

A RAMPA ANTIMENDIGO E A NOÇÃO DE *SITE SPECIFICITY*, OU ANDREA MATARAZZO NO SOHO

Graziela Kunsch

1. Introdução: o que é *site specificity*?

A *rampa antimendigo* é uma intervenção dissonante na paisagem de São Paulo. Projetada por Andrea Matarazzo, então secretário municipal de Serviços, a primeira rampa foi construída em setembro de 2005 na calçada sob o túnel que liga a Avenida Paulista à Avenida Dr. Arnaldo. Seu projeto e desenvolvimento foram financiados com recursos do BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento, dentro do Programa de Reabilitação da Área Central. Sendo uma resposta extrema para o problema da falta de moradia e dos despejos sociais em massa, a *rampa antimendigo* não é e nem é pensada como uma solução, apesar de ser deliberadamente prática: ela expulsa moradores e moradoras de rua para regiões periféricas da cidade.

Feita basicamente de concreto, a rampa é construída de modo a cobrir toda a área entre a calçada e o teto dos túneis/viadutos onde antes moravam pessoas. Sua superfície é bastante inclinada e chapiscada, de maneira que impede que alguém experimente deitar na rampa para dormir. Criticada como *arquitetura da exclusão*, podemos também entender esta obra da prefeitura como um pesado trabalho crítico de arte; uma obra *site-specific* de forte ironia simbólica.

Kwon (1997) localiza três procedimentos *site-specific*: fenomenológico, social/institucional e discursivo. Na leitura concisa de Jorge Menna Barreto e Raquel Garbelotti (2004),

Inicialmente, a expressão *site-specific* foi mais empregada para definir a obra que incorporava as condições físicas de uma certa localidade como parte importante na sua concepção, apresentação e recepção. A arquitetura servia, então, como base para tais intervenções. A formalização do trabalho era determinada pelo espaço físico e dele dependia. O trabalho do americano Richard Serra exemplifica bem os paradigmas vigentes nas primeiras aparições da arte dita *site-specific*: “A especificidade dos trabalhos *site-oriented* significa que eles são concebidos por, dependentes de, e inseparáveis de seu local”.

A partir daí, a noção de *site* expandiu-se e passou a incluir outros aspectos do lugar até então não considerados. Trabalhos como o de Hans Haacke e Daniel Buren repensaram o *site* fenomenológico do Minimalismo a partir de uma reflexão crítica sobre o museu e a galeria, expondo assim aspectos de seu funcionamento e revelando a sua falsa neutralidade como suporte para a obra. Tal ampliação tornou a noção de *site* mais inclusiva e complexa, alterando também a maneira como a obra se relacionaria com esse lugar. Aspectos sociais, econômicos, históricos e políticos tornam-se assim ingredientes importantes dessa relação.

A partir da década de 90 do século passado, as práticas orientadas para um lugar específico começaram a operar a partir de perspectivas de impermanência, descontinuidade, ambiguidade e desterritorializações. O lugar e a obra transcendem a sua noção identitária, fixa e sedentária e adquirem um modelo nômade e itinerante cujas fronteiras são de difícil visibilidade. O exercício de pertencimento da obra em relação a esse lugar ganha novos contornos num território que agora é fluido e disperso. O lugar da obra deixa de ser somente um lugar literal e torna-se um *informational site* como caracteriza o autor James Meyer, que inclui desde o lugar físico (sem priorizá-lo), até fotografias, textos, vídeos, objetos etc. que não se encontram confinados a uma localidade específica nem literal e que remetem a outros lugares e situações num exercício infinito de associações e encadeamentos.

O termo *site-specific* tem sido usado maciçamente por instituições de arte e discursos do meio artístico, não só na sua língua de origem como em outras línguas. O uso indiscriminado do termo, assim como o desconhecimento do contexto histórico em que emergiu, parece amortecer a sua intenção crítica inicial e diluir o seu conceito como se fosse apenas mais uma categoria da arte contemporânea.

Podemos dizer que a *rampa antimendigo* é um *site-specific* fenomenológico porque ela é pensada e construída a partir das propriedades físicas da calçada debaixo do túnel: a extensão da rampa é a própria extensão da calçada; sua altura coincide com a altura da parede do túnel; a quantidade de cimento de cada rampa é definida a partir da medida aproximada da área entre um pedaço de calçada e a parede e o teto do túnel; e o material (cimento) funciona como um prolongamento do chão, da parede e do teto, também compostos por cimento. A obra é inseparável do seu local de instalação; lembrando Richard Serra: “remover a obra é destruir a obra” (Serra, 1989).

O problema é que uma explicação como essa ignora o significado original do *site-specific* fenomenológico, que emergiu no final dos anos 60, com o minimalismo. Quando Richard Serra salpicou chumbo fundido na união entre chão e parede do espaço expositivo (*Splashing*, 1968), ele estava desafiando a noção vigente de objeto artístico, aquele que podia ser enquadrado em alguma categoria (escultura, pintura etc.), que era autônomo em relação ao seu contexto histórico e que podia ser negociado e transportado como uma mercadoria. *Splashing* se agarrava ao local de exposição de tal forma que, nas palavras de Douglas Crimp, a obra “estava condenada a ser abandonada ali para sempre ou a ser desencrustrada e destruída” (Crimp, 1993a).

Ao mesmo tempo, insisto que os conceitos originais de *site specificity* podem nos ajudar a esmiuçar o procedimento da *rampa antimendigo*. O apego da rampa ao seu local de instalação não tem nada a ver com a imobilidade das obras minimalistas, mas podemos pensar que, assim como as obras de Robert Morris (por exemplo) exigiam a presença física e o deslocamento do espectador para existir, também a *rampa antimendigo* precisa da presença e do deslocamento do morador de rua para ser completa. A diferença é que, no caso de Robert Morris, apesar da crítica de arte falar de um espectador corporificado e de um deslocamento em um espaço e tempo *reais* (e que de fato são reais), o deslocamento do morador de rua após se defrontar com a *rampa antimendigo* nos lembra que existe uma realidade mais concreta para além dos espaços tradicionais da arte; que se na galeria o espectador tem a opção de caminhar ou não em meio a uma obra de Morris, de fazer esta obra existir ou não, no caso da rampa o deslocamento é obrigatório e inevitável: o morador de rua precisa encontrar outro lugar para dormir.

Então entramos na noção de *site-specific* social/institucional. A rampa não teria a eficiência programada se instalada em uma calçada qualquer da cidade, implicando no deslocamento de pessoas quaisquer. Ela foi feita a partir da especificidade das calçadas de túneis e viadutos *localizadas na região central de São Paulo* e que abrigavam *moradores e moradoras de rua*.

Em 1973, Marcel Broodthaers pintou um quadrado preto no chão da Neue Galerie (Kassel, Documenta 5) e dentro deste quadrado escreveu, em 3 línguas diferentes, “propriedade privada”. O quadrado era protegido por correntes suspensas em todos os seus quatro lados e a palavra “museu” foi inscrita na janela, de modo a ser lida pelo lado de fora da instituição (Crimp, 1993b). Se esta obra nos lembra que o que está dentro do museu (no caso da Neue Galerie, um espaço público, gerido pelo Estado) é propriedade de poucos, também a *rampa antimendigo* nos lembra que o espaço público urbano não é um espaço comum a todos, mas um espaço a todo momento moldado por interesses econômicos das classes dominantes, estas representadas pelo Estado.

No *Arte Cidade* de 2002, na Zona Leste, alguns moradores de rua da região experimentaram o *Homeless Vehicle*, de Krzysztof Wodiczko. O primeiro protótipo do *veículo para moradores de rua* foi preparado em 1988, quando a cidade de Nova Iorque passava pelos mesmos problemas que São Paulo enfrenta acentuadamente hoje: a falta de moradia (despejos em massa) e a gentrificação (conversão de bairros da classe trabalhadora em bairros de consumo da classe média). Os excluídos de propriedade eram estimados entre 70 mil e 100 mil pessoas (aproximadamente 1,5% da população

total da cidade). Muitos desses excluídos começaram a usar carrinhos de supermercado ou sacos de transporte de correio para fazer a travessia de seus pertences nos arredores da cidade, e para coletar latas e garrafas para vender. Para desenvolver o projeto do *Homeless Vehicle*, Wodiczko entrevistou moradores do Tompkins Square Park, símbolo de resistência e organização política. Segundo o geógrafo Neil Smith,

O *Homeless Vehicle* baseia-se na arquitetura vernacular do carrinho de supermercado e facilita algumas necessidades básicas: de transporte, de descanso, de dormitório, de abrigo, de lavatório. A mobilidade espacial é um problema central para pessoas excluídas de espaços privativos do mercado imobiliário. Sem uma casa, ou algum lugar para guardar seus pertences, torna-se difícil mover-se pela cidade pelo fato de ter que carregar consigo todas as suas coisas. Assim, o compartimento mais baixo do veículo está projetado para carregar pertences – malas, roupas, cobertores, comida, água, latas vazias.

Encontrar um lugar para dormir também é um problema, assim o compartimento de cima, que pode ser usado para carregar coisas durante o dia, pode ser desmembrado em três seções. Cada seção é formada por um plástico resistente à prova d' água, e quando esticado, este compartimento superior forma um lugar para dormir. Por este motivo, Wodiczko tem também se referido ao seu projeto como um “veículo-abrigo”. Diariamente, o lavar-se também se constitui em dificuldade para esses excluídos: o “nariz cônico” de alumínio do veículo, lembrando satiricamente um foguete ou qualquer outro dispositivo *high tech* militar, dobra-se para se transformar em uma bacia de lavagem. Em um modelo anterior Wodiczko tentou projetar um *toilet* bioquímico na traseira do veículo, mas esta idéia se mostrou impraticável (Smith, 1993).

Expulsos dos espaços privados do mercado imobiliário, os sem-teto ocupam espaços públicos, mas sua presença na paisagem urbana é violentamente contestada. Sua visibilidade é constantemente apagada por esforços institucionais de removê-los para outros lugares – para albergues distantes do centro, para bairros pobres, para outros espaços marginais. Assim como o *Homeless Vehicle* autoriza o morador/a moradora de rua a apagar sua própria remoção, uma vez que acentua a sua identidade e aumenta sua escala geográfica na ocupação do espaço urbano, a *rampa antimendigo*, paradoxalmente, converte um espaço excluído em conhecido.

2. Como se produz um território

Segundo Henri Lefebvre, uma vez que o espaço abstrato do modernismo e do capital tende a uma homogeneidade, na direção da eliminação das diferenças ou peculiaridades existentes, um espaço não pode nascer (ser produzido) a não ser que ele *acentue diferenças* (Lefebvre, 1991).

Da mesma forma, nas palavras de Jorge Menna Barreto e Raquel Garbelotti (2004),

A questão da especificidade em relação a um lugar, que é uma das preocupações dos trabalhos *site-specific*, aborda também a questão da diferenciação dos lugares. No momento em que afirmamos especificidades, estamos apontando o que esse lugar tem de diferente em relação a outros. Ao trabalharmos especificidade, produzimos diferença e particularidade. E esse parece ser o “atrator oculto” do termo e das práticas *site-specific* para a autora Miwon Kwon. Num mundo de globalização e, portanto, de achatamento de diferenças, a afirmação da diferença e da especificidade parecem gerar “saliências” nos espaços lisos do capitalismo tardio mostrando portanto o caráter contestatório e crítico das práticas que tem a especificidade como ingrediente.

Ao escancarar as diferenças de classe da nossa sociedade, as *rampas antimendigo* espalhadas por diversas partes de São Paulo convertem áreas previamente excluídas em conhecidas, produzidas, construídas. Miwon Kwon diz que “a arte *site-specific* pode fazer emergir histórias reprimidas, prover apoio para uma maior visibilidade de grupos e assuntos marginalizados e iniciar a redescoberta de lugares “menores” até então ignorados pela cultura dominante” (Kwon, 1997). Quebrando o nexo

dominante da paisagem urbana, as rampas perpetram um escândalo socialmente criado e tornam públicas tanto a marginalização quanto a recusa a essa marginalização. As pessoas que defendem as *rampas antimendigo* alegam que não podemos aceitar que pessoas morem nas ruas. As pessoas que são contra as *rampas antimendigo* alegam que não podemos aceitar que pessoas morem nas ruas e, menos ainda, aceitar que o Estado retire dessas pessoas o único direito que elas e eles conquistaram: o de existir.

3. Desterritorialização

Uma das maiores controvérsias na história da arte *site-specific* foi a destruição da obra *Tilted arc*, de Richard Serra, da Federal Plaza, Nova Iorque, em 1989. Os que se opunham à escultura objetivavam “ampliar o uso público da praça” e sugeriram a relocação da obra, ignorando que, nas práticas *site-specific*, o trabalho muda de acordo com as circunstâncias onde a obra é produzida e mostrada. Como expôs Serra, remover a obra seria destruir a obra.

Os quatro anos de debate em torno do *Tilted arc* contribuíram para um aprimoramento do que alguns setores entendiam por arte pública. O folheto do programa Arte-na-Arquitetura da Administração Geral de Serviços (GSA), que anteriormente havia comissionado a escultura de Serra e depois defendido a sua remoção, afirmava que o objetivo da arte pública deveria ser sua “integração” com um *site*. Mas o potencial crítico de *Tilted arc*, assim como o potencial crítico das *rampas antimendigo*, está justamente no fato de operarem como *interrupção* de determinados espaços, e não como *integração*. Como diz Rosalyn Deutsche,

a arte *site-specific* afirmativa, dotada com uma aura de responsabilidade social, naturaliza e valida as relações sociais de seus *sites*, legitimando espaços como acessíveis a todos quando estes podem ser propriedades privadas ou quando excluem grupos sociais inteiros (1996, p. 261).

Apesar do caráter não-afirmativo de *Tilted arc*, Richard Serra insistiu que, pelo fato de um trabalho *site-specific* incorporar seu contexto como parte essencial do trabalho, *site specificity* denotaria *permanência*, quando na verdade a relação entre *site specificity* e *permanência* é mais complexa. Segundo Deutsche,

uma vez que projetos *site-specific* são baseados na idéia de que o significado é contingente mais que absoluto, eles na verdade implicam instabilidade e impermanência. (...) A crença na atemporalidade da arte, na sua determinação por uma essência estética e a sua independência em relação a contingências históricas é precisamente o que as práticas contextuais desafiaram em um primeiro momento (1996, p. 264).

Agora nos resta seguir lutando por outras contingências históricas, torcendo para que as *rampas antimendigo* se atualizem em um *site-specific* efêmero e discursivo, do qual este texto já é parte.

REFERÊNCIAS

- Batchelor, David. **Minimalismo**. São Paulo, Cosac & Naify, 1999.
- Crimp, Douglas. “Redefining site specificity”. In: _____. **On the museum’s ruins**. MIT, Cambridge Mass., 1993a, p. 150-199.
- _____. “This is not a museum of art”. In: _____. **On the museum’s ruins**. MIT, Cambridge Mass., 1993b, p. 226.c
- Deutsche, Rosalyn. **Evictions: art and spatial politics**. Cambridge (Ma), MIT Press, 1996.

Kwon, Miwon. "One place after another: notes on site specificity". **October**, vol 80, primavera 1997.

Lefebvre, Henri. **The production of space**. Oxford, Blackwell, 1991.

Menna Barreto, Jorge e Garbelotti, Raquel. "Especificidade e (in)traduzibilidade". **13º Encontro Nacional da ANPAP**, 2004.

O'Doherty, Brian. **No interior do cubo branco**: a ideologia do espaço e da arte. São Paulo, Martins Fontes, 2002.

Serra, Richard. **Writings, interviews**. Chicago, University of Chicago Press, 1994.

Serra, Richard. "Tilted arc destroyed". **Art in America**, nº 5, maio 1989, p. 34-47.

Smith, Neil. "Homeless/global: scaling places". In: Bird, Jon. **Mapping the futures**: local cultures, global changes. London, Routledge, 1993.

Graziela Kunsch é artista plástica. [grazi@kein.org]