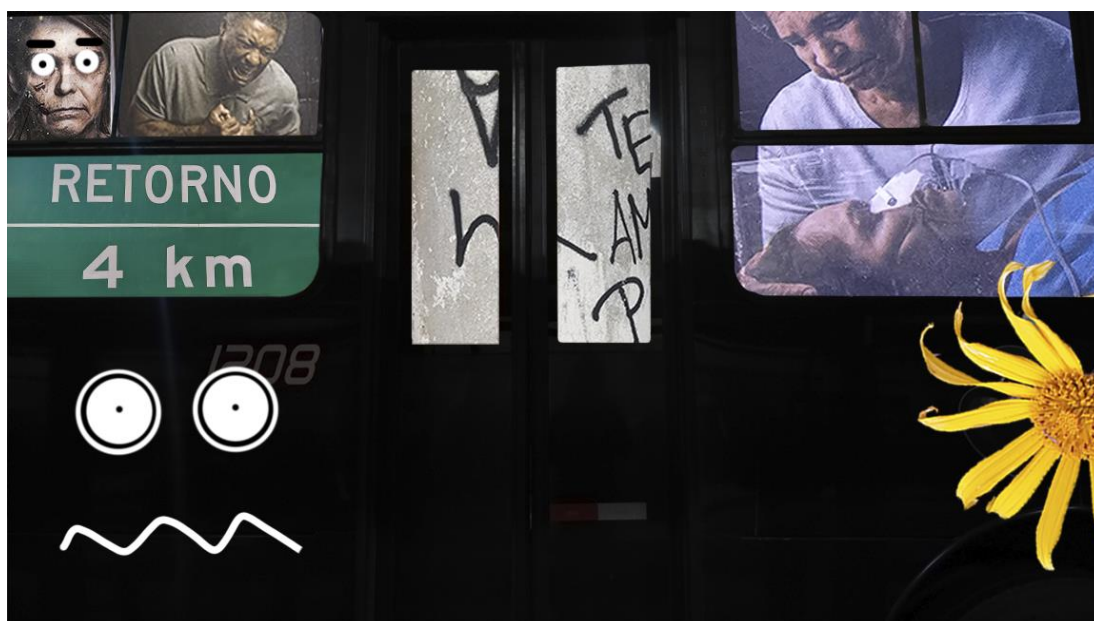
Figura 28. 10°C



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

⁹ AMARAL, 2016, página 30.

Figura 33. Te amo, Pam!



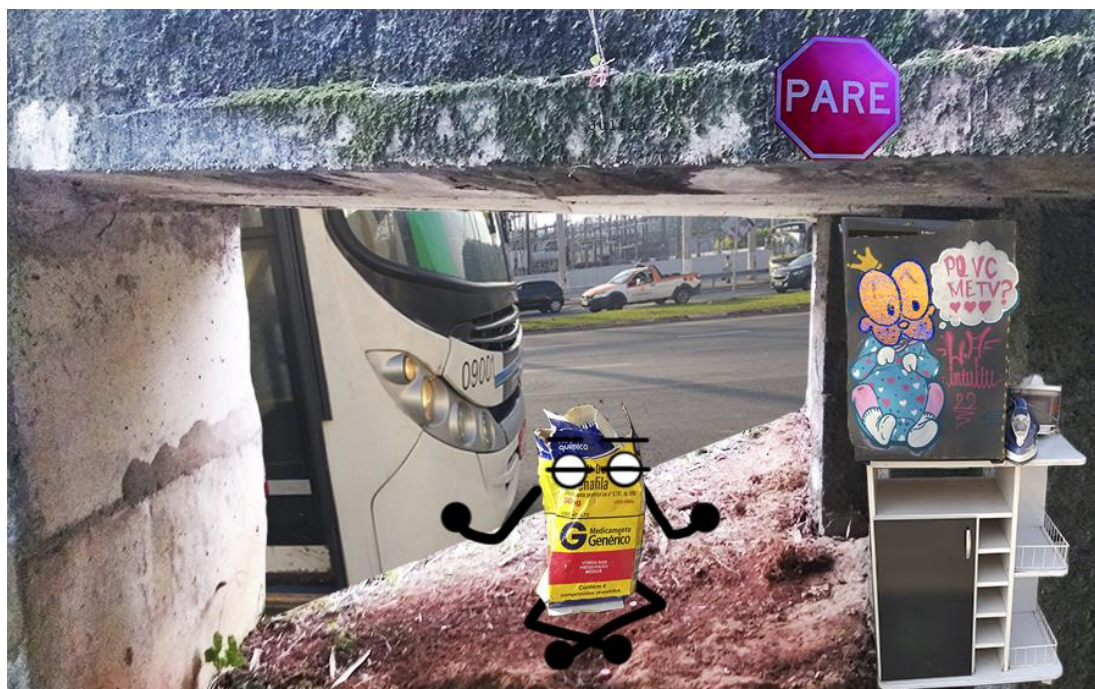
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 34. A área do trapézio tem duas bases



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 35. Galerias



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Também foi utilizado para criações em artemídia a técnica de *stop motion* (movimento-parado) atribuindo-se movimento às imagens estáticas em curto deslocamento e/ou fragmentação no espaço onde a imagem acontece. Tal técnica encontrou nas propriedades de repetição e na brevidade do *gif* uma boa aderência na animação em si e nas fotografias cinéticas presentes. Através da junção e armazenamento de diversas imagens em sequência em frames (0, 0,1 ou 0,2 segundos), atribui à proposta uma noção de movimento, de animação. Por meio da estética repetitiva, o espectador se torna refém da mesma sequência que se repete várias e várias em um *loop* infinito que só termina quando aquele que está diante de tal material o abandona, retira sua atenção do objeto observado, mas que, caso retorne a contemplá-lo, se encontrará novamente imerso ao aspecto cíclico da obra.

Além disso, a natureza cíclica faz com que as percepções do “antes” e do “depois” sejam alteradas e confundidas, e com que a identificação do começo e do fim da animação acabem, muitas vezes, ficando além do alcance da percepção do espectador (ASH, 2015, apud AMARAL, 2016, p. 34).

Figura 36. Namastê – frame 01



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 37. Namastê – frame 02



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 38. Namastê – frame 03



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 39. Namastê – frame 04



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 40. Namastê – frame 05



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 41. Namastê – frame 06



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 42. Foda-se a GCM – frame 01



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 43. Foda-se a GCM – frame 04



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 44. Foda-se a GCM – frame 02



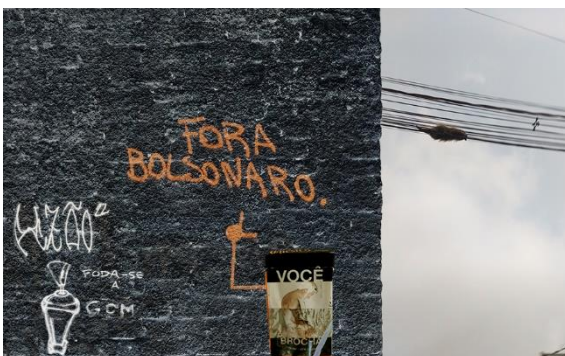
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 45. Foda-se a GCM – frame 04



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 46. Foda-se a GCM – frame 03



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 47. Foda-se a GCM – frame 04



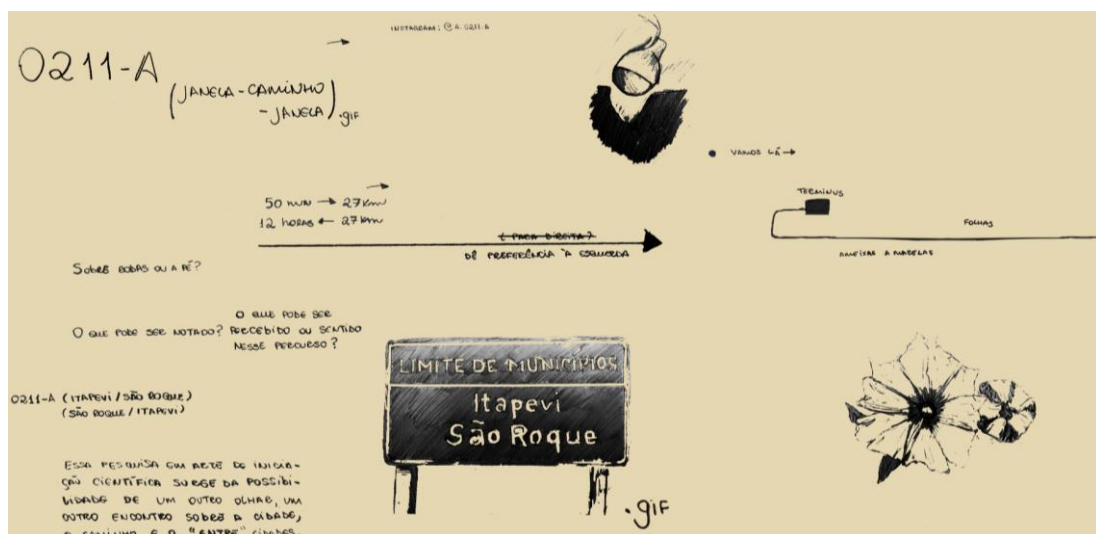
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

5.2. A CARTOGRAFIA E A VIVÊNCIA ARTÍSTICA EM REDE

Um dos desafios encontrados após a confecção das animações foi encontrar um suporte que pudesse, dentro de suas possibilidades e limitações, melhor atender a demanda da construção da cartografia artística e da própria hospedagem dos *gifs* produzidos. Para isso optei pelo site *HotGlue* (<https://juliao.hotglue.me/?IC-0211-A>) que, em sua interface, possibilitou a criação do mapa cartográfico e da hospedagem do material artístico em uma espécie de painel de colagem. Um dos aspectos importantes para essa escolha foi a preservação e intensificação da propriedade cíclica do formato em *gif*, dado que o próprio usuário ao acessar a plataforma *online* já encontra as animações em movimento, sem que haja um início ou um final pré-definido na experiência proposta em rede.

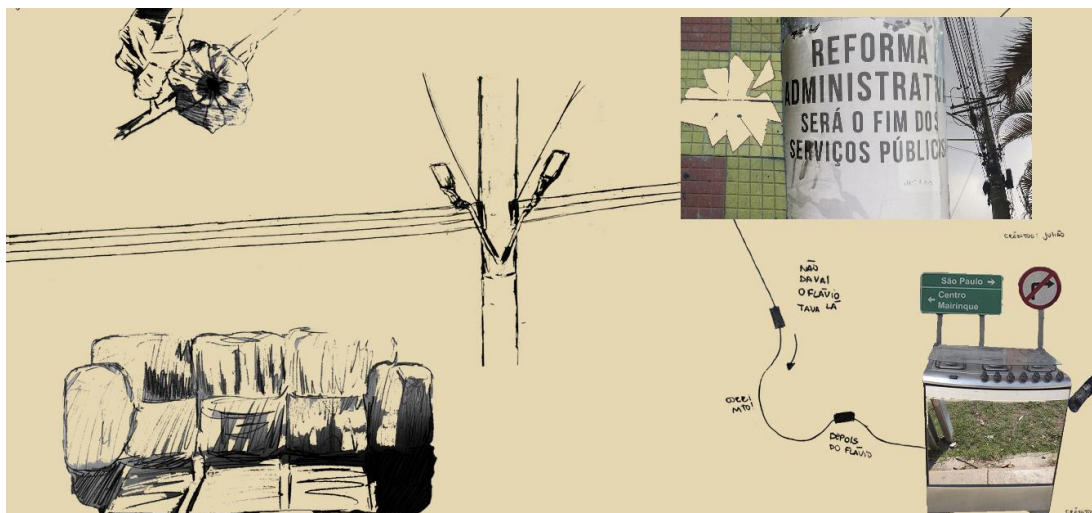
Como elemento estético para a vivência do espectador, foi escolhido um fundo de cor neutra, tons em escala de cinza para os elementos textuais, desenhos e mapa. Também optei na não-utilização de sons na cartografia em contraponto à estética da rua. Optei por isolar o aspecto sonoro e manter o bombardeamento viso espacial. A não-presença de sons também permite o acesso ao repertório sonoro pessoal de quem acessa as obras, uma vez que certas as imagens podem promover estímulos e desencadear potências sensoriais na imagem sonora que cada um de nós carrega consigo, tal qual o som de uma buzina ou da queda de um objeto, por exemplo.

Figura 48. Cartografia em rede (01)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 49. Cartografia em rede (02)



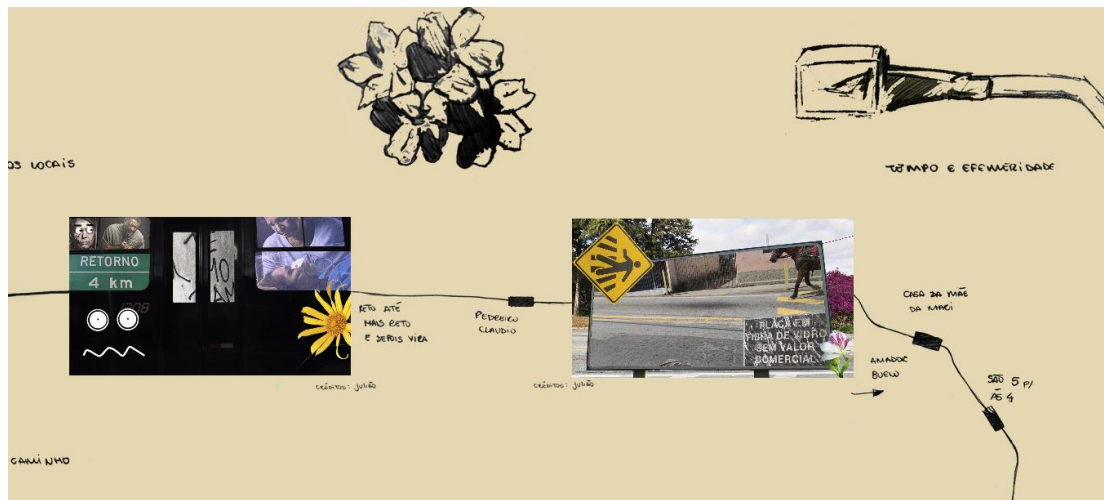
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 50. Cartografia em rede (03)



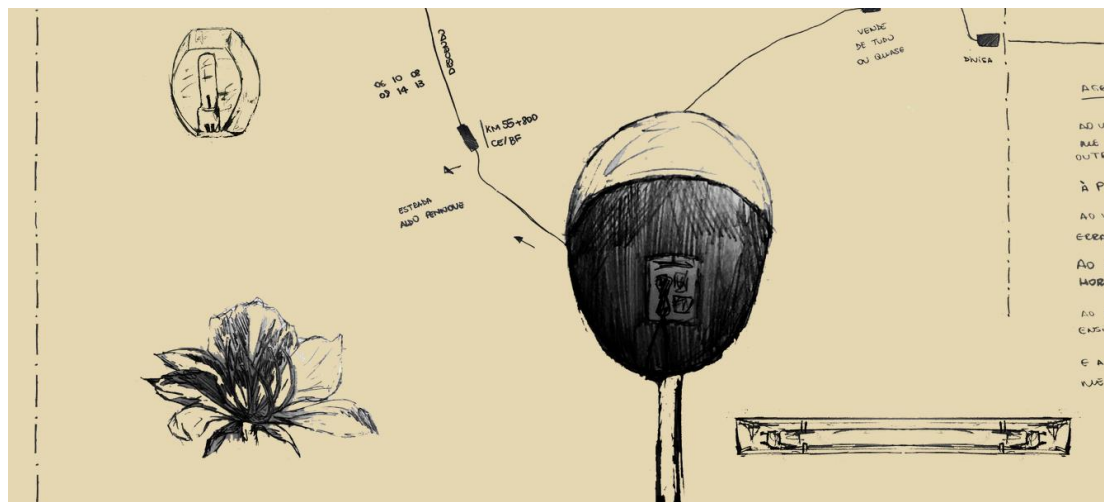
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 51. Cartografia em rede (04)



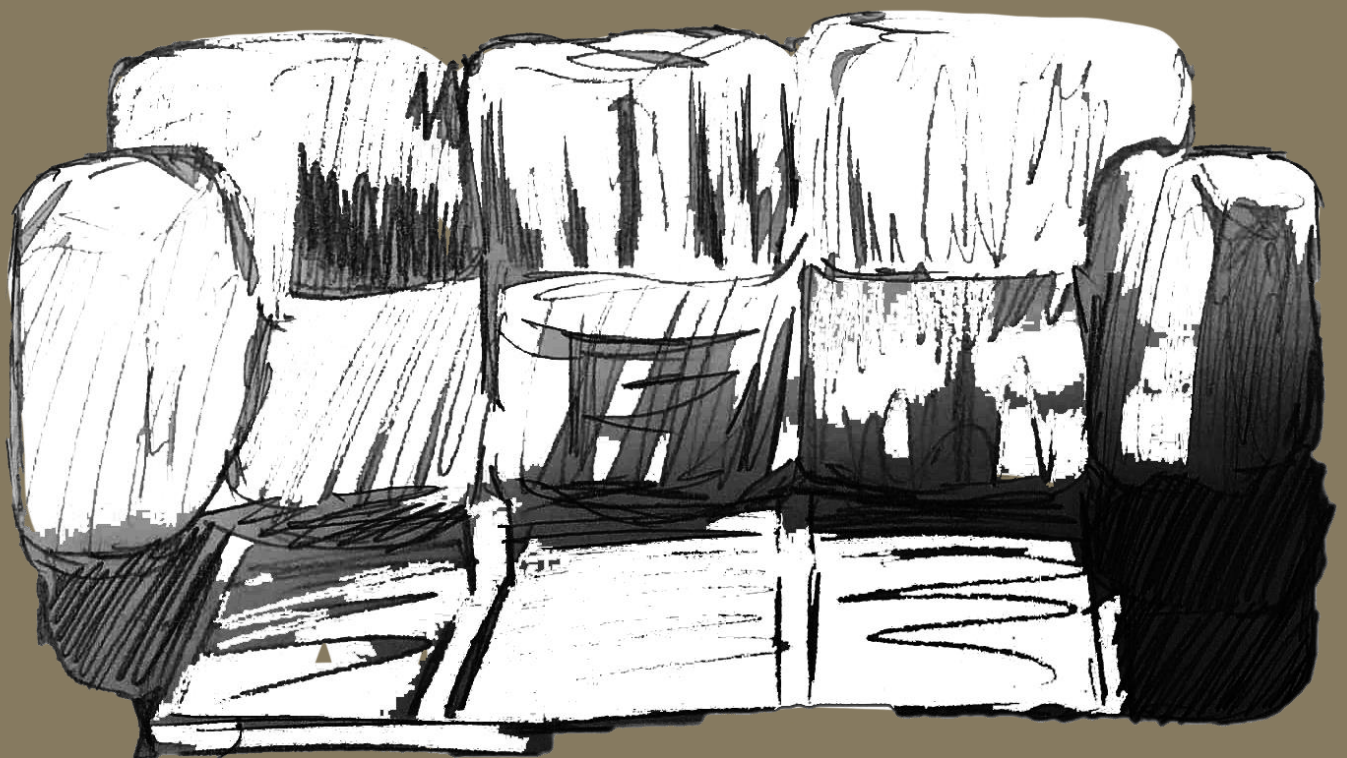
Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

Figura 52. Cartografia em rede (05)



Fonte: Arquivo 0211-A (Crédito: Vinicius Julião de Oliveira)

SEE FLOOR OF CALÇADA



6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por fim, nos encontramos nos últimos passos desta caminhada. Quando iniciei os estudos no Instituto de Arte da UNESP, em 2018, tive a oportunidade de ter contato com várias definições de arte a partir de conteúdos, conhecimentos, práticas, visões de pesquisadores(as), além das vivências de pessoas que se encontravam nesse nicho. Arte é isso, ponto final. Ou aquilo, ponto e vírgula. Opa, ela não é isso e tampouco aquilo, ponto de exclamação. “Ela é um documento!”, como diria um professor que tive. Corrigindo “TODA arte é documento”. Entre as diversas tentativas de definição do que ela é ou não, eu escolhi a possibilidade. O poder ser, o poder transformar e poder enxergar potências estéticas e artísticas naquilo que me tange. Longe de querer definir o que é arte, eu escolhi senti-la e experimentá-la. Escolhi ir em direção ao ato, à pesquisa em campo e ao tensionamento naquilo que toca e possibilita encontros e afetos. Voltei a outras rotas, epistemologias e atravessamentos para então me encontrar em ação. Procurei, ao caminhar, possibilidades estéticas em flor de calçada e para isso foi fundamental estar na rua.

O espaço público (e urbano) é, e em alguma medida sempre foi, um levantador de inúmeros questionamentos que se reverberam no fazer artístico de quem vive em suas imediações. O deslocamento sobre ele também carrega essa função uma vez que também é responsável por sua paisagem e por seu vínculo com o meio, seja esse um espaço, um ponto ou um recurso, criando distâncias entre o nosso fruir e o caminho.

O exercício do caminhar sempre esteve atrelado à prática humana modificadora de paisagens, de modo que tanto o espaço quanto o indivíduo acabam se encontrando em uma relação de transformação conjunta em meio ao deslocamento. Cada elemento nesse percurso se torna relevante para o observador-ativo, incluindo a própria ausência. O estar no espaço público, na rua (local comum e coletivo de pertencimento e ocupação que coexiste com centenas e milhares de histórias que se chocam e se distanciam) pode ser visto como um evento potencializador, um lugar útil para orientar-se e construir relações, inquietações e descobertas. É através da rua que se pode tecer encontros, momentos breves, dentro de uma grande massa efêmera de pessoas apressadas e/ou em trânsito, em um emaranhado de indivíduos que transformam o espaço geográfico, físico e abstrato, em um lugar humanizado propício à vários *loais*; e é desses *loais* que surgem os questionamentos relacionados a minha pesquisa,

questionamentos do “entre um lugar ao outro”, do “entre cidades”, do caminho, da paisagem e das relações perdidas, deixadas e esquecidas em meio ao trajeto.

A cada passo que dava durante a ação, uma cidade hostil se erguia para aqueles que não possuem bens ou prestígio social, uma cidade onde as ruas foram feitas para carros e as calçadas se tornam extensões de lojas, comércios, casas ou garagens. Como se isso não bastasse, em um contexto de América Latina, de Brasil, onde o

caminhar significa enfrentar muitos medos: medo da cidade, medo do espaço público, medo de infringir as regras, medo de apropriar-se do espaço, medo de ultrapassar barreiras muitas vezes inexistentes e medo dos outros cidadãos, quase sempre percebidos como inimigos em potenciais. Simplesmente, o caminhar dá medo e, por isso, não se caminha mais; quem caminha é um sem-teto, um mendigo, um marginal. (CARERI, 2013, p.170)

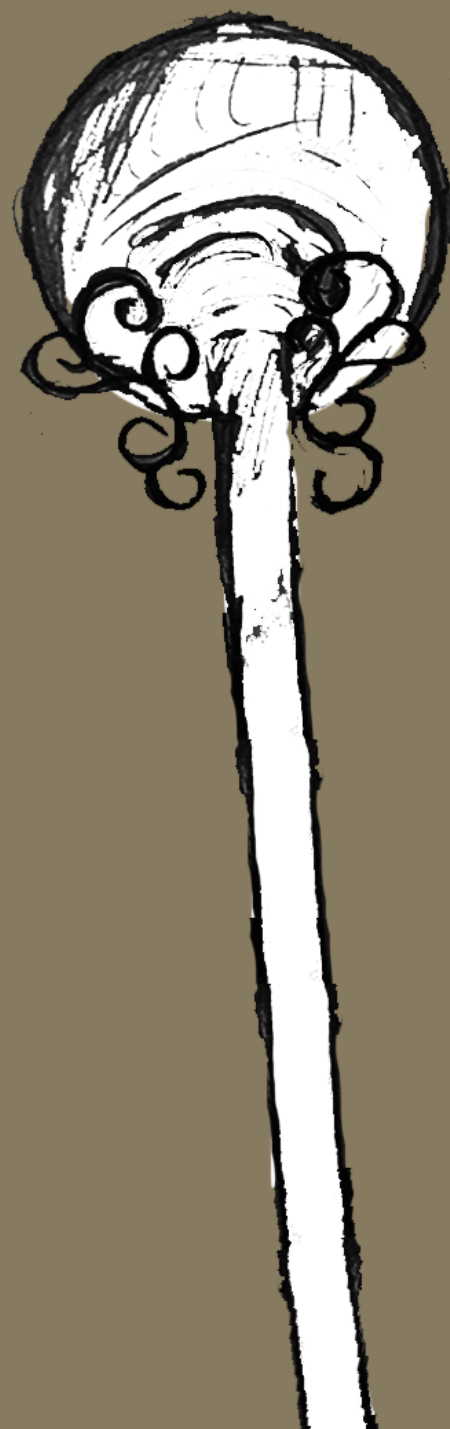
Caminhar em uma cidade feita para seres não-humanos (viveres) ou humanos desumanizados se torna um ato de resistência e, pensar artisticamente esse espaço e relação, é ser flor de calçada principalmente diante do medo do espaço público e da falsa sensação de proteção seja dentro de uma lata de rodas ou de muros e paredes. É preciso sair da perspectiva enquadrada de uma janela, para estar de fato na rua, no espaço público, não somente dentro dela, mas imerso nas mais diversas potências artísticas e discursivas na busca de entender e (re)significar o trajeto entre cidades, casas ou realidades. Principalmente em espaços descentralizados, periféricos ou fronteiriços.

O caminhar também cria memória sobre corpos que nunca são lembrados, ao reverter o esquecimento que a eles (e nós) é imposto ao evidenciar que todo corpo socialmente destinado a subserviência tem seu próprio trajeto e atravessamentos como parte de um lugar de espera, seja para ida ou para volta. Utilizo desta espera para transmutá-la na esperança freiriana a fim de encontrar nas narrativas dos que permanecem nos pontos de ônibus, o ‘esperançar que se levanta, vai atrás, constrói, não desisti, leva adiante e se junta com outros para fazer de outro modo’¹⁰. Percebo que ao atravessar a urbanidade entre duas cidades é possível criar inúmeros caminhos de ver e observar o espaço enquanto lugar humanizado propício a múltiplos locais, onde a ação e imaginação acontece, encontrando nas errâncias possibilidades poéticas que permeiam inquietações. Portanto, caminho, pois caminhar em uma cidade construída em desigualdades é esperançar.

Muito obrigado por ter chegado até aqui.

¹⁰ FREIRE apud CARDOSO NETO, 2022, p. 24

CESAR OUTROS CAMINHOS



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMARAL, Ludmila Lupinacci. **As apropriações do GIF animado**: aspectos culturais, expressivos e afetivos dos usos de uma tecnologia defasada. 2016. 279 f. Dissertação (Pós-Graduação em Comunicação e Informação) - Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/142516/000994238.pdf?sequence=1&isAllowed=y> . Acesso em: 20 out. 2022.
- ANDRÉ, Carmina Mendes. Intervenção urbana como tática pedagógica: encontro com foliões. In: Memória ABRACE XVI. Congresso da Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Artes Cênicas, 09, 2016, Uberlândia. **Anais do Associação Brasileira de Pesquisa e Pós-Graduação em Artes Cênicas**. Uberlândia: UFU, 2017. p. 3284 – 3308. Disponível em: <https://www.publionline.iar.unicamp.br/index.php/abrace/article/view/1783> . Acesso em: 07 ago. 2022.
- ARANTES, Priscila. Arte e mídia no Brasil: perspectivas da estética digital. **ARS (São Paulo)**, [S. l.], v. 3, n. 6, p. 52-65, 2005. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ars/article/view/2941> . Acesso em: 13 jul. 2022.
- BARROS, Anna. Espaço, lugar e local. **Revista USP**, [S. l.], n.40, p. 32-45, 1999. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/28418> . Acesso em: 21 dez. 2020.
- BBC NEWS BRASIL. Acessível para quem? Como o transporte divide ricos e pobres na cidade brasileira. **BBC**. 14 out. 2016. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-37572962> . Acesso em: 21 jul. 2022.
- BBC NEWS BRASIL. Como é a rotina dos trabalhadores que passam quase um terço do dia dentro de ônibus, metrô ou trem. **BBC**. São Paulo, 14 jan. 2019. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46226332> . Acesso em: 25 jul. 2022
- BBC NEWS BRASIL. Greve dos entregadores: o que querem os profissionais que fazem paralisação inédita. Reportagem: Leandro Machado. **BBC**. São Paulo, 22 jun. 2020. Atualizada em: 01 jul. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-53124543> . Acesso em: 16 nov. 2023.
- BBC NEWS BRASIL. 'Quarentena para quem?': trabalhadores enfrentam ônibus cheio e proteção precária. **BBC**. São Paulo, 31 mar. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-52090643> . Acesso em: 24 jul. 2022
- BICUDO, Rapahel. Como é a rotina dos trabalhadores que passam quase um terço do dia dentro de ônibus, metrô ou trem. In: BBC NEWS BRASIL. Como é a rotina dos trabalhadores que passam quase um terço do dia dentro de ônibus, metrô ou trem. Reportagem: Felipe Souza. **BBC**. São Paulo, 14 jan. 2019. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/brasil-46226332> . Acesso em: 25 jul. 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm . Acesso em: 24 jul. 2022.

CAON, Paulina Maria; CHAPARIM, Matheus Alcântara Silva. Entrevista com Francesco Careri – a Internacional Situacionista e as derivas contemporâneas. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, [S. l.], v. 20, p. 255-278, 2022. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/200065> . Acesso em: 10 ago. 2022.

CARDOSO NETO, Odorico Ferreira. A Educação, A Vida, A Morte, A Amorosidade E Empatia: Conversas Com Paulo Freire. **Revista Panorâmica online**, [S. l.], v. 3, 2022. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/revistapanoramica/index.php/revistapanoramica/article/view/1443> . Acesso em: 12 ago. 2022.

CARERI, Francesco. **Walkscapes**. O caminhar como prática estética. 1 ed. São Paulo: Editora G. Gili, 2013.

CARVALHO, Isabel Carvalho; BIDARRA, José. FIGUEIREDO, Mauro. A deriva na análise do espaço urbano, na perspectiva da média-arte locativa. **Invisibilidades**, Quinta da Cruz, v. 7, p. 23-29, dez. 2014. Revista ibero-americana de pesquisa em educação, cultura e artes. Publicações APECV. Disponível em: <https://www.apecv.pt/revista/invisibilidades/07/10.24981.16470508.7.4.pdf> . Acesso em: 09 ago. 2022.

CERQUEIRA, Eugênia Dória Viana. As desigualdades de mobilidade nas periferias da Região Metropolitana de Belo Horizonte: um estudo das atividades de comércio, lazer e saúde. **Cadernos Metrôpole**, v. 20, n. 41, p. 35-51, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2018-4102> . Acesso em: 24 jul. 2022.

FERREIRA, João Sette Whitaker. A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. 2005. In: Anais do Simpósio “Interfaces das representações urbanas em tempos de globalização”. **Anais**. UNESP Bauru e SESC Bauru, 21 ago. 2005. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/5666586/mod_resource/content/1/propurb.pdf . Acesso em: 11 nov. 2023

GUERCHE, Tatiana Palma. A arte, o urbano e o social: um espaço de provocação. **Palíndromo**, Florianópolis, v. 6, n. 11, p. 64 - 78, 2014. Disponível em: <https://www.revistas.udesc.br/index.php/palindromo/article/view/2175234606112014064> . Acesso em: 27 jul. 2022.

JACQUES, Paola Berenstein. In: CARERI, Francesco. **Walkscapes**. O caminhar como prática estética. 1 ed. São Paulo: Editora G. Gili, 2013.

JAPPE, Anselm. A deriva superação da arte ou obra de arte.

JAPPE, Anselm.; LIMA, Rodrigo Nogueira; ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. A deriva: superação da arte ou obra de arte?. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, [S. l.], v. 20, p. 247-254, 2022. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/200073> . Acesso em: 10 ago. 2022.

JORNAL O GLOBO. Bolsonaro: Vai morrer muito mais gente por uma economia que não anda do que por coronavírus. Reportagem: Fabio Murakawa. Econômico Valor. **O GLOBO**. Brasília, 17 mar. 2020. Disponível em:

<https://valor.globo.com/politica/noticia/2020/03/17/bolsonaro-vai-morrer-muito-mais-gente-por-uma-economia-que-no-anda-do-que-por-coronavirus.ghtml> . Acesso em 10 jun. 2023.

O DEMOCRATA. Danúbio Azul divulga horários dos ônibus entre São Roque e Itapevi. **O DEMOCRATA**. São Roque, 01 jun. 2022. Disponível em:

<https://www.odemocrata.com.br/danubio-azul-divulga-horarios-dos-onibus-entre-sao-roque-e-itapevi/> . Acesso em 11 ago. 2022.

PESSOA, Desirée. Allan Kaprow: o happening e a ética do corpo. **Revista Trágica**, estudos de filosofia da imanência, v. 8, n. 3, p. 103-118, 2015. Disponível em:

<https://revistas.ufrj.br/index.php/tragica/article/view/26833> . Acesso em: 08 ago. 2022.

PORTAL DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. Especialistas criticam redução da frota de transporte público na pandemia. **Agência Câmara de Notícias**. Brasília, 30 abr. 2021.

Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/753610-especialistas-criticam-reducao-da-frota-de-transporte-publico-na-pandemia/#:~:text=Especialistas%20criticaram%20a%20redu%C3%A7%C3%A3o%20da,Participativa%20da%20C%C3%A2mara%20dos%20Deputados> . Acesso em: 11 ago. 2022.

PORTAL DA CÂMARA DOS DEPUTADOS. Pandemia escancara a desigualdade social no transporte público, afirmam especialistas em audiência pública da CLP. **Agência Câmara de Notícias**. Brasília, 30 abr. 2021. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/clp/noticias/pandemia-escancara-a-desigualdade-social-no-transporte-publico-afirmam-especialistas-em-audiencia-publica-da-clp>

. Acesso em: 27 jul. 2022.

PORTAL G1. Redução de passageiros durante a pandemia gera prejuízo de R\$ 2,6 bilhões para sistema de transporte de SP. Reportagem: Léo Arcoverde. **GloboNews**. São Paulo, 24 fev. 2021 às 17h41. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/02/24/reducao-de-passageiros-durante-a-pandemia-gera-prejuizo-de-r-26-bilhoes-para-sistema-de-transporte-de-sp.ghtml> . Acesso em: 16 nov. 2023.

RAJCHMAN, John. O pensamento na arte contemporânea. **Novos estudos CEBRAP**, n. 91, p. 97–106, nov. 2011. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/nec/a/YCpCcBpJL9kmDgNk6qJKXVf/?format=pdf&lang=pt> . Acesso em: 07 ago. 2022.

RIBEIRO, Fernando Cesar. Action painting, happening e performance art: da ação como fator significante à ação como obra nas artes visuais. **Visualidades**, Goiânia, v. 8, n. 2, 2012.

Disponível em: <https://revistas.ufg.br/VISUAL/article/view/18278> . Acesso em: 28 jul. 2022.

ROCHA, João Victor Faria.; MORAES, Danielle Rodrigues. Intervenção Urbana: a liminaridade entre arte e espaço público. **Revista Ponto de Vista**, [S. l.], v. 8, n. 1, p. 109–119, 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufv.br/RPV/article/view/9215> . Acesso em: 07 ago. 2022.

ROCHA, Marcio Mendes. A territorialidade dos signos, deriva/transurbância e as formas de espetacularização da vida. **Revista Percurso – Nemo**, Maringá, v. 11, n. 1, p. 139-162, 2019. Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/49784> . Acesso em: 09 ago. 2022.

RUSH, Michael. **Novas mídias na arte contemporâneas**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

SANTOS, Boaventura de Sousa. Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes. In: SANTOS, Boaventura de Sousa; MENESES, Maria Paula. (Orgs.) **Epistemologias do Sul**. Coimbra: Almedina, 2009. p. 23-71. Disponível em: <https://www.icict.fiocruz.br/sites/www.icict.fiocruz.br/files/Epistemologias%20do%20Sul.pdf> . Acesso em: 06 jan. 2023.

SANTOS, Boaventura de Sousa; MENESES, Maria Paula. (Orgs.) **Epistemologias do Sul**. Coimbra: Almedina, 2009. 532 p. Disponível em: <https://www.icict.fiocruz.br/sites/www.icict.fiocruz.br/files/Epistemologias%20do%20Sul.pdf> . Acesso em: 06 jan. 2023.

SANTOS, Milton. O retorno do território. **Observatorio Social de América Latina**, Buenos Aires, Ano 6, n. 16, p. 251-261, 2005. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf> . Acesso em: 08 jun. 2023.

SNEED, Gillian; OLIVEIRA, Luiz Sérgio de; MOTA, Luciara Franco Vidal. Dos Happenings ao Diálogo: Legado de Allan Kaprow nas Práticas Artísticas “Relacionais” Contemporâneas. **REVISTA POIÉSIS**, v. 12, n. 18, p. 169-187, 31 dez. 2011. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/poiesis/article/view/27059/15758> . Acesso em: 09 ago. 2022.

SOARES, Ana Claudia Marinho. **Para além do erro, a errância**. 2016. 146 f. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Psicologia, Programa de Pós-Graduação em Teoria Psicanalítica, 2016. Disponível em: <https://teopsic.psicologia.ufrj.br/wp-content/uploads/2021/06/Tese-de-Doutorado-Ana-Claudia-Marinho-Soares.pdf> . Acesso em: 13. dez. 2023.

VELLOSO, Rita. De/descolonizar o urbano, insurreição nas periferias: notas de pesquisa. **Redobra**, ano 6, n. 15, p. 153-176, 2020. Disponível em: http://www.redobra.ufba.br/wp-content/uploads/2020/15/10-REDOBRA_15-Ensaio_Rita_Velloso.pdf . Acesso em: 22 jul. 2022.

ZAMBONI, Silvio. **Pesquisa em arte**. Um paralelo entre arte e ciência. 4 ed. Campinas: Autores Associados, 2012.

PRIMEIRO, JADEIA.

DEPOIS, CAMINHO

JADEIA : OUTRA VEZ

