

**Percepções em Arquitetura e Arte
e o imaginário cotidiano do uso das
estações do Metrô de São Paulo**

Conceição Midori Hatanaka

Graduação: Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo
Mestrado: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade São Judas Tadeu
Filiação: Hideo Hatanaka e Kazue Hatanaka

Endereço: 04220-000 Rua Gen. Manuel Vargas, 535 Cidade Vargas São Paulo SP
Fone: 55 11 5588-2146 Cel: 55 11 9182-7721 e-mail: midorihatanaka@uol.com.br

Percepções em Arquitetura e Arte e o imaginário cotidiano do uso das estações do Metrô de São Paulo

Resumo: O artigo apresenta uma pesquisa que se baseou em estudos de autores ligados às áreas de arquitetura, arte pública, sociologia, filosofia, antropologia e psicologia, reforçando a interdisciplinaridade do tema, que trata da presença de arte no metrô e alguns aspectos de interações das obras de arte com o público que utiliza as estações, como um possível recorte de estudos sobre conceitos de arte pública.

Palavras-chave: arte pública, arte no metrô, interdisciplinaridade

Abstract: This research was based on the studies of authors linked to the areas such as architecture, art, sociology, philosophy, anthropology and psychology, reinforcing the interdisciplinarity of the subject, that deals with the presence of art in the underground and some aspects of interaction of works of art with the commuting public, as a possible clip of studies on Public Art concept.

Key-word: public-art, subway art, interdisciplinary

Percepções em Arquitetura e Arte e o imaginário cotidiano do uso das estações do Metrô de São Paulo

Introdução

A presença de obras de arte em espaços públicos internos às estações de metrô da cidade de São Paulo que faz parte de uma campanha denominada Arte no Metrô, foi objeto do recorte desta pesquisa para compreender e investigar conceitos sobre algumas manifestações da arte pública e possíveis formas de interação com os usuários deste sistema de transporte. Considerando a arte pública como o reflexo das transformações das relações históricas, políticas, econômicas, culturais e estéticas do espaço urbano em que se contextualiza, o estudo deste tema implicou na necessidade de suporte em leituras de pesquisas de autores de várias áreas que procuram estruturar e fundamentar esta investigação, como arquitetura, sociologia, antropologia, psicologia, além da própria arte, especificamente a arte pública em espaços públicos, para a compreensão das interações das obras de arte com o público que utiliza o metropolitano reforçando assim, a visão interdisciplinar que o tema exigiu.

Transformações: modernidade, supermodernidade

A evolução das metrópoles contemporâneas tem demandado novas tecnologias de facilitação da mobilidade cada vez mais necessária pelo aumento de distâncias nos usos urbanos e procura ajustar-se para atender a criação de novos espaços públicos, se entendermos estes como espaços disponíveis "para todos" e que podem ser usados "por todos", como um local de criação e comunicação social decorrentes das transformações de estrutura social, econômica, política e cultural.(LAISTER, 2007:431)

Estas transformações aliadas às mudanças estruturais da esfera pública geraram questionamentos do significado do espaço público em debates enfocando o consumo cultural, atingindo o seu ápice nos anos 1960. As reivindicações por uma utilização e organização democrática da cidade são objetos de estudo de vários pesquisadores, como a arquiteta e fotógrafa Miwon Kwon (KWON, 2004) que ao focar este período de efervescência permite compreender as práticas artísticas identificadas como arte pública, sobretudo pelo seu aspecto político: "Conseqüentemente, o conceito de arte pública implica o conceito de arte política. Não há arte pública que não seja política." (MARCHART, 2007: 426)

Os espaços públicos nas sociedades urbanas são, em geral, todos os lugares de transição; configuram-se principalmente como um espaço para a ação do Estado, para as intervenções monumentais, para o planejamento urbano, que abrigam os projetos comunitários como estradas, pontes e que ao longo da história foram incorporando outras formas características da modernidade em seu aspecto funcional. Os modelos de estruturação destes espaços se fazem presente, tanto nas instalações necessárias à circulação de pessoas, quanto em equipamentos de

facilitação da mobilidade, tais como aeroportos, estações de trem e metrô definidos pelo antropólogo Marc Augè como os não-lugares que se tornaram característicos da supermodernidade das metrópoles contemporâneas (AUGÈ, 2005).

A transformação do uso do espaço urbano acelerou o ritmo dos habitantes interferindo no seu comportamento, de tal maneira, que estes não-lugares condicionaram o surgimento de uma tensão solitária entre os seus ocupantes e que o psicólogo Ricardo Gomides Santos chama de blindagem, caracterizada pelo silêncio, pelo comportamento similar aos demais, por uma espécie de desidentificação e ensimesmamento. O olhar fixo às janelas, o sono, a leitura são atitudes próprias à blindagem que torna o espaço do transporte público uma espécie de não-lugar criado psicologicamente. (GOMIDES SANTOS. 2006: 34)

Neste contexto, de modernidade e supermodernidade, um dos meios de transporte urbano que projeta a cidade de São Paulo no nível de metrópole mundial é implantado em 1974, o metrô, em que o primeiro trecho da linha Norte/Sul entra em operação através de planos articulados ao movimento de modernização que coincide com a época do milagre econômico.

O metropolitano de São Paulo introduziu, a partir de 1974, os usuários da cidade a uma nova era de tecnologia da velocidade. Esse processo transforma a paisagem urbana, criando vazios à espera de valorização estimulados pela especulação imobiliária e a expulsão da população de baixa renda para periferias mais distantes, ao mesmo tempo em que reformula os espaços urbanos em torno das estações de metrô, como praças, comércio, serviços e outros equipamentos públicos, inclusive de integração com outros meios de transporte como trens, ônibus e automóveis.

O novo meio de transporte rápido e confortável foi muito bem recebido pela população paulistana, criando uma imagem muito positiva para a cidade, entretanto, se na primeira fase atendia plenamente ao desejo da população, após o início da operação da segunda linha, Leste/Oeste (1979), que serve uma região de alta densidade populacional, a Companhia do Metropolitano de São Paulo passa a enfrentar problemas advindos do grande número de usuários que excederam a capacidade operacional do sistema, causando atrasos nos trens e insatisfações gerais. Os conflitos gerados por descontentamentos dos usuários induziram a instituição a recorrer a vários tipos de campanhas como estratégias de aproximação com o público tendo como objetivo principal amenizar estes problemas através da melhoria da qualidade dos serviços oferecidos pelo uso do metrô.

Ação Cultural/Arte no Metrô

Entre estas campanhas, a Ação Cultural, iniciada em 1970, se caracterizou por eventos transitórios de cunho artístico-cultural, como por exemplo, eventos musicais, exposições itinerantes e foi oficializada em 1986 na época da implantação do projeto Arte no Metrô.

Atualmente o projeto Arte no Metrô possui mais de cem obras de arte implantadas nesses espaços, entre painéis, murais, esculturas e outras obras permanentes e, na sua trajetória de trinta e cinco anos (1974-2009), vem sofrendo transformações conceituais concomitantemente às mudanças ocorridas nos projetos dos espaços arquitetônicos das estações. As estações da primeira linha, a Norte/Sul não tinham sido projetadas para comportar obras de arte, por considerarem o foco dos projetos nas questões técnico-operacionais e na total eficiência do funcionamento do sistema.

Inicialmente a estratégia de amenizar conflitos através da introdução da arte mostrou ser um caminho paliativo e muitas vezes inócuo face às outras questões prioritárias relativas à eficiência do sistema. Entretanto, introduziu, sem dúvida, uma outra dinâmica aos condicionantes envolvidos na concepção, produção e funcionamento destes espaços e apontou que o processo, entre erros e acertos, permanece em contínua busca de soluções que atendam ao todo da lógica do sistema. Lógica esta que configurou, também, a necessidade de introdução de outras formas de perceber e utilizar ambientes públicos que não se resumem apenas aos aspectos funcionais e utilitários, mas também no sensível do habitante da cidade!

A introdução desta complexa variável do problema indicou que esta qualidade do sentir do habitante deveria ser incorporada ao ato de projetar os espaços das estações e somente poderia ser viabilizada se na equipe interdisciplinar houvesse a participação do artista desde o início do projeto.

O desafio interdisciplinar entre Arquitetura e Arte

Os parâmetros da modernidade e da supermodernidade são importantes para entender o período em que se implantou o metropolitano na cidade de São Paulo, a arquitetura e o ambiente que condicionaram a conduta dos usuários e a sua percepção do entorno, especificamente as obras de Arte no Metrô, instaladas posteriormente.

As interações observadas nos espaços internos das estações do metrô serão abordadas neste texto em três níveis de investigação, ao longo de sua história:

- a arquitetura surge completa, sem necessidade de inclusão da obra de arte (1974)
- a obra de arte é inserida no contexto da arquitetura a posteriori (1978);
- a arquitetura e arte nascem simultaneamente à concepção do projeto de uma estação (1998)

No primeiro nível, o espaço arquitetônico, na fase inicial do projeto, procurou adequar soluções de viabilidade urbana, a decisão social no traçado da rede e suas interferências no plano urbanístico da cidade, solucionando problemas técnico-operacionais e toda a infra-estrutura urbana de implantação, tanto no subsolo quanto na superfície construída existente. Os espaços das estações foram construídos com caráter funcional para atender às necessidades de fluxos de

acessibilidade e uso dos trens. Portanto, a arte neste primeiro nível de investigação não está presente e a arquitetura se completa em si mesma por sua proposta técnico-funcional.

Os projetos arquitetônicos das primeiras estações do metrô foram elaborados basicamente para o escoamento rápido do usuário no sistema utilizando os processos construtivos e tecnológicos de ponta, cujos objetivos principais eram a mobilidade e a funcionalidade.

Nas primeiras 19 estações da linha Norte/Sul, o conceito básico da arquitetura modernista do arquiteto Marcelo Fragelli foi a aceitação do caráter dos espaços, essencialmente subterrâneos e dos recursos do material utilizado na sua construção: o concreto. Os tetos foram estudados de modo a alcançar efeitos tridimensionais variados, como abóbadas, pirâmides, volumes de várias formas, sempre tirando partido da plasticidade do concreto, usado sem revestimento.

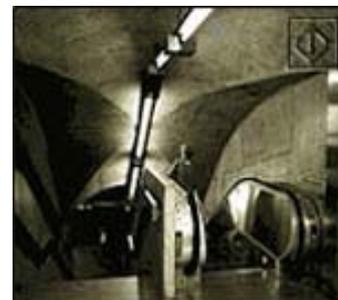


Foto: Metrô

Estação São Joaquim, 1975



Estação Liberdade, torres de ventilação, 1975
Foto: www.arcoweb.com.br

Outra importante questão que necessita ser observada refere-se à conciliação de necessidades técnicas de ventilação natural-artificial dos subsolos com o partido arquitetônico das primeiras estações idealizadas por Fragelli. A ventilação e tiragem do ar eram feitas por torres de concreto, que aflorando nas praças e espaços externos às estações impunham sua presença ostensiva, nem sempre em sintonia com o entorno, gerando dificuldades de soluções adequadas a um bom desenho urbano.

Entretanto, observou-se ainda, que a racionalidade das soluções técnicas quando não integradas entre as diversas áreas dos projetos criam situações conflitantes

entre si, como por exemplo, no projeto de luminotécnica da maioria destas estações, que visando eficiência e economia, implantou o conjunto de luminárias, perfisados de suporte e alimentação elétrica em nível rebaixado para uma altura próxima dos usuários, criando uma intensa zona de sombra junto aos tetos, plasticamente elaborados com intenção estética e que simplesmente tornam-se invisíveis ao público.

Um segundo nível, onde a arquitetura reserva espaços para a posterior colocação de obras de arte inaugura uma nova fase de projetos de conceito arquitetônico mais flexível: as estações projetadas pelo arquiteto Roberto MacFadden que substituíram as torres de ventilação por imensas aberturas no nível do solo, possibilitando assim, a captação do ar externo, sem o uso de equipamento eletromecânico de insuflação de ar. As aberturas propiciaram a iluminação natural com qualidade, promovendo uma transformação radical na conformação dos seus espaços e favorecendo a interação com o exterior através de jardins que recebem esta luz, iluminando os

espaços internos. Nesta fase alguns artistas criam possibilidades de uso da luz natural para conceituarem e localizarem suas obras de arte.

Neste mesmo enfoque, alguns exemplos em obras tridimensionais, como a da artista Ligya Reinach na estação Ana Rosa, um conjunto de 80 peças de barro queimado de 1,70 m de altura recebe luz zenital, chuva e sol criando uma dinâmica pelas variações de intensidade da luz durante o dia com suas sombras criando texturas diferentes e mutantes. Este obra se insere nos casos em que a artista utiliza e se apropria das condições presentes na nova concepção



Estação Ana Rosa – obra de Ligya Reinach Foto: W. Nagano

arquitetônica em que a ventilação e a iluminação é feita através de grandes aberturas que se conectam com o exterior.



Estação Sé – obra de Ceschiatti.
Foto: Jair Haleplian Pires

Na primeira estação desta fase, a Estação Sé do Metrô, a integração com o exterior se fez com a Praça da Sé, que remodelada e dotada de obras de arte incentivou a expansão deste acervo da praça que adentrando pelos espaços interiores da estação tornou-a pioneira a acolher obras de arte, além de ter sido denominada de *museu das esculturas ou museu à terra aberta* (30 anos Metrô, 1998).

Porém, neste segundo nível de investigação, com a obra de arte instalada após a arquitetura acabada, apresentou objetos colocados, em sua maior parte, aleatoriamente, nos vazios remanescentes da arquitetura ou, ainda, obras surgidas para resolver, esteticamente, alguns espaços técnicos. Foram situações difíceis para os artistas, pois o desafio se apresentou sob diversas questões como a escala de concepção da obra, o tipo de suporte oferecido, muitas vezes inusitado, e os locais predeterminados pelo problema técnico a ser “maquiado”, impedindo a liberdade de escolha pelo artista. Um caso emblemático ocorreu com a conceituada artista Renina Katz, que recebeu como suporte para sua obra de 1978, 55 módulos de 2,70 m X 0,60 m feitos em concreto. Estes *brises* fazem parte da vedação da sala de máquinas da Estação Sé.



Estação Sé – obra de Renina Katz. Foto: W. Nagano

A artista aceitou o desafio de criar uma obra num suporte incomum, porque seria a primeira obra de arte no metrô. O efeito visual, cinético, que esta obra promove ao longo do corredor de passagem subterrânea de acesso pela Rua Anita Garibaldi, torna-se lúdico quando o usuário passa apressadamente por ela, ou quando muda o ritmo de seus passos.

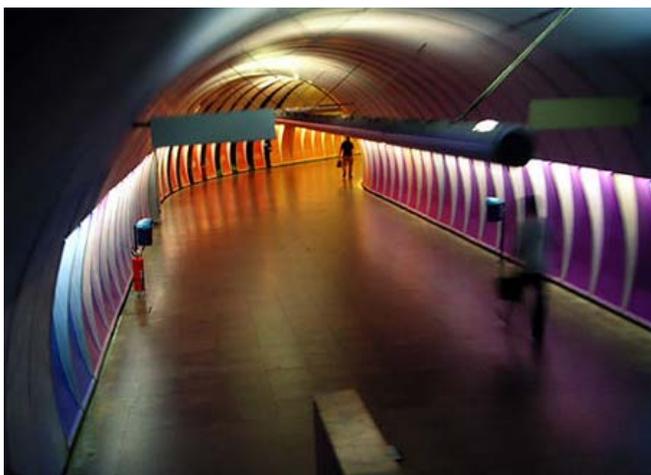
Desta primeira análise das obras de Arte no Metrô, um fator essencial para a sua visibilidade é a criação e implantação da obra para o lugar, também denominada de específica para o lugar, de tal modo que esta se integre com o espaço e o entorno, levando-se em conta determinados aspectos de especificidade do lugar, a história, a memória e os usuários do local.



Ligação Estação da Luz / CPTM – obra de Maria Bonomi.
Foto: www.bayferrox.com.br

Assim foi a experiência impar de criação coletiva da obra Epopéia Paulista (2004), da artista plástica Maria Bonomi, para a Estação Luz, que congregou uma equipe de outros artistas e pessoas da comunidade para a criação e execução da obra: um grande mural em concreto com 73 m de extensão cujo tema foi inspirado na memória do contexto da estação de trem, em especial, no acervo do departamento de objetos perdidos ou esquecidos no local.

Com o passar do tempo surgem algumas experiências com essência de síntese mais completa quando coincidem as presenças de um arquiteto e de uma artista plástica paulistanos conceberem uma experiência importante para o metropolitano carioca a Estação Arcoverde no Rio de Janeiro (1998). Este é momento que denominamos de terceiro nível, cuja característica é essa presença



Estação Arcoverde, RJ – obra de Amélia Toledo, 1998.
Foto: www.flickr.com

simultânea de ambos, arquiteto e artista na concepção inicial do projeto desta estação. A obra da artista Amélia Toledo foi elaborada a partir do projeto arquitetônico, juntamente com o arquiteto João Batista Martinez Correa e a equipe técnica, que inclui o projeto de luminotécnica. Esta obra é composta por placas pré-moldadas de argamassa pintada, em composição cromática vibrante, que revestem as paredes dos túneis e tem um viés na funcionalidade, na medida em que os

vãos formados por estas placas e a parede de rocha são utilizados para a instalação de sistemas elétricos e hidráulicos. Os pisos têm o reflexo cromático das placas das paredes e foram confeccionados com placas de pedras brasileiras em tons similares.

As questões técnicas que no segundo momento forneciam o suporte para a obra de arte, neste terceiro nível há uma inversão de condições e é a obra de arte que oferece suporte para resolver questões técnico-funcionais! Hoje, segundo o arquiteto Martinez Correa, os espaços já são projetados prevendo-se o lugar inclusive para a publicidade, caso este seja a política do administrador. Neste terceiro nível, os conceitos e experiências de um espaço arquitetônico transformam-se em qualidades de conhecimentos e sínteses através da percepção, interpretação que fisicamente materializados, vão permitir a construção de sentidos e significados pelas interações com o uso.

Interações positivas e negativas: interfaces com o público

Os usuários do metropolitano não se encontram na estação para contemplar obras de arte, como num museu, pois eles estão de passagem e o seu objetivo é chegar, com rapidez e eficiência, ao seu destino. Acessos, plataformas, trens e estações fazem parte da seqüência de passagens que sugerem diferentes ações enquanto se circula, típicas atividades de um não-lugar, impedindo uma parada para perceber e apreciar uma obra de arte, a não ser para um descanso.



Estação Sé – obra de A. Ceschiatti. Foto: W. Nagano

Mesmo num solo aparentemente tão árido, que desfavorece a percepção das obras de arte, ... o padrão perceptivo de apreensão funcional das estações determinou a postura de alguns usuários em relação às obras, desde o não reconhecimento de sua existência até sua assimilação utilitária – elas existem para quebrar a rotina ou ocupar lugares vazios. (GOMIDES SANTOS. 2006: 7)

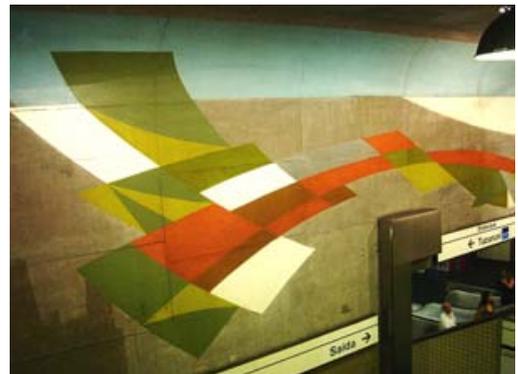
As interações se dão num momento inesperado, em que repentinamente uma sensação que permeia a memória, a história pessoal, o sensível, vem a tona e se perpetua numa imagem inesquecível.

"O atributo histórico da percepção é tomado como elemento fundamental para a sua compreensão, pois envolve aspectos subjetivos como sociais. Ao solicitar referências aos arquivos da memória, articula o imaginário à dinâmica do tempo-espaço. A categoria do real remete às condições que possibilitam sua apreensão. O real na cidade contemporânea, por exemplo, implica, sobretudo, o tempo acelerado e a profusão das imagens que povoam essa realidade". (FREIRE. 1961: 116)

Apesar das dificuldades de interação do usuário com a obra de arte, ele pode perceber o que está no seu caminho, captando de relance alguma coisa que esteja fora do usual, como por exemplo, uma exposição temporária, registrando todos os fragmentos enquanto caminha, mesmo que não se detenha no andar. Quando o trem atrasa ou no intervalo de espera entre trens, o usuário, se faz mais disponível para observar o entorno. Gomides Santos afirma de suas constatações que o usuário-espectador não é passivo, pois cabe a ele reescrever sentidos para as exposições nas quais se encontra, sempre rodeados por objetos de toda ordem e ele faz isso utilizando os recursos de que dispõe. E conclui que: Se uma forma plástica não fala em sua plenitude a todos, não significa que as obras não produzam qualquer efeito estético digno deste nome e se por algum motivo tal espaço altera seu fluxo, retendo as pessoas em seu interior por certo intervalo de tempo, então as obras ganham outra sorte, ainda que não a ideal. (GOMIDES SANTOS. 2006: 156)

A escala da obra é um item importante, que se compatível com a escala do espaço em que se insere, pode favorecer a sua visibilidade e interação com os usuários.

A escala de algumas obras que se apresentam em forma de painéis ou murais, como por exemplo, Odiléa Toscano (1990), na Estação Paraíso, são composições de cores fortes de grandes formas geométricas, que têm escala compatível com o entorno.



Estação Paraíso, obra de Odiléa Toscano.
Foto: W.Nagano

Em contraposição a estes, os trabalhos de atelier, em escalas reduzidas, como as telas de Geraldo de Barros (1991) na Estação Clinicas, se perdem no contexto espacial em que se encontram.

As interações e a constatação de visibilidade da obra de arte se dá apesar do usuário estar neste contexto de ritmo acelerado nos não-lugares das estações do metrô, através dos fragmentos do olhar colecionados no trajeto, que podem algum dia, num momento de *insight* vir à tona através de uma identificação, uma sensação, uma lembrança, porque há sempre o inesperado.

Em alguns casos, as interações podem se dar com as obras, por empatia com o artista, pelo desencadeamento de situações que provocam esta empatia ou porque remete a um misticismo tão comum presente no sincretismo religioso desta cidade multicultural que é São Paulo.



Estação Marechal Deodoro, obra G.Guanaes.
Foto: Cristiano Mascaro

A obra de Gontran Guanaes (1989) da Estação Marechal Deodoro, como exemplo destas interações, foi pintada no próprio espaço da estação, no meio dos

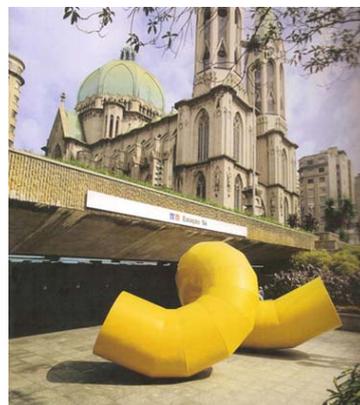
usuários-passantes, criando empatia com a população local que além de conviver com o processo criativo do artista, alguns se juntaram a ele trazendo os seus cavaletes e materiais, como que para tomar aulas com o artista.

Na Estação Clínicas, outro exemplo, a obra da artista Denise Milan, *O ventre da vida* (1993) que se caracteriza por um conjunto de cristais iluminados por uma luz vermelha, embutida numa abertura rústica arredondada na parede de concreto, causa um clima de mistério, onde o olhar procura uma imagem, como nas grutas que guardam a imagem de Nossa Senhora tão comuns em igrejas e imediatamente cria-se um certo misticismo, que resultou num episódio em que um usuário tentou depositar uma vela no chão do corredor, ação prontamente reprimida pelos seguranças.



Estação Clínicas, obra Denise Milan.
Foto: W. Nagano

Se existe interação dos usuários com obras figurativas, existe também com obras abstratas, como a *Garatuja* do artista Marcelo Nitsche, da Estação Sé do Metrô.



Estação Sé, obra de M. Nitsche.
Foto: Rômulo Fialdini

Inicialmente esta obra se localizava num patamar da saída para o jardim da Praça da Sé, num dos acessos que foi fechado por razões técnicas de segurança.

Segundo declarações do próprio autor, ele havia optado por aquele local original, pois queria intencionalmente que as pessoas encontrassem com a obra em seu caminhar apressado, passassem através dela ou até esbarrassem, interagindo com a mesma no corre-corre cotidiano de acesso ao metrô.



Estação Sé, obra de Marcelo Nitsche. Foto: W. Nagano

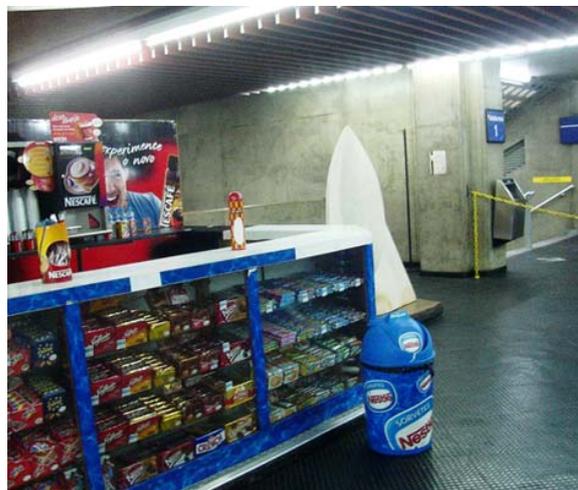
A *Garatuja* foi trasladada, em 2004, para o jardim interno à estação, em frente às catracas de acesso, exatamente onde estava a obra de Alfredo Ceschiatti desde a sua inauguração, em 1978. Sendo esta, por sua vez, transferida para o piso superior.

Locada no interior deste jardim, numa plataforma pavimentada, e cercada de vegetação ganha “espaço museológico” de exposição, contrariando a intenção inicial do artista. Situa-se num lugar inacessível ao

público, porém algumas pessoas transpõem o baixo gradil separador, para se postarem ao lado da Garatuja e conseguirem uma foto de lembrança daquele momento, driblando o olhar atento dos seguranças.

Interações negativas: superposição de territórios

As estações do metrô, originalmente, não comportavam nenhum tipo de comércio ou publicidade em seus espaços internos, mas atualmente estes elementos estão sendo pouco a pouco incorporados e apesar de anúncios de disponibilidade de espaços para este fim, parece não ter uma norma estabelecida, de tal maneira que ocorre a sobreposição de territórios em que a arte é sujeita a conviver com quiosques de venda a varejo, além de cartazes, *banners* e painéis de publicidade, entre outros elementos.



Estação Tucuruvi, interferência quiosque. Foto: W. Nagano

A implementação de ações que possam criar condições que estimulem a apreensão das obras de arte pelos usuários do Metrô, inclusive na organização destes espaços que recebem as obras e na manutenção da integridade destes demandam urgência por parte da administração, como nos casos em que as obras de arte ficam mimetizadas entre os elementos de publicidade.

Considerações finais

O projeto Arte no Metrô propiciou um novo enfoque envolvendo relações de interação, inexistentes anteriormente, entre a criação de espaços públicos e sua dinâmica de uso pelo habitante da cidade.

A diversidade de manifestações artísticas nas propostas apresentadas e produzidas para o metropolitano de São Paulo abre caminhos para observar e investigar formas de expressão da arte nos espaços internos e externos de uso do metrô, cujos níveis de decisão para a sua gênese perpassam pelos critérios de escolha e contratação da instituição, postura, interpretação e criação do artista e, por fim, interação com os usuários destes espaços.

Neste contexto, o estudo da interação Arte/Usuário permite reflexões sobre os possíveis caminhos para que sua ocorrência, mesmo que não seja de maneira ideal, ofereça estímulos que minimizem os obstáculos que impedem a comunicação com a obra de arte através de suas linguagens e possibilidades de se manifestar como arte pública.

A visibilidade de alguma obra de arte, que passa a habitar o imaginário do usuário, remetendo-o a uma lembrança, à memória de um tempo, a um *insight*, requer um tratamento conceitual integrado

para atender a essa condição da essência funcional do uso de uma estação de metrô, mesmo que não se possa diminuir a sua aceleração no uso. Se, mesmo estando num não-lugar físico, as pessoas puderem sair do não-lugar psicológico e interagir com a obra de arte, por um instante que seja, a experiência terá valido a pena.

Bibliografia

30 Anos de Metrô. Tempos Metropolitanos. São Paulo: Editora Terceiro Nome, 1998

AUGÉ, Marc. Não-Lugares. São Paulo: Papyrus Editora, 2005

BONOMI, Maria. Arte pública: sistema expressivo / anterioridade. São Paulo: Tese de doutorado, 1999.

_____. Gravura Peregrina. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2008

FRAGELLI, Marcelo e DIANON, D. D. O Metrô de São Paulo. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1975

FREIRE, Cristina. *Além dos Mapas*. São Paulo: Annablume Editora, 1961

GOMIDES SANTOS, R. Obras de Arte no Metrô de São Paulo, um estudo junto aos seus usuários. São Paulo: Dissertação de Mestrado, 2006

KWON, Miwon. One place after another. London: The MIT Press, 2004

_____ in SKULPTUR PROJEKTE MÜNSTER 07, Glossary, Münster, 2007

LAISTER, Judith in SKULPTUR PROJEKTE MÜNSTER 07, Glossary, Münster, 2007

MACFADDEN, Roberto. Arte Pública. São Paulo : SESC São Paulo, 1998

MARCHART, Oliver in SKULPTUR PROJEKTE MÜNSTER 07, Glossary, Münster, 2007

PALLAMIN, Vera Maria (org). Cidade-Cultura: esfera pública e transformação urbana. São Paulo: Ed. Estação Liberdade, 2002

_____. Arte Urbana. São Paulo : Pós-Doutorado, 1994

_____. Arte Urbana. São Paulo região central (1945-1998) Obras de caráter temporário e permanente. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2000

PINHEIRO, Marcia Barone. Vivência de Modernidade no Urbano: O Metrô de São Paulo, Representações e Apropriações pelo Usuário. São Paulo: Dissertação de Mestrado, 1991

SKULPTUR PROJEKTE MÜNSTER 07, Glossary, Münster, 2007

SOUZA, Marcos. Epopéia paulista na estação da Luz. São Paulo: Mandarim, 2005.