

SARDINHA IN TRÂNSITO NAS LINHAS DE ÔNIBUS DO TRANSPORTE COLETIVO EM UBERLÂNDIA (MG)

Mariza Barbosa de Oliveira – UFU

RESUMO

Este artigo trata da ação artística em espaço urbano *Sardinha In Trânsito* e das reflexões decorrentes de sua realização. O trabalho foi realizado em parceria com a artista Marcelle Louzada, sendo parte de minha pesquisa de Mestrado recém-concluída. A proposta dialoga com as características relacionais e contextuais da arte contemporânea, abrangendo ainda a discussão política dos espaços públicos pela arte. A ação teve como objetivo estabelecer aproximações entre arte e vida, bem como chamar a atenção para fragmentos da cidade, lugares cotidianos, nos quais a experiência de vivenciar a cidade se efetiva. As operações que envolveram a realização do trabalho encaminharam as discussões para as questões relacionadas às negociações que permeiam as práticas artísticas no contexto da cidade, neste caso marcadas pelas fricções nos diálogos entre artista e instituição.

Palavras-chave: ação artística, contexto urbano, política, espaço público

ABSTRACT

This article is about the artistic action in an urban space Sardinha In Trânsito and the reflections related to its realization. The study was conducted in partnership with the artist Marcelle Louzada, being part of my Masters research recently finished. The proposal dialogued with the relational and contextual characteristics of contemporary art and includes also the political discussion of public spaces for art. The action aimed to establish similarities between art and life, as well as draw attention to fragments of the city, everyday places in which the experience of living the city is concretized. Operations that involved the completion of the work forwarded discussions on issues related to negotiations that permeate the artistic practices in the context of the city, in this particular case, strongly influenced by frictions in the dialogues between the artist and institution.

Key words: artistic action, urban context, policy, public space

Abordagem poética no contexto do transporte coletivo: negociações, atritos e encontros

Sardinha In Trânsito trata-se de uma ação artística em espaço urbano, por meio da qual propomos a multiplicação de nossas experiências como usuárias do transporte coletivo de forma poética, utilizando das partilhas da arte e da vida. A proposta surgiu a partir de conversas informais com a artista Marcelle Louzada a respeito de nossas pesquisas que se convergiam no interesse pela realização de ações artísticas no espaço da cidade.

O título *Sardinha In Trânsito* dialoga com a denominação usada pelo Sistema de transporte coletivo de Uberlândia – MG (SIT – Sistema Integrado de Transporte) e ainda se vale da conhecida expressão “lata de sardinhas” utilizada para qualificar lugares onde as pessoas se sentem muito próximas e confinadas. Retrabalhamos a sigla para caracterizar nossa proposta de trabalho.

Por meio desta ação distribuímos latas de sardinhas aos usuários do transporte coletivo de Uberlândia (MG) dentro de alguns ônibus no momento de seu deslocamento, em linhas que observamos apresentar problemas de superlotação, principalmente em alguns horários específicos, considerados de pico.

As latas de sardinhas foram modificadas, apresentando uma imagem que remete aos raios-X de seres humanos na face superior, nas partes laterais uma inscrição com a frase “Sardinha In Trânsito” nas cores que são usadas nos ônibus. No verso foi carimbada a data de validade das sardinhas.



Figura 1 - Latas de sardinha. Documentação do processo. Fotografia: Mariza Barbosa, 2011

Após elaborarmos a proposta, foi aberto, pela Secretaria Municipal de Cultura de Uberlândia, o edital de concorrência de projetos “Arte Móvel Urbana”¹. Decidimos submeter a proposta ao edital, entendendo que a participação no projeto poderia nos trazer algumas contribuições: o projeto oferecia aos artistas selecionados uma ajuda de custo, o que nos daria condições de trabalhar com um número maior de latas de sardinhas, ampliando o número de apresentações do trabalho e, conseqüentemente, as possibilidades de discussão. O projeto também previa uma exposição com os registros das ações e mesa redonda com os artistas. A proposta foi selecionada pela comissão designada pelo edital, no entanto não conseguimos o alvará da secretaria

responsável pela autorização do trabalho, neste caso a Secretaria de Trânsito e Transportes (SETTRAN).

As tentativas de diálogo foram frustradas, não se estabelecendo um acordo. No documento que recebemos negando a autorização para a realização do trabalho pelas vias do edital, recebemos a seguinte justificativa: a ação artística iria “interferir nas rotinas dos usuários, uma vez que ocorrerão nas principais estações e nas linhas de maior demanda de passageiros nos picos da manhã e tarde, tornando-se obstáculo na circulação de passageiros e prejudicando a operacionalidade do sistema de transporte.” (Memorando nº 2112/2011 – GS – DT, 27 de jul 2011).

Entendíamos que a Secretaria de Cultura desempenharia um papel fundamental nesse processo, dando seu aval institucional e técnico, assim como seria mediadora privilegiada nas negociações com a Secretaria de Transportes na defesa da realização dos trabalhos, mas a própria secretaria que propôs o edital não persistiu na negociação, aceitando a negativa de maneira passiva.

Tentamos prosseguir as negociações com uma das pessoas responsáveis pela SETTRAN, no entanto, neste diálogo, a crítica à qualidade do serviço de transporte coletivo explícita na proposta de ação artística pareceu ser a justificativa principal para a negativa de autorização do trabalho e não a possibilidade de interferir na rotina dos usuários, prejudicando o serviço, como anteriormente expresso no documento que recebemos.

Estas fricções no diálogo com a instituição, muitas vezes fazem parte de etapas do processo de artistas que trabalham em espaço urbano, principalmente quando há a submissão dos trabalhos a editais que dependem de autorização de órgãos da administração pública. A provocação gerada pela proposta representa uma maneira de discussão e enfrentamento de um problema que é recorrente em muitas cidades brasileiras: a deficiência do transporte coletivo. Esta discussão se dá a partir do entendimento da crítica como um mecanismo de mudança social e exercício da democracia.

As noções de democracia que fundamentam este argumento partem da concepção de Jacques Rancière. De acordo com Rockhill, democracia em Rancière “não é nem uma forma de governo nem um estilo de vida social, é um ato de

subjetivação política que perturba a **ordem policial**², pondo em causa, de forma polêmica, as coordenadas estéticas da percepção, do pensamento e da ação.” (ROCKHILL, apud, RANCIÈRE, 2010 p.90).

A democracia não se trata da consensual auto-regulação da multidão ou ao reino de uma coletividade soberana baseada na subordinação do particular ao universal, “é menos um modo de ser do que um ato de contenta que implementa várias formas de **dissenso**”. Diz ainda “que ela só existe quando os que não têm direito ao poder, os que fazem parte do **demos**, provoca uma divisão que dilacera o **ochlos**.”(Ibidem).

De acordo com esta linha de pensamento uma comunidade pode ser dita democrática, apenas enquanto comunidade da partilha, na qual o fazer parte de um mundo comum não é sinônimo de formação social comunitária, mas “é expresso em termos adversos e a coligação ocorre sempre em conflito.” (Ibidem).

Acredito que o pedido de autorização junto ao poder público para realização da proposta *Sardinha In Trânsito* só se fez necessário pela sua submissão ao Edital “Arte Móvel Urbana”, pois não julgava importante a solicitação, já que o trabalho não faria alterações na estrutura do serviço, nem tampouco causaria grandes impactos, a ponto de prejudicar o serviço de transporte coletivo, apenas traria uma mensagem de forma bem humorada, enfatizando um problema conhecido pelos usuários do transporte coletivo: a superlotação dos ônibus.

A ação artística não propõe uma solução para tal problema, mas coloca uma provocação aos usuários do transporte coletivo e, à medida que nos propomos a este diálogo direto com a secretaria responsável pelo serviço, colocamos também a ela esta provocação, pois acreditamos que estas questões devem ser discutidas, sendo possível pensar em estratégias para solucioná-las. As noções de arte e cidadania misturam-se e encontram-se aqui em esfera micro no papel político que exercemos.

De acordo com Rancière “a *arte* e a *política* são noções contingentes.” (2010, p.61). “Um artista *engagé* é-o pela sua pessoa e, eventualmente, pelos seus escritos, pelas suas pinturas, pelos seus filmes, que colaboram com um certo tipo de combate político.” Desta forma, podemos falar de um artista *engagé*, no entanto o

engagement não é uma categoria da arte. “O que não quer dizer que a arte seja apolítica, mas que a estética tem uma política – ou uma metapolítica que lhe é própria.” (RANCIÈRE, 2010, p. 75).

De acordo com o autor acima referido, não há um critério de adequação entre política da estética e estética da política, e apesar delas se misturarem, não há uma forma de adequação entre elas, há apenas escolhas.

A arte política adequada seria a que assegurasse, num só gesto, um duplo efeito: a legibilidade de uma ação política e o choque sensível que nasce, pelo contrário, da estranheza, isto é, daquilo que resiste à significação. De fato, este feito ideal é sempre o objeto de uma negociação entre opostos, entre a legibilidade da mensagem que ameaça destruir a forma sensível da arte e a estranheza radical que ameaça destruir qualquer significação política. (Idem, p.79).

Esta perspectiva traduz nosso desejo em relação à proposta, embora ela traga uma mensagem crítica explícita, almejávamos que abrisse possibilidades para subjetivações, para questionamentos e possíveis interpretações que partiriam da mensagem política e crítica em direção a estranhamentos e interpretações.

Os atritos no diálogo com o poder público nos levaram a princípio, a perceber a cidade, vista sob o ponto de vista institucional, como um campo restrito de discussões, no entanto, o leque de possibilidades se abre ao constatarmos que a cidade abrange vários aspectos que fogem deste controle institucional, no qual é possível estabelecer diálogos por outras vias. As negativas de autorização não nos desencorajaram a realizar a ação, pelo contrário, todo este processo nos levou a pensar nossa proposta como uma forma de desestabilizar o tecido significativo do sensível. Percebemos que os espaços da ação, os ônibus coletivos, embora sejam lugares do controle institucional, não podem ser o tempo todo controlados, apesar das câmeras de vigilância e monitoramento instaladas nos ônibus.

Podemos fazer assim um paralelo, com a noção de “heterologia” trazida por Rancière. Segundo ele, o jogo das heterologias “desfaz um tecido sensível – uma determinada ordem de relações entre o visível e as significações – e constitui outros tecidos sensíveis. Os tecidos assim criados podem eventualmente contribuir para a reconfiguração do sensível proposta por uma ação levada a cabo por sujeitos políticos.” (2010, p.80).

Apostando nestas possibilidades, decidimos realizar a ação subversivamente. Assim arcamos com os gastos do projeto, entendendo que nossa ação ficaria mais modesta, mas não menos efetiva: a proposta inicial era produzir e distribuir 500 latinhas de sardinhas, reduzimos o número pela metade.

Diário de processo: relato da ação *Sardinha In Trânsito*³

Eu e a Marcelle nos vestimos de maneira semelhante. Nosso objetivo era criar um figurino que ficasse bem urbano, cotidiano, para demonstrar que fazíamos parte daquela rotina como usuárias do transporte coletivo. Decidimos pela camiseta, calça jeans, tênis e uma bolsa ou mochila discreta preta, onde levamos as sardinhas. Mas procuramos apresentar em nossa vestimenta, elementos visuais que caracterizassem a ação artística. Talvez eles não fossem percebidos por todos, mas apenas pelas pessoas que observassem os detalhes, assim, elaboramos uma camiseta na cor preta com uma imagem de costela e coluna, impressa por meio de um estêncil cortado a partir de um raio-x e impresso na cor cinza. Na parte inferior estava escrito em azul “Sardinha In Trânsito”.

Saímos de casa às 05 horas e 15 minutos da manhã, eu, Marcelle Louzada e Luana Magrela, que iria nos ajudar com a documentação. O dia ainda apresentava o semblante da noite, no momento em que, como grande parte da população trabalhadora da cidade que mora em bairros periféricos, fomos apressadas para o ponto a fim de tomar o próximo ônibus para realizarmos nosso trabalho.

Chegamos num ponto de ônibus onde passam várias linhas em direção ao terminal Santa Luzia. Tomamos o ônibus A328, que estava lotado, até pensamos em iniciar ali a distribuição de latinhas, mas o trajeto até o Terminal Santa Luzia era curto e logo chegamos. Lá pegamos a linha E131 em direção ao Terminal Central (figura 2), eram 06 horas e 20 minutos quando chegamos e encontramos o Alexis Ferreira que também iria registrar a ação artística.

Nosso objetivo era pegar um ônibus que fosse para o Bairro Morumbi. Esperamos um pouco e chegou o T101. Iríamos distribuir as sardinhas na volta, quando as pessoas do bairro se deslocariam para outros lugares da cidade.



Figura 2 – Documentação do processo. Fotografia: Alexis Ferreira, 2011.

Chegamos ao ponto final da linha e aguardamos alguns minutos dentro do ônibus até o momento de sua saída. O ônibus foi lotando durante o percurso pelo Bairro Morumbi e Bairro Alvorada, como havíamos imaginado. Quando o ônibus saiu do bairro, já na Avenida Segismundo Pereira, iniciamos a distribuição das latas de sardinha.

Como combinado demos o sinal de parada e entregamos as latinhas. Como estávamos no fundo do ônibus e ele estava bastante cheio, só conseguimos chegar até a porta para descer depois de três paradas. As pessoas nos olhavam com um semblante de interrogação. Havíamos combinado uma estratégia de não explicarmos o trabalho, para que ele pudesse gerar questionamentos, abrisse para o entendimento que cada um quisesse ou pudesse fazer daquela ação a partir de sua própria subjetivação.



Figura 3- Ação artística *Sardinha In Trânsito* Documentação do processo. Fotografia: Alexis Ferreira, 2011.

Algumas pessoas agradeciam, umas só pegavam, outras liam em voz alta as palavras impressas na lata, algumas, desconfiadas, se recusavam a pegar a lata de sardinha. Ouvi uma passageira perguntar para a amiga do lado: “o que é isso?” E ela respondeu prontamente: “estas meninas são da universidade.”

Descemos no ponto da Praça Luiz Finotti, dela fomos a pé até a Estação 5 – Prefeitura, onde havíamos combinado de encontrar a Magrela e o Alexis. Logo que chegamos decidimos pegar um T131 lotado, mas grande parte dos passageiros desceu no próximo ponto, Estação 4 – Shopping, decidimos descer na Estação Pereiras e voltamos. Na volta distribuímos as latinhas em um ônibus que faz a linha T132 e depois descemos na Estação Shopping. Em seguida tomamos um T131 sentido Terminal Central, onde distribuímos mais sardinhas.

Já planejávamos nossa volta para casa, pois achávamos que o horário de pico já estava acabando, no entanto nos surpreendemos ao chegar ao Terminal Central, pois as plataformas estavam lotadas de gente.

Decidimos pegar um ônibus em direção ao Terminal Umuarama. Estava saindo um T120, então aguardamos e tomamos um T121. O ônibus ficou tão cheio que quase não foi possível entrarmos, ficamos ali, espremidos na escada, junto à porta central.



Figura 4 - Ação artística *Sardinha In Trânsito* Documentação do processo. Fotografia: Luana Magrela, 2011.

As pessoas reclamavam insistentemente do serviço do transporte coletivo. Logo ouvi um homem que estava próximo, atender ao telefone celular e dizer que estava dentro de uma lata de sardinha. Então percebi que aquele era o momento de iniciar a entrega das latinhas. Neste ônibus, acredito que a grande maioria das pessoas entendeu o propósito do trabalho. Ouvi várias reclamações que se referiam à pequena quantidade de ônibus em relação ao número de passageiros e também em relação ao valor da passagem, considerado elevado pelos usuários do transporte coletivo.

As pessoas se divertiram com a lata de sardinha, um senhor perguntou: “é pra eu comer?”, outro perguntou: “cadê o abridor? Agora só falta o pão”, outro disse que iria levar para seu professor ver, pois ele era muito crítico e iria gostar. Foi difícil fazer a distribuição, era um desafio se locomover ali dentro, as pessoas pareciam peças se encaixando e se desencaixando. Havia tantas pessoas que minhas latas reservadas para o período da manhã acabaram, tentei me comunicar com a Marcelle e dei sinal para descer.

Como não conseguia mais vê-la, desci do ônibus sem perceber que ela ainda distribuía sardinhas, e não desceu comigo como supus. Ela decidiu ir até o final do trajeto do ônibus observando a reação das pessoas (Terminal Umuarama).

Assim que desci do ônibus pela porta do fundo, uma passageira desceu pela porta central com uma das latinhas na mão, logo que ela me viu descer, veio me devolver a lata achando que eu havia recolhido de volta no ônibus. Pois este é o

código de conduta exercido quando pessoas distribuem objetos no ônibus com o objetivo de venda, se não vai pagar pelo objeto a pessoa devolve. Eu disse a ela que a lata era para ela, que então agradeceu e disse: “é trágico e cômico, pois é assim mesmo que agente fica, deste jeito mesmo, igual sardinha. Você viu não dava nem para respirar.”

Tomei o T120 e fui até o Terminal Umuarama encontrar meus companheiros de trabalho, lá pegamos o I231 às 09:00 horas e encerramos o trabalho do turno da manhã.

No período da tarde tomamos o ônibus B909 para chegarmos até a Praça Tubal Vilela, de onde partiríamos em um ônibus já realizando a ação. Chegamos lá por volta de 17 horas e vinte minutos, encontramos o Aldo Luís Pedrosa que iria também registrar a ação em vídeo com seus óculos de espião. A importância de fazer o registro videográfico com este equipamento, é que as pessoas não poderiam ver que ele estava filmando, então o registro aconteceria mais naturalmente. Tomamos o A118 sentido Terminal Central. Senti as pessoas mais receosas, algumas não queriam pegar a latinha de sardinha, mas quando percebiam que não teriam que pagar por ela, elas pediam. Um senhor insistia em dizer que não ia pagar por aquilo.

Quando descemos no Terminal Central, algumas passageiras vieram ao meu encontro para pedir latinhas. No Terminal Central pegamos o T132 sentido Terminal Santa Luzia, as pessoas comentavam muito a ação, perguntavam do que se tratava, liam as palavras nas latas em voz alta e logo, suponho, que entendiam a mensagem do trabalho.

Descemos na Estação do Shopping, pegamos o A105, o ônibus estava bem cheio. Neste ônibus chamou minha atenção uma passageira que ao ler em voz alta a frase na lata de sardinha percebeu e comentou com outra passageira: “é a mesma coisa que está escrita na camiseta dela – Sardinha In Trânsito.” Algumas pessoas ao descerem no terminal ficavam em dúvida se deveriam devolver a lata de sardinhas, por outro lado, algumas pessoas que não conseguimos acessar dentro do ônibus, nos pediam as latinhas.



Figura 5- Ação artística *Sardinha In Trânsito* Documentação do processo. Fotografia: Alexis Ferreira, 2011.

De volta ao Terminal Central tomamos o T102, sentido Bairro Canaã, pois já havíamos percebido que ele estava sempre lotado. Quase não foi possível nossa entrada no ônibus, muitos corpos em um só espaço. Logo que entramos ouvi algumas pessoas reclamarem que o ônibus vive lotado, diziam que é preciso ter bem mais ônibus fazendo aquela linha. Um passageiro disse: “para o T102 não lotar tinha que ser um ônibus de oito andares.”

Havíamos combinado de todos descerem no primeiro ponto, no Supermercado Bretas da Av. João Pinheiro. Logo iniciamos a distribuição de sardinhas que provocou vários comentários: “isso aqui somos nós”, “sardinha humana”, “é o ônibus”, “descolei a janta”, outros brincavam com as imagens dos três esqueletos dizendo que eram eles, falando seus nomes. Minhas latinhas acabaram, mas assim que descemos a Marcelle ainda não havia distribuído todas as suas latinhas, no entanto avaliamos que o número de latas era pouco para distribuímos em mais uma viagem de ônibus.

Então decidimos esperar no ponto de ônibus, assim que o próximo T102 parou, distribuímos as latinhas restantes pelas portas do ônibus para as pessoas que estavam próximas a elas. Alguns mais distantes se aproximaram rapidamente para pedir para receber também. Eles pegavam a latinha e interrogavam: o que é isso? E logo o ônibus fechou as portas e saiu.

Restaram apenas duas latinhas, ficamos por ali no ponto de ônibus mais uns minutos e conversamos com uma senhora e um rapaz a respeito daquele objeto, a

senhora nos disse: “tem tudo a ver com o ônibus”, só alegou que como passageira ficava muito mais espremida do que sardinha na lata. Assim encerramos a ação artística.

Ação poética, impregnações de experiências e informações corpóreas: trocas e considerações

A ação artística envolveu nossos corpos e os corpos dos passageiros dos ônibus, por meio de movimentos cotidianos, remetendo a ações que são familiares aos usuários do transporte coletivo, quando frequentemente, pessoas distribuem objetos nos ônibus com o objetivo de vendê-los ou mesmo de receberem doações em troca. A ação é também resultante da experiência do corpo que adquire um conhecimento ao vivenciar a cidade, a partir de situações cotidianas no transporte coletivo. Para tratar deste conhecimento corporal utilizo do conceito de Corpografia criado por Alain Guez e discutido por Paola Berenstein Jacques. A Corpografia é uma espécie de memória urbana no corpo que registra sua experiência na cidade. “Esta experiência da cidade habitada, da própria vida urbana revela ou denuncia o que o projeto urbano exclui, pois mostra tudo o que escapa ao projeto, as micro práticas cotidianas do espaço vivido.” (JACQUES, 2006, p.119).

A ação pretende lançar uma provocação a respeito da atualização do sistema de transporte coletivo pelos seus usuários, revelando deficiências e situações desagradáveis vividas diariamente pelas pessoas que encontram no transporte coletivo a única alternativa de deslocamento pela cidade.

De acordo com Michel de Certeau, os praticantes ordinários da cidade, ou seja, aqueles que vivenciam a cidade “embaixo”, de dentro, diferentemente daqueles que a projetam, por meio de mapas ou de visões aéreas da cidade-panorama, vivem as experiências mais elementares da cidade, atualizam os projetos urbanísticos, sem poder ter uma visão geral dos espaços que ocupam. “Os caminhos que respondem neste entrelaçamento, poesias ignoradas de que cada corpo é um elemento assinado por muitos outros, escapam a legibilidade.” (1998, p.171). Estas redes avançam e se cruzam compondo uma história múltipla e fragmentada de trajetórias, na qual não é possível reconhecer claramente seus autores ou espectadores, escapando às totalizações imaginárias do olhar. “Uma cidade

transumante, ou metafórica, insinua-se assim no texto claro da cidade planejada e visível.” (CERTEAU, 1998, p. 172).

Trazendo as palavras de Certeau para a realidade dos usuários do transporte coletivo, percebemos estas múltiplas possibilidades de vivências e trajetos diversos, que embora façam parte de um mesmo trajeto estipulado pelas linhas, criam outras redes dentro destes caminhos e também códigos que são estranhos ao planejamento do serviço e escapam aos limites planejados. Enquanto nos terminais de ônibus a venda ambulante é proibida, dentro dos ônibus os usuários aproveitam para realizá-la ou passar suas mensagens, além da efetivação do trajeto de um ponto a outro da cidade.

Para realização da ação artística *Sardinha In Trânsito* nos valem das ações consolidadas pelos vendedores ambulantes, tanto no sentido de realizar uma ação subversivamente como nas suas operações essencialmente baseadas nas trocas. Segundo Nicolas Bourriaud, a arte relacional acontece como uma troca com os participantes do trabalho. “Sabe-se que qualquer produção, depois de ingressar no circuito das trocas, assume uma forma social que não guarda mais nenhuma relação com sua utilidade original: ela adquire um *valor de troca* que recobre e oculta parcialmente sua primeira ‘natureza’.” (BOURRIAUD, 2009, p.58).

O trabalho artístico só se efetivou, adquiriu uma existência real com a entrega do objeto às pessoas, a partir desta interação humana, da negociação com os sujeitos participantes da ação, embora a negociação tenha acontecido apenas por meio de olhares, gestos, pequenas perguntas e respostas verbais mínimas. Acredito que o potencial de diálogo maior do trabalho acontece na instância da subjetividade de cada pessoa, pelas reações diversas e possíveis reflexões sensíveis a partir daquela ação. Bourriaud trata desta negociação inteligível que envolve a obra de arte:

Através dela, o artista inicia um diálogo. A essência da prática artística residiria, assim, na invenção das relações entre sujeitos; cada obra de arte particular seria a proposta de habitar um mundo em comum, enquanto o trabalho de cada artista comporia um feixe de relações com o mundo que geraria outras relações, e assim por diante, até o infinito. (p.30-31).

Os limites do diálogo proposto pela ação artística *Sardinha In Trânsito*, a partir do momento em que distribuímos o objeto aos usuários do transporte coletivo, escapam ao nosso controle. Propomos um diálogo pelo objeto e pela ação de nossos corpos, limitando a nossa fala, o diálogo se dá pelo silêncio, pela interrogação, a pausa reflexiva, na qual o sujeito, ao interrogar, também se interroga e encontra sua resposta.

Ainda aproximando da análise de Bourriaud, verifica-se uma proposta relacional, onde há a negociação com “inúmeros correspondentes e destinatários”, observando também a presença daquilo que o autor considera ser uma especificidade da arte atual: a idéia de produção de relações externas ao campo da arte, por meio de “relações entre indivíduos ou grupos, entre o artista e o mundo, e por transitividade, relações entre o espectador e o mundo.” (2009, p.37).

A ação artística *Sardinha In Trânsito* procurou relevar questões inerentes ao contexto de sua efetivação: as questões das artistas, as condições de deslocamento presentes no momento e nos lugares de execução, bem como a comunidade usuária do transporte coletivo de Uberlândia. A partir deste contexto a proposta faz um convite, por meio do objeto lata de sardinhas, a dedicar um olhar para os trânsitos cotidianos e lançar possibilidades de vivenciar o trajeto de maneira diferente, a partir da metáfora da *Sardinha In Trânsito*.

Michel de Certeau informa que na Atenas contemporânea os transportes coletivos são chamados de *metaphorai*. “Para ir para o trabalho ou voltar para casa, toma-se uma ‘metáfora’ – um ônibus ou um trem. Os relatos poderiam ter igualmente este belo nome: todo dia, eles atravessam e organizam lugares; eles os selecionam e os reúnem num só conjunto; deles fazem frases e itinerários. São percursos de espaço.” (1998, p.200).

A ação *Sardinha In Trânsito* propõe uma alteração em um dado momento do percurso daqueles que participaram da ação, podendo ativar possibilidades para um item novo nos “relatos de viagem”, considerados como táticas cotidianas por Certeau, assim como ele cita “dobre à direita”, “siga à esquerda”, “adivinhe quem eu encontrei na padaria?” (1998, p.200), imagino um possível relato: “olhe o que recebi no ônibus hoje”.

Além da possibilidade de compor um trecho das narrativas de relatos de viagem dos passageiros dos ônibus, a ação artística *Sardinha In Trânsito*, ainda explorando as possibilidades da metáfora, propõe alterar poeticamente o percurso dos passageiros, que por um momento vão voltar sua atenção para aquela ação, desviando de suas habituais maneiras de vivenciar o espaço/tempo do percurso.

De maneira poética e bem humorada, a ação propõe uma troca com os usuários do transporte coletivo, a fim de ativar de forma desestabilizadora, um olhar crítico sobre um aspecto do cotidiano, podendo sugerir possibilidades para gerar novas ações subjetivas que evidenciem os atritos que enfrentamos cotidianamente, acreditando nas possibilidades de habitar uma cidade mais democrática e justa.

¹ “O projeto tem como objetivo promover ações e intervenções artísticas como forma de discutir e ampliar a prática artística relacionada com o contexto urbano, extrapolando os limites dos museus e galerias e possibilitando o contato direto do espectador com a arte. Dentro da programação pedagógica, são realizados ainda palestra, mesa redonda, curso com professores convidados e bate papo com os artistas participantes.” Disponível em: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=secretariasOrgaos&s=23&pg=660>. Acesso em: 20 de set 2011.

² Grifos do autor.

³ Este trecho do texto foi retirado do diário de processo, portanto apresenta uma linguagem coloquial, destoando do discurso acadêmico no qual esta pesquisa se insere, no entanto considero relevante manter a forma original da escrita do diário de processo para descrever de forma mais precisa a realização da ação artística.

Referências

BOURRIAUD, Nicolas. **Estética Relacional**. Trad. Denise Bottmann. São Paulo: Martins, 2009.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer**. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1994.

JACQUES, Paola Brerenstein, JEUDY, Henri Pierre (org.). **Corpos e cenários urbanos**. Salvador: EDUFBA; PPG-AU/FAUFBA, 2006.

_____. (org.) **Apologia da Deriva**: Escritos Situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. Disponível em: <http://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=ztEF2jaz-oMC&oi=fnd&pg=PA11&dq=Internacional+Situacionistas&ots=j-uuR_im1E&sig=ldh4YY5WBYNZvRPuIUpOA47nZGc#v=onepage&q=Internacional%20Situacionistas&f=false>. Acesso em: 17 maio 2010.

RANCIÈRE, Jacques. **Estética e Política**: A partilha do sensível. Entrevista e glossário por Gabriel Rockhill. Trad. Vanessa Brito. Porto: Dafne Editora, 2010.

Mariza Barbosa

Artista, professora de Artes, mestre em Poéticas Visuais pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU) – bolsista CAPES (2010-2012), Possui Licenciatura e Bacharelado em Artes Plásticas pela mesma instituição. Membro do Grupo de Pesquisa Poéticas da Imagem – UFU / CNPQ. E-mail: mariza.barbosa.oliveira@gmail.com