

Sinais em trânsito: Roadsworth e a arte de asfalto

Signs in transit: Roadsworth and the asphalt art

Daniel Pereira Xavier de Mendonça¹

Resumo: Este artigo propõe uma reflexão a respeito da utilização do espaço público da cidade como suporte para manifestações artísticas com base no trabalho de Roadsworth, canadense que utiliza técnicas de serigrafia e grafite para registrar suas obras em ruas e calçadas, nas quais elas dividem espaço com sinais “legitimados”, como faixas de pedestres e outros. Trata-se de intervenções que satirizam a iconografia urbana, modificando e subvertendo seus códigos.

Palavras-chave: arte urbana, patrimônio, cidades, grafite.

Abstract: This paper proposes a reflection about the use of the urban public space as support for artistic events based on the work of Roadsworth, a Canadian artist who uses screen printing and graffiti techniques to register his works on streets and sidewalks, where they share the space of "legitimized" signs, such as crosswalks and others. They are interventions which satirize urban iconography, changing and subverting its codes.

Keywords: urban art, patrimony, cities, graffiti.

A cidade moderna está inserida nos processos de reconfiguração urbana ocorridos principalmente na segunda metade do século XIX na Europa, com o impulso das transformações geradas pela industrialização, pelas manifestações do modernismo artístico e por novas correntes migratórias em direção aos grandes centros. A partir desse período as cidades passam a ter sua topografia e seus locais de sociabilidade constituídos com base em um planejamento urbano e em políticas governamentais de organização do espaço público, de higienização e de “limpeza” das ruas (que afastou habitações populares das áreas centrais, deslocando-as para regiões periféricas). Essa modernização visava à racionalização do espaço público, para que este pudesse se constituir num

¹ Bacharel em Comunicação Social (Jornalismo) pela Universidade do Sul de Santa Catarina; Mestre em História pela Universidade do Estado de Santa Catarina (PPGH –UDESC). E-mail: danielpxmendonca@uol.com.br

lugar de afirmação sociocultural burguesa, formatado para ser funcional, limpo, organizado, “disciplinado”, planejado. Em suma, um espaço que contivesse em suas várias dimensões os sinais da identidade e dos costumes da burguesia.

Trata-se de um modelo que permaneceu dominante no decorrer no século XX, mas que ao final dele já não era mais suficiente para controlar o fluxo urbano desordenado, reconfigurado, situando-se entre a exacerbada monumentalização do passado e a proliferação incontrolável de signos visuais nas grandes cidades. O ritmo veloz da urbanidade contemporânea impõe um ritmo igualmente acelerado no deslocamento dos corpos – pessoas, automóveis – na cidade. Nesse cenário, causa apreensão em muitas pessoas a demolição de praças, parques, teatros, museus, cineclubes, pois são espaços onde é possível experimentar outras pulsações de tempo, onde os objetos resistem à avassaladora reconfiguração visual das ruas.

Museus de arte, em especial, são vistos como espaços “protegidos” da transitoriedade do espaço urbano contemporâneo. Neles, as obras podem escapar da condição efêmera a que os objetos da cidade estão submetidos e a ritualização do tempo e da memória é facilitada através de espaços pensados para proporcionar uma “experiência com um tempo diferenciado”, como destaca Cristina Freire.² Esses lugares podem ter a função “pedagógica” de oferecer ao público um tipo de arte legitimado, referendado pelo poder público ou pelos produtores culturais. Em outras palavras, o museu (pelo menos em seus formatos tradicionais) cria todas as condições para uma contemplação “domesticada”, direcionada: descrições detalhadas das obras e dos artistas em textos escritos; ambiente livre das interferências externas (ruído, mendicância, comércio ambulante); pessoas que trabalham como “guias” e que têm a função de “explicar” o significado das obras para visitantes incautos etc.

Sem essa “asépsia” de que parte dos museus ainda dispõe, as ruas têm se apresentado como um profícuo laboratório de criação da arte contemporânea, como atestam termos e rótulos como *urban art*, *street art*, arte pública e outros.³ Em suas diversas expressões (especialmente na mais conhecida delas, o grafite), a arte urbana reivindica para si uma parte do espaço público e a reinveste de outros discursos e sentidos. Para tanto,

² FREIRE, Cristina. **Além dos mapas**: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo. São Paulo: Annablume, 1997. p. 142.

³ Dada a variedade de termos referentes a esse tipo de arte, e como aqui nossa intenção não é nos aprofundar na análise técnica dessas obras, optamos neste artigo por utilizar a expressão genérica “arte urbana”.

infiltra-se em áreas demarcadas da cidade e divide lugar com mensageiros e enunciadores já entranhados no cotidiano, como a publicidade, que toma uma parcela considerável do espaço comunicativo da cidade, e os monumentos de função político-ideológica (como estátuas de personagens da política e “heróis” nacionais), os quais sobrevivem apesar de seu notável anacronismo. O próprio grafite passou a ser “domesticado” em alguns lugares, chegando até mesmo a museus tradicionais.

Assim, se cada suporte de comunicação se estabelece num lugar a ele determinado, num universo facilmente localizável, o artista canadense Roadsworth⁴ viola e reutiliza signos de controle e ordem da cidade, especialmente faixas e sinais de trânsito, para sugerir outras significações a eles.



Figura 1: *Asphalt Packaging*, Roadsworth, s/d.

Fonte: <<http://roadsworth.com/main/index.php?x=browse&category=2>>.

Acesso em: 29 set. 2010.

Durante as madrugadas, quando as ruas saem do estado de vigília e os aparatos policiais afrouxam a fiscalização, Roadsworth grava imagens no asfalto utilizando moldes de estêncil⁵ feitos por ele mesmo, e o processo é

⁴ Pseudônimo de Peter Gibson. O artista começou a realizar intervenções com grafite em 2001, nas ruas de Montreal; mais tarde passou a atuar em outras grandes cidades, como Paris.

⁵ Tipo de suporte de papel bastante utilizado em técnicas de serigrafia.

rápido o suficiente para não ser notado⁶. Por “invadirem” um espaço regulamentado, controlado pelo poder público, as marcas no asfalto deixadas pelo artista têm curta existência. Porém, é justamente a impossibilidade de sua permanência que lhes permite existir como obras de arte, pois se fossem monumentalizadas ou perenizadas perderiam sua força significativa, fortemente vinculada à ironia que sua presença exprime na paisagem cotidiana da cidade.

Na urbanidade saturada do século XXI, Roadsworth promove apropriações estéticas que instituem um novo léxico para a leitura dos signos urbanos. Sem o desejo de permanência e imortalidade a partir dos quais antigos monumentos eram instalados nos centros das cidades, esse tipo de arte por vezes satiriza sua curta duração e faz dela seu mote, como se vê nas obras a seguir, de Banksy, artista urbano britânico que também investe na utilização de ambientes urbanos como suporte de suas manifestações estéticas.



Figura 2: Grafite de Banksy (s/n)

Fonte: <http://farm4.static.flickr.com/3335/3318883822_0bcdfe5f17.jpg>.

Acesso em: 29 set. 2010.

⁶ Há no *site* pessoal do artista um pequeno vídeo que mostra um pouco de seu trabalho nas ruas: <<http://www.roadsworth.com/main/video/video.html>>. Acesso em: 25 jun. 2010.



Figura 3: Grafite de Banksy (sem nome)

Fonte: <http://banksy.co.uk/outdoors/horizontal_1.htm>.

Acesso em: 29 set. 2010.

Do monumento ao movimento

A tradição de se produzir arte longe dos ateliês e dos escritórios ou de se retratar o cotidiano das ruas da cidade nas artes plásticas não é recente. Remonta às vanguardas europeias do século XIX e da primeira metade do XX, quando o impressionismo disseminou essa prática. Para Claude Monet, por exemplo, toda pintura da natureza e dos ambientes abertos deveria ser produzida *in loco* para que o artista pudesse captar o objeto visado em constante transformação, aproveitando-se dos efeitos de luz natural e dos movimentos das águas, das pessoas, dos barcos.⁷

⁷ GOMBRICH, E. H.. **A história da arte**. Trad. Álvaro Cabral. 16. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1999. p. 518.



Figura 4: *Monet trabalhando em seu barco*, Edouard Manet, 1874.

Óleo sobre tela, 82,7 X 105 cm; Neue Pinakothek, Munique.

Fonte: GOMBRICH, E. H. **A história da arte**. 16. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1999.

Dessa forma, representar pictoricamente o movimento da cena é uma tentativa radicalmente diferente de registrar a natureza “morta”, estática. *Monet trabalhando em seu barco* (figura 4), de Edouard Manet, representa bem essa atitude. Não só o artista se nega a retratar uma cena imóvel como ele mesmo cria em movimento, assumindo o risco de perder o detalhamento perfeito em troca da percepção de nuances de luz e sombra que o deslocamento provoca. Sem tempo para retrabalhar e misturar as cores várias vezes, o artista “tem que fixá-las imediatamente na sua tela, em pinceladas rápidas, cuidando menos dos detalhes e mais do efeito geral produzido pelo todo”.⁸

Se o impressionismo, na segunda metade do século XIX, buscava representar a cidade de forma não estática, nesse mesmo período os monumentos em forma de estátuas tornavam-se bastante comuns na paisagem de algumas cidades europeias, notadamente Paris. Até pelo menos meados do século XX, eles ainda se destacavam no imaginário coletivo; porém, a partir do crescimento acentuado da população das metrópoles, na segunda metade do século passado, passaram a ser lidos de forma deslocada em relação ao que sugere sua presença: feitos para serem calmamente

⁸ GOMBRICH. **A história da arte**, op.cit. p.519.

contemplados, sua apreensão é interdita pelo ritmo urbano intenso.⁹ A concorrência de imagens mais dinâmicas faz com que, a despeito de sua grandiosidade, esses monumentos por vezes permaneçam sem serem notados. Seu tamanho “monumental” parece diminuído devido a sua condição estática; paradoxalmente, quanto mais as grandes cidades crescem, menos espaço elas têm.

Para interpretar os mapas simbólicos da coletividade urbana, não se pode desprezar o fato de que nossa percepção da cidade não é fruto somente de nossas experiências e narrativas, mas de uma série de manifestações individuais que se insinuam por todos os lados no caos urbano e que nos deixam heranças materiais e, principalmente, memoriais. É por isto que a imponência física de um monumento ou sua localização privilegiada não garantem nem sua visibilidade nem sua força como objeto de memória: porque permanência e desaparecimento não estão simplesmente determinados pela presença ou ausência física do objeto, e sim pela forma como ele se acomoda e se situa nos planos simbólicos do imaginário coletivo.

Nessa dinâmica em que os lugares são destruídos, mas reconstruídos através dos percursos da memória, entendemos porque [sic] a memória está para o tempo assim como o labirinto está para o espaço. Ambos têm uma origem remota e, para persegui-la, afastamo-nos do que buscamos, e, por mais que tentemos alcançá-la, escapa-nos.¹⁰

Esse ritmo intenso de transformações numa metrópole causa uma perda de referências espaço-temporais e nos traz alguma vertigem, um sentimento de que todo o repertório de imagens que por algum tempo nos ajudou a reconhecer a cidade como cenário seguro do nosso cotidiano deixou de fazer sentido, o que nos obriga a buscar essas referências em lugares transitórios, efêmeros, portanto inapreensíveis. Não que o indivíduo deixe de perceber os signos da cidade, mas estes o afetam de outra maneira; não mais a permanência das coisas como forma de preservar a identidade do lugar, mas o fluxo ligeiro das transformações para determinar os sentidos da cidade. Virílio chama esse efeito de perda de referenciais seguros no espaço urbano de “crise da noção de dimensão”, que surge:

⁹ Cf. FREIRE, Cristina. **Além dos mapas**: os monumentos no imaginário urbano contemporâneo. São Paulo: Annablume, 1997

¹⁰ FREIRE, **Além dos mapas...**, op.cit., p. 182.

[...] como a crise do inteiro, ou seja, de um espaço substancial, homogêneo, herdado da geometria grega arcaica, em benefício de um espaço acidental, heterogêneo, em que as partes, as frações, novamente tornam-se essenciais, atomização, desintegração das figuras, dos referenciais visíveis que favorecem todas as transfigurações, mas sempre a custo da topografia urbana [...].¹¹

É na esteira dessa “crise” do espaço urbano público que Roadsworth enuncia seu estatuto artístico. Se certos espaços das metrópoles se conformam perfeitamente ao conceito de “não lugar” de Marc Augé,¹² algumas manifestações dinâmicas da arte urbana contemporânea também o fazem. Se o não lugar é o território do improvisado, dos rearranjos urbanos incessantes, do atropelamento das temporalidades, das “ocupações transitórias”, do declínio das permanências, esse é o espaço em que as gravuras de asfalto de Roadsworth se potencializam e se revalorizam como expressão artística. Sua arte não permanece por muito tempo em seus locais de exposição, mas não só ela: estamos cercados de lugares que “não estão mais ali”, que “não são mais como antigamente”, que “ficaram irreconhecíveis” ou que “desapareceram do mapa”.

O lugar e o não lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente – palimpsestos em que se reinscreve, sem cessar, o jogo embaralhado da identidade e da relação.¹³

Se falamos então da economia arquitetônica da metrópole, é importante voltar a Paul Virilio, para quem muito daquilo que é estático, como os monumentos, aparece atualmente fora da dimensão principal do visível, pois a “trans-aparência” telemática, audiovisual, sobressai-se à matéria estática no que se refere às imagens da cidade.

Confrontam-se assim dois procedimentos: um deles bem material, constituído de elementos físicos, paredes, limiares e níveis, todos precisamente localizados; o

¹¹ VIRILIO, Paul. **O espaço crítico**. Trad. Paulo Roberto Pires. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993, p. 19.

¹² AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Trad. Maria Lúcia Pereira. Campinas, SP: Papirus, 1994.

¹³ AUGÉ. **Não-lugares...**, op.cit. p. 74.

outro, imaterial, do qual as representações, imagens e mensagens não possuem qualquer localização ou estabilidade, já que são vetores de uma expressão momentânea, instantânea, com tudo aquilo que esta condição pressupõe em termos de manipulação de sentido, de interpretações errôneas.¹⁴

Devido ao grande fluxo de pessoas, de visitantes passageiros, e à rápida modificação da paisagem de um ano para outro (lojas que abrem e fecham rapidamente, prédios reformados, alterações de sentido no trânsito viário, “revitalizações” urbanas), os limites da urbe deixam de ser as ruas e os prédios; é a “duração” constantemente modificada dos espaços que define onde “começa” e onde “termina” a cidade. Ou seja, a noção de limite é afetada pelo deslizamento das demarcações. Os bens arquiteturais não têm mais como “durar” tanto tempo, nem portanto os limites “seguros” do espaço da cidade (é nesse contexto que entram em cena as políticas de patrimonialização, as quais tentam impedir que essa duração efêmera aniquile os referenciais mais estáveis).

Se a metrópole possui ainda uma localização, uma posição geográfica, esta não se confunde mais com a antiga ruptura cidade/campo e tampouco com a oposição centro/periferia. A localização e a axialidade do dispositivo urbano já perderam há muito sua evidência.¹⁵

Alguns efeitos dessa transfiguração urbana: guetificação do centro, desurbanização pós-industrial, desregulamentação na organização do espaço, predominância de espaços sazonais e informais sobre lugares controlados e legitimados. E para Roadsworth esses espaços transitórios se mostram fundamentais, pois as ruas não são apenas o local onde apresenta suas obras, mas também parte integrante destas; são ao mesmo tempo estrutura que dá suporte à aparição e cenário que informa suas significações.

Metáforas urbanas e despojamento de sentidos

Existem artistas cujas obras se destacam pela técnica empregada em sua confecção, pela beleza plástica, pela ousadia de sua linguagem, por sua

¹⁴ VIRILIO. *O espaço crítico...*, op.cit. p. 17.

¹⁵ VIRILIO. *O espaço crítico...*, .op.cit. p. 9.

riqueza significativa ou porque nos proporcionam metáforas e narrativas fundamentais para interpretarmos o mundo em que vivemos. Roadsworth sobressai no último quesito, especialmente porque parte de suas inscrições gráficas contém mensagens sobre a ecologia do espaço urbano, sobre a condição humana que se extrai da urbanidade.



Figura 5: *Shadow Rope Walker*, Roadsworth, s/d.

Fonte: <<http://roadsworth.com/main/index.php?x=browse&category=2>>

Acesso em: 29 set. 2010.

Um homem equilibrando-se numa corda instável e insegura (figura 5). Poucas imagens podem ser tão representativas das dificuldades de se conviver todos os dias com a vertigem e o desequilíbrio dos espaços megaurbanizados. Virilio analisa essa instabilidade como a marca indelével das grandes cidades contemporâneas. Para ele, entre a análise do sujeito e do objeto deveria haver uma análise profunda do *trajeto*, ou melhor, do sujeito em trânsito; o trajeto deveria ser problematizado na dimensão de suas inscrições no espaço, dos resíduos simbólicos deixados pelos percursos. *Sujeito, objeto e trajeto* seria o trinômio essencial à compreensão do ambiente (in)formado.

A faixa de pedestres em forma de sola de sapato (figura 6), modo que o artista encontrou para evidenciar a invisibilidade dos pedestres quando dividem espaço com motoristas impacientes, só apresenta esse conteúdo político por estar num local onde pode ter ao mesmo tempo valor

funcional e valor estético, conceitos problematizados por Marcel Duchamp¹⁶ e outros representantes do dadaísmo.



Figura 6: *North American Footprint*, Roadsworth, s/d.

Fonte: <<http://roadsworth.com/main/index.php?x=browse&category=2>>

Acesso em: 29 set. 2010.

Também os artefatos higienizadores – que foram, ao lado dos bondes e da luz elétrica, um grande símbolo de modernidade nas grandes cidades – são satirizados por Roadsworth (figuras 7 e 8).



Figura 7: *Can opener*, Roadsworth, s/d.

Fonte: <<http://roadsworth.com/main/index.php?x=browse&category=2>>

Acesso em: 29 set. 2010.

¹⁶ Em especial com suas obras conhecidas como *ready-mades*.



Figura 8: *Ball and Chain*, Roadsworth. s/d.

Fonte: <<http://roadsworth.com/main/index.php?x=browse&category=2>>
Acesso em: 29 set. 2010.



Figura 9: *Full Asphalt Jacket*, Roadsworth, s/d.

Fonte: <<http://roadsworth.com/main/index.php?x=browse&category=2>>
Acesso em: 29 set. 2010.



Figura 10: *Cardio Crossing*, Roadsworth, s/d.

Fonte: <<http://roadsworth.com/main/index.php?x=browse&category=2>>

Acesso em: 29 set. 2010.

É subvertendo signos e objetos iconográficos banais da metrópole que se criam formas ricas de narrar o cotidiano. O corpo social, político e cultural da cidade está saturado de imagens, e isso nos desorienta, a despeito dos nomes de rua, dos mapas, da geometria regular das avenidas, dos planos cartesianos em que se delimitam calçadas e dos sinais que em tese deveriam zelar pela ordenação do fluxo do percurso das pessoas. O excesso de imagens embrutece a sensibilidade, por isso perceber e ser percebido não são operações simples. O espaço do visível, morada de tudo aquilo que “chama a atenção”, deixou de ser monopólio de monumentos colossais, letreiros de luz neon ou *outdoors* coloridos. Nessa grande cadeia de percepções, a arte de Roadsworth amplifica aos olhos dos passantes o que há de risível nos obstáculos urbanos. Imagens de curta existência, como quase tudo que se vê na paisagem das metrópoles. Transmitida sua mensagem, apreendidas suas significações, essas imagens são logo apagadas, para que o território da cidade se ponha a descoberto e sofra novas intervenções que a desfigurem novamente.

Artigo enviado em abril de 2011; aprovado em outubro de 2011.