

ERRARE HUMANUM EST...
MICRO-NARRATIVAS NA BR-316

Simone do Socorro Jares Novaes

Mestrado em Artes
Instituto de Ciências da Arte
Universidade Federal do Pará

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA ARTE
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ

ERRARE HUMANUM EST...
MICRO-NARRATIVAS NA BR-316

SIMONE DO SOCORRO JARES NOVAES

BELÉM

2012

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
Biblioteca do PPGARTES / UFPA, Belém-PA.

Novaes, Simone do Socorro Jares, 1970-.

Errare humanum est... Micronarrativas na BR-316 / Simone do Socorro Jares; orientador, Prof. Dr. Paulo Sérgio Soares da Paixão. — 2012.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Arte, Programa de Pós-Graduação em Artes, Belém, 2012.

1. Movimentos de Pessoas - Pará. 2. Espaço Urbano – Movimentos de Pessoas - Fatores Sociais I. Teoria da Deriva II. Título.

CDD - 22. ed.307.2098115

Dissertação apresentada à Banca Examinadora do Instituto de Ciências da Arte da Universidade Federal do Pará, como exigência parcial para a obtenção do título de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Artes, sob a orientação do Professor Doutor Paulo Sérgio Soares da Paixão.

A pesquisa que resultou nesta dissertação foi financiada com bolsa de estudos concedida através do Programa de Fomento à Pós-Graduação da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior-CAPES.



**INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA ARTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES
CURSO DE MESTRADO ACADÊMICO EM ARTES**

**ATA DE DEFESA PÚBLICA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO PARÁ.**

Aos trinta (30) dias do mês de março do ano de dois mil e doze (2012), as quinze horas e trinta minutos (15:30) , a Banca Examinadora instituída pelo Colegiado do Curso de Mestrado em Artes da Universidade Federal do Pará, reuniu-se em Sessão Pública, no Instituto de Ciências da Arte, sob a presidência do orientador professor doutor Paulo Sérgio Soares da Paixão ao disposto nos artigos 58 a 61 do Regimento Interno, Seção V “da Aprovação ou Reprovação da Dissertação”, presenciar a defesa oral de Dissertação de **Simone do Socorro Jares Novaes**, intitulada: **Errare Humanum Est... Micro-narrativas na BR 316**, perante a Banca Examinadora, constituída de acordo com o prescrito no parágrafo único do Artigo 59 do Regimento acima mencionado, pelos professores doutores, Paulo Sérgio Soares da Paixão, Wladilene de Sousa Lima da Universidade Federal do Pará e Ana Lúcia Lobato, da Faculdade de Artes Visuais, da Universidade Federal do Pará. Dando início aos trabalhos, o professor doutor Paulo Sérgio Soares da Paixão, passou a palavra à mestranda, que apresentou o sumário da Dissertação, com duração de trinta minutos, seguido pelas argüições dos membros da Banca Examinadora e as respectivas defesas pela mestranda, após o que a sessão foi interrompida para que a Banca procedesse à análise e elaborasse os pareceres e conclusões. Reiniciada a sessão, foi lido o parecer, resultando em aprovação, com o conceito **Bom**, com exigência de ajustes pontuais, dada a recomendação de publicação integral da referida Dissertação. Esta aprovação do trabalho final pelos três membros será homologada pelo Colegiado após a apresentação, pela mestranda, da versão definitiva do trabalho. E nada mais havendo a tratar, o professor doutor Paulo Sérgio Soares da Paixão, agradeceu aos presentes, dando por encerrada a sessão, a presente ata foi lavrada que, após lida e aprovada, vai assinada, pelos membros da Banca e pela mestranda. Belém-Pa., 30 de março de 2012.

Prof. Dr. Paulo Sérgio Soares da Paixão

Profa. Dra. Wladilene de Sousa Lima

Profa. Dra. Ana Lúcia Lobato

Simone do Socorro Jares Novaes

Autorizo, exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação por processos fotocopiadores ou eletrônicos, desde que mantida a referência autoral. As imagens contidas nesta dissertação, por serem pertencentes a acervo privado, só poderão ser reproduzidas com a expressa autorização dos detentores do direito de reprodução.

Assinatura: _____

Belém, 30 de março de 2012.

AGRADECIMENTOS

À CAPES.

Aos professores Luizan Pinheiro, Paulo Paixão e Wladilene Lima.

À minha mãe Ligia Jares.

Às amigas-irmãs Gilmara Menezes e Lídia Souza.

Aos praticantes ordinários da cidade que reinventam a vida na auto-estrada a cada dia.

RESUMO

O presente estudo configura-se como um exercício poético gerado a partir do caminhar, desenvolvido no km 03 da Rodovia BR-316, situado no município de Ananindeua, Região Metropolitana de Belém-PA. Busca subsídios metodológicos na Teoria da Deriva (IS) para ressaltar a cidade como um espaço de micro-resistências, contribuindo para o desvelamento de outras possibilidades de percepção do espaço urbano.

PALAVRAS-CHAVE

Poética Visual, Teoria da Deriva, Espaço Urbano

ABSTRACT

This study sets up as a poetic exercise generated from the walk, developed at km 03 of the BR-316, located in the municipality of Ananindeua, Metropolitan Region of Belém-PA. Search methodological subsidies in Drift Theory (IS) to highlight the city as a space of micro-resistance, contributing to the unveiling of other possible perception of urban space.

Keywords: Visual Poetry, Drift Theory, Urban Space

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Os jogos dos passos	12
Figura 2 – ErrÂNSIA I.....	17
Figura 3 – ErrÂNSIA II.....	18
Figura 4 – Km 3, BR-316 (Ananindeua-PA).....	20
Figura 5 – Cheiro de floresta no asfalto I.....	35
Figura 6 – Cheiro de floresta no asfalto II.....	36
Figura 7 – Deriva urbana I.....	41
Figura 8 – Deriva urbana II.....	42
Figura 9 – Praçarela.....	44
Figura 10 – Tapioqueiro I, II e III.....	46
Figura 11 – Publicidade artesanal.....	47
Figura 12 – Expresso BR-316.....	48
Figura 13 – Burro-sem-rabo.....	50
Figura 14 – Brincadeira.....	51
Figura 15 – Amendoinzeiras.....	52
Figura 16 – Dança balança.....	55
Figura 17 – Na Br-316.....	56
Figura 18 – Mapa psicogeográfico de Paris I.....	58
Figura 19 – Mapa psicogeográfico de Paris II.....	59

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. A DERIVA URBANA COMO EXPERIÊNCIA ESTÉTICA.....	16
1.1. Ao rés do chão: uma poética do caminhar na auto-estrada.....	19
1.2. A Internacional Situacionista (IS) e os afetos da cidade.....	27
2. RELATOS DA DERIVA.....	34
2.1. Uma paisagem familiar, um estranhamento cotidiano.....	37
2.2. A cidade que se reinventa como um espaço de micro-resistências.....	43
3. GUIA PSICOGEOGRÁFICO DA AUTO-ESTRADA.....	54
3.1. Cartografias subjetivas, mapas afetivos.....	57
Considerações Finais.....	65
Referências bibliográficas.....	68
Anexos.....	71

INTRODUÇÃO

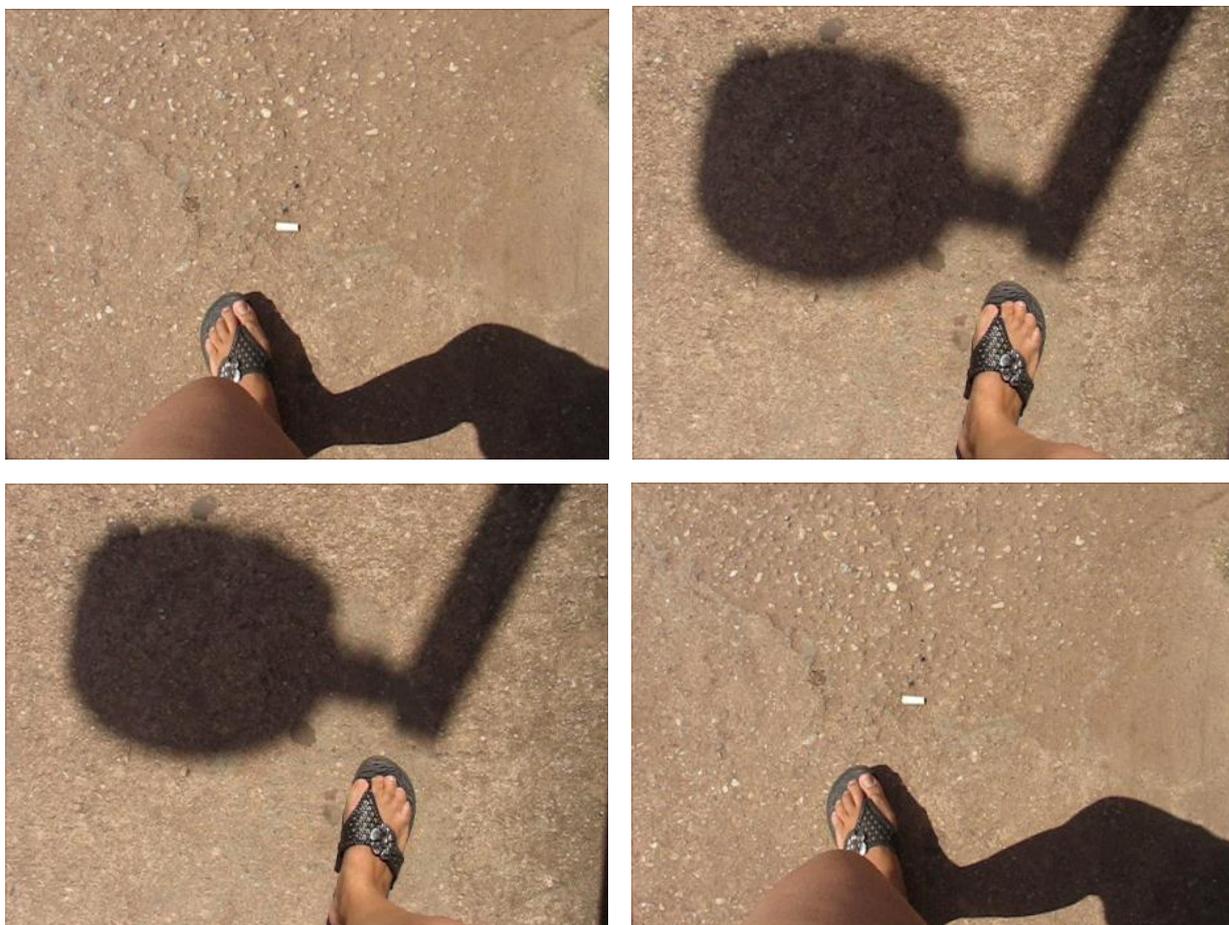


Figura 1 – Os jogos dos passos

Fonte: Diário de Bordo da Pesquisadora

Essa história começa ao rés do chão, com passos. São eles o número, mas um número que não constitui uma série. Não se pode contá-lo, porque cada uma de suas unidades é algo qualitativo: um estilo de apreensão táctil de apropriação cinésica. Sua agitação é um inumerável de singularidades. Os jogos dos passos moldam espaços. Tecem os lugares.

MICHEL DE CERTEAU, 1994, p. 176

O presente estudo configura-se como um exercício poético gerado a partir do caminhar, desenvolvido no km 03 da Rodovia BR-316, situado no município de Ananindeua¹, Região Metropolitana de Belém. Busca subsídios metodológicos na Teoria da Deriva (IS)² para ressaltar usos e apropriações informais no cotidiano da auto-estrada a fim de contribuir para o desvelamento de outras possibilidades de percepção do espaço urbano.

Este estudo está vinculado à linha de pesquisa Processos de criação, transmissão e recepção em artes, acolhido pelo PPGArtes e, recebeu importantes contribuições de duas disciplinas realizadas ao longo do curso, as quais possibilitaram que o mesmo tomasse a formatação atual.

A disciplina Arte no Espaço Urbano: teorias, conceitos e projetos artísticos³, ao propor um estudo teórico-prático em torno das relações entre arte e cidade, abrangendo discussões sobre arte pública na contemporaneidade, além de incentivar a reflexão sobre o espaço urbano amazônico, possibilitou outras percepções sobre o espaço urbano. A medida que participava dos debates e das atividades extra-classe, que eram um convite para “flanar” pela cidade, as leituras de autores como Peixoto, Palamin, Harvey, Wenders, despertaram em mim forte interesse e, mais que isso, inquietaram-me, trazendo reflexões e o desejo de realizar um projeto de pesquisa em arte que discutisse os usos informais do espaço urbano como uma forma de micro-resistência.

Na busca de compreender minha própria vivência, em meio a uma periferia urbana na Amazônia, a produção de uma crônica urbana⁴, proposta como atividade final da referida disciplina, revelou memórias de uma infância vivida em meio a uma rodovia, fato que me conduziu a definição de meu território de moradia como o recorte espacial e simbólico da presente pesquisa.

¹O 2º município mais populoso do Estado do Pará com uma população urbana estimada em aproximadamente meio milhão de habitantes (IBGE/2010). Elevado à categoria de município pelo Decreto-lei Estadual nº 4.505, de 30 de dezembro de 1943, durante a gestão do Interventor federal Magalhães Barata. O município situa-se a 9 km de distância da capital paraense e, neste ano, completou 69 anos de existência.

² A Internacional Situacionista surgiu como organização a partir da fusão de grupos como a Internacional Letrista (IL), o Comitê Psicogeográfico de Londres e o Movimento Internacional para uma Bauhaus Imaginista (MIBI). Fundada na cidade italiana *Cosio d'Arroscia*, em 1957, manteve-se atuante até o início da década de 70, teve entre seus membros fundadores: Guy Debord, Gallizio, P. Simondo, E. Verrone, M. Bernstein, A. Jorn e W. Olmo.

³ A referida disciplina constante na grade curricular do PPGArtes, ICA/UFPA, foi ministrada pelos Profs. Drs. Ubiracílio Malheiros e Luizan Pinheiro, em 2010.

⁴ A crônica “Entre BRs...” encontra-se publicada no blog www.artenoespacourbano.blogspot.com.br

Outra importante vivência acadêmica que muito me auxiliou na construção do projeto, foi a disciplina Seminário de Pesquisa como Movimento Criador⁵, a medida que fornecia subsídios para o aprofundamento do ato criador da pesquisa, apoiando os caminhos e a escritura de cada um de nós alunos em suas particulares trajetórias de investigação artística, possibilitou reflexões e trocas intensas. O resultado da disciplina foi a criação de um blog⁶, que se configurou como um diário de bordo virtual da pesquisa, no qual exponho fragmentos do processo, pequenos textos, micro-narrativas visuais produzidas ao longo do percurso de investigação e de vivências na auto-estrada.

Neste estudo, a aproximação da abordagem situacionista de cidade deveu-se às seguintes considerações:

1º) a idéia de que o espaço público urbano é marcado pela mutabilidade constituindo-se em um ambiente de produção de formas de intervenção;

2º) A idéia de que o espaço construído, planejado pelo urbanismo não se coaduna ao espaço vivido, aquele transformado pelo uso que os sujeitos fazem dele e

3º) a idéia de que a apropriação do espaço urbano se concretiza na experiência corporal cotidiana do pedestre.

No intuito de apropriar-se deste pensamento sobre o urbano, mas também expandi-lo, outras fontes teóricas foram pesquisadas, especialmente algumas reflexões contemporâneas sobre o espaço e o lugar da arte e da arquitetura neste contexto. Como um ensaio dentro desta metodologia, esta dissertação não pretende apresentar um panorama completo do espaço estudado, mas sim propor uma leitura que parte de experimentações, vivências no espaço, ganhando desta forma, um caráter mais exploratório que conclusivo sobre o mutante espaço urbano.

No 1º capítulo, *A deriva urbana como uma experiência estética*, o ato de caminhar foi tomado como uma experiência estética conduzida pelos procedimentos da deriva e da psicogeografia, inspirados na atuação da Internacional Situacionista (IS) e suas investigações no espaço urbano. No processo de pesquisa, a caminhada diária pela rodovia BR-316, tornou-se um exercício poético que permitiu fazer uma leitura desta paisagem permeada pelos afetos e pelas percepções, trazendo à tona,

⁵ Disciplina foi ministrada pela Prof^a. Dr^a. Wladilene Lima, no 1º semestre de 2011.

⁶ www.minasperifericas.blogspot.com.br

o testemunho de uma cidade reinventada cotidianamente no solo da cidade espetacularizada⁷.

No 2º capítulo, *Relatos da deriva*, discorro sobre situações cotidianas, estranhamentos, encontros, experimentações vivenciadas durante as derivas à auto-estrada. No exercício poético do caminhar, configurado como uma forma de apreender corporalmente a cidade busquei percebê-la como um espaço que se reinventa nas micro-práticas cotidianas e resiste às normatizações do sistema urbano.

No terceiro capítulo, *Guia psicogeográfico da auto-estrada*, partindo da idéia desenvolvida pelos *situs* de criar mapas com experiências vivenciadas na cidade, os chamados “mapas psicogeográficos”, pontuo aspectos relevantes à concepção deste guia psicogeográfico, o qual tem como objetivo conduzir o leitor/fruidor a percursos e práticas cotidianas que, de tão corriqueiras, tornaram-se invisibilizadas na paisagem urbana. Nesta cartografia afetiva permeada pelas sensações e percepções forjadas na experiência da deriva, abordo o cotidiano de sujeitos urbanos que atravessam, percorrem, trabalham, contemplam e/ou habitam este perímetro da auto-estrada. Ao final como resultado poético deste estudo, apresento um registro de situações, práticas e gestos cotidianos que denotam na diversa experiência corporal urbana, micro-narrativas do cotidiano na rodovia BR-316.

A cena cotidiana na auto-estrada é, portanto, compreendida neste estudo como uma trama de muitas vozes. Para além de suas rotatórias, viadutos, passarelas, paradas seletivas, placas sinalizadoras..., é também um espaço da experiência corporal cotidiana marcado por proximidades, distanciamentos, entrecruzamentos, negociações, rupturas e atualizações contínuas. É um espaço de práticas e arranjos que dão vida e dinamismo ao cotidiano urbano. Lugar de sonoridades, texturas, cores, cheiros, rostos, mãos, pés que caminham... afinal “*errare humanum est*”⁸.

⁷ Cidade-espetáculo refere-se ao sentido conferido por Guy Debord em “A Sociedade do Espetáculo”.

⁸ Expressão em latim que significa “errar é humano”. Neste estudo, “errar” é entendido como “caminhar”, “vagar”, “perder-se no caminhar”.

2. A DERIVA URBANA COMO EXPERIÊNCIA ESTÉTICA

Auto-estrada.
Meu olhar em deriva encontra
outro olhar.
Pessoas, veículos mantêm-se em movimento.
Um homem parado na calçada.
Quem passa, olha, mas não o vê,
ou finge não vê-lo.
Envolvido em suas divagações,
concentrado em sua lentidão,
observa os passantes por horas a fio.
Sol da manhã. Sol a pino. Pôr-do-sol.
Sua presença insistente desgasta meu olhar,
meu corpo-equipamento funde-se à paisagem.
À distância, um encontro.



Figura 2 – ErrÂNSIA I

Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

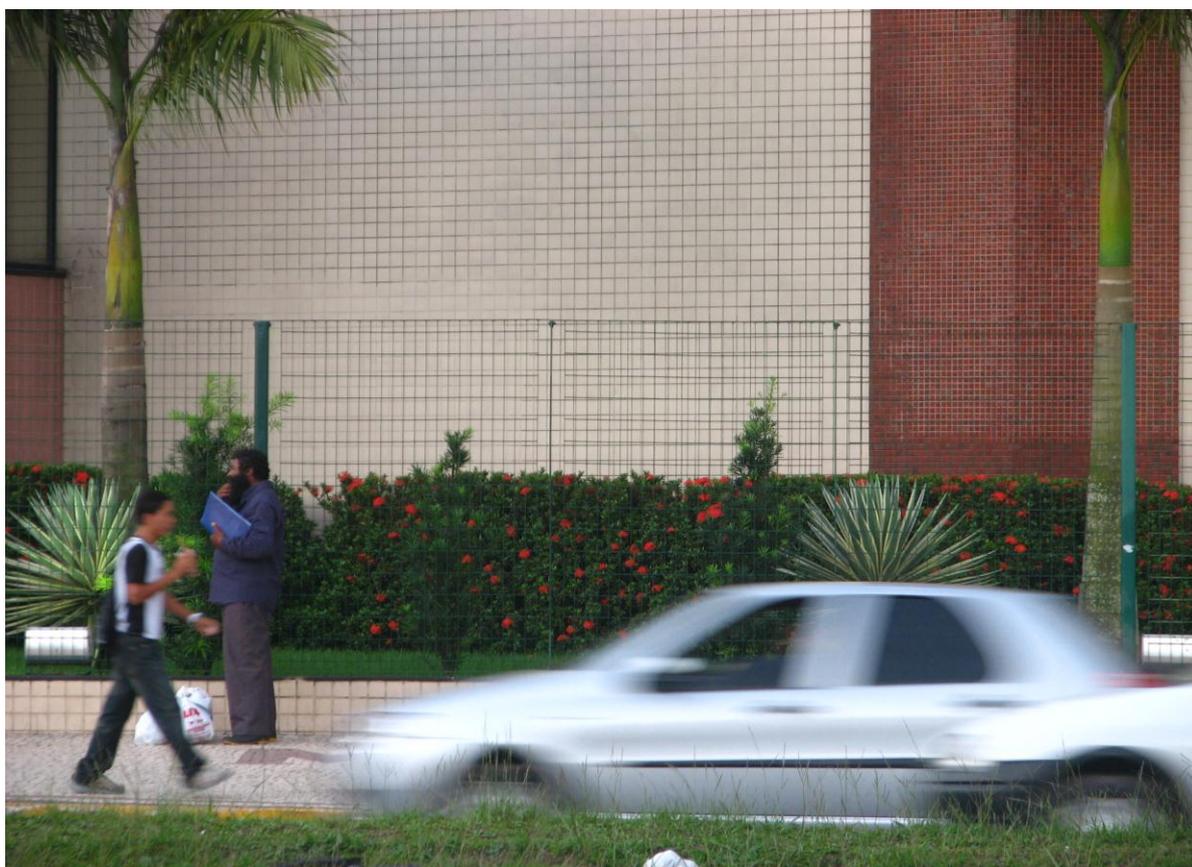


Figura 3 – ErrÂNSIA II
Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

2.1. AO RÉS DO CHÃO: UMA POÉTICA DO CAMINHAR NA AUTO-ESTRADA

BR-316⁹: entrada e saída de minha cidade. Projetada para a circulação de veículos, pessoas, coisas. Lugar de passagem para os mais distantes e diferentes destinos. Diariamente, percorro suas trilhas de asfalto. Assisto a cidade na “tela” do coletivo. Pelo enquadramento da janela, a auto-estrada passa: prédios, cruzamentos, placas de trânsito, letreiros, transeuntes... Paisagem fugidia: “cidade-espetáculo”.

O que chamo de espetacularização das cidades contemporâneas – que também pode ser chamado de cidade-espetáculo – está diretamente relacionado a uma diminuição da participação, mas também da própria experiência urbana enquanto prática cotidiana.¹⁰

Em uma abordagem que se inspira nesta noção debordiana, Jeudy e Jacques (2006) analisam que entre os efeitos deste processo de espetacularização, provocado pela urbanização acelerada das cidades, está a redução da experiência urbana enquanto prática cotidiana.

No contexto desta pesquisa, tal processo tem sido marcado por um crescimento urbano desordenado, pontuado pela instalação de inúmeros empreendimentos, como a construção de condomínios verticais fechados, bem como obras e serviços urbanos que favorecem o afastamento das pessoas do convívio das ruas.

Vivenciamos um cotidiano marcado pela pressa, pela excessiva publicidade, visual e sonora, pelas longas distâncias percorridas dentro de coletivos e/ou automóveis, pela crescente privatização e automatização dos espaços públicos, o que tem nos levado a uma “perda da corporeidade”, isto é, “o cotidiano contemporâneo torna-se cada vez mais desencarnado e espetacular”¹¹. A cidade transformada em cenário se mostra ao olhar apenas como uma imagem pela qual atravessamos todos os dias a fim de realizarmos nossas atividades rotineiras sejam elas, de trabalho ou de lazer.

⁹ A Rodovia BR-316, no sentido Belém-Ananindeua, inicia após o Complexo Viário do Entroncamento, no estado do Pará, estendendo-se até Maceió/AL. Atravessa cinco estados brasileiros: Pará, Maranhão, Piauí, Pernambuco e Alagoas. Fonte: www.wikipedia.org, acesso em 01.12.2011.

¹⁰ JEUDY e JACQUES, 2006, p. 126.

¹¹ JACQUES, 2010, p. 136.

Como cenário, a cidade parece exterior a nós, distante, ao mesmo tempo, que familiar. Tão familiar, que deixamos de lado o estranhamento do experimentá-la, de praticá-la. Nos percursos diários, uma relação fugaz com a paisagem urbana, impõe-se. Como pedestres, habituamo-nos ao caminhar como um ato funcional, cujo objetivo é chegar a algum lugar.

O ponto de partida deste estudo foi perceber o ato de caminhar sob uma ótica diferente do caráter funcional dado comumente ao mesmo. A idéia que me acompanhou durante todo o processo de pesquisa foi compreendê-lo e vivenciá-lo como um exercício poético pontuado por um olhar, a um só tempo, de envolvimento (pertencimento) e de estranhamento de meu próprio cotidiano, buscando vivenciar meu espaço de moradia, de um modo diferente do usual. Um modo em que a cidade deixa de ser cenário e, ganha corpo a partir do momento em que ela é experimentada no exercício poético do caminhar.

Deste modo, delimitei como recorte espacial de estudo o km 03 da citada rodovia (Figura 4), situado em um perímetro urbano do município de Ananindeua, o qual se liga à capital paraense por meio da auto-estrada. Na aventura do vagar por esta via onde trafegam e circulam, por dia, centenas de pessoas e veículos, produzi imagens (fotográficas e em vídeo) coletadas durante o período de pouco mais de um ano, correspondente ao que se iniciou no final de janeiro de 2011 e se estendeu a fevereiro de 2012, nos turnos da manhã e da tarde, alternadamente.

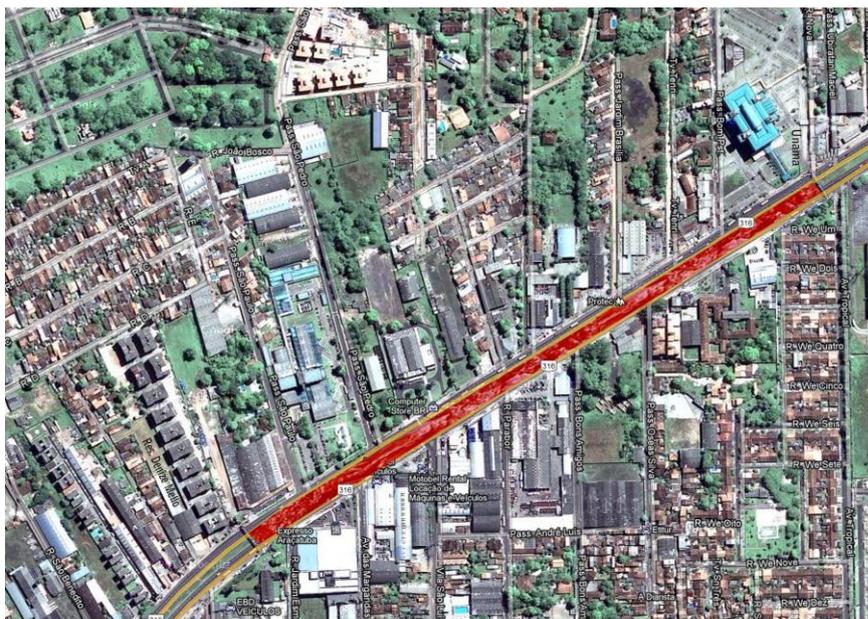


Figura 4 – Km 3, BR-316 (Ananindeua-PA)
Fonte: <http://www.maps.google.com.br/>

Por meio destes “recortes”, busquei ressaltar aspectos do cotidiano que configuram alguns dos múltiplos sentidos de viver na auto-estrada, os quais delineiam um conjunto de narrativas visuais que explicitam uma leitura do espaço vivido. Foi neste encontro com os outros, que percebi uma cidade que é a cidade da rua.

Da calçada, em frente ao conjunto residencial Denise de Mello¹² onde moro, passei a observar, não apenas o ir-e-vir urbano, mas, especialmente, uma cidade que transcendia a sua materialidade, uma cidade que se insinuava nos gestos corriqueiros para além da cidade espetacularizada. Nesta paisagem, rotatórias, túneis, viadutos, cruzamentos, paradas seletivas... impõem-nos movimentos automatizados: a travessia de ruas, passarelas, a espera/descida do ônibus, a passagem, a circulação.

O traçado urbano e suas construções demarcam as trajetórias humanas. Na auto-estrada, é como se nossos gestos e comportamentos fossem moldados por essa funcional arquitetura. Tudo está o tempo todo, em movimento, nesta paisagem. Contudo, esse movimento, também se converte em um “contra-movimento” que escapa ao controle dos gestores da cidade. Configuram modos de vivenciá-la que não obedecem às normas da funcionalidade criadas para organizá-la, mas que atualizam o sistema urbano, atendendo às necessidades de seus usuários/habitantes.

Nos flagrantes cotidianos em plena auto-estrada, registrei esse “contra-movimento” silencioso e fugaz, capaz de nos revelar o imprevisto. Todos os dias, um homem para e divaga na calçada do supermercado. Uma mulher banha-se na parada de ônibus. Na passarela uma feira de produtos variados monta-se e desmonta-se diariamente. Um homem filosofa no trânsito, dirigindo seu carrinho-de-mão. Ciclistas ocupam a calçada, à espera de passageiros. Vendedoras de amendoim “mergulham” no asfalto para o desafio de “ganhar o pão”, entre os automóveis.

Na rua, experimentei (des)encontros com aqueles que, estão atentos à urgência do movimento e do não-movimento, imersos no vai-e-vem da urbe. Ora

¹² Condomínio residencial projetado pela Construtora Villa Del Rey, inaugurado no ano de 1989, localiza-se na Rodovia BR-316, km 03, no município de Ananindeua/PA. Possui 12 blocos, cada um com quatro pavimentos tipo sobre pilotis, com oito apartamentos por pavimento. IN: Manual do Proprietário – Residencial Denise de Mello, Construtora Villa Del Rey, 1989.

esperando ou em deslocamento, trazendo ou levando pessoas e coisas ou na iminência de deslocar-se; ora atentos à interrupção do fluxo de veículos marcado pelo sinal luminoso do semáforo. Trajetórias humanas, múltiplas, mutantes, cotidianas.

Os pedestres, esses caminhantes urbanos capazes de irem além do que se projeta como cidade tecem relações espaciais entre diferentes cheios e vazios, dando vida aos espaços construídos e não construídos. Inventam seus próprios caminhos, criando dentro da cidade planejada, uma cidade vivida, inventada cotidianamente. Em suas experiências corporais urbanas reinventam o espaço da rua e resignificam as relações ser humano/espaço. É, neste sentido, que Certeau afirma:

(...) se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de possibilidades e proibições, o caminhante atualiza algumas delas. Deste modo, ele tanto as faz ser como aparecer. Mas também as desloca e inventa outras, pois as idas e vindas, as variações ou as improvisações da caminhada privilegiam, mudam ou deixam de lado elementos espaciais. (...) o caminhante transforma em outra coisa cada significante espacial.¹³

A rua em sua diversidade de olhares, saberes/fazeres e de “seres” (modos de ser), deste modo, revelou-me outras paisagens desenhadas pelos caminhantes urbanos. Perceber os diferentes usos do espaço urbano vivenciado por aqueles que usufruem da rua, da calçada e de outros equipamentos urbanos¹⁴ como a passarela e a parada de ônibus, possibilitou-me percebê-lo não somente como um espaço de circulação e de rápida mobilidade, mas também como um espaço de ocupação, de apropriação, de ancoragem.

Caminhar pela cidade possibilitou-me interpenetrar territórios com os quais convivia no cotidiano, contudo, ignorava. Outras relações do ser humano com o espaço urbano foram percebidas. Relações permeadas pelas tensões/interações em um espaço disputado/partilhado pelos grupos e sujeitos urbanos. Relações que

¹³ CERTEAU, 1994, p. 177-178.

¹⁴ De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, documento NBR 9284, o conceito de equipamento urbano é “todos os bens públicos ou privados, de utilização pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados. São categorias definidas como equipamento urbano: a) circulação e transporte; b) cultura e religião; c) esporte e lazer; d) infraestrutura; e) segurança pública e proteção; f) abastecimento; g) administração pública; h) assistência social; i) educação e j) saúde.

redefinem no dia-a-dia, a própria imagem da cidade que formam seus usuários/habitantes.

Experimentar o espaço urbano ganhou, neste estudo, a dimensão de uma aventura diária. “Errar” - no sentido de caminhar e do perder-se no caminhar - me levou a compreender que a experiência urbana se dá no trânsito dos sujeitos pelo espaço, e que as relações são marcadas por essa transitoriedade.

Do lugar da caminhante, como moradora de auto-estrada e como artista-pesquisadora, no exercício de estranhar a familiaridade da paisagem e, familiarizar-se com o estranho, experimentar percursos diferenciados daqueles do cotidiano ordinário, levou-me a olhar a cidade na perspectiva de um espaço aberto à reconstrução dos sentidos, um espaço continuamente reinventado por seus usuários/habitantes.

Neste estudo, a deriva urbana é adotada não somente como uma ferramenta metodológica de investigação, orientadora de percursos e percepções empreendidas para o re-conhecimento do espaço urbano, mas, também, como prática estética. Enquanto um estudo que é fruto do testemunho e da vivência da artista-pesquisadora na urbe, a caminhada é aqui entendida como um exercício poético que diz respeito, segundo Cruz, “à aquisição de um sentido, é um modo fundamental de acesso à experiência de nós com o mundo”¹⁵. Constitui uma prática ativadora de percepções que deve ser vista “enquanto forma de nos dar algo a experienciar, de promover um apelo ao encontro com o outro, com a alteridade, ou uma autoconsciência, a nossa própria experiência do mundo”¹⁶.

Parti da idéia de que o caminhar desfuncionalizado, o qual tem como objetivo não chegar a um destino final, mas viver o próprio caminho - a própria experiência do caminho enquanto lugar -, seja um meio de trazer à tona, a dimensão da subjetividade. É deste lugar de observação e vivências que pretendo situar a presente pesquisa.

Tudo começou com um estado de atenção, experimentando o ato de caminhar pela auto-estrada como um exercício poético. Uma leitura do espaço vivido permeada pelos afetos e percepções foi sendo re-construída durante o processo de pesquisa, pois

¹⁵ CRUZ, 1991, p.46.

¹⁶ Op. Cit., p.46.

as cidades não existem só como ocupação de um território, construção de edifícios e de interações materiais entre seus habitantes. (...) Não atuamos na cidade só pela orientação que nos dão os mapas ou o GPS, mas também pelas cartografias mentais e emocionais que variam segundo os modos pessoais de experimentar as interações sociais.¹⁷

Esses modos diversos de experimentar a cidade configuram outra cartografia do espaço, ou seja, outra maneira de organizá-lo, de compreendê-lo. Permitem que construamos nossas próprias referências – físicas e simbólicas – pela apropriação do espaço na experiência do corpo. Assim, surgiram as caminhadas poéticas como modos de viver os caminhos de minha cidade. Atentamente. Sensivelmente.

A experiência da deriva neste estudo perpassou por três aspectos ressaltados por Jacques quando refere-se à prática da errância voluntária: a propriedade de se perder, a lentidão e a corporeidade. Nos percursos o estranhamento do cotidiano no espaço vivido, possibilitou-me construir um olhar sobre a paisagem a partir dos afetos, acerca daquilo que chamava minha atenção, sobre aquilo que de alguma maneira me tocava. Não havia neste roteiro diário à auto-estrada um sentido de orientação. As caminhadas poéticas eram movidas por uma intenção de liberação dos condicionamentos urbanos, por isso os percursos não tinham um ponto de partida e nem de chegada. Modificavam-se a cada dia seguindo a movimentação dos praticantes urbanos. Eram percursos que se deram pela desorientação espacial e temporal.

O errante vai além disso, pois este seria aquele que consegue se perder mesmo na cidade que mais conhece, que erra o caminho voluntariamente, e através do erro (e da errância que este provoca) realiza uma apreensão ou percepção espacial diferenciada da sua própria memória local. Perder-se no lugar conhecido é uma experiência mais difícil porém mais rica do que a desorientação no espaço totalmente desconhecido.¹⁸

Neste sentido, a despreocupação com o tempo destas vivências no espaço urbano permitiu a experiência de vivenciar outro tempo, o tempo da lentidão, buscando outras referências espaço-temporais. A lentidão daquele que “erra” pela cidade refere-se a uma temporalidade relativa e subjetiva, isto é, significa outra forma de apreensão e percepção do espaço urbano. Nesta experiência de deriva, subverteu-se o ritmo veloz imposto pela contemporaneidade e um relacionamento

¹⁷ CANCLINI, 2008, p.15.

¹⁸ JEUDY E JACQUES, 2006, p. 121.

mais íntimo com a cidade foi despertado. As vivências dos moradores de rua foram muito instigadoras, ativando experiências do corpo com a cidade de forma mais intensa, perceptiva e reflexiva.

A cidade vivida nesta experiência de deriva, diferentemente da cidade-cenário, foi experimentada pelos sentidos de um modo diverso. Outros sentidos como a audição, o tato e o olfato foram ativados e amplificados na percepção do espaço. Deste modo, nosso corpo físico contaminou-se pelo corpo da cidade e, vice-versa.

A contaminação corporal leva a uma incorporação, ou seja, uma ação imamente ligada à materialidade física, corporal, que contrasta com uma pretensa busca contemporânea do virtual, imaterial, incorporal. Esta incorporação acontece na maior parte das vezes quando se está perdido e em movimento lento.¹⁹

As caminhadas poéticas configuraram-se, portanto, como exercícios do olhar nas quais se sobressaíram percepções em torno do espaço vivido. Aquele que, de tão próximo e familiar, nem dimensionava. Compor essa cartografia por meio de curtas e efêmeras narrativas visuais as quais denominei de “micro-narrativas”, poética forjada nas experiências e percepções que empreendi no ambiente da pesquisa, levou-me ao conceito de psicogeografia²⁰ praticado pelos situacionistas a partir de meados dos anos de 1950.

Como ferramenta de investigação do urbano, a psicogeografia, inspirou-me a captar a cidade pelo olhar de quem caminha pelo espaço como um exercício de perceber o cotidiano, pontuado pelos afetos²¹ ante a experiência ordinária de vivenciar a urbe. Como artista-caminhante no processo poético de caminhar, percebi-me no percurso e, à medida que avancei no ato de vagar, pude “praticar” minha cidade, vivenciar experiências e interações que me conectaram à atmosfera da impermanência na auto-estrada.

Deste modo, o caminhar como um exercício poético foi um convite a prestar mais atenção à cidade com a atitude de observadora da experiência, ou seja, da

¹⁹ Op. Cit., p. 121.

²⁰ O termo apareceu pela primeira vez, em 1955, no ensaio “Introdução a uma Crítica da Geografia Urbana”, escrito por Guy Debord. Refere-se aos efeitos que o ambiente geográfico opera sobre as emoções e os comportamentos dos indivíduos. Esse e outros artigos integram uma coletânea intitulada “Apologia da Deriva – escritos situacionistas sobre a cidade”, organizado pela pesquisadora Paola Berenstein Jacques, 2003.

²¹ No pensamento filosófico está ligado ao verbo afetar: comover, perturbar, portanto, afetar significa exercer uma ação sobre uma coisa ou sobre alguém; e afeição é a modificação resultante dessa ação sobre aquele que a sofre. IN: JAPIASSÚ, 2008, p.04 .

“observação incorporada”, para perceber o ambiente construído em sua experiência de viver (habitar, trabalhar, consumir, fruir, etc.). O foco na cidade foi a “atmosfera” da auto-estrada, a qual nos remeteu aos sujeitos em trânsito, “anteados” ou “conectados” em experiências que conformam ou formatam esse espaço a partir de suas práticas cotidianas, à medida que nela interagem, promovendo maneiras de ocupá-la, apropriá-la e, portanto, resignificá-la.

Trazer à tona esta cidade inventada nos fluxos de seus usuários/habitantes, não apenas pela necessidade de locomoção, possibilitou a percepção de que “compreender uma cidade significa colher fragmentos. E lançar entre eles estranhas pontes, por intermédio das quais seja possível encontrar uma pluralidade de significados.”²² Inspirada por essa múltipla experiência do cotidiano que se revelava no vagar poético, percebi que a rua além de espaço de circulação é também lugar da ancoragem, da interação, das trocas.

A escolha da deriva e da psicogeografia como ferramentas metodológicas incorporadas ao exercício poético do caminhar na auto-estrada, deveu-se as possibilidades de investigação e de interações comunicativas que esta abordagem ofereceu para o re-conhecimento do espaço urbano, permitindo incluir nesse olhar as percepções vivenciadas pelo viés do subjetivo. Por meio dos estudos psicogeográficos que conceberam e empreenderam, os *situs* colocaram em relevo a cidade como um espaço de afetos e percepções.

O pensamento situacionista reinventou a errância voluntária pelas ruas, orientando possibilidades de participação na construção de uma cidade comum. Ainda hoje é considerado atual, tanto pela crítica irônica e radical ao movimento moderno em arquitetura e urbanismo que anteviu os primórdios da nova espetacularização urbana contemporânea²³, como pela proposição de caminhos para seu combate, que inspiraram e, ainda inspiram, inúmeros artistas e coletivos²⁴.

Este aspecto foi muito importante à pesquisa, pois a imersão no espaço urbano tendo como ponto de partida a própria experiência corporal cotidiana como

²² CANEVACCI, 1997, p.35

²³ JACQUES, 2003, p. 14.

²⁴ Para citar alguns exemplos: Grupo Poro (Interruptores de Luz para Postes, 2005, MG); Transição Lustrada (Árvore, 2002, CE); Friedemann Derschmidt (Café-da-manhã permanente: o café-da-manhã continuamente no espaço público, 1996, Viena); Lara Almárcegui (Guia de Terrenos Baldios de São Paulo: uma seleção dos lugares vazios mais interessantes da cidade, 2006, SP); Louise Ganz (Projeto Lotes Vagos, 2005, MG). In: Revista Urbânia, n.3, Editora Pressa, 2008.

moradora de uma rodovia, possibilitou-me o encontro com a diversidade da paisagem humana/urbana vivencial, velada pelos automatismos cotidianos.

2.2. A Internacional Situacionista (IS) e os afetos da cidade

O ato de caminhar como exercício poético foi experimentado por artistas, escritores, pensadores desde o século XIX. Com o desenvolvimento das metrópoles modernas, reinventaram-se as relações entre os seres humanos e o espaço. A rua, traço marcante da cultura urbana, tornou-se a grande protagonista de experimentações estéticas promovidas pelas vanguardas artísticas durante as primeiras décadas do século XX.

Herdado das experimentações *dada* e surrealistas²⁵, o caminhar como ação poética, constituiu um importante contributo à noção de deriva situacionista, surgida durante a 2ª metade do século passado. Um fazer arte que se comprometeu com a reflexão em torno da cidade e da desbanalização do cotidiano, possibilitou a percepção do espaço urbano como “terreno de ação, de produção de novas formas de intervenção e de luta contra a monotonia, ou ausência de paixão, da vida cotidiana moderna”²⁶.

Ante as transformações urbanas que colocaram em xeque um modelo modernista de cidade, o debate voltou-se à busca de alternativas para humanizar e revitalizar o espaço urbano. A cidade, campo de conflitos sociais, passou a ser palco de contestações e de operações culturais em favor da coletividade e da liberdade.

Neste contexto, surgiu a Internacional Situacionista (IS), movimento que assumiu a prática da deriva como um meio estético-político de subversão ao sistema capitalista durante o pós-guerra, na Europa. Marcados pela reconstrução das

²⁵ Os dadaístas, em 1921, organizaram uma série de incursões aos lugares mais banais da capital francesa. A primeira delas deu-se em frente à Igreja *Saint-Julien-le-Pauvre*, fato que iniciou a *Grande Saison Dada*, uma temporada de ações públicas que visavam alcançar a dessacralização total da arte. Essa experiência constituiu-se na primeira operação simbólica que atribuiu um valor estético a um espaço em vez de um objeto. O mesmo grupo, em 1924, promoveu outra intervenção no espaço real que consistiu em realizar um percurso errático em campo aberto na região central da França. No retorno, Breton escreve a introdução de *Poisson Soluble*, obra que se tornará o primeiro Manifesto do Surrealismo. Nessas “deambulações”, os surrealistas descobrem no andar um componente onírico, as quais apoiadas nos fundamentos da recém-nascida Psicanálise revelavam uma forma de ver a cidade como um organismo que produz e detém determinados territórios, onde os sujeitos poderiam se perder e sentir a sensação do maravilhoso no cotidiano. IN: CARERI, 2009.

²⁶ JACQUES, 2003, p. 13.

idades, pela eclosão dos movimentos de contracultura e pelo espírito de contestação, os *situs*²⁷ tornaram-se opositores radicais das idéias funcionalistas que fundamentaram o pensamento urbano neste período.

A proposta de Le Corbusier (1887-1965)²⁸, que definia a organização do espaço urbano a partir da separação de funções, exposta como uma doutrina na Carta de Atenas²⁹ vinha sendo massificadamente construída no pós-guerra, principalmente sob a forma de conjuntos habitacionais modernistas. Contrapondo-se às concepções deste urbanismo que edificou um modelo de cidade considerado “monótono e alienante”, por meio de uma teoria crítica que denominaram de Urbanismo Unitário (UU), os *situs* difundiram um pensamento “participacionista”, elegendo o espaço urbano como ambiente de investigação e de experimentação coletiva.

Enquanto hoje as próprias cidades se oferecem como um lamentável espetáculo, um anexo de museu para turistas que passeiam em ônibus envidraçados, o UU vê o meio urbano como terreno de um jogo do qual se participa. O UU não está idealmente separado do atual terreno das cidades. É formado a partir da experiência desse terreno e a partir das construções existentes. Deve tanto explorar os cenários atuais, pela afirmação de um espaço urbano lúdico tal como a deriva o reconhece, quanto construir outros, totalmente inéditos.³⁰

Intervir no espaço urbano transformando a vida cotidiana, buscando trazer à tona a paixão e a emoção, significava aos *situs* combater o processo de modernização das cidades, cujos efeitos na sociedade estava relacionado diretamente a uma diminuição da participação, mas também da própria experiência urbana enquanto prática cotidiana. Seu objetivo era a luta “contra o espetáculo, a cultura espetacular e a espetacularização em geral, ou seja, contra a não-participação, a alienação e a passividade da sociedade”³¹.

A noção de espetáculo relacionada à vida urbana já havia sido pensada pelo sociólogo Henri Lefebvre em *Crítica da Vida Cotidiana* (1963), e vinculava-se à idéia de consumo e não-participação, atingida pela via dos aparatos tecnológicos e da

²⁷ Denominação que se refere aos situacionistas.

²⁸ Arquiteto, urbanista, de origem suíça, que estabeleceu os princípios básicos da técnica de construção racionalista e funcional e, influenciou o desenvolvimento da arquitetura a partir de 1920. Foi um dos idealizadores dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, os CIAMs.

²⁹ A Carta de Atenas, originária das discussões ocorridas no IV CIAM, em 1933, definiu os princípios do urbanismo moderno, para o qual a cidade era entendida como um organismo a ser planejado de modo funcional.

³⁰ IS, n.3, 1959, texto coletivo “O urbanismo unitário no fim dos anos 50” apud JACQUES, 2003, p. 15.

³¹ JACQUES, 2003, p. 13.

sociedade burguesa. No livro *Sociedade do Espetáculo* (1967), Debord dedica-se a revigorar a teoria e prática revolucionária marxistas, no contexto da acelerada modernização da França no pós-guerra e, da explosão do consumo nos anos de 1960. A obra constitui uma crítica radical à sociedade de consumo e à espetacularização, consideradas pelo autor, símbolos de alienação e de passividade social.

Deste modo, ao criticarem o urbanismo modernista, condenavam um modelo de cidade estático, uniforme e não-participativo. A problemática por eles discutida referia-se ao espaço construído e ao espaço vivido. O diferencial do olhar situacionista foi ver a cidade por meio da relação estabelecida entre o habitante e seus espaços. Esta relação, entendida como em constante transformação, não poderia se fixar no tempo como uma forma urbanística. Há todo momento, pela experiência, seria re-significada e apropriada pelos seus usuários/habitantes, que pela resistência à cidade espetacularizada se tornariam “vivenciadores” e, não mais espectadores.

A cidade por eles pensada, era vista como o grande palco da revolução cotidiana, a ser vivenciada por seus habitantes a partir da experimentação de novos comportamentos na vida real. Colocando em relevo os afetos que o espaço produz nos sujeitos, propuseram a construção de uma cidade participativa e uma arquitetura móvel, a qual seria edificada pelos usos experimentais.

A cidade situacionista se propõe como a anti-cidade moderna e seu urbanismo se constitui como anti-urbanismo moderno. Enquanto críticos radicais da cidade capitalista, os membros da IS vão buscar subverter a ordem urbana estabelecida, apropriando-se das cidades existentes enquanto espaços lúdicos e oníricos (...)³²

Entendendo a cidade como um campo de jogo, um espaço lúdico, os *situs* defenderam novas possibilidades de uso do espaço, desconsiderando que houvesse uma separação entre cotidiano e lazer. Assim, propuseram modos alternativos de habitar as cidades, orientados pelos afetos psíquicos que as mesmas produziram nos sujeitos.

Exemplo interessante dessas proposições está em um plano idealizado pelos *situs* para a “melhoria racional” de Paris (1955)³³, no qual propunham usos

³² GROSSMAN, 2006, p.19.

³³ FILLON, 1955 Apud CARERI, 2009, p. 99.

diversificados dos espaços da cidade, sugerindo alterações radicais no cotidiano tais como: a instalação de interruptores nos postes públicos; o acesso público às lajes dos prédios para que as pessoas pudessem subir por meio das escadas de incêndio; a abertura noturna dos metrô, após a parada dos trens; a demolição das igrejas ou o seu uso comunitário; o fechamento dos museus e a distribuição de seus acervos pelos bares da cidade; o livre acesso às prisões; a remoção das inscrições dos monumentos e a substituição das denominações históricas dadas às ruas.

Partindo de experimentações no espaço urbano guiadas por procedimentos como a deriva e a psicogeografia, os *situs* apostaram na caminhada como uma tática de investigação e reinvenção da cidade ligada agora não mais ao planejamento prévio, mas à experiência do presente. A deriva, essa forma lúdica de vagar pela cidade, construía-se à medida que se davam as interações entre o caminhante e os espaços percorridos.

No ensaio “Teoria da Deriva” (1958), Debord a define como uma forma de investigação espacial e conceitual da cidade que se dá por meio do “errar”, do andar “vagabundo”.

Entre os diversos procedimentos situacionistas, a deriva se apresenta como uma técnica de passagem rápida por ambiências variadas. O conceito de deriva está indissolivelmente ligado ao reconhecimento de efeitos de natureza psicogeográfica e à afirmação de um comportamento lúdico-constructivo, o que o torna absolutamente oposto às tradicionais noções de viagem e de passeio.³⁴

Diferentemente dos deslocamentos que fazemos para realizar atividades rotineiras, sejam relacionadas ao trabalho ou ao lazer, a deriva era entendida como uma prática “lúdico-constructiva” que, rompendo as fronteiras entre a arte e a vida, centrava-se nos efeitos do ambiente urbano sobre os sentimentos e as emoções individuais. Aquele que deriva, ao andar sem rumo, encontra o rumo dos percursos a partir de estímulos e interações. O corpo do caminhante deixa-se afetar pela cidade, coloca-se à disposição de seus sentidos, aberto e atento, ativo e alerta, para escolher e inventar seu caminho.

³⁴ DEBORD, G. Teoria da Deriva (1958) IN JACQUES, 2003, p.87.

Uma ou várias pessoas que se dediquem à deriva estão rejeitando por um período mais ou menos longo, os motivos de se deslocar e agir que costumam ter com os amigos, no trabalho e no lazer, para entregar-se às solicitações do terreno e das pessoas que nele venham encontrar.³⁵

Para o indivíduo situacionista, “aquele que se dedica a construir situações”³⁶, o termo “situação” ou “situação construída”, apoiava-se em uma intenção de incorporar a vida cotidiana às reflexões sobre arte, lazer e vida urbana.

O nosso conceito de “situação construída” não se limita a um uso unitário de meios artísticos que formem uma ambiência, por maiores que sejam a extensão espaciotemporal e o dinamismo dessa ambiência. A situação, é concomitantemente, uma unidade de comportamento temporal. É feita de gestos contidos no cenário do momento. Gestos que são o produto do cenário e de si mesmos. Produzem outras formas de cenário e outros gestos”.³⁷

A situação seria construída, então, como uma experiência do presente marcada pela transitoriedade. Se a situação pressupõe uma relação espaço-tempo, é o espaço urbano que vai ser escolhido pelos *situs* como âmbito de sua atuação. Este é um dos aspectos mais importantes de seu pensamento: tomar o espaço público como lugar de criação e ação cultural e política. A atuação do homem neste lugar que não é mais o espaço abstrato moderno, deveria se dar no próprio contexto da vida cotidiana. A partir da prática da deriva, reconhecendo os diversos comportamentos afetivos conectados aos espaços vividos, os *situs* mapearam a “cidade subjetiva”, que passava pela experiência do sujeito para se construir.

A psicogeografia definia-se como uma metodologia de abordagem da cidade fundamentada no “estudo das leis exatas e dos efeitos precisos do meio geográfico, planejado conscientemente ou não, que agem diretamente sobre o comportamento dos indivíduos”³⁸, a qual possibilitava a investigação das relações e zonas de afetividade da mesma. A psicogeografia seria então entendida como uma geografia afetiva, subjetiva que buscava cartografar as diferentes “ambiências psíquicas” provocadas pelas derivas situacionistas.

³⁵ Op. Cit., p.87.

³⁶ Id. Ibidem, p. 65.

³⁷ IS “Questões preliminares à construção de uma situação” (1958) IN JACQUES, 2003. Op. Cit. p. 62.

³⁸ DEBORD, Guy. “Introdução a uma crítica da geografia urbana”(1955) IN JACQUES, 2003. Op. Cit., p. 39.

A brusca mudança de ambiência numa rua, numa distância de poucos metros; a divisão patente de uma cidade em zonas de climas psíquicos definidos; a linha de maior declive – sem relação com o desnível – que devem seguir os passeios a esmo; o aspecto atraente ou repulsivo de certos lugares; tudo isso parece deixado de lado. Pelo menos, nunca é percebido como dependente de causas que podem ser esclarecidas por uma análise mais profunda e, das quais se pode tirar partido.³⁹

Era por meio da psicogeografia que buscavam os aspectos diferenciais e subjetivos, em contraposição aos urbanistas modernos que fundamentavam seus estudos nas leis universais. A base da psicogeografia estava na possibilidade real de estudar os “efeitos psicogeográficos” do espaço sobre as pessoas, isto é, as emoções, percepções, interações.

Nestas experimentações, os *situs* propuseram a cidade como um “espaço de afetos”, no qual buscavam mapear a diversidade de comportamentos afetivos ante a experiência do caminhar. A ênfase desse olhar sobre a cidade estava mais direcionada ao caráter subjetivo, ou seja, a afetividade era o eixo crítico do qual partiam.

A experiência da deriva compartilhada com o olhar situacionista, neste estudo, diz respeito ao encontro da artista-pesquisadora-caminhante com a paisagem urbana, deixando-se por ela ser afetada, abrindo-se para percebê-la e lê-la como um espaço de experiências vividas.

Aqui, a experiência urbana cotidiana dos usuários/habitantes configura um “uso situacionista” da cidade, isto é, um modo de apropriá-la e reinventá-la continuamente experimentado no cotidiano ordinário por transeuntes, vendedores, ambulantes, moradores de rua entre outros sujeitos da urbe. São eles, os “criadores de situações” que dão vida e dinamismo à cidade institucionalizada, calculada, organizada pelos planejadores urbanos. “Situações” que em similitude à ótica situacionista revelam que as cidades são construídas e reconstruídas por aqueles que as vivenciam.

De forma diversa à ótica situacionista, não houve a intenção durante a pesquisa de “construir situações” que visassem provocar mudanças nos fluxos cotidianos. Contudo, durante as caminhadas (e paradas) poéticas, o simples fato de colocar-me como observadora com o equipamento de filmagem, já gerava uma

³⁹ Op. Cit, p. 41.

alteração no movimento cotidiano no ambiente da pesquisa, pelo menos, em um primeiro momento. Situações estas que, provocaram interações e estranhamentos entre os transeuntes e a artista-pesquisadora.

Mas, o que de fato objetivou este exercício poético foi, partindo da experiência corporal urbana cotidiana, colher registros – micro-narrativas - tornando visíveis no momento das caminhadas, formas diversas do ser humano apropriar-se de um espaço marcadamente dominado pelos veículos e fluxos contínuos.

As caminhadas poéticas, neste sentido, proporcionaram-me perceber “uma cidade metafórica ou em deslocamento, tal como sonhava Kandinsky: “uma enorme cidade construída segundo todas as regras da arquitetura e de repente sacudida por uma força que desafia os cálculos””.⁴⁰. Uma cidade inventada no movimento de vivenciá-la, construída com passos que, ora seguiam, ora rebelavam-se no espaço geométrico da cidade, desvelava-se ao meu olhar.

Assim, perceber a auto-estrada como um espaço de derivas, para além do desenho previamente concebido de seus edifícios, viadutos, passarelas, possibilitou-me desvelar outras paisagens. Paisagens humanas, demasiadamente humanas, que foram sendo desenhadas ao rés-do-chão pela poética do caminhar: no encontro com a rua, nas percepções, na construção de uma cidade que vive em minhas experiências cotidianas.

⁴⁰ KANDINSKY apud CERTEAU, 1994, p. 191.

2. RELATOS DA DERIVA

Fim de tarde,
depois da chuva.
Espelho d'água no asfalto.
Um cheiro de floresta exala na rodovia...



Figura 5 – Cheiro de floresta no asfalto |
Fonte: Diário de bordo da pesquisadora



Figura 6 – Cheiro de floresta no asfalto II
Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

2.1. Uma paisagem familiar, um estranhamento cotidiano...

Neste exercício poético do caminhar, mergulhei no cotidiano da rodovia, a fim de re-conhecer esta paisagem a um só tempo, banal e múltipla. Trivial, por ser uma referência de deslocamento e circulação existente em qualquer metrópole do mundo, espaço definido por Augé, como um “não-lugar”.

Os não-lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são alojados os refugiados do planeta.⁴¹

O conceito de não-lugar, na perspectiva do citado autor, refere-se a espaços constituídos ou ressemantizados para fins de circulação (transporte, comércio, lazer que proliferam na sociedade de serviços contemporânea, ou no que Guy Debord denominou “sociedade do espetáculo”), que, ao contrário dos lugares, criam uma tensão solitária. O não-lugar não constrói laços tradicionais de identidade, mas relações pragmáticas com indivíduos tomados como clientes, passageiros, usuários, ouvintes. Contudo, a cidade não se estrutura pela justaposição de espaços e significados. Nela, forma-se uma espécie de mosaico, onde lugares e não-lugares estabelecessem relações de contigüidade. O que marca de forma singular a cidade moderna e suas derivas pós-modernas é o fenômeno do entrecruzamento, pois, “lugar e não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente - palimpsesto em que se inscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação”⁴².

Neste sentido, ao mesmo tempo que a ambiência da presente pesquisa nos remete a esta conceituação de Augé, optamos por entendê-la como um espaço de apropriações, uma paisagem de múltiplos significados, cotidianamente resignificada por seus usuários/habitantes.

Para perceber os fluxos e práticas cotidianas dos sujeitos, apropriei-me da deriva, como uma ferramenta de percepção do espaço urbano. Caminhando pude perceber a cidade de forma mais atenta, distanciando-me o mais possível dos condicionamentos cotidianos. Uma das táticas empregadas foi inventar percursos,

⁴¹ AUGÉ, 1994, p.36.

⁴² Op. Cit, p. 74.

caminhar por espaços não imaginados no cotidiano ordinário. Incontáveis vezes, parar, contemplar, observar (e se observar) nos espaços onde habitualmente, apenas atravessava, circulava, também foi uma maneira de construir um caminhar desfuncionalizado no exercício da deriva pela auto-estrada.

Ao longo dos deslocamentos, vivenciando essa experiência no espaço como um exercício prático da psicogeografia, pude perceber o papel que o acaso e os comportamentos afetivos desempenharam em minhas escolhas e nas vivências das sensações no ambiente da pesquisa. O acaso possibilitou-me vivenciar experiências inusitadas, fez-me descobrir, perceber a rodovia de um modo diferente do habitual captado no cotidiano da vida urbana. Uma frase do artista espanhol Antoni Muntadas, *“Atenção: percepção requer envolvimento”*⁴³, me acompanhou nas incursões à rodovia, levando-me a compreender que, conhecer uma cidade significa percorrê-la, envolver-se na trama de suas ruas e calçadas.

Por isso, busquei perceber nos corriqueiros acontecimentos do cotidiano, os diferentes afetos mobilizados ante a experiência do caminhar. Deixei meu corpo contaminar-se pelos ruídos e odores urbanos, abrindo-me às interações dos percursos empreendidos. Observei práticas cotidianas e interagi com moradores de rua, pedintes, vendedores, prestadores de serviços de transporte de cargas e pessoas.

Registrei por meio de uma câmera fotográfica, usos dos espaços funcionais e cotidianamente configurados por estes sujeitos, tais como a calçada, a parada de ônibus, as passarelas e o retorno de veículos. A escolha destes espaços deu-se a partir das derivas e da ampliação do olhar sobre as práticas cotidianas que modificam, por um determinado espaço de tempo, estes lugares da cidade, imprimindo aos mesmos uma atmosfera de segurança pela ocupação e sociabilidade que se refletem nessas apropriações.

Em uma atitude de observação/interação que se dava em horários diversos durante o dia (entre as 07 e 18 horas, alternadamente), pude perceber que a ocupação destes espaços, dava-se, em grande parte, nos momentos de intensificação dos fluxos circulatórios de pessoas e veículos na rodovia. Momentos esses, marcados pelo tempo do trabalho e do relógio. Neles, busquei captar

⁴³ Antoni Muntadas. *Atenção*, 2002. Fundação Vera Chaves Barcellos, Porto Alegre.

sentidos atribuídos e construídos, vivências e apropriações, que revelaram uma rede de relações sociais, ora consensuais, ora conflitantes.

Deslocamentos e a prática da deriva-estática⁴⁴, aquela empreendida a partir de um lugar selecionado, foram procedimentos fundamentais nesta pesquisa. Nesse jogo lúdico de percursos e paradas, experimentei trajetórias que, antes da pesquisa, eram impensadas e, nelas, as surpresas que os encontros/desencontros irromperam, proporcionaram-me vivências diferentes daquelas que usualmente experimentava. Vivências que me possibilitaram uma experiência diversa do espaço e com as pessoas neste perímetro da rodovia.

Comumente, a auto-estrada é vista como um espaço de passagem, de fluxos contínuos, um não-lugar como salientou Augé. Sua dimensão como espaço de compartilhamento e de conflitos, torna-se invisibilizada àqueles que projetam e implementam políticas públicas urbanas. Seu objetivo é o ordenamento e a preocupação maior é garantir a circulação. Especialmente, nesta área que constitui entrada e saída da Região Metropolitana de Belém, a gestão urbana tem se ocupado muito mais em criar estratégias a fim de garantir uma melhor trafegabilidade aos veículos que propriamente com a qualidade da vida humana. Contudo, para além da “engenharia” que calcula e controla (ou tenta controlar) os fluxos urbanos, “outra cidade” é construída pelos sujeitos que a “praticam” no dia-a-dia.

Existe sempre uma “outra cidade” escondida, ocultada, apagada ou tornada opaca – por todas essas estratégias de marketing que criam imagens urbanas pacificadas e consensuais – que resiste (e, assim, coexiste). As imagens consensuais não conseguem apagar essa “outra cidade” opaca, intensa e viva que se insinua nas brechas, margens e desvios da cidade espetacularizada.⁴⁵

Nesta “outra cidade” tornada opaca, a reinvenção se dá pela via da criatividade e pelos desvios da lógica urbanística. Criando apropriações e improvisações que legitimam ou não aquilo que foi projetado, os praticantes ordinários, registram um “tipo de cartografia realizada pelo e no corpo”⁴⁶, a qual

⁴⁴ JACQUES, 2003, p. 90.

⁴⁵ JACQUES, 2010, p. 109.

⁴⁶ Op. Cit. p.

constitui uma forma de “grafia urbana da própria cidade vivida que fica inscrita e também configura o corpo de quem a vivencia”⁴⁷.

Nesta pesquisa, espaços como a calçada não são somente vistos enquanto um espaço de locomoção, mas também como um espaço de permanência, de contemplação e, também, de trabalho. Nesse espaço que sobrou para os pedestres e que fica entre a rua e os edifícios, a cidade se deixa perceber muito mais, na escala e na velocidade do nosso corpo. Assim, tornam-se mais visíveis situações e acontecimentos que constituem a cultura de uma cidade.

Diferentemente, aos demais sujeitos da pesquisa, a ocupação de moradores de rua e pedintes não obedecia a uma rotina de horários e também, os dias de suas aparições, eram imprevisíveis. Diariamente, a presença de um morador de rua, chamava minha atenção para a maneira diferenciada com a qual o mesmo relacionava-se com este espaço público. Mais que um espaço de passagem, a calçada ganhava outro significado, tornava-se um espaço de contemplação e de sociabilidades.

Em deriva estática, fixei-se à calçada, experimentando-a como espaço de contemplação. Observar este personagem e conhecê-lo por meio das especulações dos transeuntes possibilitou-me, na experiência da deriva, conversar com desconhecidos, re-conhecer vizinhos, desviar o olhar automatizado dos passantes, denunciar invisibilidades com minha simples presença vigilante na auto-estrada.

Em outros momentos, na calçada defronte à parada de ônibus, uma moradora de rua era vista banhando-se nas águas de um bueiro, depois da chuva. A marquise da parada institucionalizada, desocupada de passageiros, funcionava para a mesma como um vestiário após o banho. Uma cena chocante que observada em deriva estática, revelava um misto de sentimentos tais como de compaixão, piedade e revolta compartilhado no espaço público pelos transeuntes.

Nas derivas por deslocamento, acompanhando esses caminhantes errantes, pude perceber outras possibilidades de uso do espaço urbano também em locais como o canteiro central que separa as duas pistas da auto-estrada. Nele, o morador de rua costumava descansar à sombra de uma das poucas árvores existentes no local. Imagem que nos remeteu às propostas situacionistas em torno da apropriação da cidade por seus habitantes. Aquele sujeito, mesmo involuntariamente, estava

⁴⁷ Idem ibidem

“praticando” a cidade, imprimindo um uso diferenciado ao espaço, um uso que escapava aos cálculos do sistema urbano. Um uso que experimentava a cidade como um campo de jogo. Perceber estes espaços apropriados de um modo diferente do usual na observação diária das performances do morador de rua foi desencadeador de inquietações, reflexões e experimentações.

Na auto-estrada, a observação dessas apropriações cotidianas no espaço, levou-me a criação uma “situação” experimental, partindo do conceito de deriva situacionista. Buscando, desta forma, uma vivência lúdica na auto-estrada, experimentei o espaço de um modo diferente do usual através de uma caminhada pelo canteiro central durante uma tarde de sol intenso.



Figura 7 – Deriva urbana I
Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

Registrei neste percurso, a caminhada de uma jovem flanelinha⁴⁸ e vestígios da interferência humana tais como sapatos, jansen de pneus e outros que denotavam o movimento de trabalhadores informais no local como garrafas PET contendo detergente misturado à água, guardadas nos bueiros abertos e restos de carvão deixados pelos vendedores de amendoins. Ao final da deriva, o local transformou-se para mim em um espaço de descanso e contemplação.

Observando a auto-estrada da perspectiva do canteiro central em direção às margens, foi possível percebê-la de um modo diferente do comumente vivenciado no cotidiano quando estamos posicionados na calçada. Além disso, a experiência da caminhada em um solo gramado em meio ao vento produzido pelo vai-e-vem dos veículos, a percepção dos odores e dos ruídos da auto-estrada, bem como, usufruir da sombra de uma das poucas árvores existentes no local, foi mais que uma aventura interessante, estimulou-me outras percepções acerca do espaço urbano. A

⁴⁸ Denominação popular conferida aos trabalhadores informais que, de forma ambulante, prestam serviços de limpeza rápida nos pára-brisas de automóveis.

sensação de ansiedade ante a movimentação dos veículos deu lugar a uma atitude mais contemplativa naquele espaço da rodovia.



Figura 8 – Deriva urbana II
Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

De forma análoga aos jogos urbanos situacionistas, pude vivenciar na deriva, a auto-estrada enquanto um espaço de percepções diversas, um campo de jogo. No contexto deste estudo, perceber estas apropriações cotidianas nos remeteu a idéia de que os sujeitos fazem um “uso situacionista” da cidade. Um uso que, mesmo involuntariamente, partindo de suas necessidades mais imediatas e cotidianas, reelabora não somente o espaço físico urbano como também a própria imagem que os sujeitos têm dele.

Como maneiras criativas, quase invisíveis de fazer uso ou subverter aquilo que foi imposto, estas práticas desvelam “outra cidade”, intensa e viva que se insinua nas brechas e nos desvios. Segundo Jacques,

estas cartografias da vida urbana não espetacular inscritas no corpo do próprio habitante, revelam ou denunciam o que o projeto urbano exclui, pois mostram tudo o que escapa ao projeto espetacular, explicitando as micro-práticas cotidianas do espaço vivido⁴⁹.

Estranhar esta paisagem cotidiana amplificou minhas relações com o espaço urbano e com os sujeitos, possibilitando-me na experiência de praticar a cidade, apreendê-la corporalmente.

2.2. A cidade que se reinventa como um espaço de micro-resistências

Em minha infância vivida na cidade de Taboão da Serra (SP)⁵⁰, atravessar uma passarela significava uma nova brincadeira a cada passagem. Uma paisagem serrana abraçada por uma floresta de eucaliptos que contrastava com a paisagem fabril repleta de letreiros, veículos acelerados e gente (que parecia uma legião de formigas) atravessando passarelas e/ou muretas de uma margem a outra da autopista, era o cenário diário que percorria em direção à escola.

Aqui, na BR-316, lá do alto da passarela, em deriva estática, ao vivenciar a leve sensação de desequilíbrio provocada pelo vento forte em sua estrutura física, no fim da tarde, lembrei-me que, desde criança fui acostumada a fazer longas caminhadas e foi, nesse caminhar que meu corpo cotidiano foi vivenciando uma experiência corporal atravessada por fluxos, ruídos, inscrições urbanas. Lembrei-me que no caminho até o armazém onde fazíamos compras havia uma passarela. Ao atravessá-la inventava estar navegando, atravessando uma forte ventania em mar aberto em um navio pirata imaginário ou brincava de apostar corrida simulando um jogo chamado “autorama”, pois “nossa” passarela, ao invés de escadas, tinha enormes rampas que permitiam o livre acesso de bicicletas e cadeirantes. Nestes percursos, tínhamos um contato lúdico com a cidade. Ao sabor das “derivas situacionistas” experimentávamos sensações diversas, nos entregávamos a novas e diferentes percepções.

⁴⁹ JACQUES, 2010, p. 137.

⁵⁰ Minha família, de origem paraense, no início dos anos 70, em busca de melhores oportunidades de vida, migrou para São Paulo, fixando-se em sua periferia, Taboão da Serra, município situado às margens da rodovia Régis Bittencourt, a BR-116.

Nas derivações que fiz às passarelas (ambas localizadas no km 03, em frente ao Cj. Denise de Mello e defronte à Universidade da Amazônia), pude observar inúmeras possibilidades de uso de seus espaços, entre os quais encontrar amigos, vizinhos, namorar, consumir produtos, brincar de pipa.



Figura 9 – “Praçarella”

Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

Na lógica do planejamento urbano as passarelas foram pensadas como espaços voltados à acessibilidade e à mobilidade urbanas. Conformando-se como espaços residuais entre o que está construído e o espaço viário, “costuram as fraturas urbanas (espaços quebrados, fraturados, mas passíveis de recomposição e colagem), criando novas espacialidades”.⁵¹ Configuram, na linguagem do urbanismo, “vazios úteis flexíveis”⁵² entre duas margens na paisagem da cidade contemporânea que instigam novas possibilidades de ocupação e apropriação.

Projetos de requalificação urbana no Brasil e no mundo têm investido nessa idéia visando integrar bairros e recuperar áreas sem vitalidade, de forma a povoar esses espaços com atividades constantes. Em algumas capitais brasileiras, esses espaços reconcebidos pelo planejamento urbano ganharam a denominação de

⁵¹ HAZAN, 2009, p.02

⁵² Op. Cit., p.02

“praçarelas”, referindo-se a adição do conteúdo praça às tradicionais passarelas de pedestres, as quais podem oferecer aos usuários bancos, jardins, lojas, ampliando o espaço público, principalmente em áreas carentes de espaços de convivência e de lazer.

Na cidade de Ananindeua/PA, ainda distante da preocupação dos gestores públicos com esses “espaços residuais”, são os usuários que, criativamente, reinventam seu uso, propondo outras formas de apropriação. Usufruem desse espaço a medida que o ocupam, dando ao mesmo vitalidade pelo uso cotidiano, transformando-o em espaços de encontros, de consumo e de convívio social.

Os praticantes ordinários das cidades atualizam os projetos urbanos e o próprio urbanismo, através da prática, vivência ou experiência dos espaços urbanos. Os urbanistas indicam usos possíveis para o espaço projetado, mas são aqueles que o experimentam no cotidiano que os atualizam.⁵³

Uma passarela que para o planejamento urbano foi estruturada para a circulação e para facilitar a mobilidade, na rodovia BR-316 é reinventada, tornando-se também um espaço de sociabilidades em uma paisagem extremamente árida e carente de espaços de lazer.

Uma feira de produtos variados monta-se e desmonta-se, diariamente nestas passarelas. Passantes param, conferem as “novidades”, consomem neste estreito corredor compartilhado por todos. Tudo ali está montado para ser transitório, desmanchar-se facilmente nas primeiras horas da noite, quando o movimento de transeuntes diminui.

Neste corredor de passagem, transformado e resignificado, em meio ao sol, vento e à chuva, os vendedores gozam de um ponto de vista privilegiado: a visão panorâmica da auto-estrada. Visão que não somente proporciona a contemplação, mas mapeia o espaço e rastreia presenças indesejáveis aos vendedores, especialmente àqueles que comercializam mercadorias consideradas ilegais (CDs, DVDs) pelas autoridades policiais e fiscalizadoras.

Com um tabuleiro móvel (feito em madeira com uma estrutura inferior adaptável em forma de “x”), que carrega em sua cabeça, um vendedor de tapiocas ocupa há muitos anos, o mesmo lugar na passarela, conquistado e mantido por um código de ética existente entre os vendedores tradicionais.

⁵³ JACQUES, 2010, p. 113.

Em uma performance que conta com a colaboração de outros vendedores que se apropriam igualmente do espaço público, o vendedor de tapiocas para subir até a passarela, necessita diariamente do auxílio de outra pessoa a fim de transportar seu tabuleiro da bicicleta (seu meio de transporte) à cabeça. Do mesmo modo, ao dirigir-se à passarela com seu tabuleiro à cabeça, na direção de seu “ponto” de venda, também conta com a colaboração de um ajudante para posicioná-lo próximo a escadaria.



Figura 10 – Tapioqueiro I, II e III

Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

Ao lado de seu tabuleiro, por aproximadamente cinco horas, ele se mantém em pé executando movimentos com as mãos que se repetem, incontáveis vezes, tal como o pregão “bolo de macaxeira, canjica, tapioca só paga um real”, com o qual oferece seu produto à freguesia.

Uma rede de solidariedade e ajuda mútua é tecida todos os dias neste espaço. Seu compartilhamento vai além da ocupação de parcelas de seu espaço físico. Dividida com outros vendedores, estende-se aos arranjos tramados na vivência cotidiana para fazer a vida acontecer e continuar. Ajudar a carregar os apetrechos de trabalho, auxiliar no recolhimento de materiais ou mesmo do lixo acumulado; retirar-se do “ponto” do outro com sua chegada; trocar notas de dinheiro, ou mesmo emprestar “algum” quando possível e necessário a outrem, são situações que fazem parte do cotidiano deste espaço.

Na rodovia, a publicidade artesanal, também demarca o território da “urbanização informal”. Uma mureta de contenção/separação do fluxo de pedestres e de veículos, planejada pelo sistema urbano, ganha outro significado com o anúncio da promoção de lanches do dia projetada pelo vendedor que ocupa a entrada de uma das passarelas.

A placa que anuncia a prestação de serviços de mototaxi, mesmo que por algumas horas ou por alguns dias, fixada junto à placa sinalizadora da denominação das ruas, ou mesmo a apropriação de postes como suporte dessa publicidade informal, evidenciam uma cidade continuamente resignificada por seus usuários/habitantes.



Figura 11– Publicidade artesanal

Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

Estas formas de agir e apropriar-se no espaço urbano que configuram a produção de desvios em relação ao discurso do sistema vigente, constituem micro-práticas de resistência. Na experiência corporal cotidiana das cidades, isto é, na sua prática urbana ordinária, reside a questão da resignificação dos espaços. Pela lógica dos praticantes ordinários, esse tipo de desvio da lógica espetacular, ao atualizar o espaço subverte a idéia de cidade como cenário.

O urbanismo hoje hegemônico se baseia na citada lógica espetacular, a lógica dos praticantes urbanos desvia a atenção para as relações inevitáveis entre corpo e cidade que se dão em toda e qualquer experiência urbana, com diferentes graus de complexidade e exigência corporal a depender dos tipos de espaço praticado, e, em particular, da maneira, resistente ou espetacular, de praticá-los, de

usá-los, sugerindo assim o que poderia ser outra forma de micro-resistência ao processo de espetacularização contemporânea das cidades e dos corpos.

É por meio desse movimento, quase invisível, revelado na experiência corporal cotidiana dos praticantes ordinários da cidade que busquei perceber a auto-estrada como um espaço de micro-práticas cotidianas resistentes ao processo de espetacularização urbana.

Na auto-estrada, outra forma de se apropriar do espaço se dá no ato de percorrê-la. Práticas pontuadas pelo deslocamento realizadas por vendedores ambulantes, andarilhos e prestadores de serviços de transporte de cargas e passageiros como os popularmente conhecidos na área como burros-sem-rabo⁵⁴ e *bike expresso*⁵⁵, transformam este lugar em um “espaço em movimento”. De acordo com Jacques, esta noção “não está ligada somente ao próprio espaço físico mas sobretudo ao movimento do percurso, à experiência de percorrê-lo (...)”⁵⁶

Dentre as experiências do trabalho de campo, uma das mais prazerosas para mim foi interagir com os meninos do *bike expresso*. Sem pressa, na garupa de um deles, vivenciei a experiência de percorrer os arredores da rodovia. Uma experiência que, além de me proporcionar o conhecimento de novos percursos e percepções do espaço vivido, possibilitou-me interagir com muitas pessoas ao mesmo tempo, inclusive durante os deslocamentos.



Figura 12 - Expresso BR-316

Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

⁵⁴ Denominação popular atribuída aos trabalhadores que prestam serviços de transporte de produtos diversos (materiais de construção, objetos descartados, etc.) por meio de um carrinho-de-mão, movido à força humana, confeccionado em madeira com rodas de automóvel. É comum também, vê-los durante o período da tarde, na rodovia, estacionados, comercializando hortifrutigranjeiros.

⁵⁵ Trabalhadores informais que prestam serviços de transporte de passageiros em bicicletas, presença comum no km 03 da BR-316.

⁵⁶ JACQUES, 2010, p. 112.

Descobri uma rede de pessoas conectadas por relações de amizade e de trabalho, que prestam um serviço fundamental em uma área onde os meios de transporte urbanos oficiais são insuficientes e precários. Mesmo com a desatenção das políticas públicas urbanas, o ciclismo como uma atividade prestadora de serviços, cresce em áreas como essa, constituindo uma importante fonte de geração de renda para muitos jovens e um meio de transporte de acesso popular e facilitador da mobilidade urbana.

Moradores de zonas próximas à rodovia, os *bike* expresso no ato diário de deslocar-se por seus labirintos, aprenderam a se impor no asfalto, lidando com as inúmeras dificuldades e obstáculos do dia-a-dia: criando atalhos, atravessando calçadas, desviando-se dos buracos e bueiros abertos, desbravando novos percursos. Na experiência corporal cotidiana desenvolveram um senso apurado dos sentidos, embrenhando-se facilmente por passagens e vielas onde automóveis e ônibus não chegam, incorporando um conhecimento do espaço “tão cego como no corpo-a-corpo amoroso”⁵⁷.

Posicionados na calçada, costumam ficar à espreita do próximo passageiro, na iminência de novos deslocamentos. Às proximidades da rodovia, costumam fazer pequenas viagens por preços bastante populares. Oferecem um serviço que se dá em um ritmo/velocidade diferenciada daquele que rege os veículos automotores que lá trafegam.

Uma característica que os distingue de outros sujeitos caminhantes na auto-estrada é o fato de estarem organizados em coletivos. Embora não reconhecidos juridicamente, contam com uma organização informal que estabelece desde as normas de conduta junto aos passageiros até o uso de uniformes. Durante a pesquisa, mantive contato com apenas um desses coletivos que co-existem na rodovia, um grupo constituído de trinta (30) pessoas em sua maioria formado por homens.

Cotidianamente, outros sujeitos conhecidos pela denominação popular de “burros-sem-rabo” percorrem o asfalto executando manobras com seus carrinhos-de-mão que desafiam o trânsito. Vivi a experiência de acompanhar um desses trabalhadores partindo do km 03 em direção a outro bairro situado no município de Ananindeua. Em pleno sol das 14 horas, percorri os caminhos conduzidos por este

⁵⁷ CERTEAU, 1994, p. 171.

trabalhador. Deixei-me levar experimentando a auto-estrada nos dois sentidos de direção, atravessando nos retornos para a “mudança de mão”, estacionando para o descanso à sombra de passarelas e do viaduto. Nesta caminhada, ouvi relatos sobre sua história de vida que constituem uma das micro-narrativas da rodovia, editadas como produto final desta pesquisa.



Figura 13 - “Burro-sem-rabo”

Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

Nas derivações às proximidades de um retorno de veículos na rodovia, pude interagir com crianças e jovens flanelinhas em uma experiência corporal cotidiana que nos impõe a ativação de outros sentidos além da visão para vivenciá-la. Ouvir os sinais dos veículos – buzinas, sirenes, freadas, derrapadas –, por exemplo, é imprescindível nesse local, pois é no trânsito que se estabelecem as relações de trabalho. Acompanhei as investidas desses trabalhadores informais e precoces aos veículos, bem como, os momentos de espera no meio-fio da auto-pista, vivenciando na experiência do corpo em deriva, a insegurança que um lugar como esse transmite.

Durante este cotidiano arriscado, captei imagens que registram gestualidades e práticas cotidianas reveladoras das difíceis condições de vida dessas crianças, adolescentes e jovens nas grandes cidades, como também uma forma lúdica de encarar essa experiência urbana cotidiana. Em meio à trilha de carros, ônibus e veículos pesados que se formava nos intervalos do semáforo, garotos brincavam de espirar água misturada com detergente de suas garrafas uns nos outros.

Vale lembrar que o retorno é um dos locais mais perigosos desse trecho da rodovia segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, com elevado registro de

acidentes⁵⁸. Lá, também, acompanhei os “mergulhos” arriscados de vendedoras de amendoins junto a uma fila de veículos. Durante a semana, especialmente no final da tarde, a performance dessas trabalhadoras consiste ora em driblar os carros em movimento, ora atravessar por entre os mesmos, parados nas brechas do asfalto, a fim de vender seu produto.

Durante as interrupções do tráfego de veículos motivadas tanto pelo semáforo quanto pelos engarrafamentos comuns neste trecho da rodovia, as vendedoras seguem abastecendo o “balde” (sua ferramenta de trabalho) de porções de amendoim e, ao mesmo tempo, ocupando-se de mantê-lo aquecido com seu próprio sopro. Abastecer o balde de carvão e de pacotes de amendoins; assoprar a brasa; esperar no canteiro o sinal vermelho do semáforo; caminhar e oferecer por entre os veículos; desviar-se do trânsito em movimento e, repetir exaustivamente estas ações, constituem práticas que revelam nessa intensa experiência corporal cotidiana, a rodovia como um espaço apropriado, praticado.

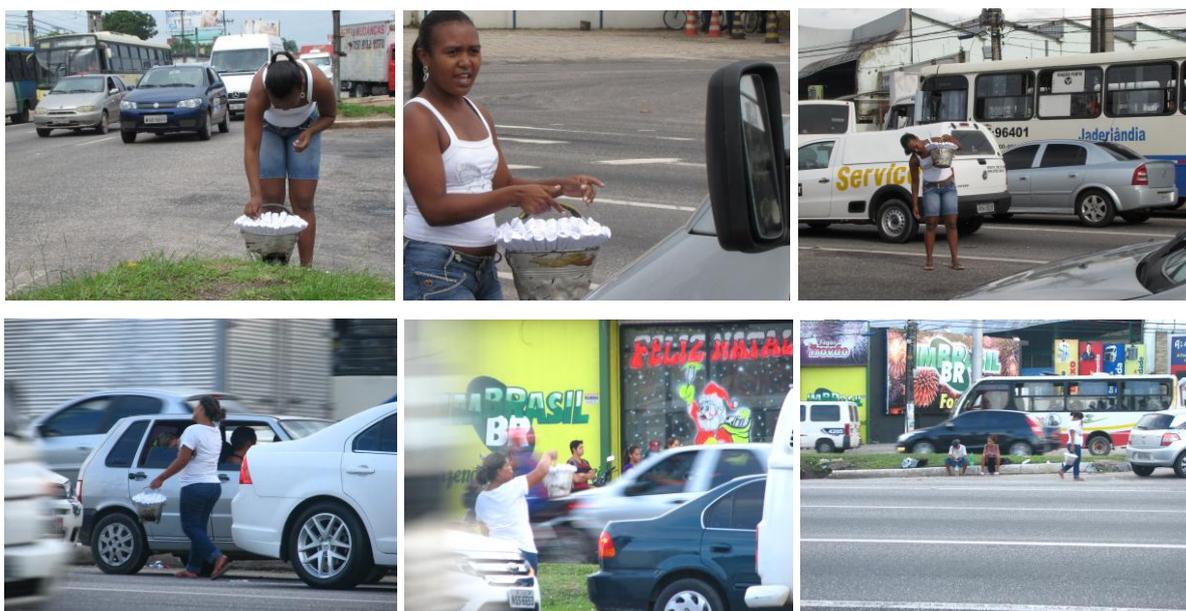


Figura 14 – Amendoinceiras

Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

Numa combinação de astúcia e experiência, estes praticantes ordinários da cidade desenvolveram formas peculiares de se apropriar, conhecer e circular por

⁵⁸ De acordo com dados da Polícia Rodoviária Federal, veiculados na mídia, a rodovia em questão tem os dez primeiros quilômetros mais perigosos do país em número de acidentes registrados nos primeiros meses deste ano. Fonte: Jornal O Liberal, “Dois mortos por quilômetro na BR-316”, Caderno Cidades, 18/03/2012.

esses espaços que são de sua intimidade. Buscando focalizar o corpo cotidiano, Jacques analisa que é com base na experiência corporal sensório-motora que “a cidade é lida pelo corpo como conjunto de interações e o corpo expressa a síntese dessa interação descrevendo em sua corporalidade, corpografias”⁵⁹. A corporalidade, é portanto, entendida como possibilidade de micro-resistência à espetacularização. Ao percorrer a auto-estrada, no exercício de sua experiência corporal cotidiana, estes sujeitos atualizam e resignificam o espaço urbano. Apropriam-se do mesmo muito mais pelo ato de percorrê-la, desafiando o trânsito e impondo sua presença no espaço ocupado e planejado para os veículos.

Neste movimento que forja estas “corpografias” assinalam-se a produção de desvios em relação ao discurso do sistema vigente. Desvios que se mostram nas maneiras astuciosas de ocupar o espaço da rodovia, seja pela ocupação de parcelas do espaço urbano ou pelo simples ato de percorrê-lo. Essas intervenções ao atualizarem o mesmo, apontam para o exercício do direito à cidade para além do direito de acesso àquilo que já existe. Evidenciam o “direito à cidade” como um direito ativo de construí-la de um modo diferente mais de acordo com as necessidades de seus próprios usuários/habitantes.

Investigar o cotidiano da auto-estrada significou percebê-la não somente como um espaço de passagem e de fluxos, mas também como um espaço de micro-resistências, tensionado pelas relações entre a “cidade das apropriações”, ou seja, a cidade vivida e resignificada pelos sujeitos, e a “cidade espetacularizada”, aquela ordenada pelo sistema urbano. Deste modo, propus-me neste exercício poético de “derivar”, construir micro-narrativas que traduzissem testemunhos de uma cidade vivida ao rés do chão, isto é, praticada pelos sujeitos.

⁵⁹ JACQUES, 2010, p. 130.

3. GUIA PSICOGEOGRÁFICO DA AUTO-ESTRADA

Na auto-estrada, sensações perturbadoras...
uma paisagem visual e sonora
mobiliza nossos múltiplos sentidos.
O olhar se confunde em meio ao excesso.
Placas de trânsito.
Buzinas.
Letreiros.
Freadas.
Out-doors.
Motores.
Odores.
Misturas.
Ruídos.
Vozes.
Corpos.



Figura 15 - Dança balanço
Fonte: Diário de bordo da pesquisadora



Figura 16 – Na BR-316 (PA)
Fonte: Diário de bordo da pesquisadora

3.1. Cartografias subjetivas, mapas afetivos

Cartografias são formas de representar o espaço vivenciado pelo corpo. Capturar da experiência aquilo que “salta aos olhos”, que é marcante, registrar, organizar e inscrever em um campo simbólico de representações. Na cartografia, o espaço físico transmuta-se em espaço vivido, aquele que se significa na experiência do corpo do caminhante. A cartografia revela o imaginário que o caminhante carrega. No contexto específico deste estudo, busquei produzir uma cartografia afetiva do espaço vivido, evidenciando um conhecimento do espaço a partir das experiências vivenciadas, tendo como fonte de inspiração os mapas psicogeográficos situacionistas.

Nestes mapas a preocupação era ressaltar o “relevo afetivo” da cidade, ou seja, dar voz, pelo mapa, à relação entre o espaço urbano e seu usuário/habitante. Deste modo, inspirado por uma leitura subjetiva e afetiva do espaço, o presente guia psicogeográfico resulta das experiências em deriva empreendidas pela artista-pesquisadora-caminhante, na auto-estrada.

Estas produções cartográficas desenvolvidas pelos *situs* vêm sendo utilizadas como possibilidade de se pensar o espaço urbano na contemporaneidade. Fogem aos padrões de produção dos mapas oficiais, pois estando assentadas nos estudos psicogeográficos, são descritas como “anotações urbanas comprometidas com o mapeamento mental do espaço físico, isto é, o mapeamento das versões dos locais que existem nas nossas mentes e são representados pelas nossas emoções”⁶⁰. Constituem cartografias afetivas que se fundamentam mais nos aspectos subjetivos e intuitivos que em referências técnicas.

Como narrativas das intervenções na cidade, não se ocupam do registro de lugares concretos, nem com escalas e medições científicas. Apresentados como colagens e montagens sobre plantas formais ou mapas convencionais, evidenciam os “relevos afetivos” que a psicogeografia busca compreender. O que interessa ao mapeamento psicogeográfico do espaço é, justamente, os afetos representados nos mapas nas relações de fluxo com a paisagem. Reúnem, portanto, percepções

⁶⁰ IN: <http://www.andrelemos.info/midialocativa/labels/psicogeografia.html>, acesso em 01.11.2011.

provenientes da imaginação, da vivência pessoal do cartógrafo e, sobretudo, dão visibilidade a outra forma de estudar e conhecer o urbano.

De modo diverso aos mapas oficiais da cidade que oferecem sentidos de referência que auxiliam o visitante a não se perder em uma cidade desconhecida, os mapas psicogeográficos situacionistas provocavam uma desorientação proposital, estimuladora de novos encontros com a cidade. Configuravam-se como possibilidade de apresentar o espaço, buscando promover a experimentação e a experiência espacial e traduzir numa apresentação o que isso produziria, ressaltando tensões e desarticulações, relações imaginativas bem como políticas que compõem o espaço.

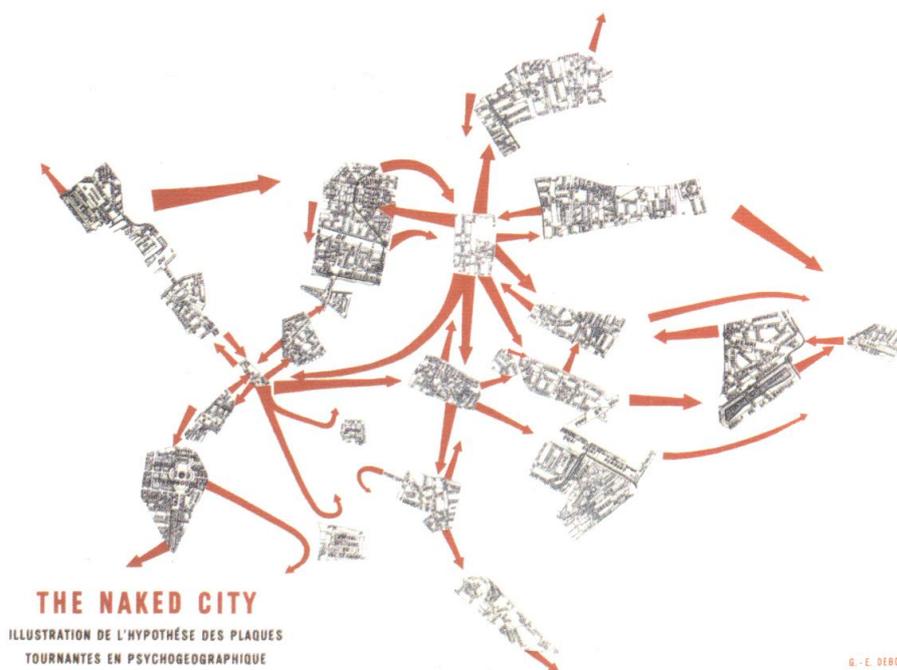


Figura 17 – Mapa psicogeográfico de Paris (I)
Fonte: CARERI, 2009, p. 107

Dentre os mapas psicogeográficos mais conhecidos, destaca-se *The Naked City* (“A cidade nua”), idealizado por Debord, de 1957. Seu título tomado “emprestado” de um filme *noir* americano e a apropriação da noção de *plaques tournants*, ou seja, placas moventes, em referência às placas tectônicas da Terra, referem uma prática comum entre os *situs*, o “detournamento”⁶¹.

⁶¹ A idéia que está por trás desta prática é da recontextualização de elementos pré-existentis, ou seja, da reelaboração de novos significados denominada pelos *situs* de “detournamento”. Vem do termo em francês *Detournement*, o qual é traduzido para o português como desvio.

Em outro mapa psicogeográfico, publicado no mesmo ano, o autor apresenta a capital francesa a partir de vários recortes (em preto e branco), representando suas unidades de ambiência. As setas (em vermelho) indicam as ligações possíveis entre essas diferentes unidades dispostas no mapa de forma aleatória, pois não correspondem à sua localização no mapa da cidade real, mas demonstram uma organização afetiva desses espaços ditada pela experiência da deriva.

Possui o formato de um mapa dobrável como num guia tradicional turístico. A diferença era o estranhamento que causava quando aberto, pois Paris era encontrada aos pedaços, recortada, como uma cidade cuja unidade havia se perdido por completo e na qual só seria possível reconhecer os fragmentos do centro histórico flutuando por um espaço vazio. O turista hipotético se veria obrigado a seguir umas setas (de cor vermelha), as quais constituíam conexões junto às unidades de ambiência homogêneas, fixadas na base dos “relevos psicogeográficos”.

A cidade, deste modo, deveria passar pelo exame da experiência subjetiva. O desafio do turista nas caminhadas pela cidade era então, experimentar diferentes afetos e paixões que surgem quando freqüentam certos lugares, prestando atenção a suas próprias pulsões.

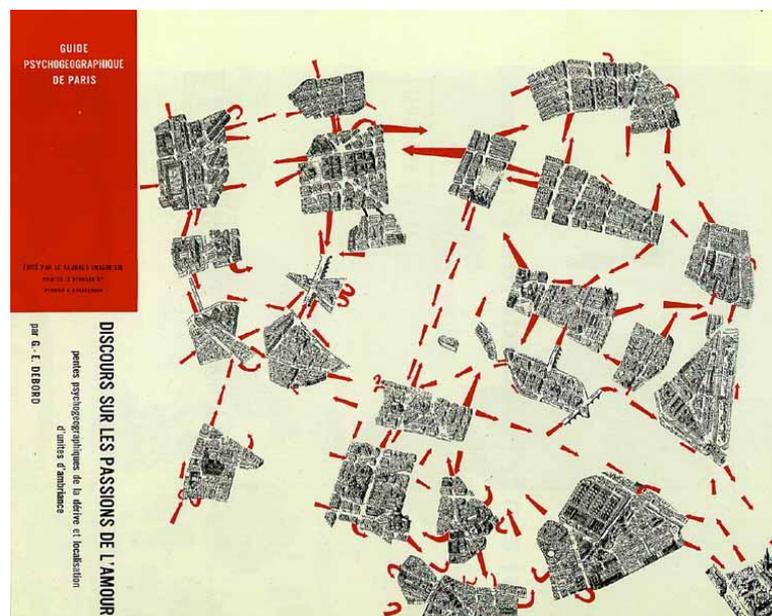


Figura 18 – Mapa psicogeográfico de Paris (II)
Fonte: CARERI, 2009, p. 107

Estas criações são reveladoras de uma “maneira situacionista” de compreender o espaço urbano. Maneira essa, que desapegada do sentido de orientação, de escalas e de outras medições científicas presentes na cartografia tradicional, ressaltava a importância de vivenciar a cidade como um espaço experimental de possíveis trajetórias afetivas. Ao se apropriarem da cidade enquanto um espaço de derivas, baseando-se em uma experiência não-objetivadora da cidade, os *situs* evidenciaram em seus mapas psicogeográficos a inexistência de um caráter unitário e homogêneo do espaço urbano, imprimindo esta fragmentação na paisagem.

Mais do que sobrevoar a cidade como uma espécie de “olho-que-tudo-vê” onipotente, instantâneo e incorpóreo, a cartografia situacionista admitia que a sua vista da cidade reconstruía-se na imaginação, juntando uma experiência do espaço que seria fragmentada, terrestre, subjetiva, temporal e cultural.

Nos dias atuais, com o desenvolvimento de inúmeras ferramentas digitais de análise, armazenamento e de difusão de dados, um grande interesse pela questão da dinâmica espacial das cidades e pela criação de representações gráficas alternativas, subjetivas e colaborativas perpassa os campos da arquitetura, urbanismo, comunicação e artes. Um exemplo deste tipo de mapeamento que investiga as relações entre o espaço urbano e as emoções é a *Emotional Cartography* de Christian Nold⁶², produto do projeto *Bio Mapping*. O projeto faz uso de um sensor biométrico associado a um GPS que funciona como uma ferramenta de medição e gravação de dados corpóreos íntimos que capta o grau de bem-estar e/ou de desconforto e insegurança que determinados lugares provocam nos indivíduos, possibilitando ao artista traçar “mapas de emoções” individuais e coletivas vivenciadas em um determinado espaço.

Partindo da idéia desenvolvida pelos *situs* de criar mapas com experiências vivenciadas na cidade, propus, neste estudo, um registro de situações, práticas e gestos cotidianos que denotam na diversa experiência corporal urbana, micro-narrativas do cotidiano na rodovia. Experimentando o espaço urbano de forma diferente da usualmente cotidiana, isto é, na experiência da deriva, interagindo e sentindo o espaço construí uma cartografia impregnada de minhas vivências no processo de pesquisa. Envolvendo sujeitos urbanos que atravessam, percorrem,

⁶² Disponível em: www.emotionalcartography.net, acesso em 10/05/2012.

trabalham, contemplam e/ou habitam este perímetro da rodovia, permeado pelas sensações e percepções forjadas na experiência da deriva, este guia psicogeográfico tem como objetivo conduzir o leitor/fruidor a percursos e práticas cotidianas que, de tão corriqueiras, tornaram-se invisibilizadas na paisagem urbana.

Na experiência corporal cotidiana, os praticantes urbanos ao mesmo tempo que preenchem o espaço com alterações provisórias, revelam outros modos de apropriar-se do espaço com o próprio corpo em movimento, isto é, no ato de percorrer o espaço. Neste mapeamento, estas formas de reinventar a cidade a cada dia, revelavam-na como uma construção coletiva, imaginada e apropriada de forma heterogênea por seus usuários/habitantes.

Neste guia psicogeográfico, a paisagem humana ganhou relevo no jogo cotidiano da vida urbana. O espaço público da rua entendido como uma dimensão aberta à reconstrução dos sentidos permitiu evidenciar as múltiplas e transitórias formas de apropriação deste espaço, continuamente resignificado pelos sujeitos por meio de seus usos, de sua própria experiência corporal cotidiana. Flagrantes do dia-a-dia, de transeuntes, vendedores, *bike* expresso, burros-sem-rabo, moradores de rua, evidenciaram que nas apropriações da auto-estrada,

a cidade experimentada é percebida pelo corpo como conjunto de condições interativas e o corpo expressa a síntese dessa interação, descrevendo, em sua corporalidade, corpografias urbanas (...) é como uma “espécie de cartografia corporal”.⁶³

Nesta “cartografia corporal”, o registro das experiências corporais da cidade constitui uma espécie de grafia da cidade vivida que fica inscrita, mas ao tempo configura o corpo de quem a experimenta. Em meio aos gestos e comportamentos do habitar urbano, percebeu-se apropriações efêmeras. Espaços de fluxos de pedestres modificados por acréscimos provisórios, presenças transitórias, que se configuravam durante o dia e se desmanchavam nas primeiras horas da noite.

Assim, “recortando” a paisagem urbana, pode ressaltar experiências daqueles que praticavam a auto-estrada, privilegiando nesta leitura, espaços como a calçada, a parada de ônibus, as passarelas e o retorno da rodovia. Mais que referenciais físicos de fluxos urbanos, pode perceber estes lugares como espaços apropriados acolhedores de usos e apropriações.

⁶³ JACQUES, 2010, p. 114.

Andando, cheirando, vendo, sentindo a auto-estrada predispos meu corpo e meus sentidos para empreender a aventura urbana de re- conhecer meu território de moradia. Concebendo uma espécie de mapa ou guia psicogeográfico busquei revelar uma cartografia afetiva da cidade. Uma leitura que, permeada pelo testemunho vivencial, colocou em relevo, uma cidade de caminhantes cuja experiência corporal urbana configura e atualiza continuamente este espaço.

A idéia geradora das micro-narrativas partiu de percepções em torno das pequenezas cotidianas. A sombra da árvore que restou no canteiro da autopista; o sopro da vendedora de amendoins em meio ao engarrafamento de veículos; as pedaladas sem pressa do *bike* expresso; o passo apressado do vendedor de tapiocas com seu tabuleiro na cabeça; o namoro embaixo do guarda-chuva no alto da passarela; o cheiro de floresta que exala dos carrinhos de verduras na calçada... e tantas outras dimensionadas nas caminhadas pela BR-316.

Observando esse cotidiano em minha “zona de deriva”, fui colhendo imagens à semelhança de um cronista que se alimenta do simples, do banal, do circunstancial, para compor sua escrita. Deste modo, surgiram as micro-narrativas cultivadas no cotidiano da cidade, a partir de um diário visual elaborado na experiência das derivas. Mais que um registro documental da pesquisa, o diário tornou-se um instrumento de criação que constituiu uma tática de apreender o espaço naquilo que, se revelava para mim a experiência corporal urbana, múltipla e mutante, consensual e conflituosa.

Nos flagrantes em plena auto-estrada, uma cidade resultante da prática de seus habitantes ia se mostrando no dia-a-dia vivido, experimentado corporalmente. A tessitura desta “escrita visual” além de seu caráter testemunhal e de sua dimensão pragmática, compromissada com o instantâneo e a simultaneidade, caracterizou-se pela valorização do fragmentário, de trajetórias e arranjos fugazes que ao final do dia são desfeitos para no outro, atualizarem-se.

As micro-narrativas configuram-se, portanto, como uma crônica visual da auto-estrada, resultado de uma “práxis do cotidiano”, pois “(...) ler a cidade passa também, e sobretudo, pelo ato da escrita, isto é, pelo registro de uma experiência da errância e deambulação (...)”⁶⁴. No ato de caminhar como prática estética, a experiência corporal urbana também configurou-se como uma “prática de espaço”,

⁶⁴ Op. Cit., p. 225.

testemunho do diálogo com o cotidiano da cidade, o qual permitiu desvelamentos e a construção de outro olhar sobre este espaço.

A deriva nos proporcionou, portanto, um aprendizado corporal da cidade. Por meio de nossas corpografias, agimos na cidade, criamos formas de resistir ao crescente processo de espetacularização contemporânea. A experiência do vagar pela auto-estrada configurou-se como uma forma de praticar o espaço, perceber a cidade ao rés-do-chão, pois ao errante, “são as vivências e ações que contam, as apropriações com seus desvios e atalhos, e estas não precisam necessariamente ser vistas, mas sim experimentadas, com todos os sentidos corporais.”⁶⁵

As micro-narrativas configuram uma produção de caráter experimental realizada a partir da mobilização de poucos recursos financeiros, humanos e materiais. Sua edição/montagem foi realizada em uma estação de trabalho de edição não-linear, formada por um computador e um programa de edição de imagens (Adobe Premiere Pro CS3).

Foram concebidas oito (08) micro-narrativas de curta duração. Formato assumido propositalmente a fim de ressaltar a fugacidade e as sutilezas dos acontecimentos/situações do cotidiano urbano que escapam à lógica do controle/planejamento urbano.

As sonoridades e as sobreposições de ruídos que compõem o ambiente da rua captados junto à gravação das imagens nesta poética, são também portadores de uma narrativa reveladora dessa polifonia urbana. O objetivo foi estimular outro olhar sobre a paisagem urbana, sobre aquilo que comumente escapa às totalizações imaginárias do olhar, ressaltando nos usos e apropriações informais, uma cidade mutante praticada por seus usuários/habitantes.

A paisagem da auto-estrada demarcada nas micro-narrativas pelo “Preto & Branco” sugere um cenário que se repete em outras cidades. Contudo, as práticas cotidianas inventadas e reinventadas colorem de vida e dinamismo as cidades. Deste modo, nas micro-narrativas, optei pelo uso de cores nestes momentos a fim de ressaltar esse movimento cotidiano de atualização da paisagem urbana. Também foi intenção frisar a partir de uma abordagem psicogeográfica, nosso comportamento repetitivo e nossas emoções ante o cenário perturbador de uma rodovia.

⁶⁵ JEUDY E JACQUES, 2006, p. 119.

Inspiradas nos mapas psicogeográficos dos *situs*, as micro-narrativas constituem-se um roteiro das incursões empreendidas no km 03 da BR-316. Têm como ponto de partida experiências urbanas, compondo um mosaico de fragmentos que revelam alguns sentidos do viver na cidade. Pretendem contar experiências daqueles que a praticam. São elas, antes de tudo e despretensiosamente, um exercício do olhar concebido nas caminhadas poéticas pela auto-estrada.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caminhar constitui uma das formas simbólicas por meio da qual resignificamos o espaço. Na história da arte, os dadaístas alçaram a tradição da *flânerie* à condição de operação estética, vivenciando experiências na cidade pautadas na prática da caminhada, na tentativa de unir arte e vida. Os surrealistas descobriram que era possível penetrar zonas inconscientes do espaço no ato de percorrê-lo. Os *situs* fizeram desta prática, uma técnica de conhecimento e de apropriação do espaço, incentivando o resgate da cidade para o pedestre.

O interesse pela abordagem situacionista da cidade e as questões por eles levantadas, levaram-me ao encontro da deriva psicogeográfica como uma tática de investigação e de construção de outras percepções sobre o espaço urbano. O caminhar entendido como experiência estética revelou-se uma prática narrativa do espaço, marcada pelas múltiplas experiências do viver, em diálogo com as percepções que pontuaram a imersão no cotidiano urbano.

Esta prática que tinha por princípio uma apropriação do espaço que ultrapassasse a lógica da definição de funções me permitiu perceber uma geografia prática construída pelos praticantes ordinários da cidade, capaz de propor usos diferenciados, subverter a lógica urbanística, ao mesmo tempo, que proporcionar uma atualização contínua do espaço urbano.

Esta pesquisa ao se apropriar do espaço urbano como uma zona de deriva, inspirada na metodologia dos *situs*, resultou em um guia psicogeográfico da auto-estrada. Este guia revelou uma paisagem demarcada por suas construções concretas, cinzentas, funcionais e por seus fluxos, característicos de um espaço que é a única via de entrada e saída da cidade e da capital do estado. Mas também, e especialmente, desvelou uma paisagem humana diversa protagonista de reinvenções que além de configurar novos usos e apropriações ao espaço, geram redes de sociabilidades, dando vida e dinamismo a este espaço. Esse movimento de reconstrução contínua do espaço da auto-estrada, pautado na experiência corporal cotidiana de seus usuários/habitantes interfere e subverte os elementos que demarcam, segregam e controlam o espaço público.

Errar pela auto-estrada no sentido de vagar, de perder-se em seus fluxos, possibilitou-me percebê-la como espaço apropriado de maneiras diversas. De um espaço de contemplação, a um espaço de trabalho, de um espaço de fluxos a um espaço apropriado, seja pelas adaptações físicas efêmeras que alteram provisoriamente a paisagem urbana, seja pelo simples ato de percorrê-la.

No cotidiano da auto-estrada, espaços como os da passarela de pedestres, da calçada e parada de ônibus, tornam-se mais que espaços de passagem, transformam-se em espaços de trabalho ou simplesmente, de contemplação. Uma feira de produtos diversos instala-se por algumas horas do dia no alto da passarela, onde vende-se CDs, tapioca, bombons, guarda-chuvas, chaveiros, pilhas, relógios, bijuterias; barracas improvisadas ocupam as calçadas próximas às paradas de ônibus igualmente ocupadas com a venda de produtos; bicicletas em fileira ficam estacionadas à espera de passageiros.

Outro tipo de apropriação refere-se ao próprio ato de percorrer o espaço, rotina diária de bikeiros, vendedores de amendoins, flanelinhas, jornaleiros, entregadores de publicidade, compras do supermercado, burros-sem-rabo, carroceiros, moradores de rua, usuários da rodovia. Enfrentam o trânsito e as adversidades da auto-estrada, desviam-se dos buracos e bueiros abertos, trafegam pelo acostamento, criam atalhos, transportando pessoas e/ou coisas, ou vendendo mercadorias/serviços “invadindo”, penetrando no espaço pensado e planejado aos veículos.

Apropriar-se da metodologia das derivas situacionistas foi um recurso de abordagem da cidade que significou, sobretudo, reler a cidade a partir de um posicionamento crítico que permitisse “estranhar” as formas e os usos definidos e cristalizados e perceber, para além destes, as múltiplas possibilidades de apropriação e criação de novas formas de usos e sociabilidades. Este estranhamento permitiu um mergulho no cotidiano e, ao mesmo tempo, constituiu-se numa atitude de distanciamento para que o olhar da artista-pesquisadora não tomasse por “natural” aquilo que é corriqueiro e que percebesse junto ao uso hegemônico do espaço algo que estava invisibilizado por este.

Ao longo da pesquisa, um morador de rua mostrou-nos espaços como o da calçada e do canteiro central da auto-estrada como um espaço de contemplação e descanso. Colocou-nos em contato e comunhão com os escassos recursos naturais

dessa paisagem urbanizada, convidando-nos a descansar à sombra da única frondosa árvore existente neste trecho da rodovia. Essa imagem nos remeteu a idéia pregada pelos *situs* em torno da cidade mutante, construída e vivenciada por seus habitantes nos usos diferenciados como possibilidades de usufruto do espaço urbano impensadas pelo planejamento urbano.

É importante frisar que os usos e apropriações informais do espaço urbano observadas no contexto espacial do km 3 da rodovia BR-316, foram pontuados a partir da perspectiva de Certeau no que diz respeito a noção de cidade enquanto um espaço praticado por seus habitantes e de que estas práticas denotam táticas de ocupação/uso reveladoras de micro-resistências às normatizações do sistema urbano.

Neste movimento que forja subversões e usos imprevistos, os usuários/habitantes expressam corpografias que evidenciam na experiência corporal cotidiana, uma cidade reinventada continuamente pelos praticantes ordinários. Ao experimentar os espaços quando os praticam, os praticantes dão outro corpo à cidade, pela ação de praticá-los, conforme analisou Jacques.

A auto-estrada foi, portanto, abordada neste estudo como um espaço em movimento, animado pelos usos e apropriações informais. Os percursos humanos assinalam a produção de desvios em relação ao discurso do sistema vigente, formando micro-narrativas historicamente negligenciadas nos registros oficiais. Mesmo que transitórias e efêmeras essas intervenções ao atualizarem o espaço urbano apontam para o exercício do direito à cidade para além do direito de acesso àquilo que já existe, como um direito ativo de construir a cidade de um modo diferente mais de acordo com as necessidades de seus próprios usuários/habitantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARCHER, Michael. **Arte Contemporânea: história concisa**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas, SP: Papirus, 1994.
- CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades: ensaios e etnografias**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.
- CANCLINI, Nestor García. **Imaginários culturais da cidade: conhecimento/espetáculo/desconhecimento**. IN: COELHO, Teixeira (org.). *A cultura pela cidade*. São Paulo: Iluminuras: Itaú Cultural, 2008.
- CANEVACCI, Massimo. **A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana**. São Paulo: Studio Nobel, 1997.
- CARERI, Francesco. **Walkscapes – El andar como práctica estética**. Barcelona, Espanha: Editora Gustavo Gili, 2009.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.
- CRUZ, Maria Tereza. **Arte e experiência estética**. In: *Percepção estética e públicos da cultura*. Lisboa: Fundação C. Gulbenkian, 1991.
- DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- FABIÃO, Aline Couri. **Por uma cartografia do espaço vivido: um exercício crítico sobre ferramentas de mapeamento**. S.d.
- FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. Porto Alegre: Arned, 2009.
- GROSSMAN, Vanessa. **A arquitetura e o urbanismo revisitados pela IS**. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2006.
- HALL, Edward T. **A dimensão oculta**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- HAZAN, Vera Magiano. **As passarelas urbanas como novos vazios úteis na paisagem contemporânea**. *Arquitextos*, São Paulo, nov./2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.114/11>>. Acesso em: março/2011.
- JACQUES, Paola B. (org.) **Apologia da Deriva – escritos situacionistas sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

_____. **Errâncias urbanas: a arte de andar pela cidade.** In: Arqtextos n. 7, 2005.

_____. **Elogio aos errantes: a arte de perder na cidade.** In: JEUDY, Henri Pierre e JACQUES, Paola B. (orgs). *Corpos e cenários urbanos: territórios urbanos e políticas culturais.* Salvador: EDUFBA; PPG-AU/FAUFBA, 2006.

_____. **Corpografias urbanas: a memória da cidade no corpo.** IN: VELLOSO, Mônica P. et all. *Corpo: identidades, memórias e subjetividades.* Ed. Mauad, 2010.

_____. **Zonas de tensão: em busca de micro-resistências urbanas.** IN: JACQUES, P. B.; BRITTO, F. D. *Corpocidade: debates, ações e articulações.* Salvador: EDUFBA, 2010.

JAPIASSÚ, Hilton & MARCONDES, Danilo. **Dicionário básico de filosofia.** Rio de Janeiro: Zahar ed. 5ª edição, 2008.

KOZEL, Salete. **Resignificando as representações do espaço: as linguagens do cotidiano.** USP, Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, 2005.

MAFFESOLI, Michel. **Sobre o nomadismo: vagabundagens pós-modernas.** Rio de Janeiro: Record, 2001.

MOLETTA, Alex. **Criação de curta-metragem em vídeo digital: uma proposta para produções de baixo custo.** São Paulo: Summus, 2009.

MUNTADAS, Antoni. *Atenção,* 2002. Fundação Vera Chaves Barcellos, Porto Alegre.

PALLAMIN, Vera M. **Arte urbana.** São Paulo: FAPESP, 2000.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Paisagens Urbanas.** São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2004.

PERNIOLA, Mario. **Os Situacionistas.** São Paulo: Annablume, 2009.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Cidades visíveis, cidades sensíveis, cidades imaginárias.** IN: *Revista Brasileira de História.* Vol. 27, n.53, São Paulo: jan./jun. 2007 (Dossiê: cidades)

Revista Urbânia, v.3, Editora Pressa, 2008.

REY, Sandra. **Por uma abordagem metodológica da pesquisa em artes visuais.** In: BRITES, Blanca; TESSLER, Elida (Org.) *O meio como ponto zero: metodologia da pesquisa em artes plásticas.* Porto Alegre: E. Universidade/UFRGS, 2002. p.123-140.

_____. **Caminhar: experiência estética, desdobramento digital.** Revista Porto Arte: Porto Alegre, v. 17, n. 29, Nov./2010.

SÁ, Jorge de. **A crônica.** São Paulo: Ática, 1985.

SALLES, Cecília Almeida. **Gesto inacabado: processo de criação artística.** São Paulo: FAPESP: Annablume, 1998.

WENDERS, Wim. **A paisagem urbana.** IN: Revista Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. n° 23: Cidade, IPHAN, 1994.

ZAMBONI, Silvio. **A pesquisa em arte: um paralelo entre arte e ciência.** Campinas, SP: Autores Associados, 2006.

SITES CONSULTADOS

www.andrelemos.info/midialocativa/labels/psicogeografia.html

www.emotionalcartography.net

www.maps.google.com.br

www.psycogeography.co.uk/on_wild_architecture

www.vitruvius.com.br

ANEXOS

SINOPSES
ERRARE HUMANUM EST...
MICRO-NARRATIVAS NA BR-316

1. Nos jogos dos passos, ao rés-do-chão, empurrando seu carrinho-de-mão, um homem filosofa no trânsito.

Tempo de duração: 02:06'



2. Trânsito. Espera. Não há como escapar deles no cotidiano urbano. A ansiedade, a impaciência, a repetição de nossos comportamentos na auto-estrada.

Tempo de duração: 00:59'



3. Tabuleiro na cabeça e bordão na ponta da língua, um tapioqueiro faz da passarela, na BR-316, seu espaço de trabalho.

Tempo de duração: 02:28'



4. Uma moradora de rua banha-se em um bueiro na parada de ônibus. Na cidade que contemplamos da janela do coletivo tudo passa...

Tempo de duração: 0:57'



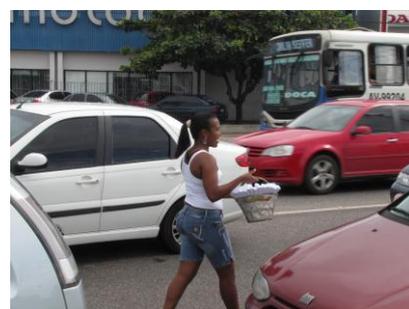
5. Na passarela, uma feira de produtos diversos monta-se e desmonta-se diariamente.

Tempo de duração: 00:40 segundos



6. Mergulho no asfalto. Vida que resiste na auto-estrada. Na BR-316, a vendedora de amendoins “ganha o pão” embrenhando-se junto aos veículos.

Tempo de duração: 01:44'



7. Sem pressa, na garupa de um *bike* expresso, outra rodovia, experimento.

Tempo de duração: 00:51'



8. A calçada da BR-316 mais que um espaço de circulação é tomada por um morador de rua como um espaço de contemplação e de sociabilidades.

Tempo de duração: 01: 30'



VÍDEOS
ERRARE HUMANUM EST...
MICRO-NARRATIVAS NA BR-316