

## UMA LEITURA DO ACERVO DE ARTE CONTEMPORÂNEA DO METRÔ DA CIDADE DE SÃO PAULO E SUAS IMPLICAÇÕES ESTÉTICAS.

*Maria Lúcia Wochler Pelaes.<sup>1</sup>  
Norberto Stori.<sup>2</sup>*

**RESUMO:** Este artigo apresenta o resultado de uma pesquisa de campo realizada nas estações de metrô da cidade de São Paulo, Brasil, no primeiro semestre de 2015, que teve como objetivo analisar o acervo de arte do sistema metroviário de São Paulo, a partir do desenvolvimento de um mapeamento segundo os locais que expõem obras de arte contemporânea, verificando que obras estão expostas e em que estações do metrô se encontram, qual a natureza do acervo e que diálogo estabelecem com o local e com seus usuários, transeuntes e visitantes. O problema da pesquisa baseia-se numa questão central: como é composto o acervo de arte contemporânea do sistema metroviário da cidade de São Paulo? A relevância desse estudo se dá a partir do desenvolvimento de pesquisas que permitam identificar acervos culturais e artísticos em espaços públicos. A metodologia utilizada consistiu em, inicialmente, analisar o Livro Digital Arte no Metrô, o qual apresenta um compêndio das obras de arte expostas nas estações metroviárias da cidade de São Paulo, e, posteriormente, desenvolver uma pesquisa exploratória com base num estudo de campo nas estações, a partir da realização de um ensaio fotográfico e da observação das obras. Quanto ao método de pesquisa bibliográfico utilizado, cabe ressaltar que o referencial teórico foi estruturado com base em reflexões apresentadas por autores como Archer (2001), Argan (2010, 1984), Eco (2008), Gombrich (2004) and Taylor (2005), entre outros.

**Palavras-chave:** Arte Contemporânea; Arte no Metrô; Cidade de São Paulo.

**ABSTRACT:** This article presents the results of a field survey carried out in the subway stations of the city of São Paulo, Brazil, in the first half of 2015, whose objective was to analyze the art collection of the São Paulo subway system, based on the development of a mapping according to the places that exhibit works of contemporary art, verifying which works are exposed and in which subway stations are found, what the nature of the collection is and what dialogue they establish with the place and with its users, passers-by and visitors. The problem of the research is based on a central question: how is the collection of contemporary art of the subway system of the city of São Paulo? The relevance of this study is based on the development of research that allows the identification of cultural and artistic collections in public spaces. The methodology used initially consisted of analyzing the Digital Book on Art in the Subway, which presents a compendium of

<sup>1</sup> Doutora em Educação, Arte e História da Cultura pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Pedagoga, Mestre em Educação pela Universidade São Francisco-USF e Licenciada em Artes pela Fundação Armando Álvares Penteado-FAAP. Docente e Coordenadora de cursos de graduação e pós-graduação. Atua no ensino há 22 anos. Artista Plástica. Atualmente cursa o Pós-Doutorado em Educação na Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo - FEUSP. [wpelaes@uol.com.br](mailto:wpelaes@uol.com.br)

<sup>2</sup> Professor Titular do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Educação, Arte e História da Cultura da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Livre docente em Artes Visuais/IA- Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho-UNESP/SP. Mestre e Doutor pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Artista Plástico. [nstori@uol.com.br](mailto:nstori@uol.com.br)

works of art exhibited in the subway based on a field study in the stations, based on a photographic essay and the observation of the works. As for the bibliographic research method used, it is worth mentioning that the theoretical framework was structured based on reflections presented by authors such as Archer (2001), Argan (2010, 1984), Eco (2008), Gombrich (2004) and Taylor (2005), among others.

**Keywords:** Contemporary Art; Art in the Subway; Sao Paulo City.

## INTRODUÇÃO

A iniciativa de expor obras de arte nas estações de metrô da cidade de São Paulo- Brasil faz parte de um projeto que permite aos usuários e à população em geral o contato com obras de arte que, geralmente, só são expostas em espaços culturais tais como museus e galerias de arte. Tal iniciativa permite pensar de forma interdisciplinar em relação à cultura e sua construção, onde um dado lugar urbano e sua função são reinventados e ressignificados nas relações sociais com o espaço público.

O presente artigo é baseado na pesquisa apresentada no II Congresso Internacional Sobre Culturas-Brasil/ Portugal, desenvolvido pelo NEXT- Núcleo de Extensão, Comunicação e Cultura do IHAC-UFBA, no período de 14 e 15 de novembro de 2016, na Universidade Federal da Bahia – UFBA, Salvador, Bahia, Brasil, dentro da área/ GT “Cultura e Expressões Artísticas”.

A atual pesquisa teve como objetivo desenvolver um mapeamento segundo os locais que expõem obras de arte contemporânea brasileira, verificando quais obras, qual a natureza do acervo e que diálogo tais obras estabelecem com o local, com os seus usuários, transeuntes e visitantes, enfim, compostos pelo público em geral. A relevância desse estudo se dá a partir de uma proposição qualitativa que consiste em verificar como as obras de arte são expostas nas referidas estações do metrô da cidade de São Paulo, onde os usuários, os transeuntes e os visitantes do sistema metroviário, enquanto potenciais fruidores, terão a possibilidade de sair do movimento mecanizado e rotinizado da vida cotidiana em meio aos transportes públicos, e refletir sobre a obra vista, criando um espaço interno do pensar a estética e o simbólico.

Este artigo surgiu como fruto das nossas inquietações sobre a arte contemporânea e seus espaços de manifestação e expressão. A nossa trajetória dialógica e interdisciplinar consolida-se através da busca de novas narrativas poéticas presentes em espaços urbanos e de obras artísticas que provoquem não só impressões multissensoriais e estéticas, mas que afetem comportamentos, proporcionando reflexões que encontrem as dimensões ética, social e poética.

Falar de arte nos espaços das estações do metrô de São Paulo é refletir sobre um local de transporte público que busca a funcionalidade de seus processos e a logística de seus itinerários como um locus de exposições fixas e itinerantes de arte. É pensar de forma interdisciplinar em relação à cultura e sua construção, onde um dado espaço urbano e sua função são reinventados e ressignificados nas relações sociais com o espaço público.

Pensar o que é arte nos dias atuais gera conflitos acerca dos códigos e signos utilizados, assim como há uma mudança conceitual e causal de referente e referencial. As dinâmicas da sociedade atual são outras e pertencem à contemporaneidade. A cena contemporânea, como aponta Gombrich (2004), permite que o artista e o espectador interajam, num processo de diálogo incidental, provocado por um contexto que dá significado à obra. Tal contexto atribui sentidos à obra, criando na arte um espaço de interlocução.

A arte como expressão da cultura, manifesta-se nessa perspectiva, capturando o olhar do usuário-fruidor, que é convidado a parar, olhar, pensar, refletir e, possivelmente, seguir modificado pela experiência do ato estético e educativo que proporciona a vivência com a arte, configurando os espaços das estações do metrô, como locais onde pode haver uma relação sinérgica entre obra, meio ambiente artificial e ser humano. As obras contemporâneas expostas no sistema metroviário da cidade de São Paulo analisadas nesta pesquisa foram concebidas a partir de uma espacialidade e uma dada plasticidade, onde há a expressão de diferentes linguagens e materiais utilizados em artes visuais, tais como painéis em mosaico, murais, esculturas, objetos e instalações.

Atualmente, o acervo do Metrô conta com 91 obras de arte em 37 estações, apresentando obras de artistas renomados tais como Tomie Othake, Alex Flemming, Caciporé Torres, Cícero Dias, Antonio Peticov, José Guerra, entre outros. Desta forma, falar de arte no espaço do metrô, local onde há o movimento mecanizado e rotinizado da vida cotidiana, é refletir sobre um lugar de transporte público que busca a funcionalidade de seus processos e a logística de seus itinerários como um *locus* de exposições fixas e itinerantes de arte, que proporcionem ao usuário do sistema uma reflexão sobre a arte e sobre a obra vista, criando um espaço do pensar a estética e o simbólico. Vide figura 01, que apresenta um mosaico das diversas obras expostas.



Figura 01: Imagens do livro “Arte no metrô”.

Fonte: <http://www.metro.sp.gov.br/cultura/arte-metro/arte-metro.aspx>

Conforme Radha Abramo (Apud ARTE no Metrô, Livro Digital, 2012), que durante anos foi uma espécie de curadora do projeto Arte no Metrô:

[...] a disponibilização de obras de arte para milhares de usuários do metrô resgata o sonho utópico do intelectual inglês John Ruskin de levar a arte até o povo, em função de seu inegável potencial educador. Entende Radha que o homem moderno é caracterizado pela percepção fragmentada das coisas e que essa fragmentação tem suas origens na aceleração da vida. E acrescenta que, normalmente ‘o fruidor não para diante do painel do metrô’. Movimentando-se no percurso convencional que o leva ao trem, vai acumulando formas, cores e linhas que depois se arranjam mentalmente em correspondência com a obra vista. Com essa atitude, ele soma ao anterior prazer de admirar concretamente a obra, o prazer maior de recriá-la

abstratamente na memória (ABRAMO apud ARTE no Metrô, Livro Digital, 2012, Introdução, p. 8).

No metrô, as obras são apresentadas em espaços expositivos abertos como também nas grandes paredes como os murais pintados, com mosaicos ou outros materiais. E o usuário do metrô é um observador de arte incomum, porque ele poderá observá-la ou não ao longo de dias, meses e até anos. Possivelmente, até todos os dias. De forma que sua retina e sua mente levem consigo a percepção da obra pela memória da imagem. Seja ela fugidia ou contemplativa, jamais será passiva. Algo acontecerá com a sua percepção do espaço e das obras.

## REFLEXÕES SOBRE ARTE CONTEMPORÂNEA

Refletindo sobre a condição da obra de arte contemporânea, Eco (2008), discute a noção de “obra aberta”, quando nos referimos à obra de arte, e sua fruição. Nesse sentido, abre um diálogo sobre as possibilidades semióticas quanto à constituição da obra de arte e a sua fruição por parte de um público. Tal obra apresenta-se ora como objeto acabado e definido, evocando do espectador uma dada fruição que reinterprete o que o autor pensou. Ora enquanto objeto passível de uma multiplicidade de fruições realizadas por uma pluralidade de fruidores, que baseados em sua formação cultural e social, de sua condição histórica e das especificidades da sua sensibilidade estética, criarão “ordens” e demandas relativas à obra no imediato dela, enquanto uma “obra aberta”.

Para Archer (2001), no ponto de vista tradicional, não há a apresentação de nenhum material em particular que qualifique as obras atuais como “arte”. Para Archer (2001, prefácio): “Quem examinar a arte dos dias atuais será confrontado com uma desconcertante profusão de estilos, formas, práticas e programas”. Tinta, metais, pedras, ar, luz, som, palavras, objetos de uso cotidiano e, portanto, *a priori* funcionais, tornam-se *a posteriori*, obras de arte, porque assim estão apresentadas e contextualizadas num dado local que pode ser um museu, enquanto espaço sacralizado de arte, ou outro espaço qualquer que evoque tal significado.

Em *Art Today*, o autor Brandon Taylor (2005) aborda a questão central na definição da arte atual que é a dificuldade em caracterizar a identidade do objeto artístico, legitimado por um mercado de arte. A questão também demanda uma outra análise que é conceituar o significado do trabalho de arte, no que se refere tanto ao processo de criação, quanto ao produto da arte enquanto obra a ser interpretada.

Já para Ernst Fischer (2010), o elemento problemático nas interpretações das obras de arte é o caráter subjetivo delas. Segundo Fischer (2010, p. 160), “Parece-me, contudo, neste ponto, apropriado mencionar a dificuldade para se chegar em qualquer tempo a uma interpretação acurada”. Pois, indagamos que forças exteriores, que características estilísticas, que aspectos inconscientes têm o poder de atribuir significado à obra?

Na arte contemporânea há uma ampliação do repertório que alimenta o processo de atribuição de significados, assim como há uma liberdade expressiva e uma diversidade de linguagens artísticas, caracterizando o universo da manifestação artística, nos dias atuais, como repleto de singularidades.

E é desta qualidade do ser que a arte se alimenta. Este vir a ser que solicita múltiplos significados atrelados ao contexto em que tal ente se mostra. Para tanto, Heidegger (2014) aponta para uma reflexão sobre a experiência profunda da obra de arte, a qual revela e esconde a verdade fundadora daquilo que é em essência, enquanto verdade artística e poética. Porém, como postula Argan (2010,

p. 145), “Esse novo modelo de arte significa a “utopia” ou o “não-lugar”, tendo por objetivo encontrar um estrutura artística que traduza uma inserção numa dimensão social.

Desta forma, a arte contemporânea apresenta características próprias, presumindo uma relação simbólica que acontece em dado contexto, sugerindo uma poética própria a um dado lugar e a uma gama de espectadores de arte, que com ele vão interagir encontrando significados possíveis, numa negociação de sentidos que extrapolam o discurso atrelado à obra, estabelecendo-se fora dos limites da percepção estética da obra.

Descolonizar o pensamento construído a partir de processos de categorização e racionalização da arte e sua estética nos permite, num processo de “práxis”, rever relações paradigmáticas com a arte e sua produção atual, permitindo uma abertura para os diferentes espaços e objetos culturais enquanto experiências possíveis.

## **O ACERVO DE ARTE CONTEMPORÂNEA DO METRÔ DA CIDADE DE SÃO PAULO**

### **Histórico**

Conforme informações sobre o Livro Digital, fonte: <http://www.metro.sp.gov.br/cultura/arte-metro/livro-digital.aspx> (vide referências), quando a Estação Sé do Metrô de São Paulo foi inaugurada, há 34 anos, já com as primeiras obras de arte instaladas, surgiu o momento de colocar em prática uma ideia que vinha sendo trabalhada desde a fundação da Companhia, em 1968: transformar as estações do sistema em galerias de arte subterrâneas e aproximar o cidadão dessas manifestações culturais.

Desta forma, foi iniciado o projeto "Arte no Metrô", conforme o Livro Digital (2012, p. 8- 9), formalizado em 1988, que passou a estabelecer critérios e organizar o acervo de obras de arte do Metrô de São Paulo. A intensa procura fez com que o Metrô instituisse, em 1990, a Comissão Consultiva de Arte. Com isso, o projeto aprimorou-se, resultando numa gama de obras e locais expositivos dentro do metrô.

### **Pesquisa de Campo**

O objetivo da pesquisa de campo, realizada em abril e início de maio de 2015, foi percorrer diferentes estações do Sistema Metroviário de São Paulo, para identificar e analisar algumas das obras de arte contemporânea expostas, buscando revelar e, posteriormente selecionar as obras que provocassem maior ou menor interação, sejam com a arquitetura dos espaços do metrô, quanto com seus espectadores, usuários e transeuntes do metrô. Não se trata apenas de uma seleção de obras, mas de uma análise que busca verificar como a arte pode afetar o comportamento dos usuários do metrô, de maneira que Sandrin (2018) afirma que:

As obras de arte foram espalhadas pela praça como “instrumento eficaz” sem, contudo, considerar a diversidade social e cultural do usuário/espectador. [...] Partindo do entendimento da arte como elemento que intervém visualmente nesses espaços públicos das estações qualificando-os, transformando-os em ambientes [...] (SANDRIN, 2018, p. 77).

A metodologia utilizada consistiu em, inicialmente, analisar o Livro Digital Arte no Metrô, o qual apresenta além de um histórico, o detalhamento de cada obra e a biografia dos artistas das obras de arte expostas nas estações metroviárias da cidade de São Paulo. Posteriormente, foi desenvolvida

uma pesquisa exploratória com base num estudo de campo realizado nas estações do metrô. Para tanto, segue a análise de parte das obras estudadas e suas respectivas imagens.

Na Estação Tiradentes -mezanino- podemos encontrar a escultura contemporânea sem título (série orgânica, 2002). Artista: Akinori Nakatami (Osaka –Japão). Esta escultura que apresenta dimensões de 0,81 m x 0,79 m x 1,22 m, foi desenvolvida em barro queimado em forno à lenha, numa temperatura de 1.350°C, refletindo uma busca do artista por matérias-primas brasileiras. Sua forma orgânica gera a percepção de raízes de uma árvore de grande porte. Não possui título, fato que permite certa liberdade para o observador atribuir diferentes significados e possíveis temas, vide figuras 02 e 03.



Figuras 02 e 03: Sem Título (Série Orgânica).  
Fonte: Fotos de Maria. L. W. Pelaes

A obra de Nakatami, além de apresentar um material inusitado para o contexto do metrô, numa relação quase oposta entre o barro trabalhado artesanalmente e o concreto utilizado na construção do metrô, desenvolvido em grande escala de produção, revela ao espectador, formas orgânicas que se remetem à natureza e a raiz, tal qual a estrutura do próprio metrô que se enraíza sob a terra. Apresenta também o encontro da expressão de duas culturas, a asiática e a brasileira, que se manifestam na obra vista.

Na Estação Sumaré podemos encontrar a instalação de título: Estação Sumaré (1998). Técnica: fotografias solarizadas - 44 retratos em alto contraste e 22 poemas de autores brasileiros impressos com tinta vinílica sobre vidro. Dimensões: 44 peças de 1,75 m x 1,25 m cada. Artista: Alex Flemming (São Paulo, SP, 1954- 2017). São painéis transparentes que apresentam a paisagem como fundo. Dimensões: 44 peças de 1,75 m x 1,25 m cada. As fotografias foram solarizadas (desprovidas de áreas cinzentas) e os textos impressos com tinta vinílica sobre vidro. A percepção que se tem é a de rostos frios, sérios e quase tristes. São perfis que nos remetem aos usuários do metrô, que passam com pressa indiferentes à paisagem. Obra composta por imagens semelhantes às dos passaportes e RGs, apresenta um teor político, porque propõe uma reflexão sobre as questões de identidade e diversidade, como pode ser verificado nas figuras 04 e 05.



Figuras 04 e 05: Obra Estação Sumaré.  
Fonte: Fotos de Maria. L. W. Pelaes.

A Instalação de Alex Flemming, exposta na estação Sumaré, por exemplo, dialoga com o espaço do metrô, onde não há um pré-requisito para a fruição, relativo ao domínio dos códigos de decifração estética e sim, que as obras criem um diálogo com as referências do usuário. Tal obra apresenta-se, dentro da análise proposta, como uma obra que se insere no contexto do metrô de tal forma que a sua resolução no espaço é bem sucedida esteticamente, não só na questão da arquitetura dos espaços, mas também quanto ao seu conteúdo, que pode provocar uma identificação maior por parte do usuário, tratando-se de perfis que nos remetem aos usuários do metrô, que passam com pressa indiferentes à paisagem. Esta instalação, composta por imagens semelhantes as dos passaportes e RGs, apresenta um teor político, porque propõe uma reflexão sobre as questões de identidade e diversidade que corresponde às questões atuais correlacionadas ao espaço público na contemporaneidade.

Na Estação Brás -Mezanino- encontra-se a instalação Caleidoscópio (1999). Técnica: aço inoxidável, verniz poliuretano e corantes. Artista: Amélia Toledo (São Paulo, SP, 1926- ). Dimensões: 25 peças de 2,1 m x 1,25 m x 0,4 m. Essa instalação, composta por um conjunto escultórico feito de placas curvadas de aço inoxidável, permite um movimento dinâmico e lúdico do fruidor que pode passar entre as placas de aço e ver diversas formas refletidas num efeito óptico que proporciona a visualização de diferentes padrões ornamentais de desenho e composição, vide figuras 06 e 07.



Figuras 06 e 07: Obra Caleidoscópio.  
Fonte: Fotos de Maria. L. W. Pelaes.

Para Sandrin (2018), o tipo de fruição proporcionada pelas obras de arte expostas no Sistema Metroviário de São Paulo:

[...] deveriam ser planejadas para serem alocadas em locais de fluxo mais acelerado, enquanto que outras, capazes de permitir uma pausa, um contato mais contemplativo, para ocuparem espaços de fluxo mais lento, ou seja, percepção e fruição em momentos distintos de deslocamento implicam em maiores cuidados na seleção dos artistas, dos espaços e das obras (SANDRIN, 2018, p. 84- 85).

Na Estação República - 2º subsolo- linha 3 vermelha – podemos observar a instalação de título Século XXI- Resíduos e Vestígios (1991). Dimensões: 1,2 m x 4,5 m x 2 m. Artista: Bené Fonteles

(Bragança, PA, 1953- ). Essa obra é caracterizada por uma espécie de vitrine contendo elementos orgânicos naturais e artesanais, tais como corais marinhos, seixos rolados e madeira. Vide figuras 08 e 09.



Figuras 08 e 09: Obra Século XXI- Resíduos e Vestígios.

Fonte: Fotos de Maria. L. W. Pelaes.

Atuando no campo da criação conceitual com trabalhos de arte híbridos, Bené Fonteles desenvolveu esta obra compondo-a com diferentes objetos, utilizando elementos da natureza tais como penas, pedras, artefatos indígenas, papéis artesanais. Assim, objetiva fomentar discussões na zona do contraste entre a solidez do metrô, sua estrutura uniforme e padronizada, e a leveza dos elementos da natureza, que apresentam uma riqueza de formas e cores que solicitam do observador, percepções e sensações sinestésicas. Assim, o artista se insere no movimento dos Artistas pela Natureza, convocando-os a se engajarem num projeto construtivo e humanista de arte (cf. LIVRO ARTE NO METRÔ, 2012, p. 39).

Na Estação Sé –jardim interno- encontramos uma escultura de título Garatuja (1978). Artista Marcello Nitsche (São Paulo, SP, 1942- ). Desenvolvida em chapas de ferro com zinco e placas de aço vincadas e pintadas com tinta poliuretana, apresenta uma forma helicoidal, caracterizando metaforicamente o movimento dos trens do metrô como minhocas dentro de buracos. Três toneladas de metal soldado formam a sua estrutura que possui uma dimensão de 3,35 m x 3,83 m x 4,44 m. De grandes proporções, é quase uma intervenção arquitetônica no espaço. Vide figuras 10 e 11.

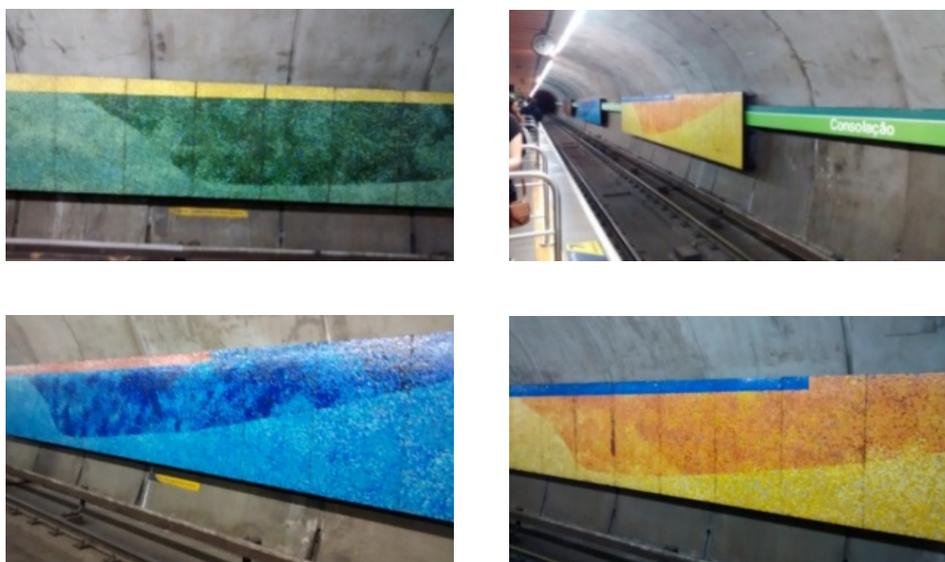


Figuras 10 e 11: Obra Garatuja.

Fonte: Fotos de Maria. L. W. Pelaes.

A obra Garatuja, conforme a análise de Sandrin (2018, p. 86), de Marcello Nitsche, “[...] inicialmente instalada no patamar da escada de acesso ao Museu das Esculturas, perdeu seu sentido ao ser transferida para o jardim interno da estação, onde estava instalada a obra de Alfredo Ceschiatti”. Segundo Hatanaka (2009), a escolha do local inicial feita pelo artista deveu-se ao fato das obras do Museu serem instaladas “quase sempre, dentro das floreiras” o que sugeria “a conotação de pedestais, o que ele não queria”, pois desejava que “as pessoas passassem pela obra, por baixo, ou através dela, interagindo com a mesma no corre-corre cotidiano” (HATANAKA, 2009, p. 74). Desta forma, ele perdeu parte do sentido que previa uma participação ativa e até sensorial do espectador, que no processo de fruição da obra, criaria um diálogo entre o corpo da obra e seu corpo interagindo dentro dos espaços.

Na Estação Consolação- sentido Estação Ana Rosa- podemos observar a obra de título Quatro Estações (1991). Artista: Tomie Ohtake (Kyoto, Japão, 1913, São Paulo, 2015). Os quatro painéis, que apresentam as dimensões de 2m x 15,4m cada, foram revestidos com pastilhas de vidro coloridas, dentro da técnica de mosaico em tésseas de vidro, os quais correspondem ao gênero Abstracionismo Lírico. As pastilhas de vidro refletem a luz do ambiente. As cores captam o olhar dos usuários do sistema, vide figuras 12 a 15.



Figuras 12 a 15: Obra Quatro Estações.  
Fonte: Fotos de Maria. L. W. Pelaes.

O Abstracionismo Lírico presente na obra de Tomie manifesta-se, dentro do espaço da estação do metrô, por uma via de existência expressiva e artística, revelando a diluição da forma na cor, num movimento pleno de ritmo e luz, que ao ser observado pelos usuários do metrô dentro dos vagões e, portanto, em movimento, encontram possibilidades estéticas inusitadas, pela rapidez em que as formas podem ser visualizadas nessa condição, provocando uma linguagem visual contemporânea, inspirada na velocidade do contexto em que se apresenta.

Na Estação Ana Rosa- mezanino- podemos encontrar a instalação de título: Figuras (1992). Artista: Lygia Reinach (Dois Córregos, SP, 1933- ). Feitas do barro vindo do ateliê da artista, constituem cerâmicas de alta temperatura. Dimensões: 80 peças com 1,7 m x 0,2 m. Tais peças que foram produzidas no próprio local, tendo como tema os próprios usuários do metrô. Vide figuras 16 e 17.

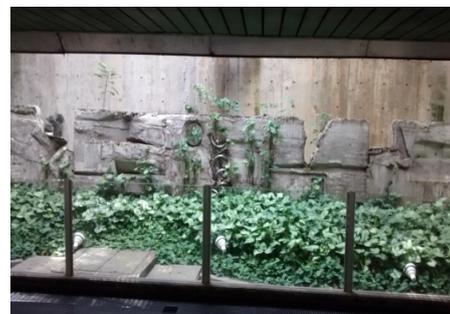


Figuras 16 e 17: Obra Figuras.  
Fonte: Fotos de Maria. L. W. Pelaes.

As esculturas de Lygia Reinach se remetem aos indivíduos, tais quais os usuários do metrô. Enfileirados nas estações, parecem todos iguais, porém cada qual apresenta características próprias, desconsideradas na imagem da massa de seres que ali passam aos milhares todos os dias. Sobre o trabalho de Lygia, podemos acrescentar:

Durante a colocação das peças, ela trabalhou a “céu aberto”. Declara: “Passageiros passavam, paravam, olhavam e faziam perguntas. De que se tratava? O que significam essas peças? Quando estava terminado, as mesmas pessoas que diariamente passavam, voltaram e, com muita simpatia, diziam coisas assim: “Agora entendemos. Você fez um grupo de passageiros do metrô. Gostamos. Agora estaremos para sempre no metrô.” (cf. LIVRO ARTE NO METRÔ, 2012, p. 121).

Na Estação Santa Cecília- Jardim Interno, podemos observar a obra de título: Trilho, Ritmo e Vibração (1995). Dimensões: 2 m x 12 m. Técnica: aço, pó de mármore e cimento branco. Artista: Caciporé Torres (Araçatuba, SP, 1935- ). Trata-se de uma estrutura escultural abstrata de aspecto industrial, com a utilização de materiais comumente associados às estruturas arquitetônicas. Vide figuras 18 e 19.



Figuras 18 e 19: Obra Trilho, Ritmo e Vibração.  
Fonte: Fotos de Maria. L. W. Pelaes.

Esse complexo, que caracteriza-se como uma instalação de grandes dimensões, apresenta uma área verde, com plantas que ali crescem, propondo um diálogo entre a área de concreto e a área verde. Há uma referência conceitual proposta na relação natureza/ construção urbana, muito presente nos grandes centros urbanos, onde encontramos pequenas plantas que nascem em meio ao concreto, como que insurgindo àquela massa de cimento da cidade.

A nossa trajetória dialógica e interdisciplinar consolida-se através da busca de novas narrativas poéticas presentes em espaços urbanos e de obras artísticas que provoquem não só impressões multis sensoriais e estéticas, mas que afetem comportamentos, proporcionando reflexões que

encontrem as dimensões ética, social e poética. Falar de arte nos espaços das estações do metrô de São Paulo é refletir sobre um local de transporte público que busca a funcionalidade de seus processos e a logística de seus itinerários como um *locus* de exposições fixas e itinerantes de arte. É pensar de forma interdisciplinar em relação à cultura e sua construção, onde um dado espaço urbano e sua função são reinventados e ressignificados nas relações sociais com o espaço público.

## OUTRAS INICIATIVAS INTERNACIONAIS

A pesquisadora portuguesa Marta Dalila Coimbra Lima (2007) realizou uma pesquisa nos espaços dos metrô da Europa, analisando obras de arte nas estações de metrô, de forma semelhante a este estudo. Trata-se de um estudo que busca verificar a importância da arte pública numa comunidade, a partir da preposição seguinte: o número de pessoas que observam as obras diariamente supera qualquer exposição de arte, dentro dos mesmos períodos.

Lima (2007) comenta que a construção dos diversos sistemas de transporte registram, inevitavelmente, uma marca na paisagem urbana que se consolida na evolução e crescimento das cidades. Frente a isso, é necessária uma profunda reflexão acerca da sua implementação física que além de ocupar os espaço, deixa uma identidade impressa no território que se apropria, gerando preocupações no cenário dos sistemas para além dos sentidos funcionais. Argan (1984), usando como exemplo uma estação ferroviária, afirma:

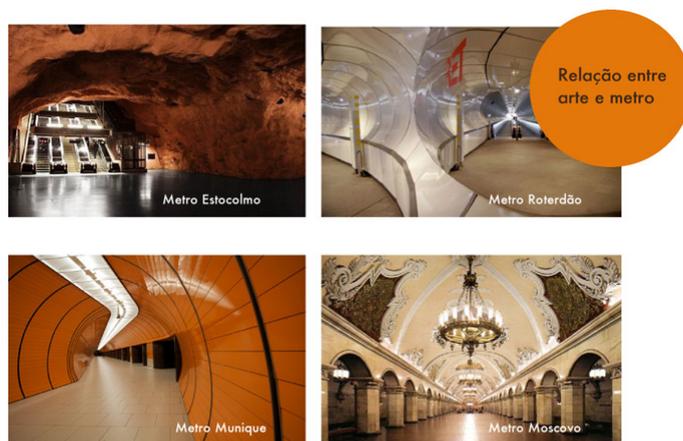
Se vou a correr para o comboio que parte, apreciarei a racionalidade do percurso, a comodidade dos serviços, a facilidade de acesso aos vagões das plataformas em nível; mas não terei tempo de avaliar a qualidade estética da arquitetura. Pode acontecer que eu pense nisso mais tarde, na calma da cabine do comboio. Então, talvez as imagens que impressionaram a minha retina enquanto corria, e que a memória fez voltar à minha mente, me recordem que a estação era arquiteturalmente excelente e que foi pena não ter podido vê-la melhor. Não tenho nenhuma dificuldade em admitir que o arquiteto estudou e projetou simultaneamente a função e a forma da estação; mas essa estação, ou a percebo, ou julgo, ou vivo no seu dinamismo funcional, ou a contemplo. [...] O seu significado, portanto, está relacionado ao espaço urbano, é um ponto de referência que me permite estabelecer a minha posição no contexto (ARGAN, 1984, p. 103).

Ainda Lima (2007) complementa, afirmando que estas construções, realizadas no interior das áreas urbanas, em seus subsolos, são arquiteturas que influenciam o nosso olhar, impondo um impacto visual cotidiano e, portanto, passível de nos condicionar a sua existência sem que sequer percebamos. Vide figuras 20 e 21.



Figuras 20 e 21: Estação Lumiar do Metrô de Lisboa  
Fonte: Pesquisa de Marta Dalila Coimbra Lima, Lisboa, Portugal.  
Disponível em: <http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo.php?id=108>

Podemos ainda refletir que tal exposição é repetida várias vezes, alcançando semanas, meses e até anos. É um fenômeno cultural de difusão da arte para o público, em geral, que acontece em capitais de diferentes locais do mundo, tais quais: Lisboa, Munique, Estocolmo, Moscovo, etc. Assim, pode-se afirmar que os sistemas de transporte devem ser projetados objetivando não só a funcionalidade dos seus processos, mas a estética e o desenho de suas arquiteturas, pois caracterizam o espaço público, surgindo, conforme aponta Lima (2007), como elementos relacionais e de identidade individual e coletiva, participando ativamente da construção da orientação espacial de cada indivíduo. Vide figuras 22 a 25.



Figuras 22 a 25: Estações de metrô.

Fonte: Pesquisa de Marta Dalila Coimbra Lima, Lisboa, Portugal.  
Disponível em: <http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo.php?id=108>

Assim, a arte dentro dos espaços do metrô, torna-se um meio de socialização e construção culturais, gerando novas funções para os espaços urbanos, revitalizando-os e permitindo uma nova proposta na percepção e na integração da arte como elemento qualitativo e estético, sensibilizando e usuário dentro dos espaços funcionais do metrô. Importante ressaltar que a presença da manifestação da arte na ocupação dos espaços dos subsolos urbanos, pode nos remeter ao domínio dos registros rupestres encontrados nas cavernas habitadas por humanos em diferentes eras. Essa analogia não é incidental, mas possui fortes cargas da marca da ocupação humana dos espaços e da necessidade da presença da arte, enquanto registro estético e histórico nesses locais. São registros da identidade de cada tempo histórico e das marcas de cada civilização. Vide figura 26.



Figura 26: Estação de metrô Rådhuset, Estocolmo, Suécia.

Fonte: Pesquisa de M. Lúcia W. Pelaes.

Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?q=foto+de+estação+de+metrô+Rådhuset,+Estocolmo,+Suécia>>

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quanto aos resultados esperados, este estudo permitiu constatar que as obras de arte contemporâneas analisadas nesta pesquisa foram concebidas a partir de uma espacialidade e uma dada plasticidade, onde há a expressão de diferentes linguagens em artes visuais, tais como painéis, murais, esculturas e instalações, de tal forma que os artistas expõem figuras e estruturas arquitetônicas híbridas, abrangendo diferentes materiais e gêneros artísticos. Também foi verificado que a questão central que poderá validar a obra dentro do espaço do metrô é se a mesma estabelece um diálogo com o local, enquanto um contexto pleno de significados, evocando uma interlocução em diferentes níveis de apropriação da obra. Desta forma, constatou-se que as obras expostas no espaço público do metrô, apresentam temáticas que podem ou não se identificar com a natureza do espaço e do possível leitor, de forma a tornarem-se atraentes aos olhares dos usuários, enquanto obras artísticas.

Pode-se considerar que as obras de arte contemporâneas analisadas nesta pesquisa contribuem para transformar o espaço do metrô num lugar de apreciação artística, através do estímulo de vivências culturais. As obras dialogam em maior ou menor proporção, tanto com a arquitetura dos espaços quanto com os conceitos e discursos que tecem a trama das relações sociais atuais, propondo reflexões acerca de dimensões estéticas e sobre aquelas correlacionadas ao espaço público na contemporaneidade. As possibilidades são desafiadoras quando cotejamos tal iniciativa com o espaço do museu e sua estrutura de visitação, quase oposta ao contexto do metrô, o que confere às obras expostas no sistema metroviário, uma qualidade ímpar no que tange à vivência com as obras de arte. Importante ressaltar que as obras expostas são as originais, isto é, não são cópias ou reproduções, tais quais às do metrô de Paris, que são reproduções das obras do Museu do Louvre.

Dessa forma, concluí-se que o ato de conviver com obras de arte permite ao observador apreciar uma pluralidade de manifestações estéticas e linguagens artísticas, enriquecendo as suas possibilidades de acesso à cultura e à arte, transformando o espaço do metrô numa grande galeria onde há o acesso do público à arte, independente das condições culturais que esse usuário tem acesso. Podem ocorrer diferentes níveis de interpretação, desde as associadas à taxionomia cotidiana, quanto às interpretações próximas de diletantes experientes. Porém, tal fato torna-se menos relevante quando conceituamos a cultura como um fator dinâmico e em permanente construção.

Gerar espaços que constituam campos de reflexão onde a arte se manifeste, seja através de obras plásticas, sonoras ou performáticas, entre outras, torna-se o objetivo nevrálgico da iniciativa que busca transformar e democratizar os espaços públicos em locais de convivência com diferentes expressões culturais.

## REFERÊNCIAS

- ARCHER, Michael. **Arte Contemporânea: uma história concisa**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- ARGAN, Giulio Carlo. **Arte Moderna**. 2. ed. Trad. Denise Bottmann e Federico Carotti. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- \_\_\_\_\_. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1984.
- ARTE no Metrô. Livro digital, 2012. Disponível em: <[www.metro.sp.gov.br/cultura/arte-metro/livro-digital.aspx](http://www.metro.sp.gov.br/cultura/arte-metro/livro-digital.aspx)> Acesso em: 22 abr. 2015.
- ECO, Umberto. **A definição da arte**. Lisboa: Edições 70, 2008.
- ESTAÇÃO de metrô Rådhuset, Estocolmo, Suécia. Disponível em: <<https://www.google.com.br/search?q=foto+de+estação+de+metrô+Rådhuset,+Estocolmo,+Suécia>> Acesso em: 01 ago. 2018.
- FISCHER, Ernst. **A necessidade da Arte**. 9. ed. Rio de Janeiro: LTC- Livros Técnicos e Científicos, 2010.
- GOMBRICH, E. H. **A História da Arte**. 16. ed. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos, 2004.
- HATANAKA, Conceição M. **Arte no Metrô: obras de arte no espaço público do Metrô de São Paulo**. 2009. Dissertação (Mestra em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas. São Paulo, 2009, p.74.
- HEIDEGGER, Martin. **A origem da obra de arte**. Portugal: Edições 70, 2014.
- LIMA, Marta Dalila Coimbra. Arte no metrô: a intervenção plástica e suas implicações na legibilidade do espaço. **Revista Convergência**, Nº. 7, 2007, Lisboa, Portugal. Disponível em: <<http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo.php?id=108>> Acessos em: 15 abr. 2015 e 31 jul. 2018. 12:34. ISSN: 1646-9054.
- SANDRIN, Ewely Branco. Universidade de São Paulo. **Rev. Cult.** Ext. USP, São Paulo, v. 19, p. 75-89, mai. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9060.v19i0.p73-87>. Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo/SP, Brasil. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo/SP, Brasil.
- TAYLOR, Brandon. **Art Today**. London: Laurence king Publishing, 2005.