

DISPOSITIVOS
PARA
EXPERIÊNCIAS
EM
SUPORTES
MÓVEIS

EDILAINÉ
REGINA DA
CUNHA

DISPOSITIVOS
PARA
EXPERIÊNCIAS
EM
SUPORTES
MÓVEIS

EDILAINÉ
REGINA DA
CUNHA

ÁREA DE CONCENTRAÇÃO

POÉTICAS VISUAIS

ORIENTADOR

PROF. DR. MARIO CELSO RAMIRO DE ANDRADE

DISSERTAÇÃO APRESENTADA À
ESCOLA DE COMUNICAÇÕES E ARTES
DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
PARA A OBTENÇÃO DO TÍTULO DE
MESTRE EM ARTES VISUAIS

SÃO PAULO, 2023

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo
Dados inseridos pela autora

Cunha, Edilaine Regina da

Dispositivos para experiências em suportes móveis /
Edilaine Regina da Cunha; orientador, Mario Celso Ramiro
de Andrade. - São Paulo, 2023.

88 p.: il.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em
Artes Visuais / Escola de Comunicações e Artes /
Universidade de São Paulo.

Bibliografia

Versão corrigida

1. Arte brasileira. 2. Arte contemporânea. 3.
Escultura. 4. Urbanismo. 5. Automóvel. I. Ramiro de
Andrade, Mario Celso . II. Título.

CDD 21.ed. - 700

Elaborado por Alessandra Vieira Canholi Maldonado - CRB-8/6194

Dissertação apresentada à Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em Artes Visuais.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Mario Celso Ramiro de Andrade (Presidente)

Prof. Dr. Agnaldo Aricê Caldas Farias

Profa. Dra. Raquel de Oliveira Pedro Garbelotti

Aprovada em:
30 de Novembro de 2023.

ÍNDICE

| | |
|---|----|
| <i>RESUMO/ABSTRACT</i> | 7 |
| <i>AGRADECIMENTOS</i> | 8 |
| <i>APRESENTAÇÃO</i> | 10 |
| <i>(CAPÍTULOS)</i> | |
| <i>1.</i> IGNIÇÃO | 14 |
| <i>2.</i> NÃO SOU CONDUZIDO, CONDUZO | 24 |
| <i>3.</i> OBJETO SUBLIME | 32 |
| <i>4.</i> PERDA TOTAL | 40 |
| <i>5.</i> O CARRO COMO VIDA | 54 |
| <i>6.</i> PONTO CEGO | 66 |
| CONCLUSÃO | 76 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS | 84 |



RESUMO / ABSTRACT

Os *Dispositivos para experiências em suportes móveis* são um conjunto de aparelhos no campo do tridimensional e da imagem digital, elaborados como meios para a discussão sobre as desigualdades do uso do espaço nas grandes cidades. A partir de reflexões sobre São Paulo, com seu desenvolvimento voltado para o traçado viário e o estímulo ao transporte individual, o contexto do carro (e outros veículos) é analisado sob o ponto de vista do lugar que ele ocupa (estradas, ruas, estacionamentos, garagens) e também sua estrutura material. Também são combustíveis para este grupo de trabalhos as relações econômicas e sociais às quais seus usuários e a vida urbana são submetidos.



The *Devices for experiences on mobile supports* are a set of works in the field of three-dimensional and digital imagery, designed as a means to discuss the inequalities in the use of space in large cities. Based on reflections on the city of São Paulo, with its road-oriented development and encouragement of individual transportation, the context of automobiles (and other vehicles of individual use) is analyzed from the perspective of the place they occupy (roads, streets, parking lots, garages) as well as their material structure. The economic and social relations to which their users and urban life are subjected also serve as fuel for this group of artworks.



AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador Mario Ramiro pela parceria imensa e gentil.

Agradeço aos professores participantes da banca de qualificação e suas considerações luminosas, Brígida Campbell e Agnaldo Farias, e à professora Dora Longo Bahia, pela importante formação na graduação e por abrir as portas nesta Universidade. Incluo os professores da EEPSG Professor Sebastião de Souza Bueno, da Escola Técnica Estadual Carlos de Campos, da Fundação Armando Álvares Penteado e da Universidade de São Paulo, porque o estudo é nossa base.

Aos amigos atenciosos Marcelo Negromonte e Mara Gama, pelas leituras e incentivos. E a Ana Cecilia Agua de Melo pela revisão.

Agradeço especialmente a todos os profissionais envolvidos em cada etapa do desenvolvimento das obras, cito alguns: Vanderlei Martins de Souza e Olavo José da Silva, técnicos das oficinas da ECA, Edson Galan, Ofelia Lott, Dilva Souza, Dalva Garcia e Leonardo Padilha, amigo e parceiro de todos esses anos nas artes.

Agradeço à família Cunha pelo incessante incentivo de uma vida, em especial Mauricio e Matheus, pela colaboração em *Ares* e *Imóvel*.

Também à família Carrer Gomes e especialmente à minha companheira Carin, que com sua geografia e amor me incentivou no ingresso na vida acadêmica e dividiu o volante por todo o tempo nos trechos perigosos e divertidos dessa corrida maluca.

Para Espedito.



1 Fábrica da Volkswagen em São Bernardo do Campo, anos 1970.

0.

APRESENTAÇÃO

A pesquisa para esta dissertação se iniciou com um ponto de vista sobre a presença do automóvel no espaço urbano: como um aparato associado à poluição atmosférica e sonora, e também estopim de tantos episódios violentos, pode ser ao mesmo tempo tão admirado e desejado. No entanto, no decorrer do estudo, o carro se demonstrou como um elemento que nos envolve em múltiplas relações e, assim, este mestrado abordou suas complexidades e contradições. Ainda que em posição estática, o carro é um objeto associado ao movimento e, contidos nele, o levamos e ele nos leva.

São inúmeras as relações que incluem os veículos automotivos e a cidade. Para formular o corpo teórico e as obras de arte que compõem esta dissertação, pesquisei informações em diversas áreas do conhecimento como geografia, história e filosofia, além dos escritos das artes visuais, a fim de refletir sobre o automóvel e, a partir dele, elaborar um novo vocabulário de objetos e imagens.

A série de trabalhos que chamei de *Dispositivos para experiências em suportes móveis* se baseia na possibilidade do deslocamento dos veículos para exercitar o pensamento sobre as conexões suscitadas pelo automóvel na nossa sociedade. Ela se originou com perspectivas de explorar o corpo do carro como estrutura para ressignificar algumas ações cotidianas – e inventar outras – e por fim se ampliou juntamente com a multiplicidade de informações que se somaram no processo das investigações.

As referências espaciais para os estudos foram baseadas em São Paulo, onde nasci e vivo, um exemplo explícito de “habitat natural” do carro. A cidade que não pode parar cumpriu sua sina até mesmo durante a pandemia de Covid-19, circunstância que abrangeu boa parte do tempo da pesquisa. Uma das questões cruciais desse período foi a limitação da mobilidade para frear a contaminação pelo vírus e, neste contexto, o significado do carro como um lugar de proteção privilegiada se tornou ainda mais claro. Foram montados drive-thrus e drive-ins de alimentação, de serviços de saúde, de cinema, shows, exposições e até mesmo de cultos religiosos¹.

1.

O Cine Autorama, visitado em dezembro de 2021, foi um projeto montado temporariamente no Memorial da América Latina em São Paulo e continua a acontecer em outros pontos.

www.cineautorama.com.br

Enquanto parte dos paulistanos se recolhia em casa², o silêncio da cidade era cortado pelos motores das motocicletas dos serviços de delivery. O e-commerce se fortaleceu como nunca com as compras online (Venceslau, 2021) e a movimentação de mercadorias ficou por conta, na maioria das vezes, dos entregadores. Outro ramo que não cessou foi a construção civil. Os caminhões de transporte com todo o tipo de material destinado ao crescimento imobiliário não estacionaram um dia sequer. São Paulo não parou. Ou pelo menos uma parte dela.

A desigualdade no uso do espaço urbano foi também outro motor para a pesquisa. Como compreender a urbe onde o automóvel compete com espaços de habitação e lazer? Investiguei como alguns aspectos da técnica, da economia e da cultura são fundamentais para compreender a força do automóvel na nossa organização social e espacial.

Junto com outros autores, a obra do geógrafo Milton Santos, tão cara às questões sociais relacionadas aos territórios, instrumentalizou a base teórica deste mestrado, em que considero o espaço como agente e as peças desenvolvidas como exercício de pensamento sobre a técnica. Em *A natureza do espaço*, ao analisar os objetos técnicos, Santos diz sobre o automóvel:

“

As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse. Os homens acabam considerando o automóvel como indispensável e esse dado psicológico torna-se um dado da realidade vivida. Ilusão ou certeza, o automóvel fortalece no seu possuidor a ideia de liberdade do movimento, dando-lhe o sentimento de ganhar tempo, de não perder um minuto, nesse século da velocidade da pressa. Com o veículo individual, o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de status e do narcisismo, característicos da era pós-moderna. O automóvel é um elemento do guarda-roupa, uma quase vestimenta. Usado na rua, parece prolongar o corpo do homem como uma prótese a mais, do mesmo modo que os outros utensílios, dentro de casa, estão ao alcance da mão.” (Santos, 1996)

No campo da arte, o carro foi também assunto para vários cineastas, escritores e artistas, cujas obras e ideias abasteceram esta dissertação. Com a proposta de tornar público o processo em desenvolvimento, e também como exercício de reflexão e de escrita, foi criado o perfil *auto.to.pia*³ nas redes sociais Instagram e Facebook com anotações e imagens a respeito da produção de arte acerca do automóvel e assuntos afins.

2.

Durante a pandemia Erkam Seker, um estudante de ciências exatas turco, criou o site Drive & Listen, um serviço online que permite aos usuários fazer um passeio virtual de carro por várias cidades do mundo ao som das transmissões de rádio locais.
www.drivenlisten.com

3.

Disponível em: www.instagram.com/au.to.pia/ e www.facebook.com/auto.pia-107123151574812

Para o presente texto, selecionei alguns dos aspectos abordados na pesquisa que compreendem as obras desenvolvidas e os organizei em seis capítulos:

No primeiro, “Ignição”, a faísca inicial revela as motivações para a escolha do carro como objeto de pesquisa, com uma reflexão sobre as consequências do modelo rodoviário na cidade. Contextualiza a minha produção artística atual a partir de produções anteriores e apresenta a obra *Motivador*.

O segundo capítulo, “Não sou conduzido, conduzo”, aborda o desenvolvimento de São Paulo com foco na história do automóvel e considera a controversa presença dos Ban-

deirantes na formação da cidade. A exploração do trabalho no setor de transporte, incluindo motoristas de aplicativos e carroceiros, se materializa com a escultura *Alça*.

O termo criado pelo filósofo Jean Baudrillard para se referir ao automóvel, “Objeto Sublime”, dá nome ao terceiro capítulo, que trata do aspecto do carro como objeto de desejo e propriedade para um público selecionado. O texto também aborda como o marketing da indústria automobilística se encarrega da tarefa de seduzir o consumidor e discorre sobre a obra *Ares*.

O quarto capítulo, “Perda total”, se dedica à complexa relação entre automóveis e violência a partir do livro e filme *Crash* e da série *Death and Disaster* de Andy Warhol. Dois aspectos diferentes do tema, no âmbito individual e coletivo, são vistos com a escultura *Abraço* e os impressos *Caminho Suave*.

O “Carro como vida” elabora a multifuncionalidade dos carros na vida cotidiana, onde é usado para diversas atividades além do transporte, como moradia e comércio ambulante. Neste quinto capítulo, a ilusão da vida sobre rodas explorada na literatura e cinema se opõe aos fatos reais, e as obras *Vaga* e *Imóvel* aludem à ocupação do espaço urbano e o problema da moradia. O texto também menciona outros aspectos da economia, com exemplos de veículos modificados e adaptados para atender necessidades específicas dos lugares e trata das obras *Limosilia* e *Plataforma*.

O último capítulo, “Ponto Cego”, explora a relação entre automóveis, visão, tempo e espaço, partindo da experiência cinematográfica. Menciona a viagem da fotógrafa Claudia Andujar pelo Brasil, na qual capturou paisagens e o tempo da estrada. O texto também discorre sobre o espelho comum e o retrovisor, como objetos com significados outros, utópicos e heterotópicos.

Por fim, analisa a escultura *Ponto Cego*, que usa vidros e espelhos de um Fusca para criar uma visão única e complexa da paisagem.

Vrum!



2 Cena do filme *FELLINI 8 E 1/2*, dirigido por FEDERICO FELLINI, 1963.

1.

IGNIÇÃO

Em mais um começo de noite na cidade de São Paulo estamos presos no trânsito.

Dentro do ônibus, que se desloca vagorosamente, avistamos os automóveis parados na via. Dezenas de caixas metálicas enfileiradas contendo apenas um motorista ocupam o espaço. Como disse Paulo Mendes da Rocha¹, “uma lata de 700 quilos com um cretino de 70, dizendo que vai jantar em casa, sem andar e falando ao telefone”.

Em um lampejo, vemos o motorista do Citroën C3 esboçar uma expressão que nos leva a pensar que ele talvez quisesse estar no ônibus, pois este pelo menos roda continuamente pelo corredor. Pendurados no coletivo, queremos estar no carro. Por motivos óbvios. Estamos todos ferrados.

No conto *A Autoestrada do Sul*, de Julio Cortázar, durante um tempo não determinado, acontece um engarrafamento absurdo na volta de um feriado, em que os motoristas passam a se relacionar pelo lado de fora dos automóveis. E são justamente os automóveis os protagonistas, aos quais o autor se refere pelas marcas (a moça do Dauphine, o engenheiro do Peugeot, etc.). Passam-se noites e dias, os personagens sobrevivem com suprimentos à mão e sem perspectiva do que poderia acontecer. Num certo momento, os carros começam a andar, e todos se separam da trama traçada de uma possibilidade de futuro que não chegou a acontecer.

O trânsito em São Paulo, assim como em muitas grandes cidades do Brasil e no mundo, nos faz pensar sobre a escolha do modelo rodoviário. Quando ela se deu e por que foi o fator determinante para uma cidade com a paisagem natural formada por rios sinuosos. Por que não foi o modal fluvial ou misto que venceu por aqui?

Os interesses econômicos de um Brasil que vislumbrou o progresso espelhado em cidades europeias e estadunidenses elegeu o carro como o elemento norteador do desenho da cidade.

O projeto viário na cidade de São Paulo empurra as pessoas cada vez mais para longe do centro e as periferias não cessam de se prolongar. E ao habitar bairros mais distantes de seus trabalhos, os cidadãos passam mais tempo em trânsito. Muitos, para estar nas áreas centrais, se sujeitam a morar em lugares tão pequenos quanto um pedaço de calçada e milhares não têm nenhuma escolha².

1.

Paulo Mendes da Rocha, no programa Roda Viva em 2013.

<https://www.youtube.com/watch?v=KS-FBWGylua0>

2.

Um levantamento do Observatório Brasileiro de Políticas Públicas com a População de Rua mostrou que a cidade de São Paulo registrou em 2022 mais de 48 mil moradores de rua. No estado são mais de 80 mil, e, no país, são mais de 192 mil pessoas nessa situação.

Fonte: Agência Brasil

Essas ideias nos trazem uma reflexão: Qual o nosso lugar no mundo, enquanto espaço físico?

Em uma situação hipotética, se o planeta terra fosse loteado para seus habitantes, qual seria a área destinada a cada um dos humanos viventes?

Com 8 bilhões de pessoas³, considerando a área emersa do planeta de aproximadamente 150 milhões de quilômetros quadrados, teríamos algo em torno de 18.750 metros quadrados por pessoa. Um terreno de quase 137m de frente por 137m de lado. Nesta área, o dono do lote teria de coabitar com todos os outros seres terrestres, tudo que existe no planeta e ainda suportar toda a infraestrutura para sua manutenção.

Desse modo, por instinto de sobrevivência, escolhemos nos agrupar com outros humanos e na formação das cidades se originaram as inúmeras complexidades com que convivemos. As densidades demográficas variam de acordo com as condições físicas, econômicas, sociais e políticas – e conseqüentemente oportunidades – e em São Paulo, por exemplo, os 7,5 mil habitantes por quilômetro quadrado⁴ causam a sensação permanente de estar em um elevador cheio.

Embora pareça que exista pouco espaço físico no mundo para tanta gente, principalmente durante um engarrafamento, o que temos são circunstâncias diversas e principalmente ligadas ao planejamento urbano.

Questões sobre a escassez de espaço nas zonas urbanas mais densas rodeiam as minhas pesquisas e a partir de 1998 produzi as seguintes obras:

*Planta*⁵ é uma impressão na escala de 1 : 1 que simula uma planta baixa de um apartamento de pequeníssimas dimensões, onde os únicos móveis são um sofá e uma TV. Este trabalho é mostrado no chão, e tem 4,0 por 2,5m. Com a atual pesquisa compreendi que esta medida equivale aproximadamente a uma vaga de um carro pequeno.

*Planta de apartamento para uma pessoa só*⁶ é um desenho que tem motivações semelhantes. Foi elaborado para um caderno especial da edição impressa da *Folha de S.Paulo* para comemoração dos 450 anos da cidade, em 2004. Nesta obra também comento sobre espaços diminutos onde o individualismo se avizinha à solidão.

Um dos fatores que estabelece a desigualdade na distribuição dos espaços nas cidades é a economia. Os espaços adquiridos como propriedade para habitação e outros fins estão submetidos ao nosso poder aquisitivo. E as relações econômicas com o poder público determinam que lugares são públicos ou privados.

O automóvel, protagonista no traçado da cidade, é uma propriedade privada que atua no lugar público. Com o pressuposto de que a rua é livre e de todos, o leito carroçável⁵ é destinado aos veículos automotores e a área que ocupam na concentração urbana é desonerada⁶ apenas na condição de movimento. Os veículos parados são submetidos a taxas de estacionamento rotativo⁷.

E não há espaço para todos nas vias. Ainda que cada cidadão pudesse possuir um carro, e quisesse sair ao mesmo tempo, o fluxo travaria completamente. (Schor, 1999)

3.

Fonte: ONU (2022).

4.

7.527,76 segundo censo do IBGE de 2022.

5.

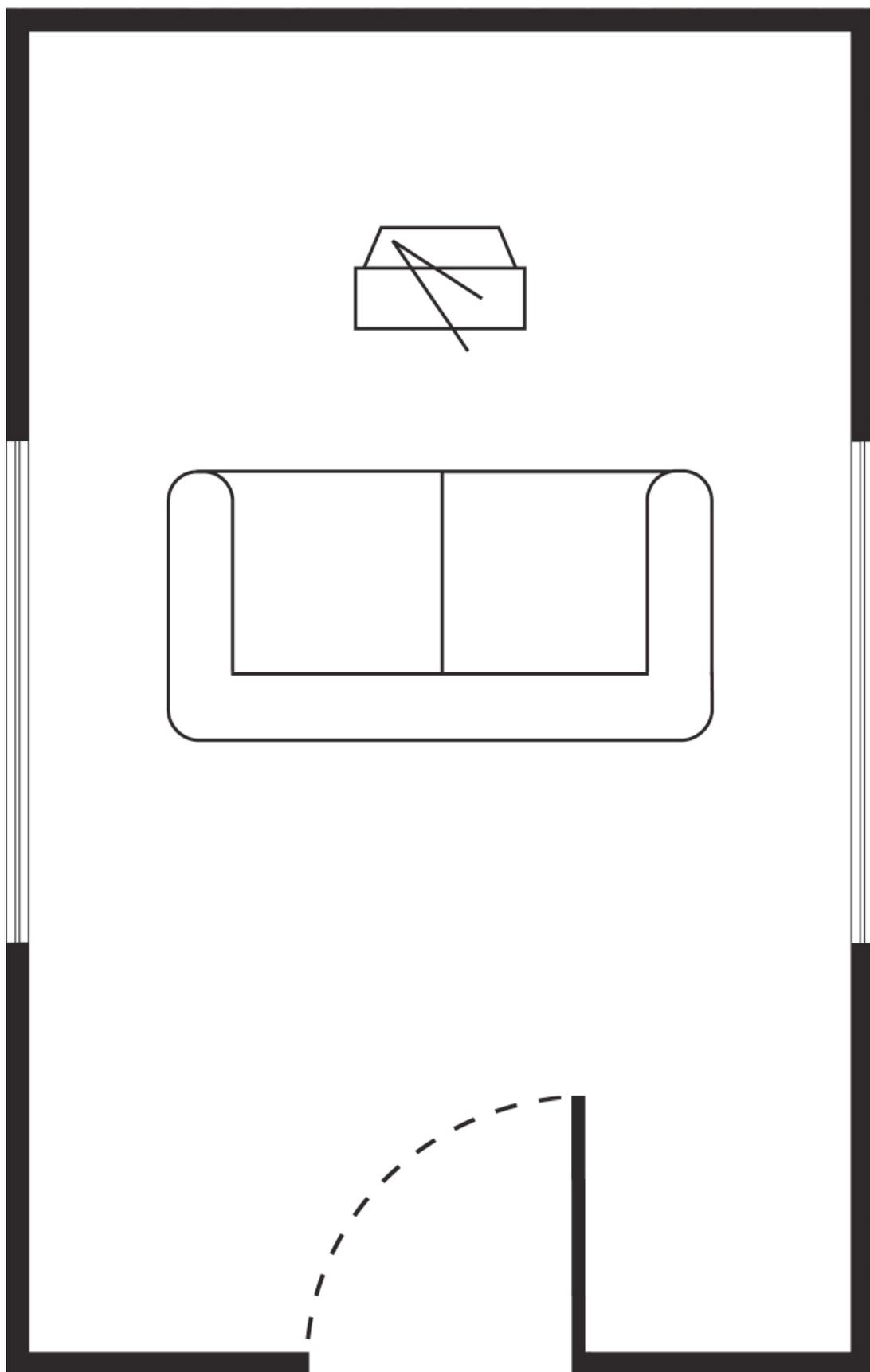
Parte da via reservada ao tráfego de veículos, composta pelo conjunto de faixas de rolamento e estacionamento.

6.

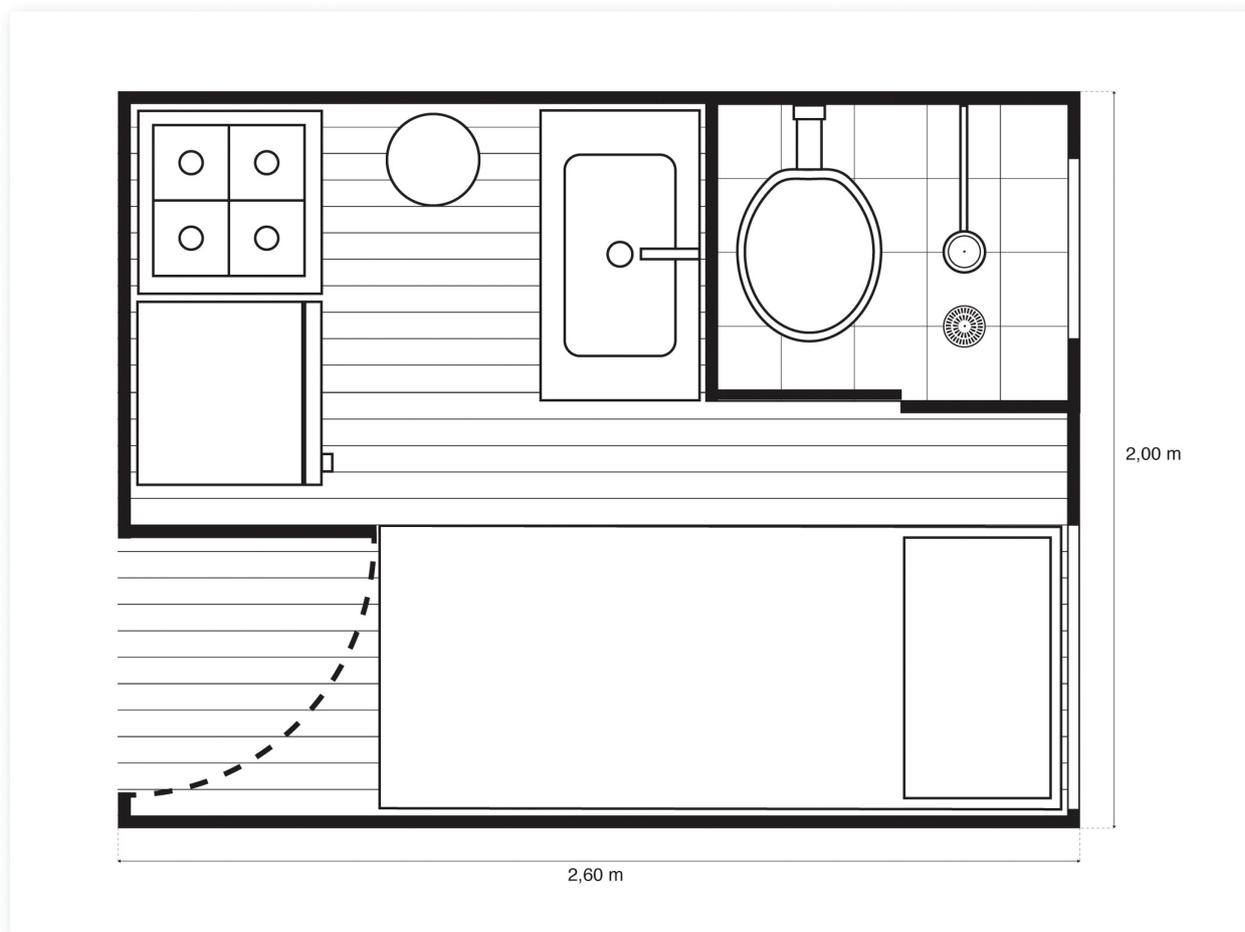
Aqui me refiro a estradas que cobram pedágio, pois a legislação exige a todo veículo impostos para circulação.

7.

Em áreas fora do zoneamento, após cinco dias o veículo é considerado abandonado e pode ser removido.



3 PLANTA, 1997. Adesivo sobre lona vinílica, 400 x 250 cm



4 PLANTA DE APARTAMENTO PARA UMA PESSOA SÓ, 2004. Desenho, 21 x 29 cm

As obras de arte desenvolvidas têm como objeto de estudo o automóvel, seu entorno e suas contradições. O paradoxo entre a possibilidade de rápido deslocamento e os fatores que impedem a fruição do movimento estimula este trabalho, além da sedução que o carro exerce na sociedade de consumo.

Os *Dispositivos para experiências em suportes móveis* são um conjunto de aparelhos no campo do tridimensional e da imagem digital, elaborados como meios para a discussão sobre as desigualdades do uso do espaço nas grandes cidades. A partir de reflexões sobre São Paulo, com seu desenvolvimento voltado para o traçado viário e o estímulo ao transporte individual, o contexto do carro (e outros veículos) é analisado sob o ponto de vista do lugar que ele ocupa (estradas, ruas, estacionamentos, garagens) e também sua estrutura material. Também são combustíveis para este grupo de trabalhos as relações econômicas e sociais às quais seus usuários e a vida urbana são submetidos.

Motor

O conjunto de obras aqui apresentado partiu de um rascunho de pelo menos quinze anos atrás, que chamei de *Motivador* 5. O esboço de uma peça colada a um parabrisa com um pacote de dinheiro pendurado se originou do universo do desenho animado. O personagem que inspirou o esboço portava uma estrutura à frente do seu corpo, em que uma cenoura amarrada o impelia a correr e perseguir o que nunca teria, isto é, o que estava diante de seus olhos, mas fora do alcance de suas mãos.

A escolha de transportar esse desenho ao tridimensional respondeu ao desejo de elaborar um suporte a partir de um objeto já existente e que carregava em si a condição do movimento. As peças que agem para seu funcionamento e os seus componentes anexos compõem um vasto vocabulário técnico, que suscita muitas ressignificações para funções existentes e também favorece as inventadas.

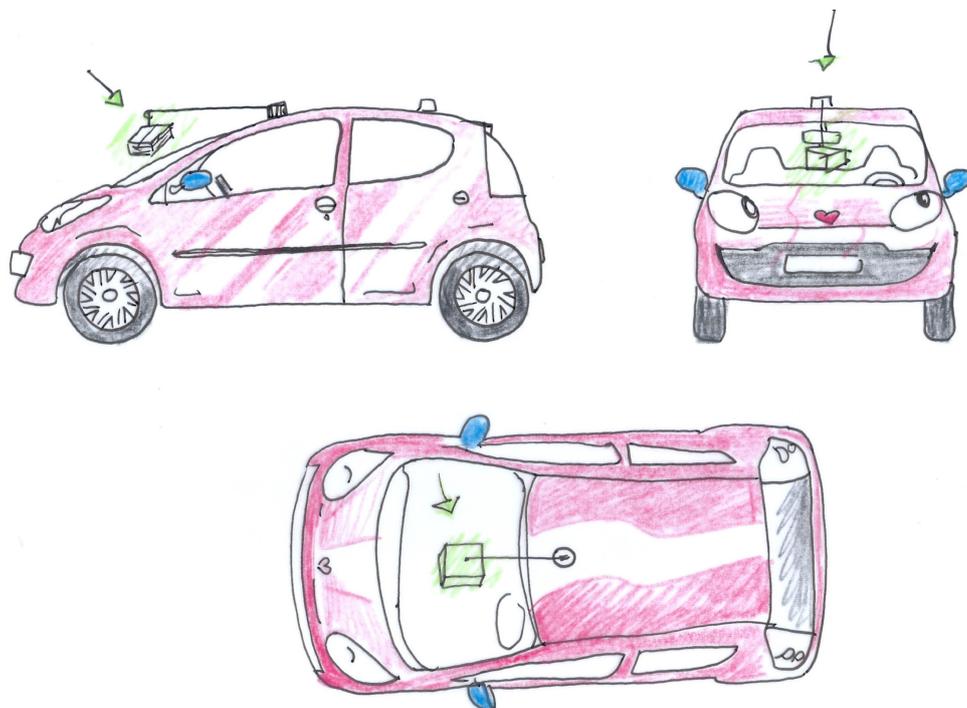
Em projetos anteriores a esta produção tratei das subjetividades dos objetos e da arquitetura. A linguagem normativa usada pela arquitetura e o design é propulsora para muitas investigações, pelo fato de pressupor certezas, precisão e o apuro técnico que garantem nossa sobrevivência e segurança diante de um bom desempenho. Como disse Paulo Mendes da Rocha, “um dos paradigmas da arquitetura, no sentido de ocupação do território para torná-lo habitável, é evitar o desastre”⁸.

Para a minha produção, o uso cotidiano dos objetos e suas funcionalidades discursa muito sobre a história dos nossos fazeres e nossa relação com o mundo. Os objetos domésticos nos envolvem desde a forma mais íntima do habitar, que é o mobiliário que ampara o nosso corpo, até os objetos elétricos e eletrônicos, que têm entre suas atribuições objetivar nosso tempo.

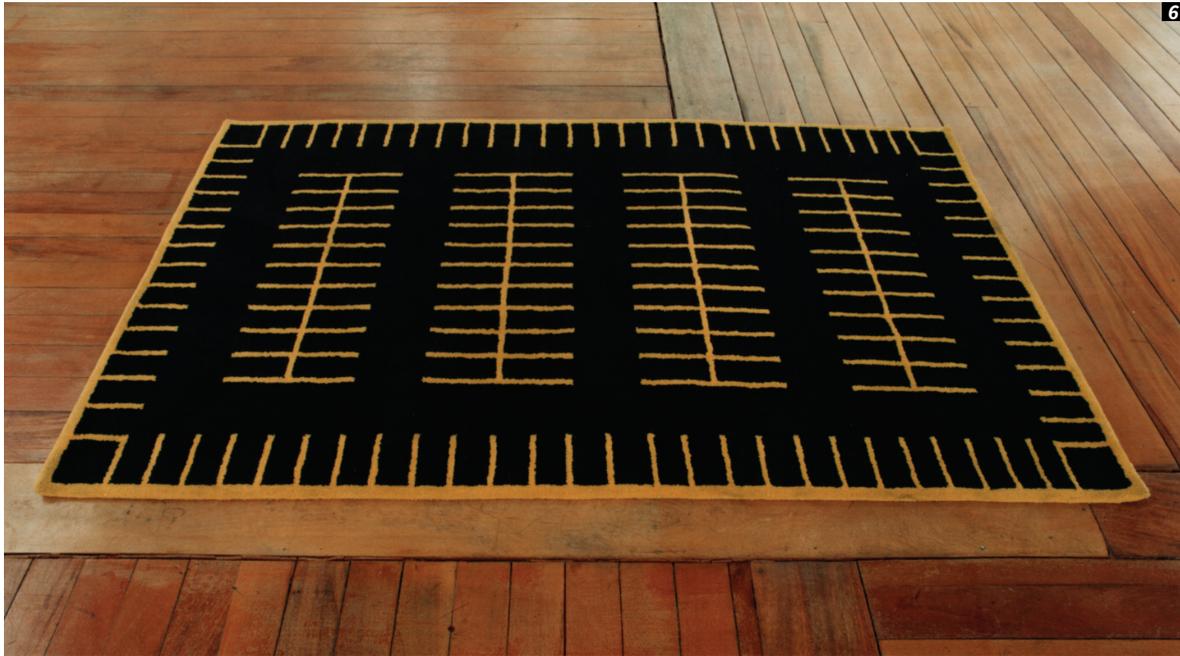
Com esculturas, instalações, fotografias criadas e manipuladas, desenhos e outras obras digitais, tratei de subverter o vocabulário técnico que envolve esses elementos.

As pesquisas acerca do automóvel para esta dissertação aproximaram a arquitetura, o design, a filosofia e a

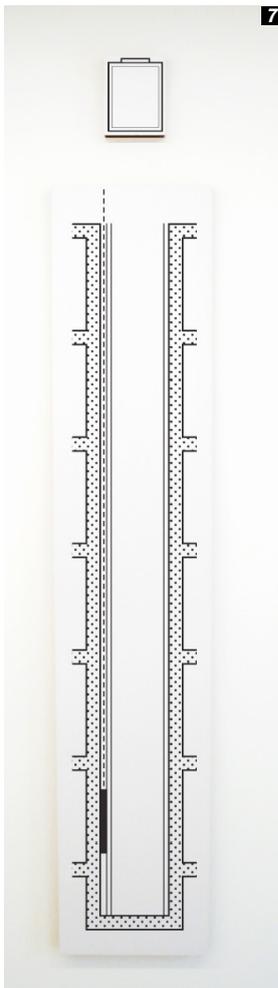
8. Entrevista com Paulo Mendes da Rocha na Revista Cult <https://revistacult.uol.com.br/home/paulo-mendes-da-rocha-arquitetura/>



5 MOTIVADOR (rascunho). Desenho, 21 x 29 cm



6



7



8



9

6 ESTACIONAMENTO, 2000.

Tapeçaria, 120 x 180cm

7 ELEVADOR, 2005. Impressão encapsulada em fórmica, 180 x 40 cm

8 GUICHÊ, 2002. Madeira e vidro, 180 x 90 x 9 cm

9 SUBTERRÂNEOS: CANOS, 1999. Serigrafia em poliestireno, 50 x 50 cm

geografia: o carro como objeto, como o próprio meio construído da cidade. Milton Santos conceitua o objeto como artefato elaborado pelo homem em *A Natureza do Espaço*, de 1996:

“

Há quem distinga os objetos das coisas, estas sendo o produto de uma elaboração natural, enquanto os objetos seriam o produto de uma elaboração social. As coisas seriam um dom da natureza e os objetos um resultado do trabalho.” (Santos, 1996)

No livro *O Sistema dos Objetos*, o filósofo Jean Baudrillard elabora uma pequena catalogação para discorrer sobre os utensílios repletos de significados que nos rodeiam. E para explorar, nas palavras dele, essa “imensa vegetação de objetos”, as obras aqui apresentadas se ocuparam com combinações de prolongadores, dispositivos, aparatos, aparelhos, estruturas que inventam funções. E também as respectivas representações gráficas acerca do tema.

No entanto, para este conjunto não bastava a apropriação de eletrodomésticos como o microondas ou o aspirador robô. Esses, na quietude do lar, transformam nossa objetivação do tempo no âmbito privado. O carro, ao ser lançado do ambiente doméstico, onde está a maioria dos utensílios com que convivemos na vida cotidiana, é submetido a outras relações. E sua condição de deslocamento na cidade nos faz estudar a relação de movimento, velocidade, tempo e espaço.

A velocidade, condição física que coloca a relação entre a distância percorrida e o tempo empregado em um movimento uniforme, me interessa como qualidade inerente ao progresso e atribui ao carro um poder maior.

“

O movimento por si só constitui certa felicidade, mas a euforia mecanicista da velocidade vem a ser outra coisa: é fundada no imaginário, sobre o milagre do deslocamento. A mobilidade sem esforço constitui uma espécie de felicidade irreal, de suspensão da existência e de irresponsabilidade. A velocidade tem como efeito, ao integrar o espaço-tempo, reduzir o mundo a duas dimensões, uma imagem, vem ela livre de seu relevo e de seu devir, entrega-se de certo modo a uma imobilidade sublime e a uma contemplação”. (Baudrillard, 1968).

As gradações do movimento inerentes ao automóvel, da alta velocidade até o estado de imobilidade, o tornaram elegível como o suporte das minhas elaborações, e seu corpo metálico veio sustentar o *Motivador* ¹⁰ que de esboço inicial se configurou em uma peça tridimensional.

A peça é uma estrutura longa de madeira acoplada ao para-brisa do automóvel com um gancho de metal pendurado. Dentro do carro, estamos sempre atrás do impulso que a obra suscita.

Os verbos mover e motivar têm origem em comum, o primeiro no sentido de “pôr(-se) em movimento” e o segundo em impulsionar. O substantivo motor, que faz mover os carros, é etimologicamente parente do nosso *Motivador*. É o que move, o que movimenta alguma coisa.

E quando o substantivo motivo é sinônimo de razão e causa, ocorrem as interrogações: O que são as forças atuantes que determinam a vontade de agir em direção a um objetivo? Entre a necessidade e o desejo existe uma vasta complexidade que justifica esses efeitos.

Vivemos em hiperatividade constante e atendendo a uma contínua oferta de estímulos. Em uma época onde atributos como sucesso ou fracasso tornam o sujeito responsável em sua



10 MOTIVADOR, 2023. Madeira e metal, 98 x 9 x 4,5 cm

individualidade pela sua atuação na sociedade, motivação é o substantivo que não pode faltar.

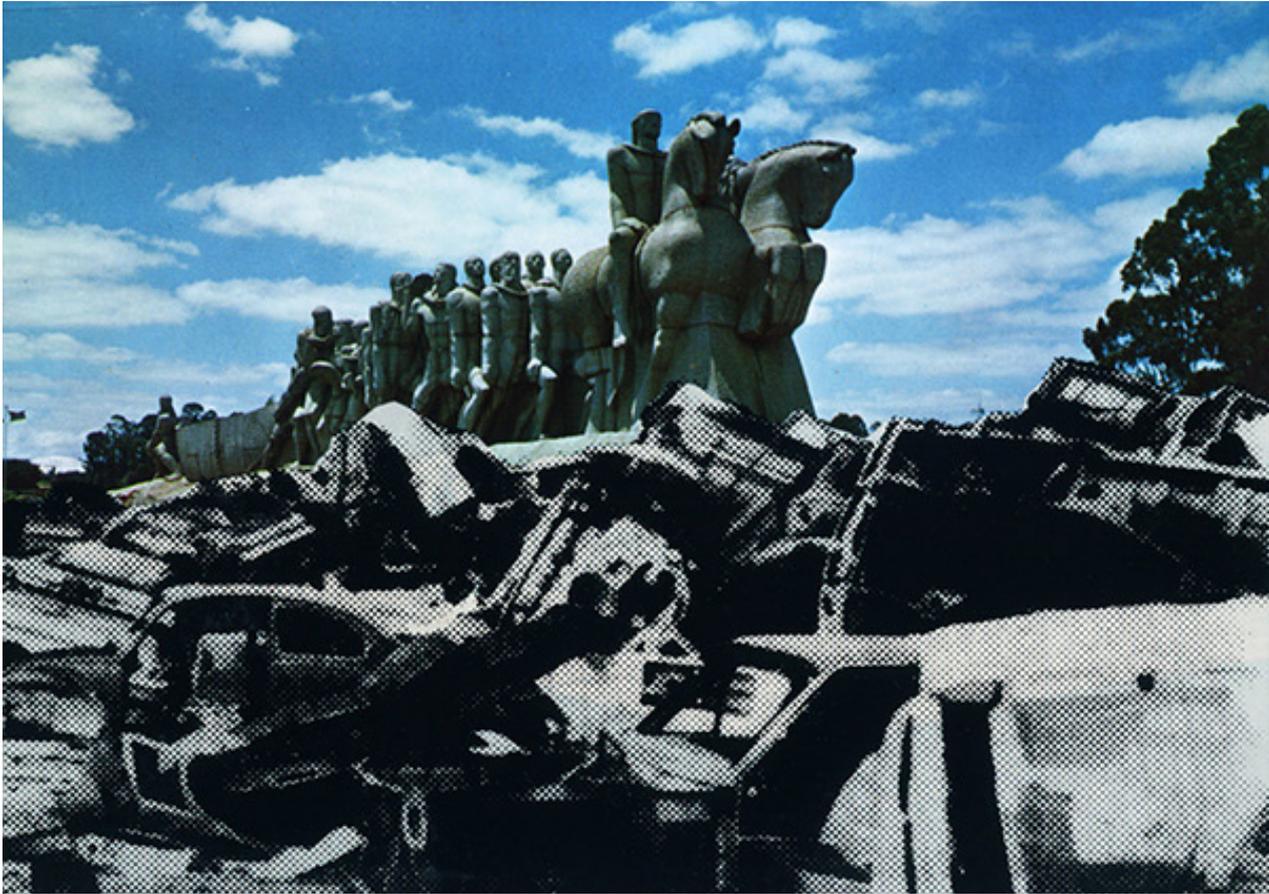
Coaches motivacionais e seus treinamentos maquiavam a falácia do empreendedorismo como eufemismo para a precarização.

O filósofo sul-coreano Byung-Chul Han, em seu livro *Sociedade do Cansaço*, cunhou o termo “sociedade do desempenho” para descrever o imperativo da produtividade na nossa sociedade. E essa situação nos desenha com um excesso de positividade onde o nosso opositor somos nós mesmos, no afã de vencer e nos superar o tempo todo. “O excesso da elevação do desempenho leva a um infarto da alma”. (Han, 2015)

FOTOS: CARIN CARRER GOMES/EDILAINE CUNHA



11 12 Aplicações do MOTIVADOR.



13 REGINA SILVEIRA, *BRAZIL TODAY, NATURAL BEAUTIES*, 1977. Serigrafia sobre cartão-postal, 10,5 x 15 cm

2.

NÃO SOU CONDUZIDO, CONDUZO

A inscrição em latim no brasão de São Paulo, “Non Dvcor Dvco” (Não sou conduzido, conduzo)¹, diz bastante sobre a natureza da cidade que foi o berço da indústria automobilística no Brasil. Apesar da condução referida dizer mais sobre a pretensão paulistana diante da economia do que empunhar um volante, o desenho vencedor do concurso organizado em 1917 pelo prefeito Washington Luís vislumbrava os anseios do que se tornaria a metrópole do progresso sobre rodas.

São Paulo recebeu o primeiro automóvel do Brasil, trazido pelo jovem Alberto Santos Dumont, conhecido entusiasta das máquinas. No porto de Santos, em 1891, desembarcou do navio Portugal vindo da França o Peugeot Type 3 Vis-a-Vis, ou Peugeot Voiturette, adquirido por 1.200 francos. Com motor a gasolina e 3,5 cv de potência máxima, o carro alcançava até 18 km/h.

Naquela época, o município de São Paulo, fundado em 1554, contava com 65 mil habitantes. A população cresceu vorazmente: em 1920, já eram 600 mil. A partir do século XX, a cidade recebeu, em diferentes momentos, migrantes de todo o país e imigrantes de várias partes do mundo. Com o crescimento da sua demografia, e com as bases da riqueza do café e a modernização tecnológica, ela se tornou polo de produção industrial, financeiro, comercial e de serviços. Em 1919, a cidade recebeu a Ford, a primeira fábrica de automóveis do Brasil, montados com peças importadas em um galpão localizado no centro da cidade. Em 1940, com 1,4 milhões de pessoas, a cidade já possuía o maior parque industrial da América Latina. (Brasiliense, 2008)

Na década de 1920, os problemas da cidade já eram similares aos de hoje, inclusive os congestionamentos, mas em menor escala. Com o discurso sobre a necessidade de organização da crescente população e dos problemas de transporte, saneamento e habitação, a administração se preparou para reformular seu planejamento. No final dessa década, o prefeito Pires do Rio convidou alguns engenheiros para expor suas propostas. O projeto vencedor, o *Plano de Avenidas*, elaborado por João Ulhôa Cintra em parceria com Francisco Prestes Maia, foi um marco na reformulação da cidade. Inspirado na urbanização de algu-

14



1. A criação do brasão municipal é de autoria do poeta Guilherme de Almeida e do artista José Wash Rodrigues.

mas cidades europeias e estadunidenses, o texto do livro aspirava a um requinte de urbanização para São Paulo, porém, foi no projeto viário que ele se destacou.

Em 1926, Washington Luís, então presidente do país, bradou seu lema: “governar é abrir estradas”. Esse foi o mote do desenvolvimentismo que teve o automóvel como símbolo de expansão. O conceito de progresso foi amplamente difundido através da modernização capitalista, que buscava domar a natureza por meio de engenhosidades como as máquinas, a expansão da rede de energia elétrica e toda a infraestrutura tecnológica capaz de impulsionar o avanço das cidades.

Nos anos 1950, o presidente Juscelino Kubitschek apresentou seu Plano de Metas com o lema “50 anos em 5” e endossou o discurso de que a construção de estradas era sinônimo de avanços. Em 1956, a empresa Romi trouxe para as ruas de São Paulo o primeiro carro de produção nacional, o Romi-Isetta. Da linha de montagem da fábrica da Volkswagen em São Bernardo do Campo em 1957 sai o primeiro veículo da companhia fabricado no Brasil, a Kombi².

Os automóveis e a construção de estradas promoveram intensamente a atividade econômica, como descreve o urbanista Roberto Andrés (2020): “Ao demandar uma cadeia de atividades que vai da mineração à fabricação de componentes, da extração do látex à toda a rede de serviços de manutenção, o automóvel tornou-se um dinamizador extraordinário da atividade econômica.”

A cidade que vemos hoje é resultado de ações políticas passadas e presentes. Poderíamos ter adotado um sistema de transporte por navegação fluvial, pelos usos originários do território, ou ainda ter investido no serviço ferroviário, como no período da expansão do café no início do século XX, ou até mesmo ter optado por ter todos os modais combinados. No entanto, empregamos um projeto essencialmente rodoviário, e que favorece o transporte individual.

Com o crescimento da cidade, os moradores foram empurrados para regiões mais distantes, o que implicou a extensão das periferias. Esse movimento de expansão da malha viária acaba por beneficiar não só a indústria automobilística, mas também a produção de asfalto e muitos outros setores industriais, comerciais e de serviços relacionados a este setor. E esta dinâmica vem de mãos dadas com a exploração imobiliária. Portanto, considerando essas relações entre economia e urbanização no desenvolvimento da cidade, podemos dizer que os automóveis e a infraestrutura que propicia sua existência são insumos da configuração de espaços de desigualdades.

Deixa que eu empurro

Nos anos 1980, um comercial de certa concessionária Volkswagen³ mostrava dois comediantes fazendo troça dos carros quebrados na estrada com a máxima: “pois é...”, até que o conversível que os conduzia também entrava em pane e a turma que tinha sido caçoada saía para revidar os piadistas. O humor da cena tornou a expressão “pois é” substantivo sinônimo de carro usado, ou o modelo que atendia as mínimas necessidades do usuário. Era comum ouvir, “vou juntar dinheiro pra comprar um pois é”. O filme também nos mostrava que a prática de empurrar o carro para fazer “pegar no tranco”, bem mais comum

2. Kombi é uma abreviação do alemão *Kombinationsfahrzeug*, em português “veículo combinado” ou “combinação do espaço para carga e passeio”.

3. Comercial da concessionária Vimave com o jargão “Pois é” <https://youtu.be/Nw9zXKC-zDA>

naquela época, gerava solidariedade para com o carro quebrado, que hoje é amparado pelo serviço pago às seguradoras.

A ideia de propelar um veículo com a força braçal batizou popularmente o *Monumento às Bandeiras*⁴, de Victor Brecheret, cartão-postal paulistano localizado no Parque do Ibirapuera, como “Deixa que eu empurro”. A expressão, no entanto, zomba da cena histórica e polêmica que a obra representa e joga luz em alguns elementos formadores da cidade.

A obra apresenta um conjunto escultórico composto por 32 figuras em pedra em uma composição horizontal de escala agigantada. São representações de trabalhadores da época colonial no serviço de conduzir uma canoa, guiada por dois homens a cavalo. Enquanto alguns puxam a embarcação, apenas o último homem que compõe o coletivo efetivamente a empurra, e sua forma evidencia o esforço.

Os bandeirantes são figuras míticas no ideário paulista, descritos pela literatura tradicional como desbravadores de uma terra selvagem rumo à civilidade, e em uma visão progressista, como criaturas hostis e assassinos cruéis. Não à toa, como símbolos do pioneirismo no estado, muitas ruas, avenidas, pontes, estradas e até o Palácio do Governo de São Paulo aludem a esses personagens⁵.

A compreensão do progresso na nossa civilização é controversa, tendo em vista que a formação da cidade está imbuída de episódios de violência. A história de São Paulo que exalta os bandeirantes como heróis ainda é narrada de acordo com a elite que com eles se identifica e aos poucos é desconstruída por outros grupos sociais.⁶

“

Entrando nos anos 1990 e, em seguida, no novo século – e com a emergência de outras vozes no campo da democracia brasileira –, diferentes interpretações foram sendo agregadas ao Monumento. Para esses novos protagonistas, era preciso deixar evidente que o Monumento às Bandeiras não representava a glória do passado e do futuro do país; ele, de fato, homenageava milicianos assassinos, estupradores e traficantes de seres humanos.” (Chiarelli, 2021)

Muito antes dos questionamentos atuais sobre revisões de homenagens discutíveis, o *Monumento às Bandeiras* foi suporte de intervenções em diferentes momentos históricos. Na madrugada de 27 de abril de 1979, o grupo 3NÓS3 se manifestou junto a esse monumento – e também a alguns outros célebres do centro expandido de São Paulo –, na obra

4.

Para saber mais sobre a história do Monumento às Bandeiras leia *Bandeiras de Brecheret* de Marta Rossetti Batista

5.

Fernão Dias, Raposo Tavares, Brás Leme, Cunha Gago, Anhanguera, Borba Gato, Rodovia dos Bandeirantes, Ponte das Bandeiras, são alguns exemplos nomes de ruas, avenidas e monumentos que homenageiam esses personagens históricos.

6.

A bandeira do estado de São Paulo também faz referência aos bandeirantes no seu desenho: “As treze faixas, sete pretas e seis brancas, simbolizam os dias e noites de luta dos bandeirantes em favor do estado; o retângulo vermelho representa o sangue dos bandeirantes que foi derramado; a cor azul que preenche o contorno do mapa do Brasil simboliza a pujança dos bandeirantes; as quatro estrelas dispostas em cada canto do retângulo e que rodeiam o globo, representam o Cruzeiro do Sul, constelação indicadora da nossa latitude astral.”

Fonte: Site da Prefeitura de São Paulo



15 3NÓS3, *ENSACAMENTO*, 1979

intitulada *Ensacamento*¹⁵. No contexto da intervenção militar no país, o trabalho efêmero fazia clara alusão às práticas de tortura ocorridas neste episódio nefasto da nossa história. O jornal *Última Hora* descreve, no dia seguinte à ação :

“

Algumas pessoas nem chegaram a notar. Caminhavam quase que mecanicamente ao trabalho ou escola. Os carros continuavam buzinando, as filas de ônibus enchiam e esvaziavam apressados paulistas, os vendedores ambulantes já começaram a gritar. Enfim, o rush matinal em sua mais perfeita ordem: tudo nos seus devidos lugares. No entanto, a maioria das praças públicas, ontem, já não eram as mesmas. As crianças, babás, vagabundos e os namorados não faltaram, isso não. As estátuas foram encapuzadas com sacos de lixo. Alguém resolveu enfrentar o frio da madrugada paulistana e escalar estátuas. Nem mesmo o imponente “empurra-empurra” no Ibirapuera (Monumento às Bandeiras) foi obstáculo ao encapuzador que, com obstinação, diga-se de passagem, não deixou muitas cabeças ao relento. (...) Uma senhora, com compras na mão, olhou. Não pensou duas vezes: “Assim, meu filho, pelo menos elas não precisam ver o que está acontecendo. Do jeito que as coisas estão nem pedra aguenta mais.” (Cidade, 2017)

O rosto ensacado não nos vê e também não é visto. Desta forma, essas figuras sofrem uma supressão da identidade e assim, em um prazo fugidio, as representações são anuladas. Neste ínterim, *Ensacamento* nos abre um precedente para ressignificar nossos heróis.

O símbolo em pedra do Ibirapuera retrata um devaneio paulistano de um grupo desbravador e nobre que rumam em direção ao noroeste, às entranhas do futuro. No entanto, o que vemos

com essa reflexão, e talvez com o qual nos identifiquemos na verdade, é um grupo miscigenado que conduz uma empreitada que serve aos donos do poder, montados em seus privilégios.

Ainda que a expressão que intitula esse tópico remeta a outros tempos, ela emoldura a cena de Brecheret com o olhar popular trazido à tona nos nossos estudos. As relações de trabalho ligadas ao transporte foram atualizadas com os motoristas de aplicativo, entregadores e em última instância os catadores de recicláveis com seus carrinhos. Para nossa obra, o trabalhador precarizado emerge como personagem emblemático de São Paulo, sobrevivente na condição de informal, endividado e iludido com as promessas do capitalismo.

Alça e os brilhos opacos

Os carrinhos de catadores no centro de São Paulo se multiplicam a olhos vistos⁶. Cada integrante dessa categoria marginalizada carrega consigo até 400 kilos por viagem em seus veículos de tração humana. Mulheres, homens, crianças, em sua maioria negras, cumprem a função de coletar os descartes de material reciclável que nem o Estado e nem a iniciativa privada dão conta de recolher.

O material reciclável, dejetos oriundos da industrialização, se manifesta em uma quantidade enorme de embalagens que servem ao transporte e armazenamento de produtos. Se a indústria comercializa um tubo de creme dental de material plástico contido em um cartucho de papel, isso se deve à função da embalagem de proteger o produto durante todo o percurso, desde o galpão da fábrica à transportadora e do depósito do mercado ao nosso armário do banheiro.

Estamos embrenhados na política da circulação e logística das mercadorias, presente em tudo que consumimos. E na rede de relações trabalhistas no setor do transporte, a maioria da força de trabalho está na ponta mais fraca, a da precarização.

A relação entre transportes e sistemas de produção, marcada historicamente pelo Fordismo e Toyotismo, hoje tem na empresa estadunidense Uber a origem do neologismo que ilustra a transformação das relações trabalhistas. Uberização foi o termo criado para definir o trabalho mediado pelas plataformas digitais que se caracteriza pela flexibilidade da carga horária e ausência de vínculo empregatício. Esse sistema está associado a instabilidades econômicas, pois embora os trabalhadores sejam convencidos pela tarja de empreendedores, estão sujeitos à insegurança e à falta de direitos trabalhistas.

Quando um cidadão não se reconhece como um trabalhador e sua condição de autônomo o coloca como um empresário, cujo sucesso depende apenas do seu desempenho, ele se encontra sozinho em lutas individuais, o que atrasa as conquistas dos direitos coletivos.⁷

Também nesse modelo estão os entregadores de aplicativos, de moto e bicicleta, atividade que cresceu vorazmente na fase aguda da pandemia de Covid-19, e esteve desprotegida física e juridicamente enquanto muitos puderam em condições privilegiadas “ficar em casa”.

E excluídos até mesmo dessa nova categorização, pois

6. O número destes trabalhadores ativos é impreciso, uma vez que apenas uma parcela é cadastrada nas cooperativas.

Fonte: Pesquisa Catakí 2022/IPEA/Prefeitura de São Paulo

7. Ler Tozi: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/168573/166790> e Pochmann <https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-leva-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>

FOTO: EVERTON BALLARDIN



16 ALÇA, 2023. Madeira, 250 x 150 cm.

são apartados também da rede de informação e comunicação, observamos que a classe mais fragilizada no segmento de transportes é a dos carroceiros, que mesmo ao operar nas zonas luminosas⁸ da metrópole – com toda sua infraestrutura informacional–, paradoxalmente, vive em condições de miséria.

A obra *Alça*¹⁷ se desenvolve no âmbito do trabalho precarizado de muitas categorias. A peça em madeira descende da carroça do catador para se completar com o corpo do automóvel, escultura elaborada pela indústria. Ela cerca o espaço que abrigaria o corpo de um hipotético participante, o sujeito centro das atrocidades causadas pela ganância do neoliberalismo.

O trabalhador e usuário de automóveis, que não está entre os miseráveis e nem entre os magnatas, e não pode optar pelo transporte público pela sua ineficiência, é também submetido às penalidades da economia atual, onde poucos ganham.

Alça é um aparato projetado para que uma pessoa puxe um automóvel com a sua própria força. A obra é estruturada em forma de U a partir de sarrafos de madeira com encaixes modelados para a porta do carro. O suporte em madeira natural contrasta com a pintura automotiva, sempre determinada ao brilho.

A peça foi projetada para um Volkswagen Gol, carro “popular” lançado em 1980 para ser o sucessor do Fusca e teve sua produção descontinuada em 2022. O Gol pesa aproximadamente uma tonelada.

O sujeito que puxaria o carro pela alça é um solitário, como a figura da ponta no *Monumento às Bandeiras*. Ele já não conta com a solidariedade que teve no passado para fazer o motor pegar no tranco. Na construção individualista da sociedade atual, ele se vê sozinho a executar uma função hercúlea, de sobreviver no mundo fabuloso vendido pela publicidade.

8. Conceito de Milton Santos, sobre zonas opacas e zonas luminosas: “Chamaremos de espaços luminosos aqueles que mais acumulam densidades técnicas e informacionais, ficando assim mais aptos a atrair atividades com maior conteúdo em capital, tecnologia e organização. Por oposição, os subespaços onde tais características estão ausentes seriam os espaços opacos”.

FOTOS: CARIN CARRER GOMES/EDILAINE CUNHA



17 18 Aplicações da ALÇA.



19 Cena do filme *TRAFFIC*, dirigido por JACQUES TATI, 1971.

3.

OBJETO SUBLIME

Dirigida pelo ambicioso Elon Musk, segundo homem mais rico do mundo, a Tesla, empresa destacada na produção de veículos elétricos, apresentou sua linha de uma maneira singular: os quatro modelos lançados pela marca foram nomeados com os caracteres S, 3¹, X e Y, que formam a palavra SEXY.

O marketing da indústria automobilística confere aos seus produtos qualidades que transcendem a funcionalidade e capacidade técnica. Ainda que criticado no contexto dos estudos urbanísticos, principalmente por ocupar muito espaço e pela emissão de gases poluentes, o carro fascina o consumidor. A ele são atribuídos glamour, status, sucesso. Com ele, as relações do homem com o espaço e o tempo se transformam numa mistura de necessidade e desejo.

No início do século passado, em 1909, no mesmo ano em que Henry Ford introduziu a primeira linha de montagem de automóveis na sua fábrica de Detroit (EUA), o movimento futurista enalteceu a velocidade, o progresso e as indústrias em seu manifesto publicado no jornal francês *Le Figaro*. Escrito pelo seu idealizador, o italiano Filippo Tommaso Marinetti, um trecho diz:

“

Declaramos que o esplendor do mundo se enriqueceu de uma nova beleza: a beleza da velocidade. Um automóvel de corrida cuja carroceria é adornada por grandes tubulações como serpentes de alento explosivo... um automóvel que ruge, que parece correr acima da metralha, é mais belo do que a Vitória de Samotrácia”. (Marinetti, 1909)

Cinco décadas mais tarde, com o automóvel já instituído como objeto do desejo, o deslumbramento com esta máquina aparece na obra *Mitologias*, de 1957, do sociólogo Roland Barthes, que descreve alguns mitos da vida cotidiana francesa dos anos 50. Na crônica *O Novo Citroën*, Barthes discorreu sobre o modelo lançado em 1955, o Citroën DS, e o comparou a uma grande catedral gótica, em uma elegante crítica à sociedade de consumo, na qual o carro é peça fundamental.

1.

O modelo que seria batizado como “E” foi vetado por conflitos de direitos de marca com a Ford, então a empresa optou pelo número 3, uma versão baseada no código informal da linguagem de internet, conhecido como “l33t speak”.

“

Uma grande criação de época, concebida apaixonadamente por artistas desconhecidos, consumida por sua imagem mais que seu uso, por um povo inteiro que se apropria através dela de um objeto absolutamente mágico.” (Barthes, 1957)

O nome do carro fez um trocadilho, na língua francesa DS se lê “déesse”, deusa, em português. A divindade, no feminino, se metamorfoseou no objeto que ainda hoje é símbolo de um universo predominantemente masculino. Outro fato interessante é que referências ao texto de Barthes são comumente encontradas em matérias e anúncios de publicidade sobre o Citroën, exaltando literalmente o automóvel da empresa francesa.

O filósofo Jean Baudrillard, em *O Sistema dos Objetos*, de 1968, toma o automóvel como um “objeto sublime”. Ele o coloca como uma extensão da casa que toma a dimensão do mundo, ao expandir o cotidiano privado em uma combinação de poder e refúgio. Assim o motorista abstrai o seu fim prático em favor do prestígio e projeta o irreal pela transcendência da velocidade. O autor aponta que “a matéria que transforma o espaço-tempo é uma matéria incomparável a qualquer outra” e que “além de cem quilômetros por hora, há a presunção de eternidade”.

O barco

Na Avenida Europa, localizada nos Jardins, área nobre de São Paulo, se concentra um grande número de concessionárias de carros de luxo. Aos domingos, entusiastas de todas as partes da cidade se reúnem nas calçadas para assistir as arrancadas dos possantes que se exibem por lá. São modelos raros e de luxo que saem às ruas para proferir o barulho ensurdecido de seus motores tunados.

2.

Na fase mais aguda da pandemia em 2020 as montadoras de carros de luxo tiveram recorde de lucros.

A receita da Porsche atingiu um máximo histórico de 28,7 bilhões de euros (US\$ 34 bilhões) em 2020, superando 2019 em mais de 100 milhões de euros. Os fornecedores perguntaram a seus clientes por que comprar carros tão caros durante uma pandemia: “Tivemos mais tempo para pensar sobre nosso futuro e o que aconteceria depois, estávamos decidindo onde colocar nosso dinheiro e, bem, por que não?”.

Fonte: *Jornal Estado de S. Paulo*

O público, predominantemente masculino e de todas as idades, estaciona seus carros – na maioria, modelos bem mais singelos que os protagonistas nas vias – e leva cadeiras de praia e geladeiras com cerveja para celebrar e sonhar com o sucesso alheio.

Um dos aspectos mais importantes que singulariza o automóvel em relação a todas as outras mercadorias é o tipo de propriedade que ele representa e a maneira como é utilizado em público (Schor, 1999). Nenhum objeto é tão sedutor quanto um automóvel: é ele que levamos à rua. E, paradoxalmente, ele nos leva.

O faturamento do segmento de automóveis de luxo cresceu consideravelmente no primeiro ano da pandemia² de



20 *La DS* é uma obra do artista mexicano Gabriel Orozco, criada a partir de um Citroën DS, um dos veículos franceses mais icônicos do século XX. O carro foi desmontado, fatiado e teve a parte do meio removida, assim, reconfigurado com a forma esguia. Orozco criou a primeira versão em 1993 na cor cinza metálico e fez uma segunda edição em 2013, o *Cormaline*, em vermelho escarlate.

Covid-19. No mundo em reconstrução de uma época tenebrosa, foi lançado em 2022 o que viria a ser o carro com a maior avaliação do mercado: o superexclusivo Boat Tail²¹, da Rolls-Royce, tem apenas 3 unidades produzidas e custa US\$ 28 milhões.

Considerando o dólar a R\$ 5,17, o preço dessa nave equivale a R\$ 150 milhões. Ou 150 carros de luxo de R\$ 1 milhão, como um Porsche 911 GT3. Ou 1500 carros de R\$ 100 mil, como um Citroën C3. Ou 2205 unidades do Renault Kwid Zen, o carro zero de menor valor no mercado em 2023, por R\$ 68 mil.

Enquanto os super ricos desfrutam da ostentação de suas máquinas maravilhosas, o automóvel ainda é um produto inacessível para a classe menos favorecida, e muitos cidadãos se endividam para possuí-lo³, já que o transporte público atende precariamente às necessidades da população. Em 1973, o filósofo André Gorz, no ensaio *A ideologia social do carro a motor*, aponta o automóvel como privilégio e explica de que forma sua condição desigual traz prestígio para poucos:

“

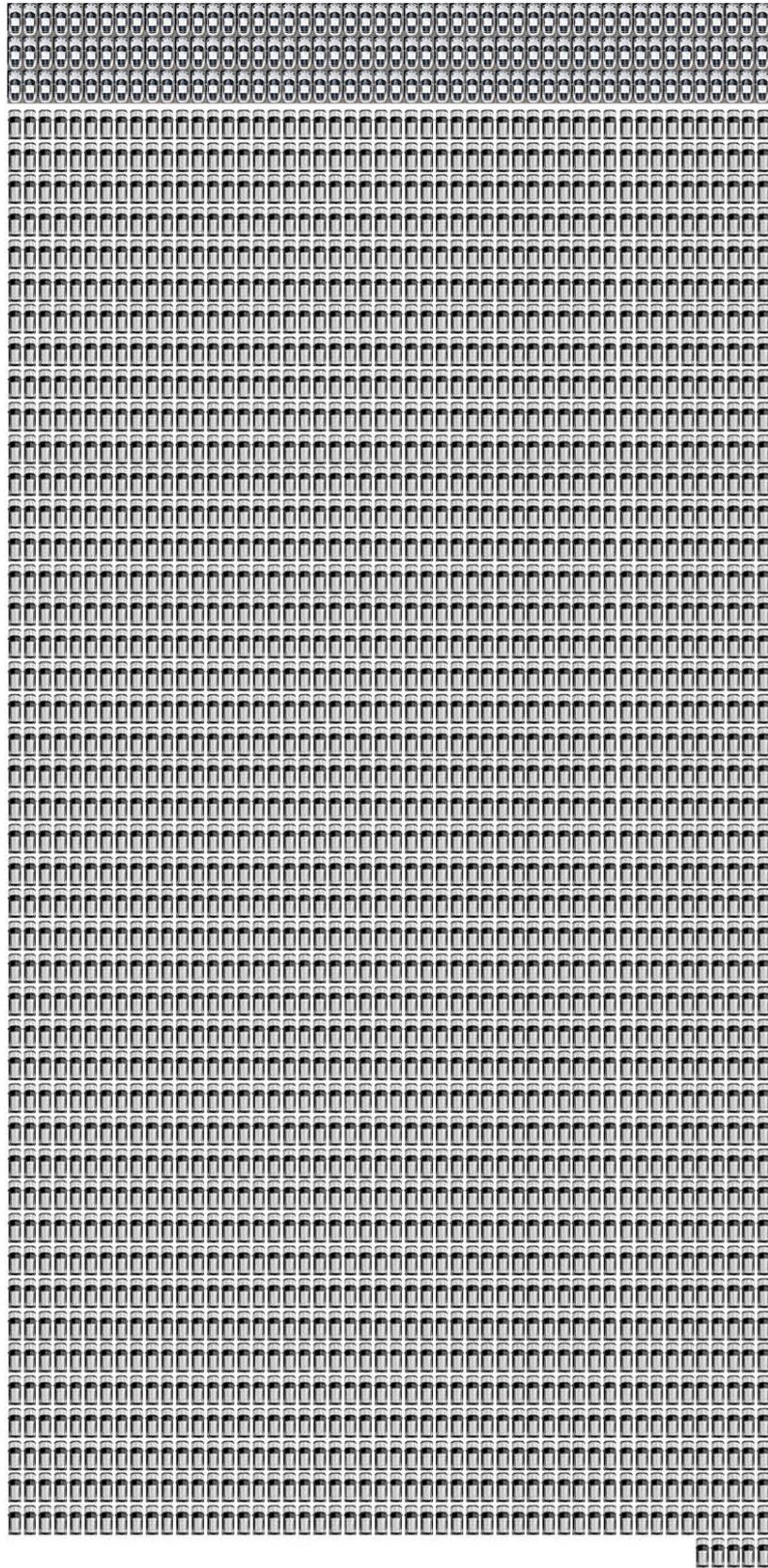
Ao contrário do aspirador de pó, do rádio, ou da bicicleta, que retêm seu valor de uso quando todos possuem um, o carro, como uma mansão à beira do mar, é somente desejável e útil a partir do momento que as massas não têm um. Por isso, tanto em concepção quanto na sua finalidade original o carro é um bem de luxo. E a essência do luxo é a de que ele não pode ser democratizado. Se todos puderem ter o luxo, ninguém obtém as vantagens dele”. (Gorz, 1973)

3.

Um levantamento feito pela Serasa mostra que os inadimplentes no Brasil aumentaram consideravelmente de 2018 a 2023: de 59 para 70 milhões. Em outra pesquisa, os dados constataam que apesar das despesas, a maior parte dos brasileiros continua adepta do veículo próprio: 59% consideram o automóvel como patrimônio e 58% dos entrevistados acreditam que ter um carro ainda vale a pena hoje em dia. Fonte: Serasa

FOTOS: REPRODUÇÃO





22 2205 KWIDS, 150 PORSCHE E 1 BOAT TAIL.

Ares

Os carros de luxo costumam exibir em seus capôs emblemas ou estatuetas como representação da marca. Os Rolls-Royce são adornados com a *Espírito do Êxtase*, uma imagem feminina com vestes aladas, símbolo da suntuosa fabricante britânica.

Ainda em *O Sistema dos Objetos*, Baudrillard dedica o capítulo “A conotação formal: a asa do carro”, a este dispositivo decorativo, em formato de “asas”. O filósofo discorre sobre o tema:

“

As asas do veículo constituem nossa alegoria moderna. Não temos mais musas, temos asas de veículo e nossos isqueiros polidos pelo mar. E é pela alegoria que fala o discurso inconsciente. É na asa do veículo que se exprime o fantasma profundo da velocidade, todavia de modo alusivo e regressivo. Pois se a velocidade é uma função fálica, a asa do veículo deixa transparecer somente uma velocidade formal, congelada, quase visualmente comestível. Não é mais o termo de um processo ativo, mas de uma satisfação “em efígie” da velocidade – como um estado último, passivo, de degradação da energia em signo puro, onde o desejo inconsciente repisa um discurso imóvel”.

(Baudrillard, 1968)

A *Espírito do Êxtase*²³ foi encomendada em 1909 ao artista Charles Robinson Sykes para ser um adereço que representasse o espírito do Rolls-Royce: um símbolo de sonhos, de energia, graça e beleza. Feita em homenagem a Eleanor Thornton, a “musa” da elite que liderava o Automóvel Clube da Grã-Bretanha, a pequena figura prateada tem claras referências à imagem da deusa grega Niké, associada ao triunfo e à glória.

Niké era dotada de asas que lhe proporcionavam uma velocidade incomum e esse atributo inspirou o culto à deusa pelos atletas. Assim ela inspirou a marca de tênis Nike, com sua famosa logomarca em forma de asa. Na cultura romana ela é Vitória, cuja representação encontrada no século XVIII na Samotrácia, Ilha do Noroeste da Grécia, foi preterida por Marinetti em seu poema futurista. A imagem da deusa alada, confeccionada em mármore por volta de 200 a.C., ocupa lugar de destaque no Museu do Louvre, em Paris, no alto da escadaria Daru, em sua imponente base em formato de embarcação.

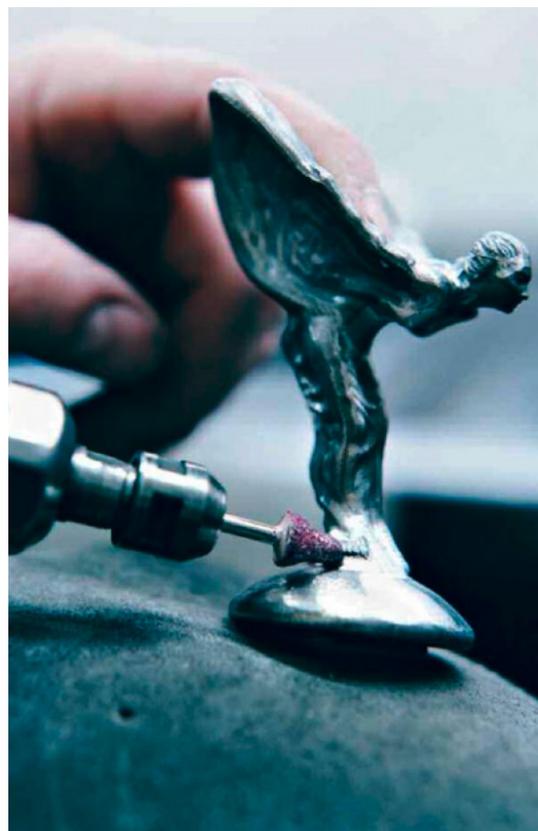


FOTO: REPRODUÇÃO

23 Manufatura da estatueta *Espírito do Êxtase* na fábrica da Rolls-Royce, fotografada por Koto Bolofo.

Na transição de qualidades etéreas para gases mais pesados nasce *Ares*²⁴, uma pequena escultura modelada para habitar o capô do carro, tal qual as estatuetas das marcas de luxo. Sua figura se origina do desenho do escapamento do carro e se transforma com a redução da escala, com a torção do formato e com a inversão de posição. Ela deixa a parte inferior e traseira e pausa à frente, no capô do automóvel, como uma figura de proa.

As figuras de embarcação conhecidas como carrancas tinham a função mística de afastar os maus espíritos, porém nosso acessório vociferou a cultura do consumo em forma de um bibelô prateado.

A curvatura da peça a projeta como uma arma de fogo, cujo tiro sairá pela culatra. Quando no objeto original o produto da combustão do motor é expelido para trás, a nossa peça sugere o contrário, é aos nossos olhos que viria a fumaça escura.

Na mitologia grega, Ares é o deus da guerra e da violência. Filho de Zeus, era pai de Phobos e Deimos, deuses do medo e do terror, e irmão de Éris, a deusa da discórdia. Um dos doze deuses olímpicos, ele era associado a conquistas militares brutais e sangrentas.

Como os romanos na Antiguidade adotaram muitos deuses e mitos gregos em sua religião, Ares foi associado a Marte, também patrono da guerra e da agricultura. Marte é o deus associado ao masculino, baseado no estereótipo do guerreiro intrépido.

A combustão, advinda das “grandes tubulações como serpentes de alento explosivo”, como cita o poeta futurista, hoje é condenada por sujar a atmosfera do planeta. Hoje somos seduzidos por mais uma promessa da indústria, a do motor elétrico. E assim viveremos na eterna rotatória das mazelas do transporte individual.

Voltando aos primórdios, no Rio de Janeiro antigo, o escritor e jornalista João do Rio (codinome de João Paulo Alberto Coelho Barreto) escreveu sobre o fenômeno da chegada do automóvel em terras brasileiras no seu livro *A Vida Vertiginosa*, na crônica *A Era do automóvel*, em 1911, aqui com a grafia original:

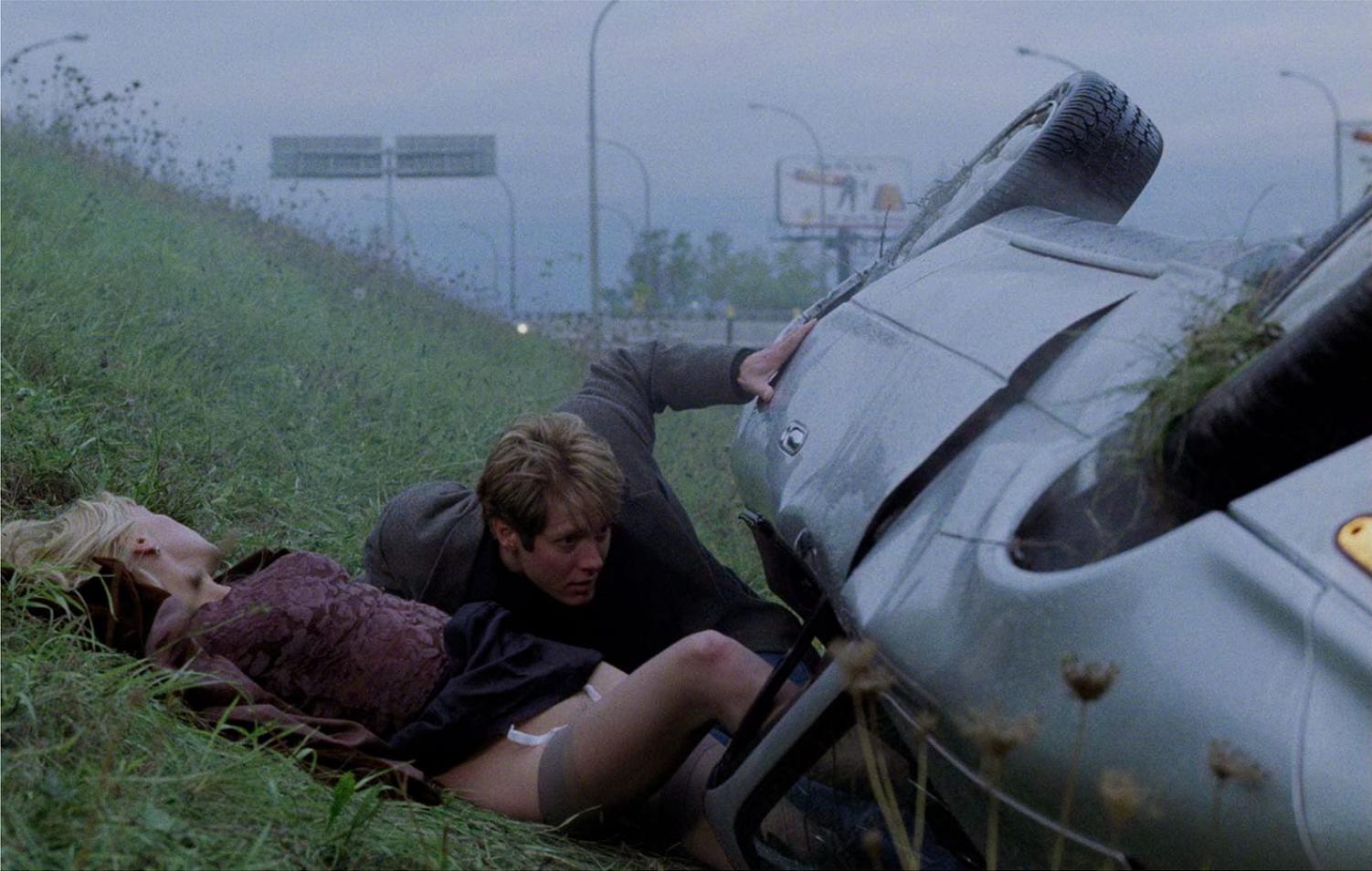
“

Automóvel, Senhor da Era, Creador de uma nova vida, Ginete Encantado da transformação urbana, Cavallo de Ulysses posto em movimento por Satanaz, Génio inconsciente da nossa metamorphose!”





24 25 ARES, 2023. Alumínio. 11,5 x 7 x 7 cm.



26 James Spader e Deborah Kara Unger em cena do filme *CRASH*, do diretor DAVID CRONENBERG, 1996.

4.

PERDA TOTAL

Em uma tarde como outra qualquer, o noticiário de uma TV local do interior de São Paulo mostrou um atropelamento, sem cortes nem censura. A cena de um idoso atingido por um ônibus foi exibida enquanto as crianças na sala comiam chocolates e se divertiam com seus brinquedos.

Logo nas primeiras horas do dia os acidentes ocorridos na noite anterior são apurados pela imprensa e as imagens dos carros esmigalhados estarão ao vivo na mídia, enquanto preparamos nosso café da manhã. A banalização da morte e da catástrofe na TV aberta é escancarada e exibida nos domicílios e nos aparelhos dependurados nos comércios e salas de espera dos consultórios médicos.

Mais tarde, no intervalo da programação da noite, o anúncio de um novo SUV¹, robusto e reluzente, exhibe com imagens sedutoras as liberdades e conquistas que o produto pode nos oferecer. A publicidade vende a ideia de realização pessoal que o carro proporciona associada a conforto, design, conectividade, potência e segurança, porém a velocidade é o que fascina muitos motoristas.

Um dos paradoxos do automóvel se dá quando o velocímetro mostra o limite de 220 km por hora, no entanto, ele é obrigado a seguir os limites estabelecidos pela legislação para garantir a segurança de todos (120 km por hora é o máximo nas estradas brasileiras). O modelo Agera RS, fabricado pela empresa sueca Koenigsegg, ganhou o título de carro mais rápido do mundo, com a capacidade de chegar aos 447,19 km por hora².

Na São Paulo dos anos 1920, o máximo de velocidade permitida era 40 km por hora e os desastres já eram lamentáveis. As leis de trânsito ainda eram esboços e o número de automóveis em circulação crescia substancialmente no meio da elite paulistana que tinha um grande apreço pelo automobilismo como prática esportiva. Assim, os motoristas se achavam no direito de circular livremente pela cidade e usufruir do seu artefato de maneira mais completa, o que causou um grande número de acidentes. (Sávio, 2003)

1.

Sport Utility Vehicle, ou seja, veículo utilitário esportivo.

2.

O Agera RS é o mais ágil, no entanto não é o mais caro do mundo, ele custa por volta de 2,5 milhões de dólares.

“

Um desses dias, na avenida Paulista, um dos automoveis que faziam o curso, apañhou um pobre operario, pae de família e matou-o instantaneamente. Fazer o curso numa velocidade que nem permite ao “chauffeur” a diminuição da marcha do seu vehiculo para evitar uma desgraça é não só uma coisa ridícula, senão um symptoma da furia com que todos os autos rolam por essas ruas da capital.” (*O Estado de S. Paulo*, 21/03/1917)

Notícias como essa, estampadas nos jornais nos anos 1950 e 60, motivaram Andy Warhol a desenvolver a série *Morte e Desastre*, de 1963. Warhol atentou para o sensacionalismo em torno da morte, dos acidentes de carro, suicídios e outras catástrofes nos tabloides da época. Fascinado, o artista colecionava recortes com as tragédias acontecidas na semana e esse acervo deu origem ao conjunto de serigrafias com este tema.

Os desastres de carro estão em grande parte das obras desta série. O automóvel, um ícone para a sociedade estadunidense, foi uma conquista para além da função de mobilidade e lazer. No entanto, os acidentes transformam o sonho americano em pesadelo, eles representam uma quebra da crença nos produtos da Revolução Industrial ao apresentar objetos de consumo que trazem a morte. (Printz, 1989)

Uma fotografia publicada na revista *Newsweek* foi a base para a pintura *White Burning Car III* ²⁷ (Carro branco pegando fogo, número 3), de 1963. A imagem mostra o acidente com um pescador, que fugindo da polícia perdeu o controle do veículo e ao bater em um poste foi arremessado e permaneceu nele cravado por um prego. A imagem do carro em chamas e do corpo pendurado no poste não é mais impactante do que a indiferença do transeunte que passa ao lado da cena sem demonstrar interesse algum.

Outra reprodução publicada em um jornal diário foi usada em *Green Disaster* (Desastre verde), também de 1963. A imagem mostra a cena de um conversível totalmente destruído e o corpo do motorista entre o chão do carro e a rua. Warhol produzia as telas sem alterar a fotografia original. Ele apenas buscava enfatizar alguns dos contornos da cena do desastre. Em *Green Disaster #2* ⁵⁰, a mesma imagem se repete dez vezes, impressa em serigrafia. Essas e as

obras da série *5 Deaths* (5 mortes), – nas versões com fundo magenta, laranja, verde-escuro e amarelo – se baseiam em assuntos igualmente horríveis, pessoas mortalmente feridas em acidentes de carro.

As vítimas do acidente de carro de Warhol simbolizam o americano comum. Sem uma legenda, as identidades permanecem anônimas. O artista explica:

“

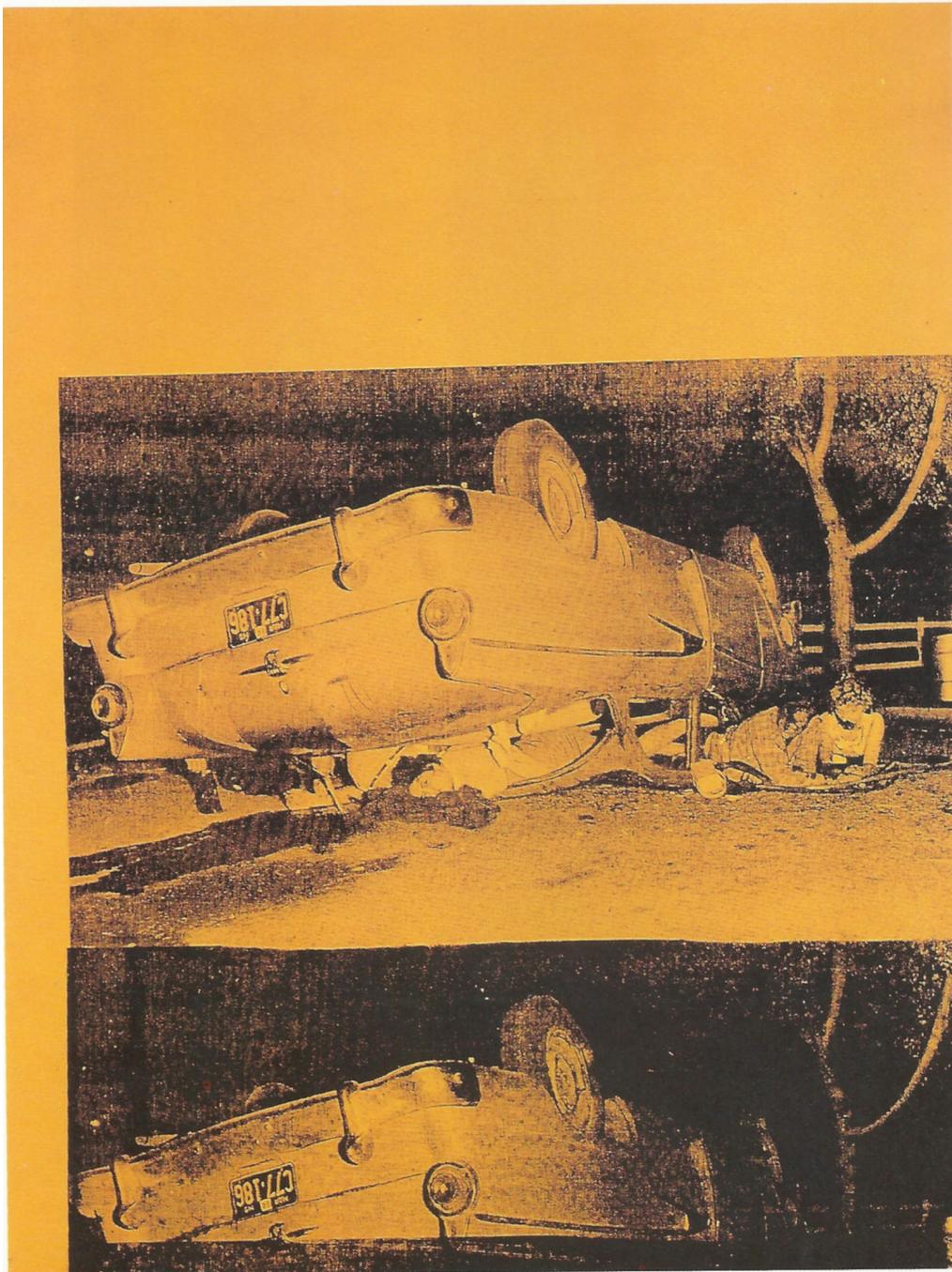
Não é que eu tenha pena deles, é que as pessoas passam e realmente não lhes importa muito que alguém desconhecido tenha sido morto, então pensei que seria bom se esses desconhecidos fossem lembrados por aqueles que normalmente não o fariam.”



²⁷ ANDY WARHOL, *DEAD STOP*, 1955.
Nanquim sobre papel, 48,6 x 58,4 cm



28 ANDY WARHOL, *WHITE BURNING CAR III*, 1963. Tinta acrílica e serigrafia sobre tela, 254 x 200 cm



29 ANDY WARHOL, *FIVE DEATHS*, 1963. Tinta acrílica e serigrafia sobre tela, 112 x 84 cm

A repetição das imagens, tanto dentro de uma única composição quanto reutilizando a mesma foto em telas diferentes, pretende esvaziar o seu significado. Warhol dizia que “quando você vê uma imagem horrível repetidamente, ela realmente não tem nenhum efeito” (Swenson, 1963), se referindo à proliferação de informações pelos meios de comunicação de massa.

Mas apesar das serigrafias estamparem explicitamente as cenas trágicas, com riqueza de detalhes multiplicados em cada tela, não se fala apenas de morte. Warhol trata muito mais de uma banalização da imagem da tragédia através da mídia, e com isso, nós leitores de notícias e espectadores da TV estamos bem familiarizados.



30 ANDY WARHOL, *GREEN DISASTER #2*, 1963. Tinta acrílica e serigrafia sobre tela, 269 x 201 cm



31 J.G. BALLARD, peça da exposição *Crashed Cars*, 1970.

Crash

Quando o escritor J.G. Ballard visitou a exposição *This is Tomorrow*, em 1956 na Whitechapel Gallery em Londres, se impressionou com a efervescente produção da arte pop britânica. A mostra icônica, elaborada com a colaboração de artistas, arquitetos, designers e teóricos, abordou o modo de vida da época e movimentou a cena artística com um vibrante espaço de instalações.

Estimulado pela mostra, Ballard produziu uma série de trabalhos visuais com colagens e em 1970, muito provavelmente movido também pela produção de Andy Warhol, organizou uma exposição no New Arts Lab em Londres, chamada *Crashed Cars*, que apresentava exatamente alguns carros batidos.

A confluência da tecnologia com a violência originou seu romance *Crash*, publicado em 1973. O livro tem como protagonista James Ballard (o mesmo nome do autor), que a partir de um acidente passa a se relacionar com um grupo de pessoas que são sexualmente atraídas por desastres de automóvel. Os personagens desenvolvem uma fixação pelos detalhes técnicos e estéticos dos acidentes, e procuram neles uma fonte de prazer. Um trecho no início do livro conta a perturbação do protagonista:

“

Essa obsessão com as possibilidades sexuais de tudo à minha volta tinha sido desencadeada na minha cabeça pelo acidente. Eu imaginava a enfermeira repleta de vítimas de desastres aéreos, a mente de cada uma delas um bordel de imagens. A colisão entre os nossos dois carros era o modelo de uma suprema e ainda não sonhada união sexual. Os ferimentos de pacientes ainda não internados me chamavam insistentemente, como uma imensa enciclopédia de sonhos acessíveis.” (Ballard, 1973)

Ballard se aproxima de Vaughan, um médico que, após sobreviver a uma batida de automóvel, fica obcecado por acidentes. Vaughan é fascinado pela reconstrução de desastres famosos, como os que mataram James Dean e Jackson Pollock. A amizade entre os dois transforma o pacato publicitário em um ávido colecionador de experiências sexuais ligadas às mutilações e escoriações causadas pelas catástrofes.

“

Na paixão pela máquina, a dupla cria um evangelho do desejo. Os mais esquisitos por-menores são associados a uma miríade de fetiches sexuais; entre as dezenas de atos sexuais narrados, poucos não terão como cenário – ou protagonista – um automóvel.”
(Bressane, 2007)

Crash trata do momento da colisão entre dois carros como um orgasmo, a fusão entre a tecnologia e o corpo, sexualidade e violência. Ballard afirma que “criadas pela razão e pelo Iluminismo, ciência e tecnologia agora servem para os nossos mais perversos e desviantes impulsos. Os seres humanos são profundamente perigosos, e ficarão ainda mais.”

O romance se popularizou com a adaptação pelo cinema na obra homônima de David Cronenberg, em 1996. O diretor, na ocasião do lançamento, disse: “Esse não é um filme para pessoas que querem ver sexo e carros, embora tenha muito de ambos. Carros são a tecnologia pela qual os personagens estão reinventando a existência humana. Os homens nunca aceitaram o mundo como ele é, e nós o temos reinventado, mas nosso comportamento é parecido com o dos homens das cavernas.”

Abraço

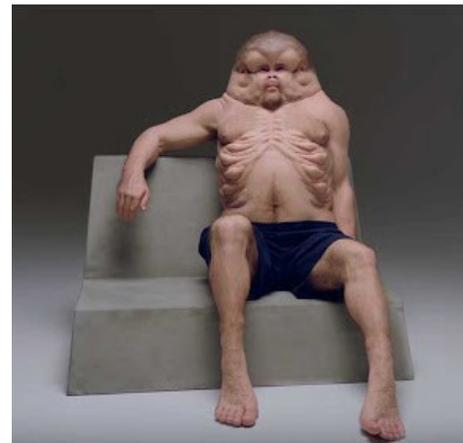
Em 2016, a Comissão de Acidentes de Transporte do estado de Victoria, na Austrália, convidou um grupo de engenheiros, profissionais da área médica e a artista Patricia Piccinini para desenvolver um trabalho. Eles deveriam propor um modelo de corpo humano que pudesse resistir ao impacto de um acidente de trânsito para uma campanha de conscientização da população. O resultado foi *Graham*⁵², uma escultura hiper-realista baseada na figura humana, porém com a anatomia adaptada para sobreviver a acidentes.

Dentre as modificações, o corpo de Graham ganhou um crânio maior, quase como um capacete, e um rosto plano com muito tecido adiposo para absorver o impacto. As costelas foram estendidas até chegar ao crânio, seus joelhos se movem em todas as direções e suas articulações foram fortalecidas com tendões extras para ter maior flexibilidade. E ele recebeu uma camada de pele mais espessa e resistente para ajudar a proteger contra as escoriações.

Segundo o membro da equipe Christian Kenfield, cirurgião de traumatismos do Hospital de Melbourne, os perigos de lesões mesmo em velocidades baixas como 25, 20 km/h são muito grandes. E o *Projeto Graham* vem como um lembrete de quão vulneráveis nossos corpos realmente são.

A maior contradição na cultura do automóvel é a relação entre velocidade, segurança e a morte, como consequência. O carro pode ser uma armadura que isola e abriga o usuário do mundo exterior até mesmo de seres microscópicos como os vírus. Ele pode nos guardar de diversos inconvenientes, como chuva, frio, calor – se puder contar com o ar-condicionado – e até mesmo de chuvas de tiros, se for blindado. Mas não pode nos proteger da ânsia perigosa de ir além dos limites.

FOTOS: REPRODUÇÃO



⁵² PATRICIA PICCININI E EQUIPE, *GRAHAM*, 2016.



33 O choque entre dois automóveis cinematograficamente coreografados é a ação principal de *Raw*, obra da artista Paula Garcia, apresentada em 2020. A performance foi idealizada para ser apresentada a uma plateia de 200 pessoas, porém, com o início da pandemia de Covid-19, o trabalho planejado durante oito anos de processo foi apresentado para um espaço vazio e transmitido online. Em *Raw*, dois veículos do modelo Mazda 2000 se chocaram frontalmente, um guiado pela artista e o outro pelo parceiro dublê, e rodopiaram pela pista de um galpão fechado.

Paula Garcia, em experiências anteriores, se vestiu com metais e imãs para falar sobre forças invisíveis, e nesta ação seu corpo e o de seu parceiro se unem à máquina e com ela potencializam o vocabulário da artista.

A dupla de condutores foi equipada nos parâmetros de segurança usados pelos dublês da indústria do cinema, com quem Garcia foi ter aulas, nos EUA. Os carros também foram adaptados para esta finalidade cênica. A colisão, a parada forçada pelo imprevisto, em *Raw* é transformação e não morte, em uma coreografia sem ensaio prévio. <https://arte1play.com.br/viewerMedia/3391/44468>

A indústria automobilística munuiu os veículos com aparatos de proteção que funcionam na medida do possível, ou seja, dos limites das leis da física. Além do cinto de segurança, outro item obrigatório nos modelos novos a partir de 2010 é o airbag. Literalmente “bolsas de ar”, são infladas por 25 milésimos de segundos quando acontece uma colisão, o suficiente para proteger o corpo do impacto.

O acionamento dos airbags acontece a partir de alguns parâmetros do veículo, como desaceleração repentina, velocidade e peso dos passageiros. A partir de 30 km/h o sistema pode ser ativado. Os sensores no carro disparam uma informação que causa uma ignição e com ela uma reação química que libera nitrogênio sob a forma gasosa, que infla as bolsas³.

Esses ínfimos milésimos de segundos permanecem para sempre pausados na obra *Abraço*⁵⁴. A escultura é composta por um assento de condutor, uma estrutura em madeira e almofadas em tecido que simulam airbags inflados no momento da colisão. Ela tem um conjunto de 5 bolsas, que não convivem na realidade em nenhum modelo de carro, uma frontal, duas laterais, uma de joelho e uma de cinto de segurança. As bolsas circundam o espaço que seria tomado pelo corpo do motorista e se apresentam eternamente infladas, como se congeladas no momento do acionamento.

3.

Saiba mais sobre o funcionamento do airbag

<https://www.hella.com/techworld/br/Tecnica/Eletrica-Eletronica/Sistema-de-Airbag-3083/>

4.

Fonte G1

5.

A Tabela FIPE, é a principal referência no mercado para valores de carros usados e seminovos. Criada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, ela se baseia em vários indicadores econômicos.

6.

Fonte BBC



34 ABRAÇO, 2023. Tecido, infláveis, madeira, banco de carro, courvin. 100 x 50 x 85 cm.

Outras violências

Em 2021, um caso de agressão por racismo em Açailândia, no Maranhão, repercutiu na imprensa. Um jovem negro foi arrancado de seu próprio carro e espancado na rua por dois vizinhos, que o acusaram de estar roubando o veículo⁴. O bancário se preparava para ir a uma confraternização quando foi abordado por um homem e uma mulher, que moravam no mesmo prédio que ele. Ele foi jogado ao chão, levou chutes, socos e estava sendo asfixiado quando foi salvo pela presença de um terceiro vizinho que confirmou que o rapaz era realmente dono do carro e morava em frente.

Esse caso denota uma violência dupla, um ato de “justiça com as próprias mãos” em defesa de uma propriedade que não pertencia aos agressores ou sequer a alguém conhecido, e sim ao motorista agredido. E outra, o racismo que não admite que uma pessoa negra possa ter um objeto de valor como um automóvel. No álbum *Nada Como Um Dia Após o Outro Dia*⁵⁵, do Racionais MCs – no qual a capa e os encartes são fotos de partes de carros personalizados no estilo dos rappers –, Mano Brown canta na faixa *Negro Drama*:

“

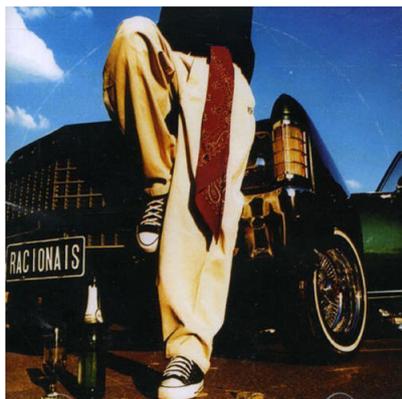
Aí, você sai do gueto
Mas o gueto nunca sai de você, morou irmão?
Você tá dirigindo um carro
O mundo todo tá de olho em você, morou?
Sabe por quê? Pela sua origem, morou, irmão?
É desse jeito que você vive, é o negro drama”
(*Negro Drama*, Racionais MCs, 2002)

O automóvel tem um valor material muito maior que a cotação apresentada pela tabela Fipe⁵. A grandeza dele excede até mesmo o conceito de propriedade porque se equipara a um objeto-entidade, um ser, uma pessoa da família. O carro é o objeto que sai do universo doméstico, da garagem, para nos representar na rua. Isso nos faz pensar no comportamento brutal de muitos motoristas em brigas de trânsito.

Outro aspecto da análise sobre a violência envolve veículos em situações como os incêndios em protestos. São bastante noticiados os eventos que acontecem na França onde carros são queimados, geralmente na vira-da do ano.

A queima de carros se tornou recorrente nos subúrbios franceses desde os tumultos em 2005 originados em resposta ao uso da violência policial contra adolescentes de famílias imigrantes. Os últimos acontecimentos de 2023, a respeito do jovem Nahel, cidadão francês de ascendência argelina e marroquina, assassinado pela polícia francesa, trouxeram à tona novamente as revoltas populares.

FOTO: REPRODUÇÃO



⁵⁵ Capa do álbum *Nada Como Um Dia Após o Outro Dia*, do Racionais MCs, 2002 com foto de Klaus Mitteldorf.

Muitas notícias na mídia simplificam a narrativa desses eventos como vandalismo, destruição de patrimônio, mas poucas contam as reais motivações e a realidade dessas pessoas que sofrem abordagens bárbaras diariamente.

E assim também é no Brasil, o cenário da série de três obras *Caminho Suave* ³⁶. No nosso país, também são comuns eventos que culminam com veículos incendiados e geralmente são atribuídos pela imprensa a elementos do (por ela chamado) crime organizado.

Os protestos que no nosso país levam a ações contra o patrimônio, o que inclui os veículos, têm um fundo complexo de uma camada social criminalizada e que não acessa a justiça. E que intenta, por muitos motivos, também queimar carros e bloquear vias.

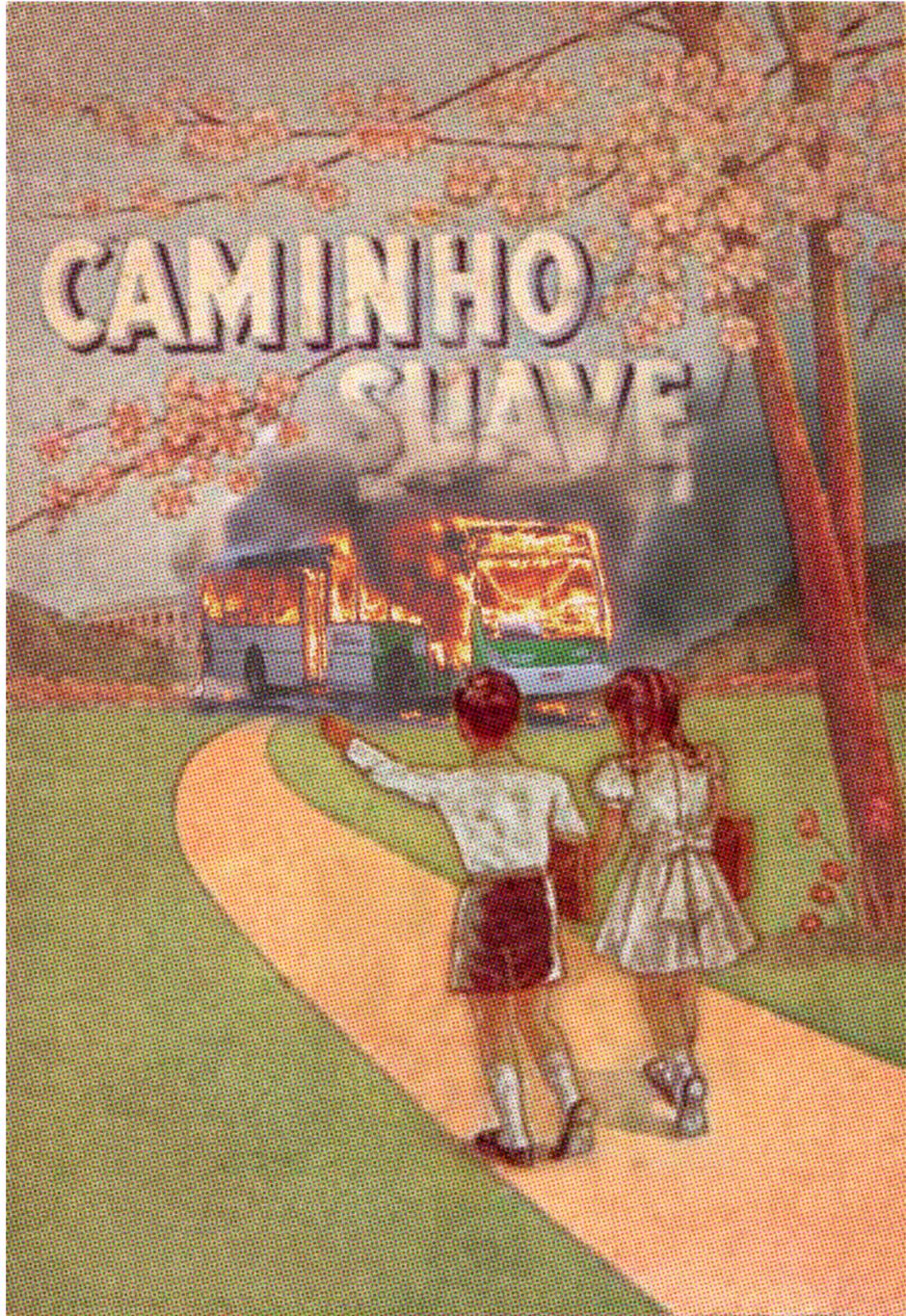
Caminho Suave foi uma cartilha usada na educação brasileira da década de 1950 a 1990 e que usava a técnica denominada “alfabetização por imagem”. O método caiu em desuso em favor de outras técnicas mais novas de compreensão da leitura⁶.

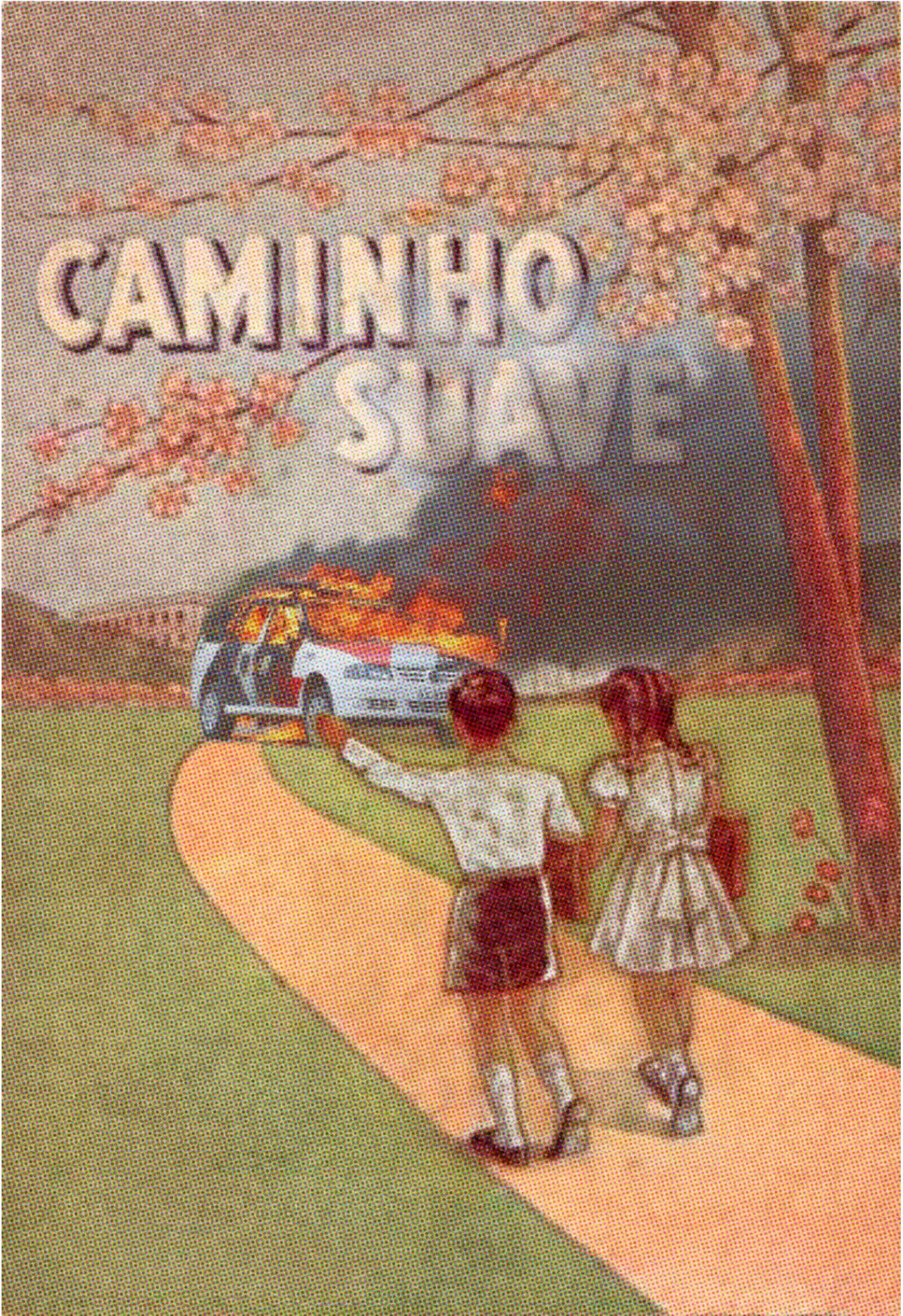
A série homônima presente é composta por três peças bidimensionais, com imagens manipuladas digitalmente, onde fotografias de veículos incendiados publicadas pela imprensa têm como fundo o mesmo cenário da capa da cartilha. Na primeira, um ônibus, na segunda uma viatura policial e na terceira uma motocicleta, todos em chamas, na direção em que caminham os dois estudantes, personagens do livro, ilustrados em primeiro plano.

Ainda que o método da *Caminho* tenha sido considerado ultrapassado, somos cada vez mais informados por imagens. E “suave”, na gíria do paulistano, quer dizer que está tudo tranquilo.



36 CAMINHO SUAVE 1, 2022. Impressão, 42 x 28 cm.





37 38 CAMINHO SUAVE 2 e 3, 2022. Impressão, 41 x 27,5 cm.



39 Frances McDormand em Cena do filme *NOMADLAND*, 2021.

5.

O CARRO COMO VIDA

O carro é também um lugar de vida. Inúmeras atividades são possíveis dentro dele, além da locomoção, como conversar, fofocar, fazer sexo, brigar, falar ao telefone, comer, fumar, ouvir música, assistir filmes, tirar selfies, embalar as crianças, também dormir, e muitas outras coisas.

E como meio de produção, o automóvel é um instrumento de muitas atividades além do transporte de passageiros. São diversas as mercadorias vendidas em movimento. São muito conhecidos pelas ruas de São Paulo o carro da pamonha, o carro do ovo, do morango, do frango etc. (recentemente o clássico carro do hot dog foi “promovido” à categoria de food truck, literalmente, caminhão de comida).

Os ambulantes motorizados estacionam seus veículos e com o porta-malas aberto expõem suas mercadorias aos passantes, anunciando (ou não) em alto-falantes. E os sistemas de som geram mais uma infinidade de possibilidades automotivas como os carros de propaganda, caminhões de som dos protestos, trios elétricos em desfile e o carro de som do pancadão.

E com toda essa imensa variedade, um outro uso recorrente é ter o carro como casa. Morar em uma van e viver a estrada como lar encanta muitos viajantes e entusiastas do estilo de vida sobre rodas. A fantasia de morar em um automóvel aflora na literatura, no cinema e na arte.

No livro *Os autonautas da cosmopista ou uma viagem atemporal Paris-Marselha*, Julio Cortázar e Carol Dunlop narram a viagem feita em 1982 pelo casal a bordo de *Fafner*¹, ou o dragão vermelho, nome que deram à Kombi que os conduziu em uma aventura pela Autopista do Sul, de Paris a Marselha durante 33 dias. Eles se muniram de mantimentos e livros para viver outro tempo na estrada, subverter a velocidade e deleitar-se com o percurso.

Quase 30 anos depois, Fern, uma mulher na casa dos sessenta anos, embarcou em uma jornada pelo oeste dos Estados Unidos vivendo em uma van. Ela, uma professora que após perder tudo na crise de 2008 se submete a trabalhos temporários e precarizados, tem o carro como teto. A história contada no filme *Nomadland* (lançado em 2021, baseado no livro *Nomadland: Surviving America in the Twenty-First Century*, de 2017 da jornalista Jessica Bruder), mostra pessoas que vivem em veícu-

1.

Nome inspirado pelo personagem da mitologia nórdica que aparece nas quatro óperas *Anel dos Nibelungos* de Richard Wagner.

los nos EUA. Sem emprego ou aposentadoria, elas saem em seus trailers em busca de trabalho e criam uma rede de solidariedade.

A fantasia da estrada como conquista, herdada do cinema estadunidense, reflete em nós do sul. A produção dos road movies, ou filmes de estrada, é imensa e nos faz sonhar, não exatamente com a Transamazônica, mas em cruzar a Rota 66 em um carro conversível com o rock'n'roll no volume máximo.

Porém, a realidade distante do “largar tudo e ganhar a estrada” viajando em motorhomes aqui na parte “de baixo” do mundo tem também seu lado feio. Muita gente mora no carro, não por estilo de vida, mas por necessidade.

No Brasil, segundo as secretarias nacionais da Infraestrutura, Desenvolvimento Regional e Cidadania, ainda não havia estatísticas oficiais sobre quantas pessoas moravam em carros, peruas e ônibus (2021). Em São Paulo esta é uma paisagem recorrente, como mostram as ruas próximas à estação Brás do metrô². No contexto da pandemia piorou consideravelmente a situação dos paulistanos e não ter como arcar com o aluguel dos imóveis levou muitos às ruas. Alguns ainda podem se abrigar em seus carros, porém, sempre sob a mira da fiscalização de trânsito e da polícia.

O artista polonês Krzysztof Wodiczko trabalhou junto à população em situação de rua de Nova York nos anos 80 para elaborar as obras do *Homeless Vehicle Project*⁴⁰ (Projeto de veículo para os sem-teto). Nesta série o artista parte da ideia dos carrinhos de supermercado usados por esta população para desenvolver veículos que servissem de abrigo, transporte e armazenamento dos seus pertences, numa conjunção de objeto crítico e funcional.

Esses nômades das ruas dos Estados Unidos são desprovidos do motor. O movimento a que eles são impostos se dá pela impossibilidade de habitar a cidade, de onde são excluídos. Então, se deslocar de um lugar para o outro e ter de sempre carregar seus pertences tornam seus carrinhos uma casa ambulante, porém um lar que não os acolhe.

Wodiczko consultou homens e mulheres habitantes das ruas da cidade de Nova York para desenhar seus veículos com uma estrutura retrátil para que a parte de cima pudesse se transformar em lugar para dormir e no

compartimento de baixo tivesse espaço para carregar os pertences.

O formato do objeto lembra um foguete (cuja tampa cônica se dobra

2.

Fonte: G1 e UOL

FOTOS: REPRODUÇÃO DO SITE DO ARTISTA



40 41 | KRZYSZTOF WODICZKO, HOMELESS VEHICLE PROJECT, 1989.

para se transformar em uma bacia), o que, para o geógrafo Neil Smith, remete ao disparate do investimento milionário no segmento militar nos Estados Unidos. O autor comenta:

“

Com aparência de um instrumento militar industrial de alta precisão, ele expressa o absurdo e a obscenidade social da falta de moradia disseminada no coração do capitalismo, mas o faz somente na medida em que o veículo é rigorosamente funcional. A utilidade prosaica da ponta cônica contrasta abruptamente com o desperdício patológico de 300 milhões de dólares pelo orçamento militar, como se mostrasse que há mais utilidade social numa simples bacia do que em todo o Arsenal Nacional de lixo tech.” (Smith, 1997)

A proposta é que esses veículos funcionem como meio de sustento e sobrevivência na cidade. Eles são projetados não apenas para servir como abrigo pessoal, mas também para o transporte e armazenamento de latas, garrafas e outros materiais recicláveis.

O *Homeless Vehicle Project* se avizinha à produção do conjunto de trabalhos apresentados neste mestrado no sentido de discutir a função do objeto em movimento para lançar luz sobre assuntos espinhosos como as mazelas do mundo capitalista e as desigualdades que ele causa.

O artista esteve em São Paulo em 1998 e em entrevista ao jornal *Folha de S. Paulo* responde sobre a função do projeto: “É ajudar a criar uma situação que contribuirá para um futuro em que esse tipo de trabalho não será necessário.”

Zona azul

O automóvel, embora seja um bem privado, quando em atividade opera no espaço da rua. Nenhum espaço na cidade é tão público quanto a rua, no entanto, essa liberdade de ocupação é condicionada ao movimento. O “leito carroçável”, área que compreende as pistas de circulação e as vagas de estacionamento, é livre para os veículos em movimento, mas tributável para os que estão em repouso. Em São Paulo, as empresas responsáveis pela gestão do estacionamento rotativo, nas áreas estabelecidas pela legislação, cobram tarifas por hora para o aluguel deste espaço, no serviço chamado de zona azul. Outra condição para ocupar este pedaço de rua é que o locatário seja um veículo, ou uma caçamba, cujo uso é permitido com burocracias específicas junto ao órgão de trânsito³.

Uma vaga para estacionar mede por volta de 4.20 x 2.20m, ou seja, 9.24 metros quadrados. Uma vez que existem apartamentos com aproximadamente esta medida em São Paulo, é possível precificar um pedaço de chão traçado na rua da cidade. Enquanto que, para utilizarmos o transporte público arcamos com a tarifa, para possuir um carro dentro da legislação, além dos custos da aquisição do produto, se estabelecem várias relações econômicas: a compra do combustível, o estacionamento, as taxas de pedágio, de licenciamento, o imposto sobre a propriedade e os encargos de manutenção geral.

3.

Em 2021 a prefeitura de São Paulo implantou o projeto Ruas SP que permite que alguns comércios possam usar o trecho da vaga em frente ao estabelecimento em prol da recuperação econômica desse setor pelos danos da pandemia. Fonte: gestaourbana.prefeitura.sp.gov/projetos-urbanos/ruas-sp

Das reflexões sobre as dimensões da ocupação do carro no espaço público, nasceu a obra *Vaga*⁴², uma fotografia na escala 1:1 que reproduz a imagem de uma vaga de estacionamento rotativo em uma rua de São Paulo. O trabalho é uma impressão em grande formato, feita em partes e aplicada na parede com cola tal como o lambe-lambe, técnica familiar ao cenário urbano. Quando a imagem é transportada da rua para a parede, mesmo com a informação de que o impresso tem a mesma medida do objeto capturado, é espantoso o reconhecimento da proporção deste pedaço de chão. A escala real nos dá a dimensão do espaço reservado para o uso do automóvel nas ruas.

Outra obra desenvolvida para tratar do assunto da supremacia do carro é *Imóvel*⁴³, um aplicativo para celular que usa a realidade aumentada para compor uma cena. A câmera do aparelho deve ser posicionada para enquadrar uma vaga de estacionamento. Neste quadro, o usuário pode selecionar no menu e arrastar para a tela os móveis da biblioteca do aplicativo para montar um ambiente “habitável” dentro do espaço determinado pela marcação da vaga.

Os lugares destinados aos veículos em vias públicas e privadas, as ruas, garagens e estacionamentos, mostram o protagonismo do carro no desenho da cidade. Em São Paulo, onde há uma imensa desigualdade no uso dos espaços, vemos crescer a cada dia o número de pessoas desprovidas de moradia.

Martelinho de ouro

Os carros personalizados e “tunados” estão presentes em muitas culturas, como o Lowrider, por exemplo, estilo criado nas comunidades latinas dos Estados Unidos. Esses veículos denotam a identidade de um determinado grupo social, ou estilo de vida, no qual motoristas e entusiastas têm como hobby equipar e customizar os seus automóveis.

Nas ruas de São Paulo vemos toda sorte de veículos motorizados adaptados precariamente para transporte de carga. São pick-ups, kombis e outros utilitários, modificados para comportar carrocerias artesanais, algumas com ganchos para pendurar enormes sacolas de rafia. E os trabalhadores se mostram hábeis nas peripécias de desafiar as leis da gravidade nessas estruturas improvisadas.

Outros artesãos funileiros do Brasil imenso também se munem do corte, da solda e da emenda, para transformar modelos originais em outros tipos condizentes com as especificidades da vida local. E igualmente as operações dos trabalhadores das funilarias se assemelham aos procedimentos do campo da escultura.

As obras tridimensionais que compõem o conjunto apresentado neste mestrado têm a mesma natureza do trabalho que transforma, sem o apoio da indústria, a criação de aparatos para suprir as necessidades aqui inventadas que vão se reunir ao corpo do automóvel.

O artista estadunidense Richard Serra elaborou em 1967 um texto com verbos que são comportamentos diante de materiais não especificados⁴. “Percebemos, contudo, que esses verbos são, eles próprios, geradores de formas artísticas: são como máquinas que, postas em funcionamento, têm a capacidade de construir um trabalho.” (Krauss, 1977)

A lista de 108 palavras que representam manipulações e

4.

A lista traduzida de Serra está em https://issuu.com/ims_instituto_moreira_salles/docs/cadernoe-educativo_rserra_pagssoltas



42 VAGA, 2022, Impressão em papel couché, 220 x 440 cm.



43 44 45 IMÓVEL, 2023, aplicativo para celular

execuções referentes ao trabalho de arte termina com a ordem de continuar, o que nos sugere o processo constante do artista de retomar e prosseguir com a próxima obra.

As transformações sofridas pelos veículos nas oficinas brasileiras e no mundo mostram como cada território desenvolve ferramentas de subsistência para suprir suas necessidades, e estes objetos estabelecem também outras relações entre os usuários, como os eventos esportivos que utilizam os chamados jericos.

O jericó é um veículo artesanal que se originou das carretas agrícolas usadas no sul do país. Os carros são montados com o mínimo, o que resulta em um esqueleto composto basicamente pelo chassi, rodas e o motor estacionário a diesel, usado na lavoura. As carrocerias são abertas, com um ou dois lugares e cada dono o personaliza de acordo com suas demandas. Lentos e potentes, os jericos são os únicos heróis em alguns lamaçais onde nem os caminhões passam.

A invenção foi levada para Rondônia pelos agricultores sulistas que migraram para o estado a partir da década de 70, onde ele se difundiu e se popularizou. Em Alto Paraíso, todo ano acontece a Corrida Nacional dos Jericos Motorizados, considerada a “Fórmula 1 da Amazônia”, evento que reúne cerca de 60 mil pessoas no Jericódromo da cidade.

“

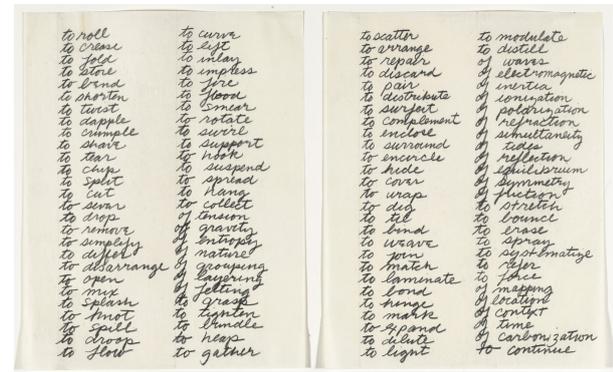
Como se trata de uma festa oficial, há muitas autoridades – senadores, deputados, o governador, prefeito, vereadores, todos juntos no mesmo palanque (...). O estrondo dos jericos, mesclado à música alta e aos amazônicos drinques derrubam muitos espectadores, que abraçam a lama sob a arquibancada como se fosse o mais gostoso travesseiro. No ar denso de vapor, o onipresente odor de óleo queimado e carne no espeto.” (Bressane, 2014)

Outro personagem brasileiro é o Toyotão, conhecido também como Limusine do Agreste. O carro resulta do alongamento de jipes Toyota Bandeirante, com a soma de duas portas (ou mais), capota de lona e bagageiro no teto. Com este preparo o automóvel fica apto para transportar pelo menos 12 passageiros e grande quantidade de carga.

Expandido para rodar em localizações menos favorecidas economicamente, ele é o principal meio de transporte em muitas cidades do agreste pernambucano. Os alongamentos são feitos desde a década de 1970 e nas cidades de Brejo da Madre de Deus, Surubim e João Alfredo estão localizadas as principais oficinas de adaptação de Toyotas da região.

O jipe Toyota Land Cruiser chegou ao Brasil em 1958 e em 1962 foi renomeado como Bandeirante, o que enfatiza mais uma vez como esse personagem histórico conquistou no imaginário brasileiro o lugar de desbravador de estradas.

A invenção agrestina surge da necessidade do transporte público e a solução vem por meio da técnica da extensão do modelo desenhado originalmente pela indústria japonesa. E ainda



46 RICHARD SERRA, VERB LIST, 1967.

Lápis em duas folhas de papel, 25,4 x 21,6 cm cada

assim, a estética artesanal do alongamento alude à cultura do luxo, da icônica limusine⁵.

Com origem nas carruagens utilizadas pela nobreza, que tinham o assento do cocheiro em compartimento separado, a limusine se adequou à era motorizada, teve a carroceria coberta e foi adereçada com confortos. No entanto, manteve a cabine do “chofer”⁶ apartada e o formato caracterizado pelo prolongamento do corpo de um carro de luxo.

5.

A etimologia da palavra limusine é incerta, mas algumas fontes especulam que a origem do termo alude a capas usadas pelos pastores da região de Limousin na França que originaram as coberturas das carruagens do século 14.

6.

Chauffeur : “motorista,” em francês; operador de máquina a vapor, apelido francês para os primeiros motoristas; de chauffeur, “aquecer”; os primeiros carros eram movidos a vapor.

Fonte: Dicionário de Etimologia Online Etymonline.com

Em uma situação oposta à riqueza, e para evocar a utopia modernista do Brasil dos anos 60, trago a *Limosilia*⁷, uma imagem do emblemático Volkswagen Brasília alongado digitalmente, para impressão.

No ano de 1973, a Volkswagen do Brasil colocava nas ruas o Brasília, um automóvel produzido 100% em território nacional, batizado em homenagem à capital do país, fundada 13 anos antes. E essa beldade de formas retas, espaçosa, projetada para a família brasileira, assim como a nova cidade, carregava ainda o perfume do progresso e a crença em um futuro promissor.

Ainda no seu projeto, a capital Brasília privilegiou a circulação de automóveis em seu afã desenvolvimentista. O Plano de Metas proposto pelo presidente Juscelino Kubitschek



tinha o setor de transportes, principalmente o rodoviário, como uma de suas prioridades e em seu programa de modernização a indústria automobilística foi uma das mais impulsionadas.

“

A partir de 1958, os brasileiros viram se materializar nas ruas e estradas duas novidades: o DKW-Vemag, que, apesar de barulhento, era o primeiro automóvel a sair da fábrica com 50% de peças nacionais, e a Rural Willys, o primeiro carro também nacional com tração nas quatro rodas. A expansão da malha rodoviária foi provavelmente o melhor momento do Plano de Metas. Juscelino pavimentou 6 mil quilômetros de novas rodovias entre 1956 e 1960, num país que até então contava com apenas 4 mil quilômetros de estradas, e viabilizou uma rede de integração territorial capaz de garantir a circulação de mercadorias entre as áreas rurais e os principais centros industrializados, além de criar novos mercados.” (Schwarcz e Starling, 2015)

Nos anos 1970 o país vivia uma ressaca amargada pelo regime militar e a paleta de cores dos automóveis da época coloria as ruas do anos de chumbo, entre os fuscas baratinha e as veraneio utilizadas pela polícia.

E a *Limosilia*, branca como as edificações de Oscar Niemeyer, é cria de uma certa nostalgia utópica, de um desejo de esperança refletida em uma época. A fotografia foi estendida para exibir um espaço sem conforto aparente, espichado para as nossas ambições de luxo no meio





48 485, 1505, 1873, 2943 e 8463 são o total de passos dados em alguns percursos em Brasília, registrados nas obras da série *Brasília a Pé*, de Clarissa Tossin. Ela traçou esses caminhos com a terra da cidade em um mapa da área urbana mostrando a dificuldade de se andar a pé pela capital do país, uma cidade com formato de avião e projetada para os carros. Tossin hoje reside em Los Angeles, onde o carro também é protagonista. O vídeo, parte da instalação *Brasília, Carros, Piscinas e Outras Modernidades* (2009-13), mostra a viagem de um automóvel Brasília 1979, do Distrito Federal para Los Angeles, carregado com um equipamento para limpeza de piscinas, com o destino de limpar a da Strick House, projetada por Oscar Niemeyer. “Quando descobri que o único prédio projetado por Niemeyer, nos EUA, ficava em Santa Monica (LA), pensei em uma obra que ligasse este edifício – um projeto menor do arquiteto – com a cidade de Brasília, onde estão algumas de suas principais obras. Fiquei então convencida de que o automóvel seria o melhor modo para conectar esses dois lugares pelas associações óbvias com a iconografia dessas duas cidades”, diz a artista. Outras obras dela, como *Transplantedo e Belterra, Amazônia/Alberta, Michigan*, que tem o automóvel como tema, estão no site www.clarissatossin.com.

da pobreza, em um país com tanta desigualdade.

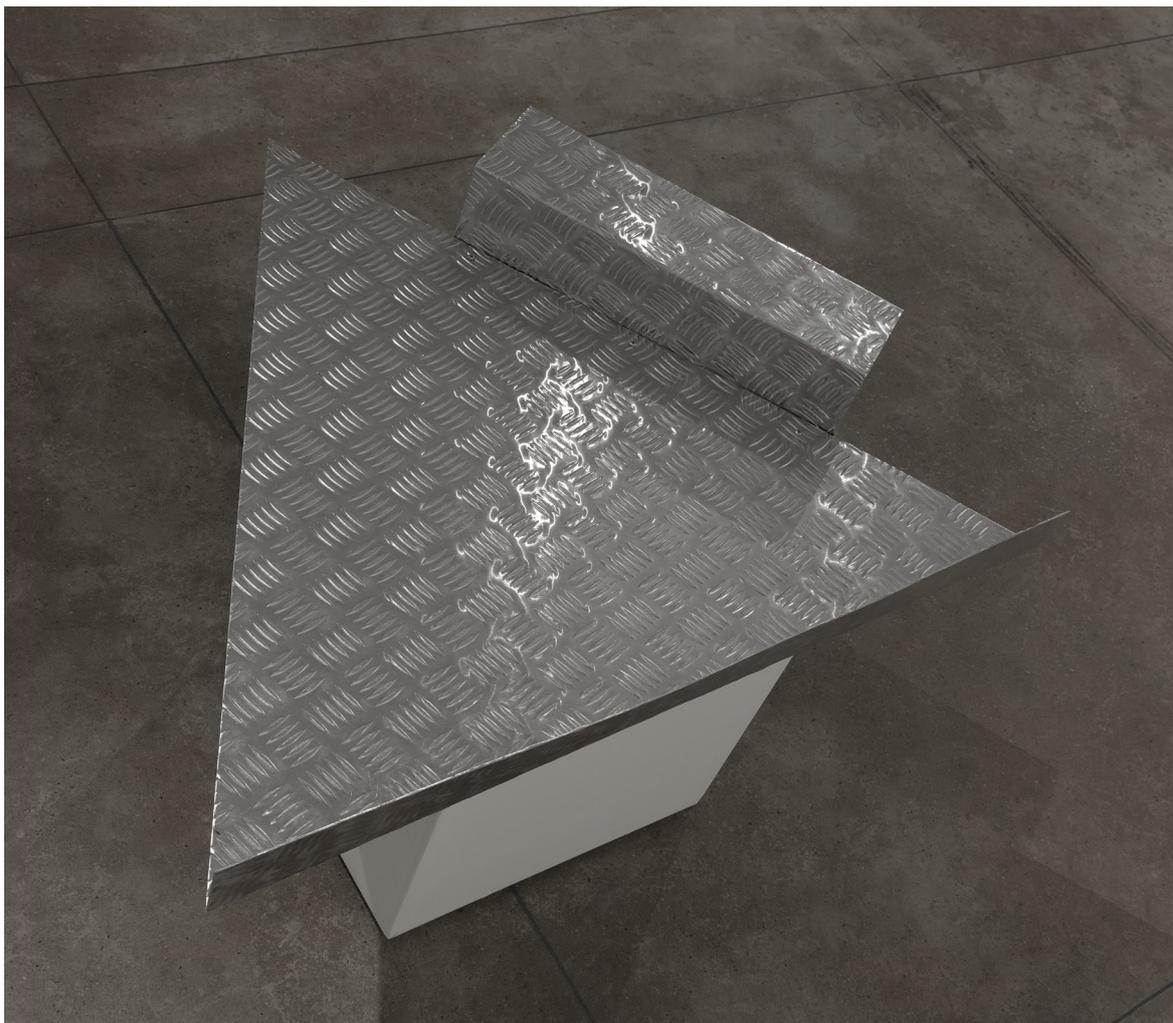
A imagem foi construída para ser impressa em papel e para se firmar de forma efêmera, a colagem na parede. Projetada na escala de 1:2, a obra tem dimensões variáveis no seu comprimento, de forma a serpentear as paredes, quinas e esquinas.

O corpo físico do carro ocupa um lugar na cidade e ele próprio é também um espaço, quando levamos em conta sua materialidade. Quando consideramos sua superfície, seu interior e exterior, sua estrutura possui contornos e vazios que nos oferecem inúmeras possibilidades. E para nossos trabalhos ela é, inclusive, suporte.

Para lidar com as possibilidades de extensão da estrutura do automóvel no campo tridimensional, desenvolvi a obra *Plataforma*⁴⁹. A peça nasce como um acessório, um item removível que precisa do carro para existir, pois surge como uma ampliação dele sobre uma brecha vazia, entre a porta aberta e o assoalho, um tablado que avança para fora dele, em uma lacuna acima do nível da rua.

Plataforma é uma obra que supre uma demanda de apoiar um passageiro que queira se acomodar de pé fora do carro. Este extensor de chão foi desenvolvido para ser utilizado com o automóvel de porta aberta. Com este acessório, o usuário pode trafegar apoiado na porta, com o corpo para fora do veículo. Modelado em metal, ele se molda ao assoalho do carro e se encaixa na porta.

Esta estrutura foi suscitada por uma imagem de campanha eleitoral em que um político adepto de carreatas e motocicletas (consta também uma jegueata), com anseios por permanecer em Brasília, desfilou de pé para acenar aos simpatizantes, equilibrado entre o interior e a porta do carro aberta, sustentado por um de seus correligionários. O corpo do automóvel mais uma vez dá suporte a uma função, a de saudar os fãs, em movimento. A escultura *Plataforma* tem a finalidade de oferecer um apoio, ainda que fictício, aos eternos candidatos às ruas de Brasília, e todas as demais.



49 PLATAFORMA, 2023. Alumínio, 90 x 90 x 9 cm

50 51 Aplicações da PLATAFORMA.



52 Cena do filme *DRIVE MY CAR*, dirigido por RYUSUKE HAMAGUCHI, 2021.

6.

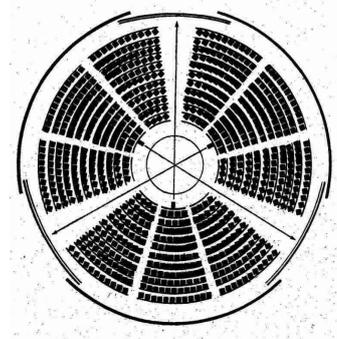
PONTO CEGO

Nos anos 1970 havia no centro de São Paulo uma sala de cinema chamada Cinespacial, criada pelo arquiteto Emilio Guedes Pinto. O projeto, de 1963, baseou-se em um sistema de projeção em 360 graus que prometia uma ótima visão do filme de qualquer ponto da sala. A exibição acontecia simultaneamente em três telas em uma sala circular, através de um só projetor, desenvolvido em parceria com a empresa alemã Zeiss Ikon. O aparelho dispunha de uma lente que fornecia a imagem direta para uma tela e através de prismas com espelhos para as outras duas.

Em 1971, o cinema abriu suas portas para o público na Avenida São João, onde esteve ativo por 24 anos. Na época de ouro das salas de rua do centro da cidade, o sistema de exibição atraía curiosos e entusiastas dos efeitos mágicos associados às ideias de futuro, trazidas pela corrida espacial dos anos 1960. A projeção triplicada provocava uma nova percepção a partir da visão periférica do espectador. Apesar de se eleger uma tela principal, as preteridas insistiam em fazer parte do todo: a composição da cena do filme se modificava pela interferência das telas vizinhas, e assim a experiência peculiar proposta pelo Cinespacial se completava.

A visão tripartida das cenas nesta sala de cinema nos remete aos visores do automóvel. Com enquadramentos diferentes, eles mostram em partes o mosaico da paisagem vista à frente. Como motorista ou passageiro, o pressuposto é ter o veículo em viagem. A sucessão das imagens captadas com o carro em movimento não é uma representação como no cinema, e sim, uma interpretação de realidades mediada pela sobreposição de visões de tempos presentes. Os vidros dianteiros, laterais e traseiros mostram o que vemos, e somos, do lado de dentro do carro. Álvaro de Campos nos transporta a esse sentido no poema *Ao volante do Chevrolet pela estrada de Sintra*:

FOTO: ACERVO EMILIO GUEDES PINTO



53 54 Projetor e planta baixa da sala do Cinespacial

“

... À esquerda o casebre — sim, o casebre — à beira da estrada.
 À direita o campo aberto, com a lua ao longe.
 O automóvel, que parecia há pouco dar-me liberdade,
 É agora uma coisa onde estou fechado,
 Que só posso conduzir se nele estiver fechado,
 Que só domino se me incluir nele, se ele me incluir a mim.”
 (Campos, 1928)

O veículo em deslocamento é o motor para a presente investigação sobre tempo e espaço, a complexidade dos lugares e também sobre a produção de imagens. Os vidros do carro somados aos espelhos enquadram a mais genuína não ficção: o panorama da paisagem. O cinema veio mimetizar o real com a técnica de reprodução das cenas em movimento. Sua antecessora, a fotografia, se junta às indagações, onde o deslocamento é a premissa.

Watupari

A fotógrafa Claudia Andujar saiu de São Paulo em 1976 em um Fusca preto rumo às terras Yanomami em Roraima, onde anos antes iniciara seu trabalho artístico. Ela imprimiu a avenida Paulista em seus retratos como ponto de partida e engatou a marcha em direção à região norte.

O carro seguiu para onde o tempo tem outra velocidade, os territórios indígenas do Brasil. Do sudeste ao centro-oeste, subiu até Mato Grosso, passou por Manaus, atravessou Rondônia, percorreu a Perimetral Norte, para chegar finalmente a Roraima. A viagem durou 16 dias e, com as janelas do carro como moldura, ela registrou as imagens do caminho, que resultaram na série *Através do Fusca*. Quando chegou a seu destino, a população a recebeu exclamando “watupari” (ser urubu, como os Yanomami nomearam o Volkswagen).

“

Os dezesseis dias constituem um tempo de espera. O tempo no interior do carro é o tempo do recolhimento contra a velocidade do tempo externo. Portanto, essas fotografias obtidas durante a viagem expressam a morosidade e a densidade, dadas simbolicamente pelos primeiros planos da estrutura interna da casa-automóvel e expressam também as fusões e sobreposições, dadas pela impressão de velocidade, valor que move a sociedade circundante.” (Chaia, 2013).

Em *Através do Fusca* o interior do veículo faz parte da composição e os detalhes das portas e janelas constituem a cena com o exterior. As fotografias também elegem a parte de trás do carro: o vidro traseiro mostra o rastro que a artista deixa para seguir viagem.

A câmera é direcionada de dentro do carro para enquadrar o mundo externo. Além de tratarem do deslocamento, as fotos de Andujar juntam as duas dimensões espaciais, interior e exterior, em um único plano. E é no exterior que as imagens reforçam as suas particularidades. Estas obras sugerem a ação dos tempos e espaços rodoviários em cenas estáticas.

Imensa é a estrada brasileira. O Brasil é o quinto país do mundo em extensão territorial, e muitas rodovias no interior ainda são precárias. Em uma das imagens da série *Através do Fusca*, o “carro urubu” emerge na poeira da terra batida da estrada à frente.



55 CLAUDIA ANDUJAR, SEM TÍTULO, da série ATRAVÉS DO FUSCA, 1976-2013.



56 57 58 59 60 61 CLAUDIA ANDUJAR, SEM TÍTULO, da série ATRAVÉS DO FUSCA, 1976-2013.

“

Claudia Andujar nasceu na Suíça e há mais de 60 anos vive no Brasil onde criou uma obra que mostra nossa gente e nossos lugares. Para Miguel Chaia “Em certas circunstâncias, esse olhar do viajante que veio do exterior ajuda a aguçar a percepção das coisas e a imprimir maior expressividade às questões da realidade.” (Chaia, 2013).

A artista retratou a população indígena, que nem sempre identificamos como “nós”, enquanto povo brasileiro. Talvez os reconheçamos como um recorte do país, apartado das maravilhas do contexto urbano. A estrada é o lugar que também nos leva à busca de identidades.

As obras foram exibidas em 2013 na exposição *O Vôo de Watupari*, na Galeria Vermelho, em São Paulo. As fotos da série foram montadas em quatro trípticos, e estas sequências reforçam o sentido de movimento. Em uma delas a porta aberta do Fusca contracena com a paisagem árida do interior do Brasil. Nessas imagens, a ideia da velocidade do carro na estrada dá lugar ao silêncio onde o “futuro” ainda não chegou. As fotografias de Andujar apresentam imagens congeladas sobre os fluxos da passagem do tempo, vistas pelo filtro dos vidros do automóvel.

Visões do avesso

O automóvel é um objeto com múltiplas complexidades e, para a criação dos dispositivos de arte que nele se enredam, podemos analisar alguns de seus componentes. Junto das janelas dele habitam os espelhos, instrumentos de metaforização do tempo e espaço, por onde assistimos as cenas da viagem como um filme. Como no projetor do Cinespacial, cuja técnica o fez multiplicar as projeções, o retrovisor no carro nos permite múltiplas possibilidades de interpretações do real.

Com o vidro que emoldura o que vemos, o retrovisor vem acoplado para nos mostrar o avesso das coisas. Colado ao para-brisa e junto das janelas dianteiras, o conjunto de espelhos compõe a visão do motorista – e também dos passageiros – sobre o que se segue por trás.

“

Como objeto prático, o espelho retrovisor fica dentro de um mundo de usos. Portanto, antes de decidir muito rapidamente sobre uma interpretação do espelho retrovisor como um dispositivo para reimaginar a relação entre passado, presente e futuro, é útil considerar outros usos do espelho retrovisor.” (Garbutt, 2013).

No automóvel em movimento, o retrovisor tem a função de avisar sobre o que acontece por detrás, evitar o inesperado, em um lampejo de segundos quando se alterna a direção do olhar da frente para o reverso. Já no carro em repouso, ele conserva todas as características do espelho convencional, na tarefa de exibir um reflexo.

Baudrillard afirma: “Dizemos quase sempre que o espelho, objeto de ordem simbólica, não somente reflete os traços do indivíduo, como acompanha em seu desenvolvimento o desenvolvimento histórico da consciência individual.”

O espelho aparece como mediador de fenômenos em muitas ocasiões na literatura. Machado de Assis e Guimarães Rosa, em contos homônimos, *O Espelho*, compartilham alguns mistérios sobre a ação do tempo. Ambos têm em comum os protagonistas estranhando suas identidades em pensamentos sobre o passado:

“

... Convém dizer-lhes que, desde que ficara só, não olhara uma só vez para o espelho. Não era abstenção deliberada, não tinha motivo; era um impulso inconsciente, um receio de achar-me um e dois, ao mesmo tempo, naquela casa solitária; e se tal explicação é verdadeira, nada prova melhor a contradição humana, porque no fim de oito dias deu-me na veneta de olhar para o espelho com o fim justamente de achar-me dois”. (Assis, 1998)

“

... Não se costumava tapar os espelhos, ou voltá-los contra a parede, quando morria alguém da casa? Se, além de os utilizarem nos manejos da magia, imitativa ou simpática, videntes serviam-se deles, como da bola de cristal, vislumbrando em seu campo esboços de futuros fatos, não será porque, através dos espelhos, parece que o tempo muda de direção e de velocidade?”. (Rosa, 2001)

O filósofo Michel Foucault, no texto *Outros Espaços*, trata dos conceitos de utopia e heterotopia, literalmente um “outro espaço” e comenta sobre o espelho nas duas situações. Na utopia como um espaço irreal e aperfeiçoado e na heterotopia como um lugar com múltiplas significações.

“

No espelho, eu me vejo lá onde não estou, em um espaço irreal que se abre virtualmente atrás da superfície, eu estou lá longe, lá onde não estou, uma espécie de sombra que me dá a mim mesmo minha própria visibilidade, que me permite olhar lá onde estou ausente: utopia do espelho.” (Foucault 2013)

Foucault trata do espelho como um espaço misto ao afirmar que ele ocupa um espaço ao mesmo tempo utópico, por ser uma representação da realidade, e heterotópico por ser um objeto que de fato existe.

“

É a partir do espelho que me descubro ausente no lugar em que estou porque eu me vejo lá longe. A partir desse olhar que de qualquer forma se dirige para mim, do fundo desse espaço virtual que está do outro lado do espelho, eu retorno a mim e começo a dirigir meus olhos para mim mesmo e a me constituir ali onde estou; o espelho funciona como uma heterotopia no sentido em que ele torna esse lugar que ocupo, no momento em que me olho no espelho, ao mesmo tempo absolutamente real, em relação com todo o espaço que o envolve, e absolutamente irreal, já que ela é obrigada, para ser percebida, a passar por aquele ponto virtual que está lá longe.”
(Foucault 2013)

Podemos fazer o exercício de substituir o espelho convencional pelo retrovisor, segundo as ideias de Foucault: na utopia, vemos o reflexo da paisagem no espelho, um espaço virtual, que nos permite ver a projeção, além do lugar em que ela está realmente. E enquanto heterotopia, temos que, uma vez que o dispositivo do espelho existe realmente, é a partir dele que descobrimos a paisagem refletida. E é através do uso deste objeto que nos relacionamos com a imagem mostrada pelo retrovisor, ou seja, com o avesso sobreposto à paisagem à frente.

E essas reflexões nos fazem pensar no automóvel, ele mesmo, como uma heterotopia da cidade, onde ele ocupa um lugar complexo. Ele é também espaço, passa pela rua, mas não é parte fixa dela, como o semáforo, a calçada ou as faixas pintadas na pista. Ele pertence à rua quando está em movimento. Ele é um co-habitante temporário, um bem privado com liberdades de movimento nas vias públicas. Portanto, é o deslocamento dele, relacionado com as políticas econômicas, que confirma sua possibilidade de existir, nesta relação de tempo e espaço.

E com o entendimento do espelho retrovisor como um objeto utópico e heterotópico, ou seja, que nos coloca em “outro lugar”, podemos somá-lo às janelas do carro para firmar uma outra configuração de objetos deslocados e rearranjar seus significados.

Ponto cego

Yusuke Kafuku, um famoso ator e diretor, teve a habilitação suspensa por ter provocado um pequeno acidente. Ele estava levemente alcoolizado e a polícia recomendou que fizesse um exame que apontou um ponto cego na visão causado por um glaucoma. Convidado para dirigir uma peça teatral em Hiroshima, ele necessita dos serviços de um motorista particular para guiar seu carro durante sua estadia e contrata a jovem Misaki Watari.

No conto *Drive my Car*, do escritor japonês Haruki Murakami (adaptado para o cinema por Ryusuke Hamaguchi em 2021), Kafuku e Misaki revisitam o passado enquanto ele trabalha em sua peça dentro do seu Saab 900. Juntos eles divagam sobre suas vidas enquanto percorrem as estradas japonesas.

O ponto cego de Kafuku é também seu calcanhar de Aquiles. Sob esta fragilidade ele é obrigado a se relacionar, dentro de seu carro – onde antes desfrutava de toda sua privacidade para viajar e trabalhar – com sua motorista, com quem vai entrelaçar seus relatos e construir uma amizade.

No vocabulário do automóvel, o ponto cego é a faixa onde nosso campo de visão é obstruído. E é o próprio corpo do carro em seu arranjo em relação ao nosso olho que, em determinada posição, variável e indefinida, nos impede de ver o exterior.

O carro nos oferece, no mínimo, seis telas transparentes e dois espelhos que imprimem nossa visão do real. As janelas determinam o que está dentro e fora, e enquanto a transparência do vidro nos permite ver através, os espelhos nos mostram lugares avessos, a paisagem que passou e o que está por vir. Este conjunto de acessórios nos envolve nesta relação em movimento em que o automóvel é o mediador.

*Ponto cego*⁶² é uma obra na qual a justaposição de chapas de vidro e espelhos, retiradas do corpo do carro, compõe uma visão única de uma paisagem que normalmente é constituída por múltiplas vistas. As placas que compõem as janelas e retrovisores pertencem a um Volkswagen Fusca, o mesmo modelo do watupari de Claudia Andujar, que desta vez nos conduz a outros percursos.

Esta escultura lida com o contrário da prática de perspectiva múltipla usada na pintura cubista, ela achata as vistas tridimensionais para um único ponto. As peças se referem ao carro na ausência dele, pela memória que o desenho dessas telas resgata.

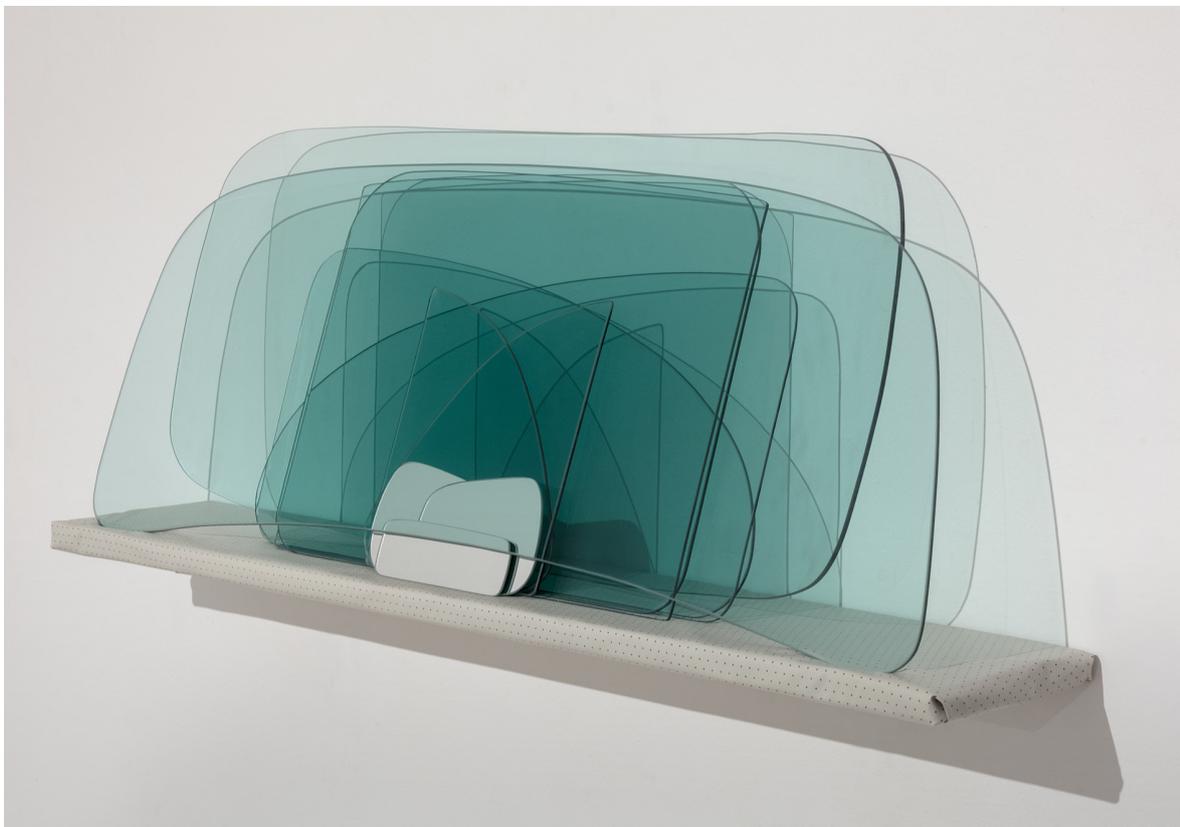
Vemos com esta peça uma contradição: ao juntar todos os campos de visão utilizados no desenho do automóvel, dianteiros, periféricos e traseiro, o resultado de ver melhor não se

afirma, mas sim o oposto. Tirados do contexto de um campo maior no plano tridimensional e alinhados pelo centro, estes vidros e espelhos reduzem, mesmo justapostos, a possibilidade de se ver além. Com *Ponto Cego*, a vontade de compactar o tempo se anula pelo excesso de possibilidades.

Ganhar tempo, otimizar a agenda e facilitar a vida é uma promessa diária dos recursos da tecnologia digital. A multiplicidade de telas se encontra corriqueiramente na nossa vida cotidiana e a velocidade da técnica, em nome do progresso, sempre terá novos recursos para nos convencer de seus benefícios.

Embora as soluções digitais tenham a capacidade de nos livrar de antigos esforços, elas nos tornam dependentes de alguns novos dispositivos. Por exemplo, os novos espelhos retrovisores com câmeras, instalados nos modelos mais sofisticados, auxiliam nas manobras, mas fica difícil viver sem eles, uma vez que nos acostumamos a esse recurso. O espelho aqui é também uma câmera ao vivo.

E a tríade de telas da sala do Cinespacial também foi transmutada pelo progresso. Os anos 1990 trouxeram uma transformação para ela: o espaço, que ainda existe na avenida São João, ainda conserva suas paredes externas, mas hoje abriga um estacionamento.





62 63 *PONTO CEGO*, 2023. Vidros de Fusca, espelhos, prateleira, 110 x 56 x 25 cm.



64 Cena do filme *BYE BYE BRASIL*, dirigido por CARLOS DIEGUES, 1980.

7.

CONCLUSÃO

“

Quem poderia imaginar que não íamos a lugar algum?”

(Cortázar e Dunlop, *Os Autonautas da Cosmopista*)

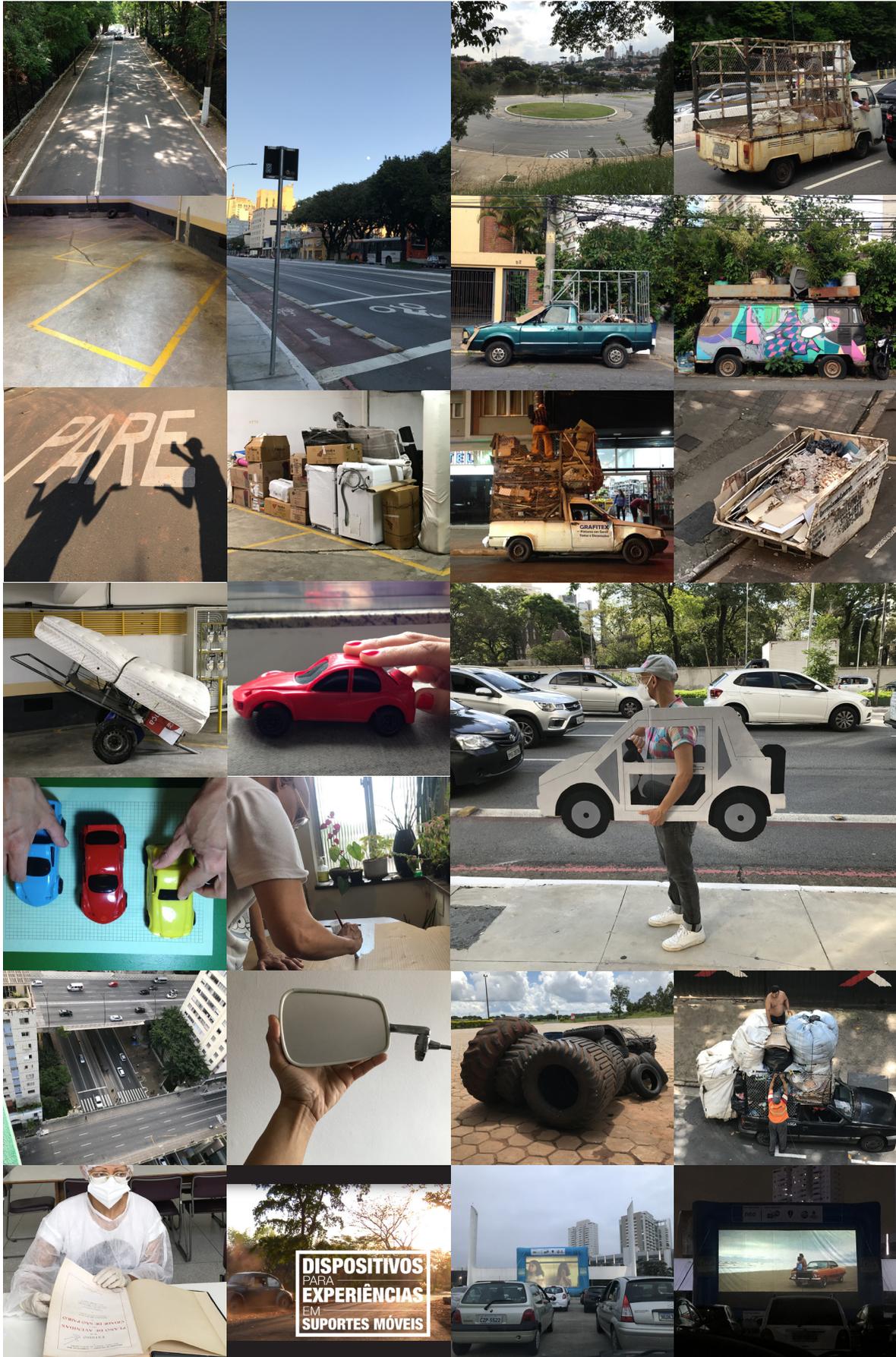
O estacionamento é um lugar de passagem. Em São Paulo, principalmente os que ocupam terrenos para alojar carros na horizontal, são candidatos a canteiros de obras para novos empreendimentos. Em um ciclo, desapropriam temporariamente seus hóspedes de metal para demolir, escavar e reconstruir, para logo abrigá-los no mesmo lugar, mas com outro nome e com diversos pisos que servirão a outros negócios. A cidade é um grande ser que se transmuta.

Em 2003, produzi o trabalho *Experiências transcendentais de fácil resolução*⁶⁵, um folheto impresso que propõe uma ação com uma cadeira de escritório de rodinhas. As instruções sugerem ao leitor que se impulse com o corpo de brucos no assento da cadeira e se imagine voar.

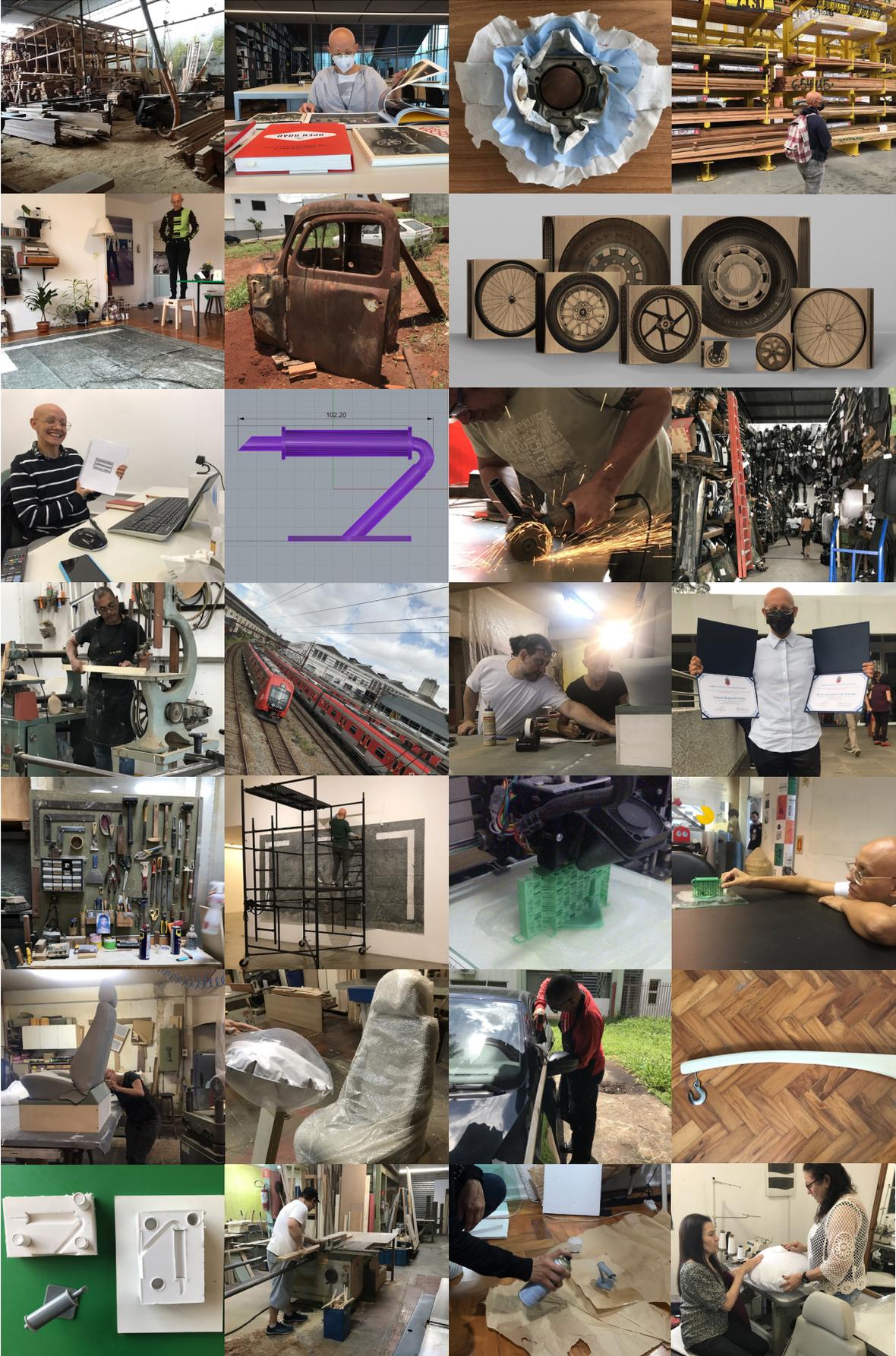
Hoje, as obras apresentadas neste mestrado se ampliam para a escala da cidade e sugerem ações e reflexões a partir de um determinado objeto de estudo: o automóvel. O que existe em comum entre o folheto e as peças aqui apresentadas é a possibilidade do movimento. Mesmo na imagem estática da obra *Vaga* o carro demarca seu lugar até mesmo quando está ausente.

Para remontar à produção das obras do conjunto, me refiro a um fato sobre Henry Ford, o homem que emprestou seu sobrenome para o que se tornaria o sistema de organização do trabalho responsável pelo método de produção em massa, o Fordismo. Apesar de ser conhecido por sua implementação, Ford não inventou a linha de montagem. Sua ideia de manter os trabalhadores no mesmo lugar para executar uma única tarefa foi inspirada nos matadouros de Chicago e Cincinnati, onde os funcionários recortavam as partes das carnes que passavam diante deles penduradas em ganchos. (Grandin, 2010)

Os processos industriais da manufatura dos objetos e seus acabamentos são fascinantes e inspiram a execução da minha produção. No entanto, na história, as técnicas que antecederam até mesmo as automações passaram pelas manualidades, e os trabalhos desta série contaram com os labores de muitas mãos que completam cada uma das peças. Nas imagens seguintes monto um quadro de referências e processos:



**DISPOSITIVOS
PARA
EXPERIÊNCIAS
EM
SUPPORTES MÓVEIS**



Experiências transcendentais de fácil resolução

Aprenda a voar em sua cadeira de escritório



1. Apoie o abdome no assento da cadeira. Com um dos pés no chão, impulse-a para a frente



2. Com a cadeira em movimento, estique os braços e as pernas. Feche os olhos.

Ajude-nos a divulgar essa ideia! Faça muitas cópias dessa imagem que você recebeu. Envie em forma de aviões para que muitas pessoas possam usufruir dessa maravilhosa experiência. Obrigada.

Este é para seu amigo.

65 EXPERIÊNCIAS TRANSCENDENTAIS DE FÁCIL RESOLUÇÃO, 2003.

Impressão em offset, 15 x 23 cm

Algumas obras nascem com uma resolução formal pronta, no puro sentido do termo imaginar, formar a imagem de uma ideia em uma espécie de clareza súbita. Assim foi com o *Motivador*, ao contrário dos demais trabalhos apresentados nesta série. O afã de materializar ideias amorfas em obras de arte requer práticas laboriosas e dedicadas.

É quando vivemos de fato a lista de verbos de Richard Serra (pag 61), geradores de práticas artísticas, e podemos também adicionar centenas de novos verbetes à execução de um trabalho de arte – e somar também os do silencioso trabalho acadêmico.

Atualizando as rotas

As interações entre os automóveis e a vida são múltiplas, e este mestrado, ao investigar diversas áreas do conhecimento, apresentou algumas impressões. Muitos assuntos que cercam o carro foram vistos como os outdoors na estrada, de longe e em grande velocidade.

Porém, cito algumas passagens antes de configurar o Waze¹ para novos caminhos.

Uma constatação importante obtida por este mestrado é a de que o automóvel está, ainda em 2023, em um contexto muito masculino. As mulheres são alvo de muito preconceito, desde o volante até nas hierarquias das empresas do setor. Porém, no comércio de usados, o “carro de mulher” tem mais valor, pois denota o cuidado com o objeto². Citar as artistas neste texto nos acende uma luz no fim do túnel⁶⁶.

Outra consideração, como ícone da história estadunidense, o carro é fartamente representado. São muitos os estudos referentes à “cultura do carro”, termo empregado amplamente para estudar a presença do automóvel na sociedade nos Estados Unidos.

Posso dizer que este trabalho começou com o espírito do *On the road* (1957), obra icônica do escritor Jack Kerouac, e terminou na atmosfera do filme *Bye Bye Brasil* (1980), do diretor Carlos Diegues. Embora as duas obras tenham desejos em comum, de viver a estrada e as descobertas que a viagem descortina, a obra de Diegues nos coloca como integrantes da sua Caravana Rolidei: o artista sobrevivendo às precariedades do Brasil imenso, ora sonhando com o futuro, ora lutando com as transformações tecnológicas. No filme, a chegada da televisão foi o grande desafio para a trupe circense que protagoniza a história.

No decorrer da pesquisa, em 2021, perdemos Paulo Mendes da Rocha, um farol para este trabalho, com seu en-

1.

O Waze é um aplicativo de navegação GPS administrado pelo Google.

2.

No estado de São Paulo em 2022, dos 3.361 condutores que morreram em decorrência de acidentes de trânsito, 92,7% eram homens, enquanto apenas 7,3% eram do sexo feminino.

Fonte: InfoSiga-SP

tendimento crítico sobre o carro na cidade e também sua ideia sobre a encantadora qualidade humana de domar a natureza com a técnica. E o carro é um desses objetos técnicos, que acaba por nos envolver em contradições e paixões.

No começo do segundo semestre de 2023 a Volkswagen levou ao ar um comercial que usa a manipulação de imagens por meio da inteligência artificial para lançar o novo modelo da Kombi. O filme exhibe um dueto da cantora Maria Rita com a imagem de sua mãe, Elis Regina (morta em 1982), gerada por IA³. Os espectadores se dividiram em emocionados e horrorizados pelo poder da publicidade de criar desejo por um produto com o apelo emocional capaz, inclusive, de ressuscitar os mortos digitalmente.

E onde mais nos levarão os progressos da técnica? Teremos jericos voadores ou alongados toyotões autônomos para percorrer a Transamazônica, ainda inacabada em muitos trechos? A concretização das promessas do carro elétrico, do carro autônomo, do carro voador, por mais inovadoras e interessantes no sentido ambiental, perpetuará o estorvo nas vias enquanto essas “soluções” não forem projetadas para atender ao coletivo.

A velocidade encontra a lentidão

Na lógica do capital em que "tempo é dinheiro", estamos imersos na ideia de que a velocidade vai nos conduzir inegavelmente ao sucesso. Em um capítulo do livro *A natureza do espaço*, Milton Santos diz: "Durante séculos, acreditáramos que os homens mais velozes detinham a inteligência do Mundo. A literatura que glorifica a potência incluiu a velocidade como essa força mágica que permitiu à Europa civilizar-se primeiro e empurrar, depois, a 'sua' civilização para o resto do mundo. Agora, estamos descobrindo que, nas cidades, o tempo que comanda, ou vai comandar, é o tempo dos homens lentos."

As análises de Santos, datadas do início da globalização, no fim do século XX, abrem caminho para algumas reflexões que inspiraram as obras apresentadas neste trabalho. Uma delas é a crítica com uma visão esperançosa do futuro.

Nos anos que seguiram as publicações do geógrafo, houve a explosão das redes de informação, que, provavelmente, contaminaram as consideradas zonas opacas (ver nota no capítulo 2, página 29). No entanto, os espaços de lentidão, analisados pelo geógrafo, também podem coexistir nas zonas luminosas. Nas contradições colocadas pela modernidade, as infraestruturas tecnológicas – que podem oferecer conforto e bem-estar para todos os cidadãos – estão misturadas às transmissões das informações sem fio que perpassam nossos corpos.

No texto *Elogio da lentidão*, publicado no jornal *Folha de S. Paulo* em 2001, Santos nos propõe: "Não se trata de pregar o

FOTO: REPRODUÇÃO DO SITE DA ARTISTA



66 A artista e professora da Universidade do Arizona, Liz Cohen, nos representou em uma série de fotografias, *Bodywork*, onde ela se coloca na figura da mulher objetificada pela indústria do automóvel, como nos conhecidos calendários de oficinas mecânicas. www.lizcohenstudio.com/body-work

–

3.

Filme Volkswagen 70 anos www.youtube.com/watch?v=aML-54-kqphE

desconhecimento da modernidade – ou uma forma de regresso ao passado –, mas de encontrar as combinações que, segundo as circunstâncias próprias a cada povo, a cada região, a cada lugar, permitam a construção do bem-estar coletivo. É possível dispor da maior velocidade tecnicamente possível no momento e não utilizá-la. É possível fruir da modernidade nova, atual, sem ser obrigatoriamente o mais veloz.

(...)

Será um mundo no qual os que desejarem ter pressa poderão fazê-lo livremente e no qual os que não são apressados serão fortalecidos, de modo a poder pensar na reconstrução da paz mundial e na luta por uma convivência social digna e humana dentro de cada país."

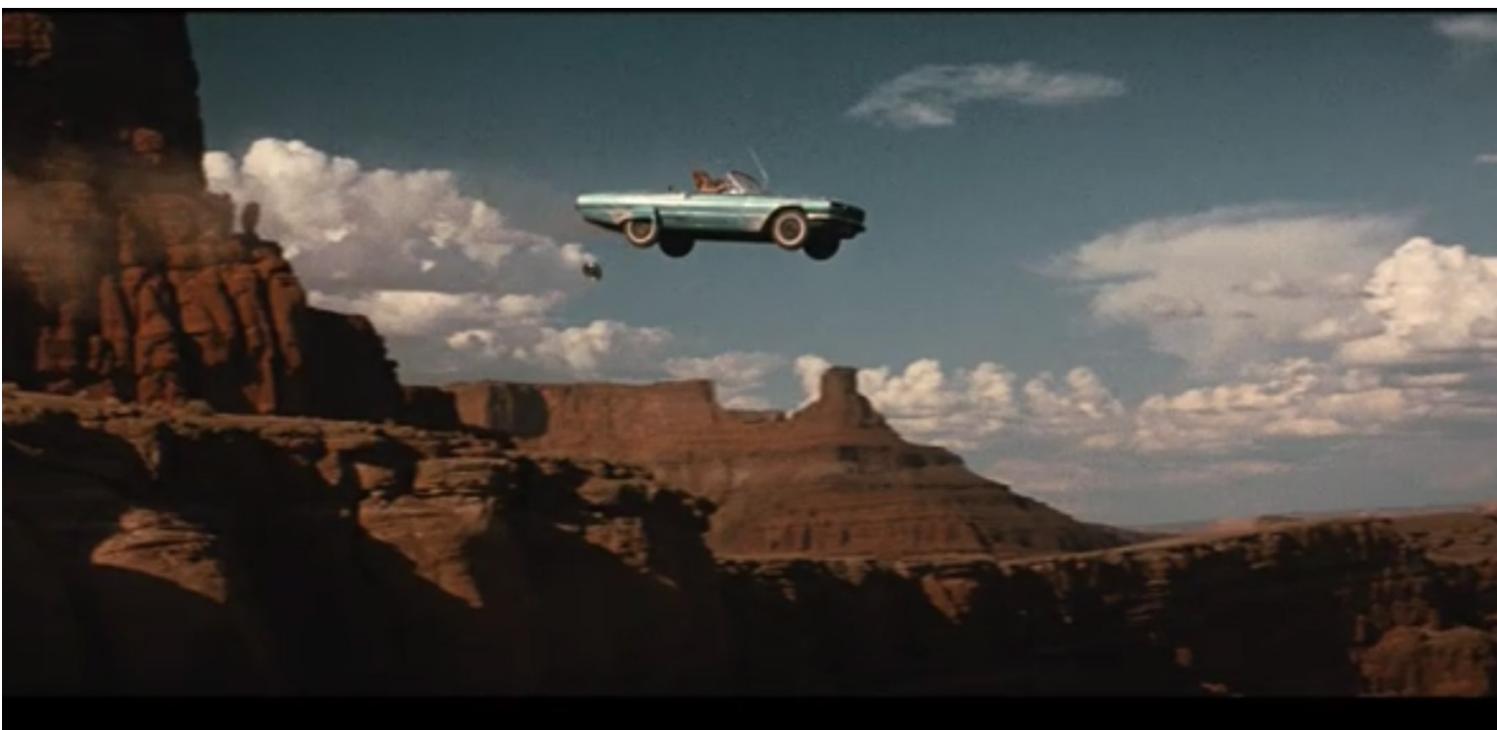
–

Este trabalho começou movido por um ódio. Dois faróis verdes que se acenderam ao mesmo tempo há 15 anos levaram meu pai a um atropelamento em uma tarde banal na zona norte da cidade. E a condição da tecnologia que também erra, que sempre foi motor para minha produção artística, mais uma vez se transformou em paradoxos e curiosidades, porque também amamos as máquinas e também queremos transcender o tempo. E engatamos ao som do carro da pamonha no bairro e com as palavras antigas de João do Rio:

“

Ah ! o automóvel ! Elle não criou apenas uma profissão nova : a de chauffeur; não nos satisfiz apenas o desejo do vago. Elle precisou e accentuou uma época inteiramente Sua, a época do automóvel, a nossa delirante e inebriante época de fúria de viver, subir e gosar, porque, no fundo, nós somos todos chauffeurs moraes, agarrados ao motor do engenho e tocando para a cubica das posições e dos desejos satisfeitos, com velocidade máxima, sem importar com os guarda-civis, os desastres, os transeuntes, sem mesmo pensar que os bronzes podem vir a derreter na carreira doida do triumpho voraz!

FOTO: REPRODUÇÃO



67 Cena do filme *THELMA & LOUISE*, dirigido por RIDLEY SCOTT, 1991.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

3NÓS3: *intervenções urbanas - 1979-1982* / [organizador: Mario Ramiro; autores: Hudinilson Jr., Rafael França]. São Paulo: Ubu, 2017.

AGAMBEN, Giorgio. O que é um dispositivo?. In: *O que é o contemporâneo? E outros ensaios*. Chapecó: Argos, 2009, p. 25-51.

ANDRÉS, Roberto. O mundo sem carros. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, número 14, pp. 92 - 99, 2020.

ASSIS, Machado de. *Contos: uma antologia*. Volume I. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

BALLARD, J.G. *Crash*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BARTHES, Roland. *Mitologias*. São Paulo: Difel, 2012.

BATISTA, Marta Rossetti. *Bandeiras de Brecheret: história de um monumento (1920-1953)*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1985.

BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2008.

BERARDI, Franco. *Depois do futuro*. São Paulo: Ubu Editora, 2019.

BRESSANE, Ronaldo. Nossa vida não vale um Chevrolet. Blog [online]. 30 set. 2007. Disponível em: <<https://ronaldobressane.com/2007/09/30/nossa-vida-nao-vale-um-chevrolet/>>. Acesso em 21 de agosto de 2023.

BRESSANE, Ronaldo. Ideia de jerico. Blog [online]. 16 abr. 2012. Disponível em: <https://ronaldobressane.com/2012/04/16/ideia-de-jerico/>. Acesso em 21 de agosto de 2023.

BOTESCU-SIREȚEANU, Ileana. *Death as Disaster: Andy Warhol's Aesthetics of Catastrophe*. University of Bucharest Review, vol. XII, n. 1, 2022.

CAMPBELL, Brígida. *Arte para uma cidade sensível*. São Paulo: Invisíveis Produções, 2015.

CHAIA, Miguel. Claudia Andujar e o urubu sem penas: Aproximações entre arte e vida. Texto da exposição na Galeria Vermelho, São Paulo, 2013. Disponível em: <https://galeriavermelho.com.br/exposicoes/o-voo-de-watupari/>. Acesso em 21 agosto de 2023.

- CHIARELLI, Tadeu. Onde os grafites gritam: São Paulo nos 90 anos do Plano de Avenidas, de Prestes Maia. Arte!Brasileiros [online], São Paulo, 14 ago. 2020. Conversa de Bar(r) e Opinião. Disponível em: https://artebrasileiros.com.br/opiniao/onde-os-grafites-gritam-sao-paulo-nos-90-anos-do-plano-de-avenidas-de-prestes-maia/#_ftnref17. Acesso em 21 de agosto de 2023.
- CHIARELLI, Tadeu. Monumento às Bandeiras, de Brecheret: o passado presente. Arte!Brasileiros [online], São Paulo, 20 dez. 2021. Conversa de Bar(r) e Opinião. Disponível em: <https://artebrasileiros.com.br/opiniao/conversa-de-barr/monumento-as-bandeiras-de-brecheret-o-passado-presente/>. Acesso em 21 de agosto de 2023.
- CORTÁZAR, Julio. A autoestrada do sul. (1964). In: *Todos os fogos o fogo*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1974.
- CORTÁZAR, Julio, DUNLOP, Carol. *Os Auto-nautas da Cosmopista*. São Paulo: Editora Brasiliense. 1991.
- CIÊNCIA E AMBIENTE. Vários autores. Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria.n. 37, 2008.
- FOSTER, Hal. "Death in America." October, vol. 75, 1996, pp. 37-59. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/778898>. Acesso em 21 de agosto de 2023.
- FOUCAULT, M. De espaços outros. *Estudos Avançados*, [S. l.], v. 27, n. 79, p. 113-122, 2013. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68705>. Acesso em: 30 ago. 2021.
- GORZ, André. A ideologia social do carro a motor. In: LUDD, Ned (org.) *Apocalipse motorizado*. São Paulo: Conrad Livros, 2004.
- GOUNET, Thomas. *Fordismo e Toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Editora Boitempo, 1999.
- GARBUTT, Rob. Rear-view mirror: vision, time, modernity and the Anthropocene. *Continuum*, 31:2, 277-284. Lismore, Australia, 2017.
- GONÇALVES, Vergniaud Calazans. *Automóvel no Brasil, 1893-1966*. São Paulo: Editora do Automóvel, 1966.
- GRAMSCI, Antonio. *Americanismo e Fordismo*. São Paulo: Editora Hedra. 2008
- GRANDIN, Greg. *Fordlândia: Ascensão e queda da cidade esquecida de Henry Ford na selva*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- HAN, Byung-Chul. *Sociedade do cansaço*. Petrópolis: Vozes, 2015.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- JESUS, Mariana Guedes Pinto Soares de. SILVA, Renata Santos da. *Cinespacial: Espetáculo em três telas*. Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade do Vale da Paraíba, 2013. Disponível em: <https://youtu.be/3kaL6VC2Tl8>. Acesso em 21 agosto de 2023.
- JOELSONS, Denis. São Paulo precisa parar. PISEAGRAMA, Belo Horizonte, seção Extra!, 02 out. 2018. Disponível em: <https://piseagrama.org/extra/sao-paulo-precisa-parar/>. Acesso em 21 de agosto de 2023.
- KOOLHAAS, Rem. *Três textos sobre a cidade*. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

- KRAUSS, Rosalind E.. *A escultura no campo ampliado*. (1979). Rio de Janeiro: PUC-Rio. Gávea, Revista do Curso de Especialização em História da Arte e Arquitetura no Brasil, número 1, 1984.
- KRAUSS, Rosalind E. *Caminhos da escultura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- LABORATÓRIO OBSERVATÓRIO DA VIDA AGRESTE. A limousine do agreste. Recife: UFPE, 2021. Disponível em: <https://avelozcomunicacao.com.br/toyotas/> Acesso em 21 de agosto de 2023.
- LEÃO, Carolina. Jonathas Andrade: a insurgência dos carroceiros como metáfora. Revista Continente. 2014. Disponível em: <https://revistacontinente.com.br/edicoes/158/jonathas-andrade--a-insurgencia-dos-carroceiros-como-metafora> Acesso em 21 agosto de 2023.
- MAIA, Francisco Prestes. *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930.
- MC LUHAN, Marshall. *Os meios de comunicação como extensões do homem*. São Paulo: Editora Cultrix. 1964.
- MEIER, Tobias Caspar. *Uma história das procissões organizadas por artistas no Brasil e no contexto internacional (1931-2017)*. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais - Escola de Comunicações e Artes / Universidade de São Paulo, 2018
- MENDES da Rocha, Paulo. Roda Viva. São Paulo: 2013. Fundação Padre Anchieta / TV Cultura. Entrevista exibida em 10 de junho de 2013. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=KSFBWGYIua0>. Acesso em 21 de agosto de 2023.
- OCUPAÇÃO PAULO MENDES DA ROCHA. Catálogo da Exposição. Organização Itaú Cultural. São Paulo: Itaú Cultural, 2018.
- OKUBARO, Jorge J. *O Automóvel, um condenado?* São Paulo: Editora Senac, 2001.
- OLIVEIRA, Maria Chambarelli de. *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.
- OHNO, Taiichi. *O Sistema Toyota de Produção - Além da Produção em Larga Escala*. Porto Alegre: Bookman, 1997.
- PESSOA, Fernando. *Ficções do Interlúdio/4: poesias de Álvaro de Campos*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.
- POCHMANN, Marcio. Entrevista: A uberização leva à intensificação do trabalho e da competição entre os trabalhadores. EPSJV/ Fiocruz [online], Rio de Janeiro, 09 de set. 2016. Disponível em: <https://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/entrevista/a-uberizacao-le-va-a-intensificacao-do-trabalho-e-da-competicao-entre-os>. Acesso em 21 de agosto de 2023.
- ROSA, João Guimarães. *Primeiras Estórias*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: espaço e tempo: razão e emoção*. São Paulo: Editora Hucitec, 1999.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.
- SANTOS, Milton. Elogio da lentidão. Folha de São Paulo. Publicado em 11 de março de 2001. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mas/fs1103200109.htm> Acesso em 21 de agosto de 2023.

- SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Editora Nobel, 1990.
- SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Editora Nobel, 1998.
- SANTOS, Milton. *O país distorcido*. São Paulo: PubliFolha, 2002.
- SANTOS, Milton. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.
- SANTOS, Milton. *Técnica espaço tempo – Globalização e meio técnico científico-informacional*. São Paulo: Editora Hucitec, 1998.
- SANTOS, Milton. SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI*. São Paulo: Editora Record, 2001.
- SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC, 2002.
- SCHWARCZ, Lilia Moritz, STARLING, Heloisa Murgel. *Brasil: Uma biografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
- SCHOR, Tatiana. *O automóvel e a cidade de São Paulo: a territorialização do processo de modernização (e de seu colapso)*. São Paulo: Mestrado do Programa de Pós-graduação Geografia Humana/FFLCH-USP, 1999.
- SMITH, Neil. Contours of a spatialized politics: Homeless Vehicles and the production of geographical scale. In: *Journal Social Text*, No. 33. USA: Duke University Press, 1992.
- TOZI, Fabio. Da nuvem ao território nacional: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. *GEOUSP Espaço e Tempo* (Online), [S. l.], v. 24, n. 3, p. 487-507, 2021. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/168573>. Acesso em 21 de agosto de 2023.
- VENCESLAU, Igor. O comércio eletrônico e a pandemia da Covid-19 no território brasileiro: tecnoesfera e psicoesfera na expansão do consumo. In: ARROYO, M. & ANTAS JR, R. M. & CONTEL, F. B. (Orgs.). *Usos do território e pandemia. Dinâmicas e formas contemporâneas do meio técnico-científico informacional*. Rio de Janeiro: Consequência, 2020
- VISCONTI, Jacopo Crivelli. *Novas derivas*. São Paulo: Tese de Doutorado apresentada à FAUUSP, 2012.
- WARHOL, Andy. *Death and Disasters*. Catálogo da exposição apresentada na The Menil Collection em 1988/1989. Houston: The Menil Collection and Houston Fine and Press, 1988.
- WARHOL, Andy. *Death and Disaster*: Catálogo da exposição apresentada na Kunstsammlung Chemnitz em 2014/2015. Bielefeld: Kerber Verlag, 2014.
- WISNIK, Guilherme. *Arquitetura Arruinada*. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 87, jul. 2010.
- WODICZKO, Kryzstof. *Critical Vehicles: writings, projects, interviews*. Massachusetts: The MIT Press, 1998.
- ZANETTI, Augusto, VARGAS, João Tristan. *Taylorismo e Fordismo na Indústria Paulista: o empresariado e os projetos de organização racional do trabalho, 1920-1940*. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2007.

O PRESENTE TRABALHO FOI REALIZADO COM APOIO DA COORDENAÇÃO DE
APERFEIÇOAMENTO DE PESSOAL DE NÍVEL SUPERIOR – BRASIL (CAPES) –
CÓDIGO DE FINANCIAMENTO 001.