

Os Significados da Arte nas Estações de Metrô de São Paulo

Interpretations of the Art in São Paulo Subway Stations

RESUMO

O artigo apresenta um panorama da arte permanente e temporária inserida nos espaços das estações da Companhia do Metropolitano de São Paulo com o objetivo de delinear os significados atribuídos a ela. Para tanto, foi utilizado o método de estudo comparativo com base em dados quantitativos e qualitativos disponibilizados em bibliografias e dissertações sobre o Metropolitano e de material publicado pelos veículos de comunicação somados a registros fotográficos das obras e pesquisas *in loco* com usuários, técnicos de manutenção e monitores de exposições temporárias de trabalhos desenvolvidos com dispositivos tecnológicos. Como resultados nota-se que os trabalhos interativos, representantes das transformações tecnológicas e de comportamento social que o mundo contemporâneo tem vivenciado, tiveram grande receptividade por parte dos usuários/espectadores/atores assim como os de caráter permanente. Evidencia-se uma diversidade de significados culturais, sociais, históricos, afetivos, estéticos, ambientais, ecológicos, e sobre tudo, políticos e econômicos que têm influenciado – juntamente com a ausência de curadoria, de políticas públicas e de soluções híbridas e inovadoras de projeto – no processo de inserção/apresentação desse elemento cultural educador nos espaços sociais das estações.

Palavras-chave: Arte Pública. Arte Pública Interativa. Intervenção Visual Ambiental. Estações de Metrô. Educação. Transdisciplinaridade.

ABSTRACT

This article presents an overview of the permanent and temporary works of art installed in the stations of the São Paulo Metro with a view toward explicating the meanings attributed to them. The method used is a comparative study based on qualitative and quantitative data available in bibliographies and dissertations about the Metro and from material published by communication media, in addition to photographic records of works and *in loco* research projects involving users, maintenance technicians,

EWELLY BRANCO SANDRIN

Universidade de São Paulo.
Faculdade de Arquitetura
e Urbanismo, São Paulo/SP,
Brasil.

and monitors of temporary exhibitions of works developed by means of technological devices. From the results, it can be seen that the interactive works representative of the technological transformations and social behaviors that the contemporary world has experienced were met with great receptivity on the part of the users/spectators/actors – as was also the case for the permanently installed works. There is evidenced a diversity of cultural, social, historical, affective, esthetic, environmental, ecological, and above all, political and economical meanings that have influenced – together with the absence of curatorship, of public policies and of hybrid and innovative project solutions – the process of insertion/presentation of this educationative cultural element into the social spaces of the stations.

Keywords: Public Art. Interactive Public Art. Environmental Visual Intervention. Subway Stations. Education. Transdisciplinarity.

INTRODUÇÃO

Para mais bem compreender o contexto e o processo da inserção de obras de arte no espaço das estações da Companhia do Metropolitano de São Paulo, faz-se necessário tecermos algumas considerações sobre um dos espaços públicos mais representativos da cidade – a Praça da Sé – onde tudo começou. Palco de significativas manifestações culturais, políticas e sindicais, passou por sucessivas transformações até tornar-se a primeira superpraça do país. Na década de 1970, com o objetivo do poder público de promover a revitalização do local, foi realizado o processo de reestruturação e intervenção visual que a reconfigurou. Com o projeto, pretendia-se tornar o “ambiente agradável, amplo e renovado”. A transferência do centro de decisões financeiras e de comércio de alto nível para a Avenida Paulista e proximidades da Rua Augusta, fez com que o local fosse ocupado por marginais, desempregados, vendedores ambulantes, contrariando as intenções do projeto [1]. Com a implantação da estação de metrô em seu subterrâneo, supunha-se a oportunidade de mudar sua aparência e utilização.

A historiadora e museóloga, Radha Abramo, observa que, ao contrário do que se previa, a construção da Estação Sé desencadeou a destruição da área. A praça ficou muito grande e os respiradouros do metrô causaram poluição visual. Como ponto de partida para o projeto de reestruturação local ampla pesquisa foi realizada pela comissão da Empresa Municipal de Urbanização-EMURB. Arquitetos, engenheiros, técnicos do metrô, historiadores e críticos de arte fizeram o levantamento de artistas, técnicas, programação visual e apresentação de maquetes. Na seleção das obras, que constituiriam o *Museu das Esculturas*, realizada por uma comissão nomeada pelo Prefeito Olavo Egydio Setubal, permaneceram artistas que “já tinham experiência com trabalhos em escala monumental e com materiais duráveis, requisitos necessários para o trabalho” [2]. No total, foram instaladas 15 esculturas na praça e uma no interior da estação: *Aparência do Inacabado* (Caciporé Torres), *Diálogo* (Franz Weissmann), *O Espaço Cósmico* (Yutaka Toyota), *Condor* (Bruno Giorgi), *A Estética vem do Sul* (Francisco Stockinger), *Sombras em Mutação* (Sérgio Camargo), *A Lírica das Nuvens*

(Nicolas Vlavianos), *O Voo da Liberdade* (Felicja Leirner), *Luz e Sombra* (Ascâmio Maria Martins Monteiro), *Emblema de São Paulo* (Rubem Valentim), *O Rigor Construtivo* (José Resende), *Sem Título* (Mário Cravo Junior), *Dinâmica das Linhas* (Amílcar de Castro), *Totem da Sé* (Domenico Calabrone), *Garatuja* (Marcello Nitsche), instalada inicialmente em uma das escadas de acesso à estação de metrô e *Sem título* (Alfredo Ceschiatti), particularmente, a única obra que apresentava característica figurativa e a única instalada no interior da estação. Em 1978, a Companhia comprou e instalou dois murais na estação: *Colcha de Retalhos* de Claudio Tozzi e *Sem título* de Renina Katz. Amplamente divulgado pela imprensa, o projeto que exigia demolições e extenso canteiro de obras, à medida que ia sendo executado, apresentou uma grande variedade de materiais e de recursos decorativos que atribuíram um "empilhamento *kitsch*" ao local, do qual também faziam parte as obras de arte. De acordo com Lucrécia Ferrara, "o espaço foi projetado para a escala do monumento e não para o uso." Obras de arte foram espalhadas pela praça como "instrumento eficaz" sem, contudo, considerar a diversidade social e cultural do usuário/espectador.[1]

Partindo do entendimento da arte como elemento que intervém visualmente nesses espaços públicos das estações qualificando-os, transformando-os em ambientes, e diante do crescente número de estações construídas e em processo de construção, este artigo objetiva expor outros significados atribuídos a ela visando trazer contribuições para projetos nos campos da arte, da arquitetura e do design futuros.

MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa foi realizada a partir de elementos fundamentais para a investigação: bibliografias e dissertações sobre o Metropolitano de São Paulo e de material publicado pelos veículos de comunicação. No decorrer de seu desenvolvimento, registros fotográficos de obras permanentes e temporárias, entrevistas *in loco* com usuários/espectadores/atores, monitores e técnicos de manutenção no decorrer de exposições temporárias de arte desenvolvida com dispositivos tecnológicos complementaram o conteúdo. As informações contidas neste artigo constituem um dos fragmentos da tese intitulada *Arte/Arquitetura/Design: tecnologias atuais nas estações de metrô de São Paulo*, defendida em 2012 na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, desenvolvida com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

O PROJETO ARTE NO METRÔ E O PROGRAMA AÇÃO CULTURAL

A principal preocupação na concepção dos projetos do metrô sempre esteve direcionada à "escolha da Tecnologia mais moderna e adequada que pudesse responder às necessidades de um transporte de massa" para a megalópole [3]. No entender do Metropolitano, a qualidade desse meio de transporte público estaria traduzida em cuidados voltados à boa operação e manutenção dos trens e das instalações, segurança,

rapidez, confiabilidade, regularidade, terminais de integração com outros meios de transporte, facilidade de acesso para os usuários, boa comunicação visual, limpeza, telefones, sanitários, lojas de utilidades, postos de atendimento médico, de achados e perdidos, central de informações e caixa de sugestões. No entanto, na década de 1970, o sistema já operava com deficiência em sua capacidade de oferta, principalmente na Linha Leste-Oeste. Nos anos de 1980 teve sua sobrecarga intensificada em função da inauguração do Terminal Rodoviário do Tietê e do aumento significativo da demanda das classes populares devido à ampliação do poder de compra proporcionado pelo Plano Cruzado (1986) que congelou o preço do bilhete. Diante das frequentes falhas, interrupções e atrasos dos trens a sensação de insegurança foi instalada e, com ela, a crescente insatisfação do usuário/consumidor. Na tentativa de apaziguar a relação com os usuários, a administração adotou como parte do Programa de Gerenciamento de Qualidade Total, a “*arte aliada à tecnologia*”, entenda-se aqui a arte, em suas diversas formas de expressão, como um canal de aproximação mais intenso com o usuário, um instrumento constante de melhoria do sistema e dos serviços, um elemento cultural que serviria como “instrumento de humanização” [3]. Ainda nos anos 1970 foram implantados o *Projeto Arte no Metrô* e o *Programa Ação Cultural*, ambos lançados sob responsabilidade do Departamento de *Marketing* e Comunicação da empresa.

Seguindo o exemplo de estações de metrô do âmbito internacional, amplos espaços de mezaninos, jardins internos e externos, corredores de acesso às plataformas e plataformas de embarque/desembarque passaram a ser entendidos como espaços propícios às intervenções visuais ambientais. A inserção da arte ocorreu timidamente com a apresentação de concertos musicais e de algumas poucas obras plásticas instaladas. A reação positiva dos usuários, demonstrada pela aceitação, preservação e apreciação das obras de arte, constatada tanto por pesquisas formais realizadas pela Companhia, quanto pela observação *in loco* do comportamento do usuário resultou no *Projeto Arte no Metrô*. Idealizado por Abramo, o projeto tomou forma e consistência em 1978 com a inauguração da Estação Sé, mas somente em 1988 ganhou impulso e tornou-se prioritário. Atualmente, a rede possui 69 estações em funcionamento. Em 38 delas estão distribuídas 106 obras de arte do acervo permanente da Companhia, de autoria de diversos artistas: Alex Flemming, Alfredo Ceschiatti, Amélia Toledo, Antonio Peticov, Caciporé Torres, Claudio Tozzi, Cleber Machado, Gilberto Salvador, José Roberto Aguilar, Maurício Nogueira Lima, Marcello Nitsche, Maria Bonomi, Mario Gruber, Milton Sogabe, Odiléia Toscano, Renina Katz, Tomie Ohtake, Waldemar Zaidler, Wesley Duke Lee, entre outros. São esculturas, murais, painéis, pinturas e instalações inseridas, em sua maior parte, em espaços internos e de maior concentração de usuários/espectadores, situados após o bloqueio das catracas, ou seja, apenas quem paga pelo bilhete pode ter acesso a elas. Os materiais empregados são diversificados, convencionais, duráveis e de fácil manutenção. As tintas acrílica e a óleo são os mais utilizados, em seguida, os metais, as cerâmicas e os vidros. O concreto, o mármore e a fibra de vidro são empregados em poucos exemplares. Alguns materiais fogem a regra: os elementos naturais, a serigrafia sobre vidro e a impressão digital sobre lona vinílica. Nota-se que 45% das estações em funcionamento não possuem obras permanentes, enquanto que, em 16% das que possuem há uma concentração de obras

instaladas: Sé, República e Marechal Deodoro (seis obras); Paraíso (oito obras) e Corinthians-Itaquera e Liberdade (dez obras). Nas estações que possuem obras de arte permanente, painéis informativos indicam quais são as obras instaladas, sua localização e informações técnicas, porém, não contemplam informações sobre o autor. Quanto à especificidade das obras em relação ao lugar em que estão inseridas, o acervo abrange desde as totalmente desvincilhadas do contexto, vindas de ateliers, alcançando aquelas pensadas para os contextos social, histórico, cultural, físico, ecológico, ambiental e relacionadas à memória do lugar.

O *Programa Ação Cultural*, oficializado em 1986, caracteriza-se por apresentações temporárias de cunho artístico-cultural. Música, dança, teatro, cinema e oficinas culturais (Projeto *Encontros*) fazem parte da programação realizada nas estações, recentemente equipadas com telas LCD e totens multimídia interativos que trazem informações sobre arte, cultura e mapas dos arredores. Poesia (Projeto *Poesia no Metrô*), literatura (Projeto *Embarque na leitura*), turismo (*Turismetrô*) e exposições de temáticas, de arte e de arte desenvolvida com dispositivos tecnológicos também fazem parte do programa. *As vitrines do MASP*, localizadas no interior da Estação Trianon-MASP, são espaços expositivos que através da parceria do Metropolitano com o Museu de Arte de São Paulo Assis Chateaubriand-MASP, complementam a difusão artística ao permitir ao usuário/espectador que não visitou o museu o contato com obras raras do acervo e obras contemporâneas temporárias. *Galeria Virtual*, disponível no site da Companhia, é outra possibilidade de acesso a exposições artísticas temporárias realizadas em parceria com outras instituições. Todas as modalidades mencionadas possuem o seu valor enquanto prática social e cultural que merecem ser estudadas com intensidade, no entanto, este artigo enfatiza as obras apresentadas nas exposições de arte tecnológica: *Exposição Arte Cibernética-Acervo Itaú Cultural* (2010), 11^o e 12^o *Festivais Internacionais de Linguagem Eletrônica-FILEPAIs* (2010 e 2011), por se tratar de trabalhos que representam, claramente, transformações tecnológicas e de comportamento social que são extensões de transformações culturais que o mundo contemporâneo tem vivenciado. A *Exposição Arte Cibernética*, fruto de uma parceria entre o Instituto Itaú Cultural e o Metropolitano, exemplifica o encontro entre cultura, arte e tecnologia o qual pôde ser apreciado e experimentado pelos usuários. Entendida como a arte desenvolvida com tecnologias contemporâneas, “exige uma interação constante entre o observador e a obra – ou entre os subsistemas que a compõe”, somente por meio dessa interação a obra se realiza por completo. A intenção de colocar as instalações foi a de mostrar aquela manifestação artística para o público que nunca visitou o instituto proporcionando a ele, a oportunidade de ver a arte cibernética de uma forma diferente, em um espaço público, “Mesmo que ele não entenda isso como arte”, esclareceu Marcos Cuzziol, diretor do laboratório de mídias interativas do Itaú Cultural-Itaulab. Como critério para a seleção das obras, foram levadas em conta as que poderiam ser apresentadas a um grande público. “A adequação ao espaço físico do metrô também serviu como critério, já que a área de exposição teria de ser escurecida para facilitar a projeção dos trabalhos, sem que isso atrapalhasse a circulação dos passageiros” [4]. Monitores orientaram o público da mostra, exposta entre 14 de abril e 23 de maio em seis estações da Linha Vermelha:

Brás, República e Corinthians-Itaquera e em três da Linha Azul: Tiradentes, Paraíso e Sé. O período de exibição dos trabalhos foi prorrogado por mais uma semana. Foram expostas: *Descendo a Escada* (Regina Silveira), projeção interativa estruturada sobre o triedro espacial formado pelo chão e pelo ângulo de duas telas verticais que gerava um “*continuum* virtual dinâmico”; *OP_ERA: Sonic Dimension* (Daniela Kutschat e Rejane Cantoni), instalação interativa e imersiva em forma de um cubo preto, aberto, com superfícies constituídas por centenas de linhas luminosas que lembravam cordas de um instrumento musical que podiam ser tocadas pelo espectador, afinadas com a tensão adequada vibravam conforme a frequência de luz e som determinada pela posição relativa e pela forma de interação do espectador/ator; *Text Rain* (Camile Utterback e Romy Achituv), uma combinação de animação de chuva de letras coloridas que era desencadeada com a presença e os movimentos corporais do observador, ao longo da projeção da silhueta do observador se acumulavam letras que podiam vir a formar de palavras a frases dos versos do poema *Talk, you* de Evan Zimroth, exposto em um plano localizado a frente do plano de projeção; *Reflexão#3* (Raquel Kogan), diversas sequências numéricas foram projetadas sobre o plano de uma parede escura e refletidas em um espelho d’água no plano do chão, a interface se dava por meio um teclado que regulava a velocidade do movimento da projeção; *Ultra-Nature* (Miguel Chevalier), plantas digitais coloridas eram acionadas pela interação com o público que, por meio de sensores provocava modificações nas imagens projetadas; *Les Pissenlits* (Edmond Couchot e Michel Bret), um jardim acionado pelo sopro humano em um microfone.

No período de 27 de julho a 29 de agosto, o Sistema da Federação das Indústrias de São Paulo, por intermédio do Serviço Social da Indústria de São Paulo, com a lei de incentivo à cultura e o patrocínio do Santander, realizou o *11º Festival Internacional de Linguagem Eletrônica-FILE* (2010), que buscou ressaltar a importância da **arte pública interativa** “no sentido de compreender e absorver os novos fenômenos sociais proporcionados pela tecnologia e, desta maneira, construir estratégias que pudessem interligar-se com esses novos comportamentos de massa” [5]. Fizeram parte do evento: o *FILEPRIXLUX*, premiação de artistas do mundo todo que desenvolveram projetos inovadores de arte interativa, linguagem digital e sonoridade eletrônica e a 1ª edição do *FILEPAI* (Paulista Avenida Interativa ou Arte Pública Interativa), um projeto de arte pública digital que ocupou estações de metrô e diversos espaços da Avenida Paulista. Nas estações Trianon-MASP e Consolação foram instalados *games* em seus acessos na área externa. Na Estação Paraíso, na área próxima às plataformas. Na Estação Brigadeiro, não foi possível apreciar os *games* devido à incidência direta dos raios solares na tela do equipamento o que impossibilitava a visualização das imagens. O problema se repetiu na Estação Trianon-MASP, o que restringiu a apresentação apenas à área interna. Para a interface foram utilizados *mouses* e controles de computador. Foram apresentados: *PixelJunk Eden* (estúdio Q-Games)-Estação Paraíso; *Feed the Head* e *Lever*s (estúdio Patrick Smith-Vectorpark)-Estação Consolação; *Windosill* e *Lever*s-Estação Trianon-MASP.

Entre 19 e 28 de julho de 2011, foi realizado o *12º Festival Internacional de Linguagem Eletrônica-FILE*, e com ele, a 2ª edição do *FILEPAI*. Em diversos espaços da Avenida

Paulista e região foram exibidos trabalhos realizados com ferramentas eletrônicas e digitais: instalações interativas, games, animações e maquinas. Nas estações foram exibidos *games-FILE Game*, *animações-FILE Anima+* e réplicas de uma instalação interativa. Os *games* estiveram no interior da Estação Vila Madalena e a interface obra-usuário ocorreu por meio de teclados e mouses. Foram apresentados: *Euforia* (Alex May & Rudolf Kremers); *Every Day the Same Dream* (Paolo Pedercini/ Molleindustria); *Hazard: the journey of life* (Alexander Bruce); *Toys* (Christoffer Hedborg) e *Fract* (Richard E. Flanagan / Phosfiend Systems). O *FILE Anima+* abriu espaço para a apresentação de todos os gêneros de animações, de clássicos de grandes estúdios às produções independentes, de profissionais aos estudantes. As que fizeram parte do *FILEPAI* ocuparam o espaço interno da Estação Trianon-MASP: *Hybrid Moment.com*, *The Persistence of Sadness.com*, *Jello time.com*, *Carnal Fury.com* e *Hot Doom.com*, todas de autoria de Rafaël Rozendaal. A interface obra-usuário ocorreu por meio de mouses. A instalação *Via Invisível*, de Soraya Braz e Fábio Oliveira, painel revestido de vidro com pequenos sensores de radiofrequência os quais se tornavam luminosos ao serem estimulados por transmissões eletromagnéticas como o uso de celulares em sua proximidade, teve réplicas na área externa das estações: Brigadeiro, Consolação e Trianon-MASP. O registro fotográfico das obras permanentes e temporárias e seus respectivos dados podem ser visualizados no site da Companhia do Metropolitano de São Paulo e na tese *Arte/Arquitetura/Design: tecnologias atuais nas estações de metrô de São Paulo*.

OS SIGNIFICADOS DA ARTE NAS ESTAÇÕES DE METRÔ DE SÃO PAULO

Considerando que toda arte é social e que “o relevo dos significados das obras de arte urbana e sua concretização no domínio público dão-se em meio a espaços permeados de interdições, contradições e conflitos” [6], iniciamos com a abordagem feita por um dos coordenadores do *Projeto Arte no Metrô*, Marcello Glycério Freitas. Para o autor, “o contato com a obra de arte possibilita um aflorar de sensibilidades e emoções, um momento de reflexão, uma desaceleração do cotidiano e a humanização do espaço”. Obras de arte “tornam-se o vínculo afetivo necessário para estabelecer as demais ligações empresa-usuário. Amenizam os espaços amplos, colore o trajeto cinza do concreto, emocionam pelas questões colocadas, instigam a imaginação e predispoem positivamente para os serviços oferecidos” [3]. Afirmo ainda que foi a partir das primeiras iniciativas para amenizar a descontinuidade criada entre a Praça da Sé e a estação subterrânea que se descobriu a “monumentalidade das estações e a possibilidade de adequação da arquitetura para conter obras de arte”. O elemento arte aliado à técnica e à sensibilidade poderia valorizar a arquitetura, levar aos espaços áridos do metrô maior qualidade de vida; poderia significar a transmissão de “mensagens educativas através de elementos, que por sua plástica, aguçam a curiosidade, estímulo ao respeito e noção de conservação dos espaços coletivos” [7]. A união entre obra de arte e espaço arquitetônico deveria acontecer sem que houvesse interferência na funcionalidade, uniformidade visual e concepção estética das estações.

Abramo esclarece que a filosofia do projeto baseia-se nos pensamentos de Baruch Spinoza e John Ruskin. Através de Spinoza, defende o exercício simultâneo da ética e da estética, possibilitado pela inclusão da obra de arte no mobiliário da vida cotidiana. Seria um “bom serviço social”, “uma coisa boa”, “útil”, “que traz concórdia social”, uma vez que ela é “capaz de despertar o conhecimento sensível, perceptivo, e o aspecto sensível da nossa afetividade.” Através de Ruskin, defende que “toda arte é ensinamento”, como elemento que exerce uma “função social educadora” [8]. De modo geral, é possível constatar que a arte inserida nas estações do Metropolitano representa essa diversidade de significados e outros mais, explícitos e implícitos.

Partindo para alguns exemplos práticos, a intervenção realizada na Praça da Sé também alcançou o seu entorno com o objetivo de realizar um “saneamento social”, uma pesquisa com a população local apontava um número significativo de crianças que dormiam e viviam de maneira precária. A partir desse dado foi elaborado um programa que as envolvia no projeto como guias da população. Secretaria da Criança, artistas e outros setores também estiveram envolvidos com crianças de rua em um projeto de arte urbana no qual aprenderam a trabalhar com diferentes materiais. O trabalho produzido foi transformado por Gilberto Dacahe, dono da Cerâmica Aruã, em um painel cerâmico instalado na área externa da Estação Brás [2]. Ainda na Estação Sé, Claudio Tozzi, autor do painel Colcha de Retalhos, em uma forma particular de atuação, valorizou o usuário incluindo-o no processo de seleção de uma dentre as três propostas desenvolvidas: Astronauta, “*transeunte do espaço celeste*” deslocado para o espaço subterrâneo; Silhuetas de transeuntes, “que significavam o andar das pessoas que por lá passavam”; e *Colcha de Retalhos*, “uma reelaboração do que se faz nas periferias da cidade com sobras de tecidos”. O resultado da pesquisa demonstrou a identificação do usuário/espectador com algo que ele mesmo produzia [9]. O trabalho cinético de Renina Katz resolveu um problema de ordem estética ao intervir em um *brise* de saída do ar. Na Estação Liberdade, localizada em tradicional bairro de imigrantes japoneses, em comemoração aos 80 anos da imigração, foram abrigadas pinturas de artistas dessa origem. Na Estação Armênia, a escultura *Memorial Armênia* de Josely Carvalho foi inaugurada em 1995, ano em que foram lembrados os 80 anos do genocídio armênio. Na Estação República, situada em local da antiga trilha dos Tupiniquins, todas as obras apresentam essa temática recuperando a memória coletiva [7]. Na Estação Marechal Deodoro, Gontran Guanaes em memorial pelos 200 anos da *Declaração dos Direitos Humanos* cobriu as paredes com imagens educativas da Revolução Francesa contendo a inscrição dos trinta artigos dos Direitos Humanos em contraposição às imagens de boias-frias brasileiros na ação contínua do trabalho no campo. Durante a execução das pinturas, usuários e residentes do bairro solicitaram-lhe instruções, o que culminou na montagem de um atelier de pintura improvisado. Na Estação Trianon-MASP, o painel *Um Espelho Mágico da Pintura no Brasil*, de Wesley Duke Lee, é uma mostra de imagens do acervo do MASP impressa em lona vinílica trazendo uma relação de identidade com o entorno da estação. Há também as vitrines do museu utilizadas para apresentação de exposições temporárias de obras do acervo e de obras contemporâneas temporárias. Na Estação Sacomã, em homenagem a um Jequitibá-Rosa transplantado pelo Metrô para a Praça

Padre Lourenço Barendse, foi instalado o mural *Árvore Subterrânea*, executado com resíduos cerâmicos reaproveitados resgatando a ideia de reciclagem e de otimização de recursos. Pertencente à Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM, *Epopéia Paulista* de Maria Bonomi, situada na Estação da Luz, na galeria de conexão entre linhas da CPTM e do Metrô, homenageia o migrante nordestino. Na composição das peças da gravura aplicada em concreto, foram utilizados objetos esquecidos na seção de Achados e Perdidos, formas abstratas e imagens da literatura de cordel. Baixos e altos-relevos, pensados para serem tocados por deficientes visuais, foram executados pela artista, cinco auxiliares e cerca de três mil colaboradores [10] remetendo à memória da estação e dos usuários, ao imaginário, à inclusão social. Outra experiência de caráter colaborativo foi desenvolvida por Françoise Schein na Estação Sé. A partir de trabalhos realizados sobre o tema “Direitos Humanos” nos metrô de Paris, New York, Bruxelas e Lisboa, desenvolveu um *kit* pedagógico para ensinar o assunto em escolas. No material didático, alunos fizeram ilustrações posteriormente reproduzidas em cerâmicas que compõem painéis artísticos instalados em estações. A metodologia foi utilizada em Berlim, Estocolmo e Rio de Janeiro, onde trabalhou em favelas com o apoio da Comunidade Europeia, criou uma microempresa de azulejos e recebeu uma encomenda do metrô local. Em São Paulo, o trabalho que apresenta as vertentes artística/cultural, educativa e social/sociológica, foi desenvolvido com jovens e crianças de bairros desfavorecidos [11][12]. No *site* da instituição são expostos desenhos e aquarelas de Diana Dorothea Danon que documentam a história da intervenção do metrô na cidade paulistana.

Sob o ponto de vista de Santos, nos discursos de Freitas e Abramo ainda há o resguardo de um “caráter utilitarista” para as obras. Não é levado em consideração que uma obra pode gerar discórdia, e nem por isso seria ruim [13]. O alcance do projeto não se restringiria apenas aos seus usuários, mas a toda a comunidade beneficiada pela imagem corporativa da empresa, vista positivamente na vida sociocultural da cidade. Políticas de intercâmbio de obras e de comunicação social com outras companhias de metrô trariam dividendos, assim como o ocorrido em 1994 entre o Metropolitano de São Paulo e o de Lisboa com a inserção da obra *Brasil-Portugal: 500 anos-a Chegança* do artista brasileiro Luis Ventura na Estação Restauradores em Lisboa, e das obras *As Vias da Água e As Vias do Céu* do artista português David de Almeida, na Estação Conceição. Para os artistas, é significativo ter seus trabalhos expostos para um público mais amplo do que o alcançado nos ambientes de museus e galerias. Entendidas como elementos que chamam a atenção dos usuários no interior das estações, as obras de arte passaram a despertar o interesse de empresas privadas. Investir em obras de arte significaria investir em publicidade. A entrada de novos recursos na Companhia, aumentada com a exploração comercial dos espaços, gerou modificações na imagem da instituição, também melhorada em função da expansão da Linha 2-Verde, reforçada pelas campanhas de *marketing* do Governo Estadual.

As obras temporárias tecnológicas ocuparam algumas estações com o objetivo de apresentar manifestações artísticas contemporâneas para quem não tivesse visitado os espaços institucionais do Itaú Cultural e da FIESP e para ressaltar a importância da arte pública interativa. Em busca de significados atribuídos a essas obras realizamos

entrevistas com usuários/espectadores/atores, monitores (a maioria deles usuários) e técnicos de manutenção no decorrer da *Exposição Arte Cibernética* e 1º e 2º *FILE-PAIs*. Embora o resultado obtido seja apenas impressões do que uma pequena parcela desses usuários/espectadores/atores percebe e pensa a respeito das obras expostas, consideramos que devam ficar aqui registradas por se tratar de informações que contribuem para confirmar a aceitação dos trabalhos tecnológicos. As respostas dos usuários/espectadores/atores apresentaram convergências quanto ao elevado grau de receptividade até mesmo pelo desconhecimento de trabalhos semelhantes. Instalações, *games* e animações foram entendidos como obras de arte por serem “interessantes”, “divertidos”, “criativos”, “bonitos”, “inovadores”, “diferentes”. Tais características, de acordo com os usuários, resultantes da “*criatividade*” de seus autores em busca de “expressar uma ideia”, “chamaram a atenção”, “atraíram”, “despertaram a curiosidade em saber como funcionavam”. O ato de interagir foi visto como uma forma de “brincar” que “traz boas sensações”, “diverte”, “relaxa”, “desestressa”, “distrai”, “quebra a rotina do cotidiano”, “torna o ambiente melhor”, “aproxima a arte das pessoas” [14]. Quanto às obras permanentes registradas em seus imaginários, na maioria dos casos, não foram lembradas em um primeiro momento, só depois de esclarecer que estávamos questionando sobre obras que ficavam o tempo todo no espaço das estações é que algumas delas foram mencionadas. Os trabalhos citados de imediato foram os expostos em outras exposições temáticas temporárias. De acordo com um dos usuários/espectadores/atores, “quando a obra é permanente ela passa a ser integrada, se torna cotidiano e não é percebida. Quando você passa e vê algo diferente a tua curiosidade é aguçada para ver o que é ou se tem alguém interagindo você vai também” [14]. Estas observações são muito pertinentes, considerando que nas obras permanentes são aplicados materiais convencionais comumente utilizados na própria arquitetura, no entanto, devemos considerar que dependendo do tipo de tecnologia aplicada, uma obra permanente ou temporária pode assumir características diferentes ao longo de sua apresentação e se destacar no ambiente em que está inserida, mesmo que nele estejam aplicadas tecnologias semelhantes, como o LED, por exemplo, aplicado em painéis concebidos para serem alterados constantemente, com a possibilidade de interações com o público.

Abramo afirma que a exposição do observador contemporâneo “à velocidade e à intersecção das imagens cinéticas, da TV e do cinema” ampliou o nível perceptível das obras de arte. A seu ver, “não se perdeu e nem se substituiu o estado de contemplação, acrescentou-se a ela a percepção fragmentada oriunda da aceleração, da multicaptação da obra de arte e de seu entorno.” Nos espaços das estações, o fruidor não para diante das obras para contemplá-las (veremos mais adiante que não é bem assim), mas na medida em que ele realiza seu deslocamento até o trem vai “acumulando formas, cores e linhas que depois se arranjam mentalmente em correspondência à obra vista. Com esta atitude ele soma ao anterior prazer de admirar concretamente a obra o prazer maior de recriá-la abstratamente na memória” [8]. Para este tipo de fruição, algumas obras deveriam ser planejadas para serem alocadas em locais de fluxo mais acelerado, enquanto que outras, capazes de permitir uma pausa, um contato mais contemplativo, para ocuparem espaços de fluxo mais lento, ou seja, percepção e

fruição em momentos distintos de deslocamento implicam em maiores cuidados na seleção dos artistas, dos espaços e das obras. Na interpretação de Santos, a percepção e a interação com as obras de arte permanentes, variam “desde o não reconhecimento de sua existência até sua assimilação utilitária – elas existem para quebrar a rotina ou ocupar lugares vazios”. A percepção das obras e do próprio espaço se dá “*enquanto*” o usuário espera o trem, “*enquanto*” espera por alguém, quando “o olhar ‘verificador’ que não para, observa e registra todo o entorno enquanto se desloca (...) este olhar que registra a existência de um elemento estranho ao habitual” [13]. Estas afirmações se confirmaram, em parte, no decorrer das investigações das obras temporárias. Embora esses usuários/espectadores/atores no seu dia-a-dia não frequentem as estações com o objetivo de contemplar obras de arte como se estivessem em um museu ou em uma galeria, houve casos em que foram às estações especificamente para este fim, para conhecê-las, mostrá-las para alguém, interagir. Muitos dos entrevistados afirmaram que não é todo mundo que tem tempo, hábito, interesse e dinheiro para frequentar galerias e museus, a presença da arte em espaços públicos como os do metrô “facilita o contato com a arte”, “desperta o interesse”, “possibilita conhecer o que está sendo feito de novo sem ter que sair da rotina” [14]. De acordo com os monitores, as pessoas que interagiram com as obras eram as que vinham do trabalho, os estudantes, as que estavam visitando os demais trabalhos das exposições instalados na Av. Paulista ou na galeria, mas “o maior fluxo foi o dos usuários do metrô”. As instalações atraíram todas as faixas etárias, enquanto os *games* e as animações tiveram maior atenção de crianças e jovens. Outro aspecto a ser considerado é a confirmação do retorno de usuários para rever e interagir com as obras. Muitos, pela falta de tempo, não pararam para interagir no momento em que as viram, mas retornaram justamente para levar seus filhos. Era “como se estivessem educando uma nova geração com aquele tipo de arte” [15]. Professores de escola de ensino médio e curso superior solicitaram aos alunos a visita à *Exposição Arte Cibernética* para que desenvolvessem trabalhos. Idosos também interagiram com os trabalhos com a ajuda de monitores. Apesar do constrangimento causado pela dúvida se era preciso pagar para brincar, crianças de rua interagiram com *games* exibidos na Estação Trianon-MASP, instalados antes do bloqueio das catracas. Alguns usuários/espectadores/atores preferiram interagir com os *games* no ambiente das estações, apesar de estarem disponíveis na *internet*. No caso da obra *Via Invisível*, não houve a necessidade de monitores devido ao acionamento simples, apresentado em um texto explicativo fixado ao lado da obra. As animações também tinham uma interação simples e rápida, o que exigia menos tempo e, conseqüentemente, não atrapalhavam o fluxo do espaço e do cotidiano. A apresentação dos *games* no idioma inglês foi apontada como um obstáculo para o entendimento das falas dos personagens, outra observação voltou-se à divulgação dos eventos, que deveria ter sido maior.

DISCUSSÃO

Diversos são os pontos de discussão acerca do tema arte no metrô o que seria impossível explanar neste artigo, sendo assim, os apontamentos estarão restritos aos pontos mais nevrálgicos como é o fato de praticamente metade das estações em funcionamento não possuírem obras permanentes, a exemplo da totalidade das estações da Linha Amarela, enquanto que nas que as possuem ocorre um desequilíbrio na distribuição. Outra questão relevante é a persistência da transitoriedade das obras nos subterrâneos como prática comum. A obra *Garatuja*, de Marcello Nitsche, inicialmente instalada no patamar da escada de acesso ao Museu das Esculturas, perdeu seu sentido ao ser transferida para o jardim interno da estação onde estava instalada a obra de Alfredo Ceschiatti. Segundo Hatanaka, a escolha do local inicial feita pelo artista deveu-se ao fato das obras do Museu serem instaladas “quase sempre, dentro das floreiras” o que sugeria “a conotação de pedestais, o que ele não queria”, desejava que “as pessoas passassem pela obra, por baixo, ou através dela, interagindo com a mesma no corre-corre cotidiano” [16]. Contrariando sua concepção, o jardim desnivelado do piso interno, configurado como um pedestal, também barra a interação. A obra de Ceschiatti, transferida para o mezanino central, embora não tenha sido concebida para aquele espaço específico, ganhou um segundo pedestal o que lhe atribuiu a função de mobiliário para o descanso dos usuários. Hoje, está protegida por correntes. O trabalho de Sergio Ferro, *Cenas e Sonhos Latino Americanos I e II*, foi transferido da Estação Barra Funda para a Vila Prudente. Embora, formalmente e esteticamente, tenha se encaixado de maneira harmoniosa naquele espaço é preciso ter maiores cuidados com este tipo de operação em relação ao sentido proposto pelo autor no momento da concepção da obra. A presença da figura de um curador responsável pela harmonização dos trabalhos ao longo da rede é fundamental. No entanto, parecem ser os principais problemas: a ausência de políticas públicas que estimulem a apresentação de projetos de intervenção visual ambiental em estações construídas e em fase projeto, e a ausência de um processo de trabalho híbrido entre os profissionais envolvidos o que certamente implicaria na diminuição da transitoriedade das obras e de desperdícios de recursos financeiros na execução das obras arquitetônica e artística. A divulgação da lei de incentivo fiscal seria outra medida importante que despertaria o interesse de empresas privadas em patrocinar e manter as obras uma vez que a Companhia não dispõe de recursos próprios ficando os artistas responsáveis por isso além de estarem sujeitos a regras normativas internas que, na maioria dos casos, ao invés de servirem como balizas para a criação têm funcionado como entraves.

CONCLUSÃO

Diante da atual situação da arte inserida nas estações de metrô de São Paulo podemos concluir que diversos são os significados atribuídos a esse elemento de intervenção visual ambiental o que o torna tema relevante para reflexões no âmbito acadêmico do artista, do arquiteto e do designer contemporâneos no sentido de buscar formar profissionais capacitados para alcançar soluções híbridas e inovadoras de projeto que considerem em sua concepção aspectos humanos, culturais, históricos, sociais, estéticos, físicos, ambientais, ecológicos e tecnológicos do contexto.

REFERÊNCIAS E CITAÇÕES:

- [1] FERRARA, Lucrecia d'Aléssio. **A Estratégia dos Signos**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2ª edição, 1986, p.130-131.
- [2] ABRAMO, Radhá. **Praça da Sé, Cidade Universitária, Metrô**. In: Seminários de Arte Pública (I) - SESC. São Paulo: SESC, 1995, p. 57-60.
- [3] GIOSA, Celso. **Apresentação**. In: Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Arte no Metrô*. São Paulo: Alter Market, 1994, p.7.
- [4] ESTADAO.COM.BR. **Metrô-SP expõe arte cibernética em estações**. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/artelazer,metro-de-sp-expoe-obras-de-arte-cibernetica-em-estacoes,539193,o.htm>>. Publicado em 16 abr. 2010. Acesso em 01 mai. 2010.
- [5] BARRETO, Ricardo. In **FILE São Paulo: PAI: PRIX LUX=File São Paulo 2010: PAI: PRIX LUX / [concepção editorial Ricardo Barreto, Paula Perissimoto]**. São Paulo: FILE, 2010, p.91.
- [6] PALLAMIN, Vera. **Arte urbana: São Paulo: Região Central (1945-1998): obras de caráter temporário e permanente**. São Paulo: Anablume FAPESP, 2000, p.17,49.
- [7] FREITAS, Marcello Glycério de. **Arte nos subterrâneos do metrô de São Paulo**. In: Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Arte no Metrô*. São Paulo: Alter Market, 1994, p.10-11.
- [8] ABRAMO, Radhá. **A filosofia do projeto Arte no Metrô**. In: Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Arte no Metrô*. São Paulo: Alter Market, 1994, p.16.
- [9] TOZZI, Claudio. Claudio Tozzi. Depoimento [12 set 2012]. Entrevistadora Ewely Branco Sandrin. Local: residência/atelier do artista. Declarações gravadas pela pesquisadora. In SANDRIN, 2012, APÊNDICE C, página 456.
- [10] MENGOZZI, Frederico. Epopeia em concreto: Maria Bonomi inaugura na Estação da Luz, em São Paulo, uma das maiores obras de arte do país. Publicado pela **Revista Época**, Editora Globo, 22 nov. 2004.
- [11] SCHEIN, Françoise. **Por que a arte nos metrôs é fundamental?** Palestra realizada no evento: **Metrô, Engenho e Arte** do Programa de Inteligência Corporativa da UNIMETRO do Metropolitano de São Paulo. Ago. 2012.
- [12] FOLHETO AÇÃO INSCREVER ESTAÇÃO LUZ DO METRÔ. **Ação inscrever estação luz do metrô-primeira fase 2011**. Françoise Schein: Estação Luz. São Paulo. Brasil. *Arte no Metrô*. 2012.
- [13] SANTOS, Ricardo Gomides. **Obras de Arte no Metrô de São Paulo: um estudo junto aos seus usuários**. 2006, 179 p. Dissertação (Mestre em Psicologia) Faculdade de Psicologia, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006, p. 7, 64, 65, 108, 109.
- [14] USUÁRIOS/ESPECTADORES/ATORES. Depoimentos de usuários/espectadores/atores do metrô de São Paulo no decorrer da **Exposição Arte Cibernética-Acervo Itaú Cultural**, realizada em parceria com o Itaú Cultural [período de 17 abril a 23 maio, prorrogada até 30 maio de 2010] e das 1ª e 2ª edições do **FILEPAI**, integrantes do **11º e 12º Festivais Internacionais de Linguagem**

- Eletrônica-FILE**, realizados em parceria com a FIESP e o SESI [períodos de 27 julho a 07 agosto de 2010 e de 19 a 28 de julho de 2011, respectivamente]. Entrevistadora Ewely Branco Sandrin. Declarações gravadas pela pesquisadora. In SANDRIN, 2012, APÊNDICE B, página 421.
- [15] MONITORES. Depoimentos de monitores no decorrer da **Exposição Arte Cibernética-Acervo Itaú Cultural**, realizada em parceria com o Itaú Cultural [período de 17 abril a 23 maio, prorrogada até 30 maio de 2010] e das 1º e 2º edições do FILEPAI, integrantes do **11º e 12º Festivais Internacionais de Linguagem Eletrônica-FILE**, realizados em parceria com a FIESP e o SESI [períodos de 27 julho a 07 agosto de 2010 e de 19 a 28 de julho de 2011 respectivamente]. Entrevistadora Ewely Branco Sandrin. Local: Estações do Metrô de São Paulo. Declarações gravadas pela pesquisadora. In SANDRIN, 2012, APÊNDICE B, página 421.
- [16] HATANAKA, Conceição M. **Arte no Metrô: obras de arte no espaço público do Metrô de São Paulo**. 2009. Dissertação (Mestra em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas. São Paulo, 2009, p.74.
- [17] CATÁLOGO COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **O Metrô de São Paulo. 1987-1991: tecnologia e humanização**. São Paulo: Alter Market, 1991.
- [18] _____ . **Arte no Metrô. São Paulo**: Alter Market, 1994.
- [19] CATÁLOGO FILE SÃO PAULO. **Catálogo File São Paulo 2011: Festival Internacional de Linguagem Eletrônica = FILE 2011: Eletronic Language International Festival** / [concepção editorial Paula Perissimotto e Ricardo Barreto; tradução Luiz Roberto M. Gonçalves, Cícero Inácio da Silva]. São Paulo, 2011, p.88-91.
- [20] METRO.SP.GOV.BR. **Cultura e Lazer: Ação Cultural**. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/cultura/acaocultural>>. Acesso em 25 jan. 2012.
- [21] _____ . **Cultura e Lazer: Arte no Metrô**. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/cultura-lazer/arte-metro/arte-metro.aspx>>. Acesso em 10 fev. 2012.
- [22] SANDRIN, Ewely B.. **Arte/Arquitetura/Design: tecnologias atuais nas estações do metrô de São Paulo**. 2012, 496p. Tese (Doutora em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2012.
- [23] SEMINÁRIO DE ARTE PÚBLICA. **Um breve histórico sobre arte Pública na Cidade de São Paulo**. SESC SÃO PAULO, 1995 (autor desconhecido).

AGRADECIMENTO

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

EWELY BRANCO SANDRIN *profa. Contratada III (Doutora I) da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP) nos Cursos de Arquitetura e Urbanismo e de Design. Atua nos campos das Artes Plásticas, Design Gráfico e Arquitetura no Atelier Claudio Tozzi*
- e-mail: ewelysf@hotmail.com