



Formas da apresentação: percursos, transcrições e mapas mentais em duas propostas conceitualistas

Hélio Ferverza

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, doutor

Resumo

O ato de caminhar suscitou-me um particular interesse quando o observei em diversas propostas artísticas ligadas às correntes conceitualistas das décadas de 1960 e 1970. Em decorrência disso, este texto trata das obras *this way brouwn* (1960-1964), de Stanley Brouwn, e *Túnel – Desenho ao longo de dois planos* (1969), de Luiz Alphonsus. Essas obras são registros das ações e dos percursos realizados pelos artistas e por seus interlocutores, e a forma como são apresentadas é crucial em sua constituição. Este estudo, portanto, se debruça sobre a constituição das linguagens artísticas dessas propostas, que privilegiam a experiência do percurso e que, de diferentes maneiras, trazem à tona as questões da apresentação das obras, e da representação do espaço¹.

Palavras-chave:

Formas da apresentação. Caminhada. Mapa mental. Cartografia.
Desenho no espaço; Conceitualismo.

1 O presente artigo corresponde a uma versão escrita e revisada da conferência de mesmo título que Hélio Ferverza proferiu em 24 de julho de 2024, na Sala Araucária do Centro Cultural da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), em Porto Alegre. A fala assinalava o encerramento das atividades de Ferverza como Professor Permanente do Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais da UFRGS.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

O ato de caminhar suscitou-me um particular interesse quando o observei em diversas propostas artísticas ligadas às correntes conceitualistas das décadas de 1960 e 1970. Os percursos realizados na cidade ou no campo, individualmente ou em grupo, constituíram em si uma atividade artística para artistas como, por exemplo, Stanley Brouwn, On Kawara, Luiz Alphonsus ou Isidoro Valcárcel Medina. Esses artistas se interessaram por aspectos ou atividades relacionados com os deslocamentos, como os desenhos de itinerários e as memórias de percursos. Eles possuíam também concepções e abordagens diferentes do uso ou não-uso de mapas mentais e das transcrições dos trajetos na elaboração de uma poética artística.

Neste texto, irei me deter especificamente nas obras *this way brouwn* (1960-1964), de Stanley Brouwn, e *Túnel – Desenho ao longo de dois planos* (1969), de Luiz Alphonsus.¹

À primeira vista, as formas de apresentação das obras que tratarei parecem configurar e articular a presença e a ausência de transcrições de caminhadas, e o uso deliberado de ferramentas, métodos ou registros que produzem informações parciais. No caso dos trabalhos que utilizam mapas desenhados, haveria um deslocamento de informações, uma mudança na sua utilização? Como as lacunas de informação ou a ausência de transcrição dos percursos se relacionam com as linguagens artísticas e com a apresentação das obras? Existiria uma espécie de jogo oferecido pela forma de apresentação que induziria as relações entre o que é mostrado e o que está ausente? Haveria um apelo à memória de cada pessoa, às suas associações mentais e à sua imaginação como procedimentos constituintes das obras?

As obras aqui tratadas são, de fato, documentos das ações e dos percursos realizados, e a forma como são apresentados é crucial na constituição das propostas. Este estudo, portanto, se debruça sobre a constituição das linguagens artísticas dessas propostas, que privilegiam a experiência do percurso e que, de diferentes maneiras, trazem à tona as questões da representação do espaço e do espaço da representação.

1 As citações em inglês e francês utilizadas no texto foram traduzidas por Camila Alexandrini, Julia Ferverza e Hélio Ferverza.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

Assim, Stanley Brouwn, artista holandês nascido no Suriname, iniciou em 1960, nas ruas de Amsterdam, sua série intitulada *this way brouwn*. O artista interpelava os passantes perguntando-lhes sobre como ir daquele ponto onde se encontravam até outro lugar na cidade. Ao mesmo tempo, estendia uma folha de papel em branco e pegava uma caneta ou lápis, pedindo-lhes que aí desenhassem o itinerário. Posteriormente, os esboços realizados pelas pessoas encontradas foram carimbados com a frase *this way brouwn*, escrita somente com letras minúsculas (fig. 1, 2, 3, 4, 5 e 6).

Figura 1

Stanley Brouwn,
this way brouwn.
Interações com
passantes na rua,
a partir de 1960



Figura 2

Stanley Brouwn,
this way brouwn,
1961. Desenho e
carimbo sobre
papel
Dimensões do
suporte: aproxi-
madamente 21 x
29 cm

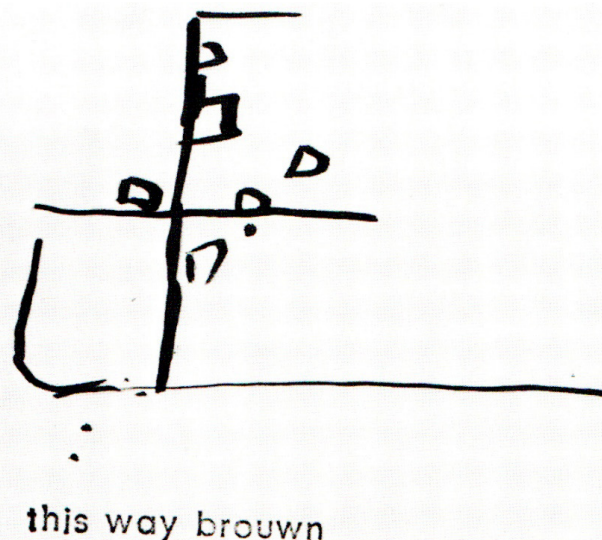


Figura 3

Stanley Brouwn,
this way brouwn.
Interações com
passantes na rua,
a partir de 1960



PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

Figura 4

Stanley Brouwn, *this way brouwn*, 1962. Desenho e carimbo sobre papel

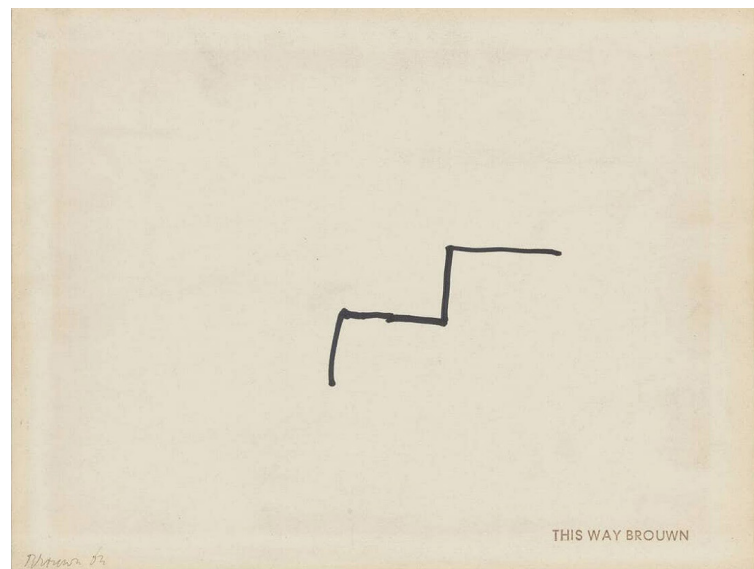
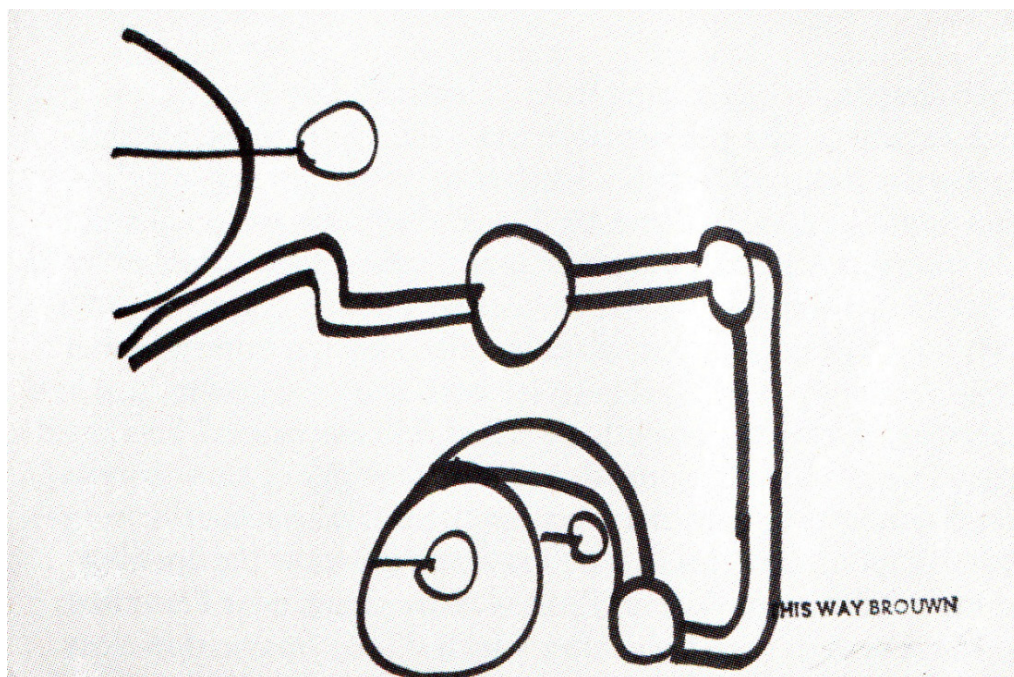


Figura 5

Stanley Brouwn, *this way brouwn*. Interações com passantes na rua, a partir de 1960

Figura 6

Stanley Brouwn, *this way brouwn*, 1964. Desenho e carimbo sobre papel.
Dimensões do suporte: 24,5 x 32 cm

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

Para que pudesse ser respondida de forma afirmativa e eficaz, o tipo de pergunta requeria implicitamente do transeunte que esse tivesse certo conhecimento da cidade ou da zona aí referida. Ele necessitaria ativar seu senso de localização e direção, sua memória dos lugares, das ruas, com seus percursos e conexões, para compor um mapa mental e estabelecer uma rota. É possível pensar que ele precisaria acessar seu “mapa cognitivo” da cidade, um conceito criado pelo professor Edward Tolman, e que Michel Denis diz ser uma representação mental com uma função aparentada àquela desempenhada por um mapa físico. Segundo Denis, um “mapa cognitivo” serve para:

[...] reconhecer lugares, calcular distâncias e direções, ajudar o indivíduo a se dirigir pelo ambiente. Um mapa cognitivo pode incluir informações que não são de natureza estritamente cartográfica. A informação não é necessariamente organizada na forma de uma estrutura coerente de acordo com as coordenadas espaciais. Nesse caso, é provável que a representação interna se pareça menos com um mapa e mais com uma espécie de colagem. Esta concepção, introduzida por Tversky (1993), explicita o fato de os mapas cognitivos não terem necessariamente a coerência e a organização interna de um documento cartográfico, mas, tal como as colagens, incluírem uma informação figurativa por vezes incompleta e combinando várias perspectivas. A metáfora da “colagem cognitiva” poderia então ser mais apropriada do que a do mapa cognitivo (Denis, 2016, p. 99-100).²

Ao observarmos os croquis, podemos constatar que alguns são modelados pelas linhas retas da geometria pré-existente das ruas, por vezes de uma maneira muito concisa. Outros são bastante detalhados, próximos dos mapas oficiais (**fig. 7**). Alguns contêm palavras. Alguns esboços são feitos com linhas curvas, com representações que evocam elementos or-

2 [...] reconnaître des lieux, calculer des distances et des directions, aider l'individu à se diriger dans l'environnement. Une carte cognitive peut inclure des informations qui ne sont pas de nature proprement cartographique. L'information n'y est pas nécessairement organisée sous la forme d'une structure cohérente en fonction de coordonnées spatiales. Dans ce cas, la représentation interne risque de moins ressembler à une carte qu'à une sorte de collage. Cette conception, introduite par Tversky (1993), permet de rendre compte du fait que les cartes cognitives n'ont pas forcément la cohérence et l'organisation interne d'un document cartographique, mais que, comme le font les *collages*, elles incluent une information figurale parfois incomplète et combinant plusieurs perspectives. La métaphore du « collage cognitif » pourrait alors être plus appropriée que celle de la carte cognitive.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

gânicos (**fig. 8**). Outros são esquemas que fazem pensar no deslocamento de fluidos, em diagramas de movimentos. Surgem ambiguidades nas representações, pode não ser identificável o que elas representam. Assim, surgem questões como, por exemplo, esse círculo presente no esboço seria uma rotatória? Ou uma praça? E o quadrado, seria uma praça, um edifício? Seria o mapa de um percurso que tentamos imaginar através de nossos próprios mapas mentais ou físicos? Podem também surgir questões sobre a identidade dos esboços, dúvidas sobre o que eles sejam. Há uma ênfase no desenho em si, quer dizer, nós nos detemos nele, quando este deveria ter um uso provisório, algo meramente instrumental e pragmático.

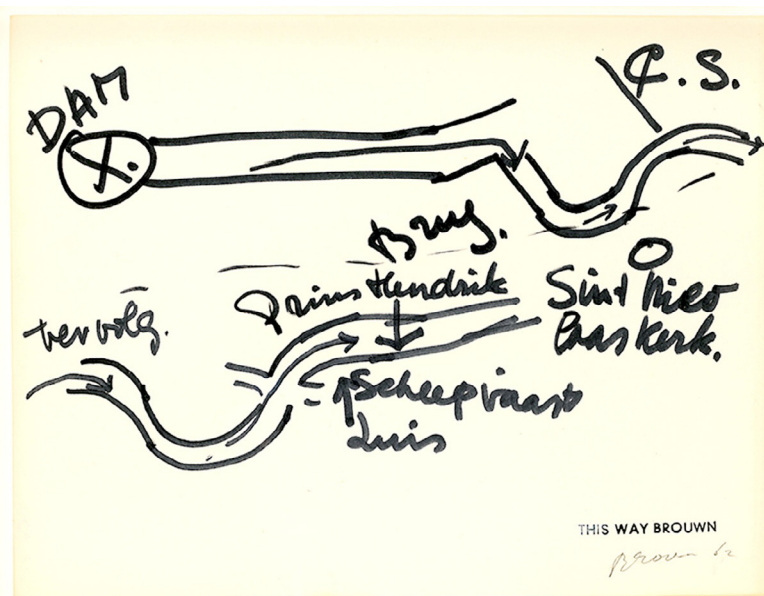
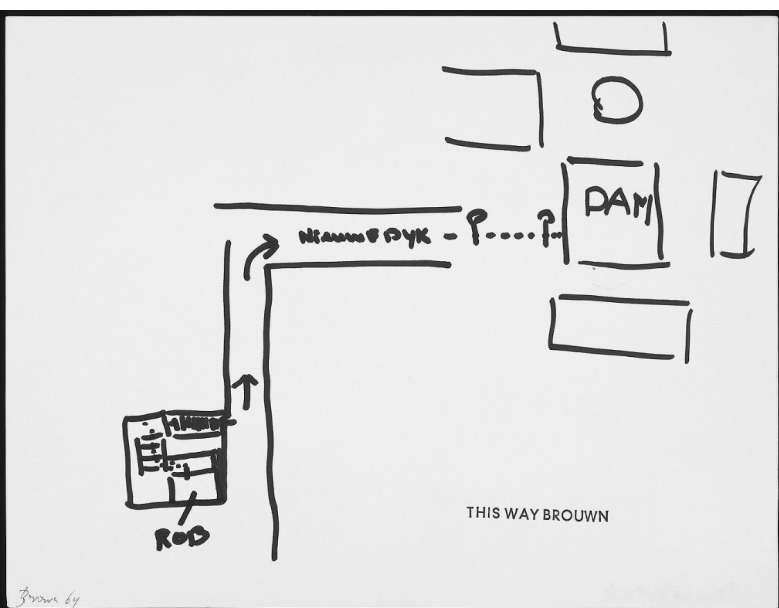


Figura 7

Stanley Brouwn, *this way brown*, 1964. Desenho e carimbo sobre papel. Dimensões do suporte: aproximadamente 21 x 29 cm

Figura 8

Stanley Brouwn, *this way brown*, 1962. Desenho e carimbo sobre papel

No momento do encontro com os transeuntes – em que a pergunta é proferida por Stanley Brouwn e a resposta desenhada por seu interlocutor –, há um contexto comunicacional no seu sentido pragmático que

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

se estabelece, fazendo com que as informações dadas possam efetivamente indicar e estabelecer um percurso para aquele que o solicita. Entretanto, quando os desenhos são apresentados numa exposição artística, essas informações envolvidas no contexto anterior não os acompanham. Os informantes transmitiram instruções oralmente ou através de gestos, que se articulavam com os desenhos e completavam as indicações para o percurso, mas que posteriormente estão ausentes. As referências ficaram incompletas, e não sabemos mais exatamente onde era o ponto de partida e onde se encontrava o ponto de chegada. O que sabemos somente é que se trata de um esboço que indica um percurso (**fig. 9 e 10**).

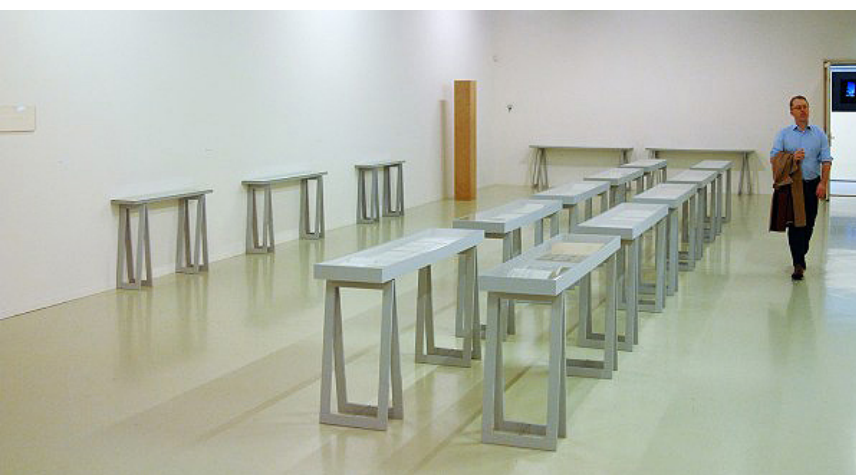


Figura 9 e 10

Retrospectiva Museu Stedelijk Schiedam, 2017, Holanda.

Vista geral e detalhe

Por outro lado, a ausência de algumas informações em detrimento de outras é um procedimento constitutivo dos mapas de uma maneira geral. Conforme a psicóloga Barbara Tversky:

Os mapas omitem informações porque grande parte das informações presentes no espaço não é apenas irrelevante, mas também atrapalha a identificação das informações essenciais. Os mapas são, geralmente, projetados com um propósito comunicativo; esse propósito determina quais informações devem ser mantidas e quais

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

podem ser eliminadas. [...] Para exemplos mais familiares, considere as informações úteis para um mapa que orienta motoristas na cidade ou, alternativamente, um mapa que orienta caminhantes nas montanhas. Detalhes sobre os tipos de estradas e interseções são importantes para o primeiro caso, enquanto os detalhes topográficos são importantes para o segundo (Tversky, 2000, p.74).³

Em todos os mapas, há uma redução de informação. Mas os motivos dessa redução seriam efetuados somente por razões comunicacionais ou pragmáticas? Sabemos que, enquanto representações, os mapas operam diferentes reduções na sua constituição. Os mapas modernos são planos em que as superfícies tridimensionais são convertidas em formas bidimensionais, utilizando-se do desenho geométrico, de reduções de escala, de representações simplificadas e generalistas, e criando convenções que estabelecem uma linguagem cartográfica (Poidevin, 2007, p. 8-9). Quer dizer, ocorrem reduções já no interior do processo de elaboração desse tipo específico de representação. Mas as reduções, as formas e as alterações na informação dos mapas correspondem também a concepções de mundo e de conhecimento, ou a razões políticas. A moderna cartografia ocidental surge historicamente no século XVI num processo de abstração e produção de mundo que é contemporâneo e concomitante à acumulação primitiva capitalista. Segundo Mezzadra e Neilson, “a lógica do valor de troca permeia a razão cartográfica moderna desde o seu surgimento”⁴ (Mezzadra e Neilson, 2014, p. 62). Nesse período, também os cartógrafos tomam consciência de que “reproduzir o mundo em um mapa é também produzi-lo”⁵ (Mezzadra e Neilson, 2014, p. 57). Os mapas modernos não existiriam “sem as fronteiras geográficas e cognitivas que articulam a pro-

3 Maps omit information because much of the information in space is not only not relevant, but also gets in the way of finding the essential information. Maps are typically designed for a communicative purpose; that purpose determines what information should be kept and what information can be eliminated.[...] For more familiar examples, consider the information useful for a map to guide drivers in the city or, alternatively, a map to guide hikers in the mountains. Details of types of roads and intersections are important to the former, whereas topographical details are important to the latter.

4 [...] la logique de la valeur d'échange imprègne la raison cartographique moderne dès son émergence.

5 [...] reproduire le monde sur une carte, c'est aussi le produire.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51

Maio 2025

e-ISSN-2179-8001

dução cartográfica, a fabricação do mundo”⁶ (Mezzadra e Neilson, 2014, p. 62), sendo que os símbolos cartográficos funcionariam como equivalências gerais, limitando, dividindo e medindo o espaço, e apagando os processos materiais do trabalho e da *fabricação* do mundo real. Na atualidade, a proliferação das fronteiras e dos conflitos aí associados nos mostram os efeitos que tal fabricação de mundo continua a produzir.

O momento em que Brouwn realizou sua proposta situava-se num período histórico de extensiva disseminação no uso dos mapas, e de incrementos na alfabetização cartográfica. Segundo o geógrafo Mark Monmonier:

Seja impulsionada pela tecnologia, formação do Estado, imperialismo ou outras forças, a cartografia assumiu papéis novos ou significativamente ampliados no século XX, notadamente no entretenimento, na proteção ambiental, no gerenciamento do crescimento, na previsão do tempo, na mitigação de riscos e em outras áreas com claro impacto social (Monmonier, 2015, p. XXV).⁷

Entretanto, podemos observar características diferentes entre os mapas oficiais da cidade e os croquis recolhidos por Brouwn. Esses possuem características similares às encontradas pelo antropólogo Tim Ingold nos croquis com itinerários trocados entre caminhantes as quais podem ser assim enunciadas: o caráter efêmero de tais desenhos, sua íntima relação com o percurso físico do caminhante, o fato de que o croqui não tenta representar o território, não sendo possíveis outras orientações espaciais além daquela indicada. O que conta, nos diz Ingold, “são as linhas, não os espaços ao redor delas”, sendo que, “elas são linhas de movimento. Na prática, o ‘caminhar’ da linha refaz o seu próprio ‘caminhar’ pelo terreno”⁸ (Ingold, 2016, p.87).

6 [...] sans les frontières géographiques et cognitives qui articulent la production cartographique, la fabrication du monde.

7 Whether driven by technology, state formation, imperialism, or other forces, mapping assumed new or greatly enhanced roles in the twentieth century, notably in entertainment, environmental protection, growth management, weather prediction, hazard mitigation, and other arenas with clear social impact.

8 [...] are the lines, not the spaces around them” [...] “they are lines of movement. In effect, the ‘walk’ of the line retraces your own ‘walk’ through the terrain”.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

Nos esboços apresentados por Brouwn, há também uma redução de informações, como nos mapas em geral, mas ela aqui é maior e ao mesmo tempo mais específica, tendo em vista que as informações orais e gestuais trocadas com os transeuntes estão ausentes. O emprego desses croquis era circunstancial e condicionado às interlocuções. No momento de sua exposição, as informações dadas não acompanham mais os desenhos, tornando-os, então, inutilizáveis para os seus fins primeiros. Nós não temos mais a possibilidade do uso pragmático dos esboços, tendo em vista a perda de informações que permitiriam relacionar o esboço com um contexto e que localizariam suas representações no espaço da cidade. Ficamos mais focados nas representações em si. Os croquis adquirem uma estranheza, devido à perda de sua dimensão comunicacional inicial. O hiato de informação interrompe sua funcionalidade e enfatiza a consciência de sua presença e inconclusão. Os croquis surgem, desse modo, como pedaços de representações, como fragmentos de códigos e de linguagens que chegam à praia da significação. Essa redução extra, esse hiato, faz com que nos inclinemos a focalizar cada desenho em si, na estranheza de sua forma, instrumentalidade, funcionamento e existência. Essa redução atrai também nossa atenção para essa incompletude, esse vazio que se abre e que se estabelece como componente da proposição artística no momento de sua apresentação expositiva. O hiato mantém-se na distância, no espaçamento entre as interlocuções iniciais e a apresentação final do esboço.

Embora os croquis tenham sido realizados de uma maneira informal a partir dos *mapas cognitivos* dos transeuntes, haveria a possibilidade de que esses também utilizaram suas memórias dos códigos de representações de mapas já vistos anteriormente? Não é possível saber, mas a questão surge tendo em vista que o contato e uso de mapas em geral era algo bastante recorrente à época da realização da proposta. Pensemos, por exemplo, no seu uso nas escolas, nos meios de transporte, nos deslocamentos urbanos. Além disso, poderia ocorrer algo similar do ponto de vista da recepção? Os desenhos estimulariam nossas associações mentais com aquilo que reconhecemos nas formas, nos códigos e nos sistemas de representação dos mapas? Quer dizer, poderíamos interpretar as representações nesses desenhos a partir do que lembramos sobre os mapas que já

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

vimos ou utilizamos? Inclina-mo-nos a comparar as formas esboçadas com as formas codificadas presentes nos mapas? Os desenhos poderiam induzir a um processo de mapeamento interno daquilo que conhecemos sobre essas formas de representação, a uma ativação daquilo que talvez pudéssemos chamar de nossos *mapas mentais de representações de mapas*?

Ao olharmos para o conjunto das obras de Stanley Brouwn ao longo de muitos anos, podemos constatar que o ato de caminhar era extremamente importante para ele. A atenção a esse ato impregnava-se de intensidade, como podemos observar no texto da sua proposta para a publicação "Art and Project Bulletin 11", de 1969: "caminhe durante alguns momentos com muita consciência em uma determinada direção; simultaneamente, um número infinito de seres vivos no universo está se movendo em um número infinito de direções"⁹ (Brouwn, In: Russeth, 2017).

Outras obras eram criadas a partir do interesse obsessivo pelas medidas e distâncias produzidas pelo seu corpo em deslocamento e anotadas em fichas de papel, como, por exemplo: "o número total de meus passos na Argélia – 136.774, o número total de meus passos na Espanha – 143.419, o número total de meus passos no Marrocos – 187.558"¹⁰. Outros trabalhos consistiam em transcrever o número de seus passos em metros durante uma caminhada, o que produzia medidas diferentes a cada vez. Outras obras ainda aliavam o seu interesse pela geografia física, pelas distâncias e direções como na proposta que consistia em caminhar 4m na direção de Havana a partir de um ponto num museu que perfazia uma distância de 7.396.584,7166m até essa capital. Na apresentação da exposição de Brouwn no Museu de Arte Contemporânea de Barcelona - MACBA, na Espanha, em 2005, podemos ler uma declaração sua:

Jamais as distâncias foram tão destituídas de significado quanto nos dias de hoje. Um número cada vez maior de pessoas viaja longas distâncias de avião várias vezes por ano. A validade do conceito

9 [...] walk during a few moments very consciously in a certain direction; simultaneously an infinite number of living creatures in the universe are moving in an infinite number of directions.

10 [...] "the total number of my steps in Algeria – 136 774", "the total number of my steps in Spain – 143419", "the total number of my steps in Morocco – 187 558.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

de distância está sendo ainda mais corroída. No meu trabalho, as distâncias são recarregadas de novo. Elas recuperam seu significado (Brouwn, In: Macba, 2005).¹¹

Muitas obras de Brouwn produzidas ao longo de sua vida referem-se às medidas do corpo do artista, como o tamanho de seu pé; ou produzidas por seu corpo, como a de um passo. Essas medidas serviam como padrões e eram transpostas para a construção de obras extremamente sóbrias como cubos ou placas metálicas; ou para intervenções arquitetônicas como a da abertura de uma porta numa sala na Villa Arson durante sua exposição, em 1995, cuja altura media três de seus passos, e a largura correspondia a um passo. No mesmo texto de apresentação do MACBA, podemos ainda ler:

Brouwn utiliza suas próprias unidades subjetivas de medida (o sb-pé, o sb-côvado e o sb-passo) e as contrapõe ao sistema métrico universalmente adotado ou a outras unidades de medida – muitas vezes obsoletas – utilizadas localmente. Inicialmente, Brouwn registrava essas distâncias em trechos de linha sobre papel, ou em textos e figuras em fichas guardadas em caixas de fichário ou em cadernos. Desde o início da década de 1980, ele também passou a usar chapas e tiras de alumínio, bem como volumes de madeira ou metal. Ele considera essas formas bidimensionais e tridimensionais como instrumentos de medição. Ao usar essas unidades de medida, ele representa, entre outras coisas, pessoas, edifícios, espaços, paredes e pisos. [...] No Museu de Arte Contemporânea de Barcelona, as paredes e os pisos servem como material para obras na exposição. As mesas e vitrines de exibição são baseadas nas medições de Brouwn. Também podem ser vistos modelos arquitetônicos de edifícios ainda não construídos, baseados no sb-pé, no sb-côvado e no sb-passo (Brouwn, In: Macba, 2005).¹²

11 Never before have distances been so meaningless as nowadays. Increasingly more people fly long distance several times a year. The validity of the concept of distance is becoming still further eroded. In my work distances are recharged again. They regain meaning.

12 Brouwn uses his own subjective units of measure (the sb-foot, the sb-ell and the sb-step) and sets these against the universally adopted metric system or other – often obsolete – locally used units of measure. At first Brouwn noted these distances in sections of line on paper, or in text and figures on filing cards kept in card index boxes or in notebooks. Since the early nineteen eighties he has also used aluminium sheets and strips as well as wooden or metal volumes. He regards these two and three dimensional forms

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

Por mais sóbrias, distantes e austeras que pareçam, essas obras se referem sempre ao corpo como instância inicial e geradora, mesmo quando isso não é explicitado. Mais precisamente, elas se referem ao corpo evidenciando a sua ausência.

Gostaria agora de falar da obra intitulada *Túnel - Desenho ao longo de dois planos* do artista brasileiro Luiz Alphonsus, realizada a partir de um duplo percurso efetuado em 1969, na cidade do Rio de Janeiro, constituída por sua documentação fotográfica e sonora e por um texto no qual podemos ler:

O trabalho aqui apresentado é o registro de uma experiência sobre a relação "imaginária" ESPAÇO/TEMPO, trazida poeticamente, do pensamento da imensidão cósmica e da velocidade da luz, para o espaço urbano.

A simultaneidade dos fatos no tempo, afastados pelo espaço.

A simultaneidade dos fatos no espaço, afastados pelo tempo.

O trabalho foi realizado no dia 27/9/1969 das 15 às 17 horas, na região de acesso Botafogo-Copacabana.

A experiência reuniu dois grupos de pessoas na boca do túnel Novo - lado Botafogo. Partindo de um ponto, os dois grupos seguiram simultaneamente em direção a Copacabana.

Um dos grupos seguiu pelo plano inferior (túnel), e o outro, pelo plano superior (montanha). Dois traços simbólicos - como riscos de um desenho - foram feitos no chão, que partindo de um ponto, se encontraram do outro lado, também em um ponto, como no início.

Uma travessia urbana, acontecendo simultaneamente por pessoas, afastadas pelo espaço e pelo tempo. O cotidiano de uma cidade, o cotidiano de todas as vidas nessa cidade.

A experiência foi documentada em fotos, e som gravado em fitas cassete (Alphonsus, 2017, p. 74).

as measuring instruments. By using these units of measure he among others portrays people, buildings, spaces, walls, and floors. [...] In the Museum of Contemporary Art of Barcelona the walls and floors serve as material for works in the exhibition. The display tables and display cases are based on Broun measurements. Architectural models of yet-to-be-built buildings, based on the sb-foot, the sb-ell and the sb-step, can also be seen.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

Essa documentação foi mostrada pela primeira vez no Salão da Bússola, em 1969, no Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro. O crítico Frederico Morais no texto escrito em 1970, intitulado "Contra a arte afluyente: o corpo é o motor da 'obra'", assim se refere a ela:

Luiz Alphonsus Guimarães apresentou sonora e fotograficamente o relato de uma expedição no Túnel Novo, em Copacabana. Tudo o que aconteceu foi gravado em fita (sons, ruídos, vozes, depoimentos, o aleatório sonoro da rua) e também em fotos, quase à maneira do cinema "underground". O que estava no Salão, portanto, não era obra, mas documentário. A obra foi feita lá, no Túnel Novo. A apresentação da "gravatura", no Salão, teve em mira, certamente, sugerir ao "espectador" a realização de expedições semelhantes. A obra, no caso, é uma proposta de tencionar o ambiente, visando um alargamento da capacidade perceptiva do homem (Morais, 1970, p. 47-48).

Sendo assim, dois grupos realizaram caminhadas simultâneas partindo de um ponto e tendo como objetivo encontrar-se no mesmo ponto de chegada do outro lado de um grande morro. Um dos grupos sobe pelo morro e o outro o atravessa, utilizando o túnel pelo qual corre uma via de automóveis.

O túnel foi construído para tornar mais curto e rápido o acesso entre dois bairros desta cidade com grandes contrastes em seu relevo e mudanças abruptas de altitudes. É uma passagem rodoviária definida e desenhada por um projeto urbanístico. Acima do túnel, situa-se o Morro da Babilônia, que abriga favelas e áreas de mata Atlântica. Trata-se, então, de dois lugares e, poderíamos dizer, dois mundos muito diferentes.

O antropólogo Tim Ingold, ao refletir sobre os deslocamentos, identifica nas viagens duas modalidades: o *percorrer* (wayfaring) e o *transportar* (transport). *Percorrer* está fundamentalmente relacionado ao caminhar dos humanos ao longo da história. Nesta situação, o caminhante necessita utilizar seu próprio corpo e "apoiar-se sobre si mesmo, tanto perceptiva como materialmente, em colaboração ativa com o campo que se abre ao longo de seu caminho" (Ingold, 2016, p.78).¹³ Consequentemente, o viajante

13 [...] has to sustain himself, both perceptually and materially, through an active engagement with the country that opens up along his path.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

“está continuamente em movimento. Mais exatamente, ele é seu próprio movimento” (Ingold, 2016, p. 77).¹⁴ Ingold traz as contribuições do etnólogo Claudio Aporta que, em seus estudos sobre os Inuits do norte do Canadá, observa que neles “a vida transcorre enquanto se viaja. Conhecem-se outros viajantes, nascem as crianças, caça-se, pesca-se e realizam-se outras atividades de subsistência” (Ingold, 2016, p. 78-79)¹⁵. Já o *transportar* está relacionado com a transferência do viajante de um lugar para outro: ele é movido. O transporte não se distingue “pelo emprego de meios mecânicos, mas pela dissolução do vínculo íntimo que, no caminhar, une locomoção e percepção” (Ingold, 2016, p.81).¹⁶

Ainda conforme Ingold, as noções de *percorrer* e de *transportar* implicam duas outras noções correspondentes: *ao longo* (along) e *através* (across). Nos diferentes povos mencionados por ele, como os Batek, da Malásia, ou os Foi, da Papua-Nova Guiné, os caminhantes vivenciam sua vida *ao longo* das trilhas de viagem. O autor cita também o escritor canadense Rudy Wiebe o qual nos diz que, para os Inuits, quando uma pessoa se move, ela se torna uma linha (Ingold, 2016, p.77). O viajante aqui é, em si mesmo, uma linha de viagem. O transporte comercial é, diferentemente, uma atividade de transição feita *através* da superfície terrestre, quer dizer, é um atravessamento de áreas para conectar lugares que são como pontos. Portanto, Ingold acrescenta:

Ambos os tipos de movimento, ao longo e através, podem ser descritos por linhas, mas são linhas de tipos fundamentalmente diferentes. A linha que avança *ao longo de*, nos termos de Klee, saiu para passear. Pelo contrário, a linha que *cruza através* é um conector que liga uma série de pontos dispostos no espaço bidimensional (Ingold, 2016, p. 77).¹⁷

14 [...] is continually on the move. More strictly, he is his movement.

15 [...] life happens while travelling. Other travellers are met, children are born, and hunting, fishing and other subsistence activities are performed.

16 [...] by the employment of mechanical means but by the dissolution of the intimate bond that, in wayfaring, couples locomotion and perception.

17 Both kinds of movement, along and across, may be described by lines, but they are lines of fundamentally diferente kinds. The line that goes along has, in Klee's terms,

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51

Maio 2025

e-ISSN-2179-8001

O desenho enunciado no título da obra *Túnel - Desenho ao longo de dois planos*, de Luiz Alphonsus, foi realizado pelos percursos dos dois diferentes grupos durante a travessia do túnel e do morro. Como disse o autor: “Era um trabalho sobre a simultaneidade do fato, fazendo-se um desenho no espaço. Encontramos as emoções, as ideias, as favelas.” (Alphonsus, In: Gocan e Moraes, 2017, p. 224). Foi o movimento dos corpos em deslocamento que produziu linhas efêmeras no espaço e que deu origem à obra e sua apresentação na forma de registros em imagens e sons. A obra de Alphonsus não apresenta um mapa indicando os percursos, ou seja, não há um registro gráfico, um desenho no sentido estrito. É um desenho que temos que mentalizar, que imaginar em sua duplicidade.

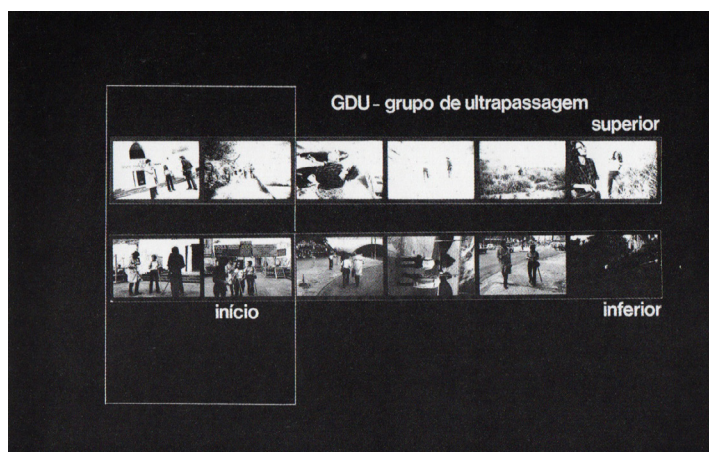


Figura 11

Luiz Alphonsus, *Túnel - Desenho ao longo de dois planos*, 1969. Vista parcial: Início. Fotografias. Dimensões do suporte: 35 x 48 cm



Figura 12

Luiz Alphonsus, *Túnel - Desenho ao longo de dois planos*, 1969. Vista parcial: Encontro - Volta ao ponto de origem - Término. Fotografias. Dimensões do suporte: 35 x 48 cm

Estando os percursos concluídos, restaram-nos somente os registros fotográficos, sonoros e as indicações escritas como impulsionadores desse desenho possível (**fig. 11 e 12**). Entretanto, mesmo no momento da realização das caminhadas, não era possível para alguém vivenciar os dois percursos, tendo em vista sua simultaneidade. Era necessário optar por um ou por outro dos deslocamentos físicos e, nessa opção, um dos percursos estaria faltando. Nesse desenho de corpos se deslocando no espaço, a experiência era, ao mesmo tempo, física e mental.

Os percursos que deram origem à obra *Túnel - Desenho ao longo de dois planos*, de Luiz Alphonsus, também problematizam e colocam em re-

gone out for a walk. The line that goes across, by contrast, is a conector, linking a series of points arrayed in two-dimensional space.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

lação às modalidades de Ingold. A proposta inicial era partir de um mesmo ponto para depois encontrar-se num outro ponto ao lado oposto do morro.

Esse tipo de percurso pode ser considerado como sendo fundamentalmente uma atividade de transição a qual produz uma linha que cruza e atravessa o espaço conectando um ponto ao outro, como nas rotas de transporte ou na elaboração das cartografias modernas. Entretanto, essa abordagem pode ser repensada a partir das circunstâncias implicadas nas duas caminhadas.

Por um lado, temos o grupo que seguiu pelo túnel. Sua construção corresponde aos anseios urbanísticos da cidade moderna, voltada ao uso de veículos, num deslocamento rápido e ponto a ponto, fazendo com que a travessia rodoviária pelo túnel seja a mais utilizada no cotidiano. Mas, na proposta de Alphonsus, a travessia de um dos grupos pelo túnel é feita a pé, através de uma via que não foi feita prioritariamente para os pedestres, e que coloca os transeuntes literalmente em suas margens, nas passarelas laterais. Há uma exposição dos corpos a esse ambiente estranho. Há uma experiência aqui, ao longo do túnel, que perturba o meramente transitivo, o simples uso conectivo da via. Por outro lado, o grupo que subiu o morro efetua um deambular ao longo de um território não mapeado que incluiu encontros com outras pessoas e com a natureza (**fig. 13**).

A historiadora da arte Marina Freire da Cunha Vianna nos diz que essas travessias:

[...] representam dois traços possíveis a partir do caminhar. Um tecido por dentro do túnel e ao lado do fluxo de carros; o outro, por cima, pelos percalços do morro da Babilônia. Um, austero, racional e objetivo, num ambiente opaco e tecnicamente antinatural; o outro, lascivo, imprevisível e instável, em vários sentidos. Não são apenas rotas diversas que saem do mesmo ponto, mas universos divergentes, contudo, simultâneos, da mesma cidade (Cunha Vianna, 2019, p. 28).

Trata-se aqui de percursos bifurcados realizados um sobre o outro, em espessura, quer dizer, percursos realizados em níveis diferentes na espessura do morro e que também alteram a percepção bidimensional e plana presente num mapa da cidade, por exemplo, para dar-lhe uma corporeidade, uma existência e uma resistência material.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

**Figura 13**

Luiz Alphonsus, *Túnel – Desenho ao longo de dois planos*, 1969. Detalhe: GDU Inferior

Na apresentação dos registros das caminhadas há a justaposição das fotografias dos dois percursos o que possibilita o surgimento de um processo de comparação entre eles (**fig. 14 e 15**). Há uma fricção, um contraste entre os dois, e os trajetos podem ser imaginados por quem não os vivenciou. Desse processo surgiria um mapa mental dos percursos? Uma bricolagem de imagens e informações na mente, que imagina, justapõe ou conecta os dois percursos?

PORTO ARTE

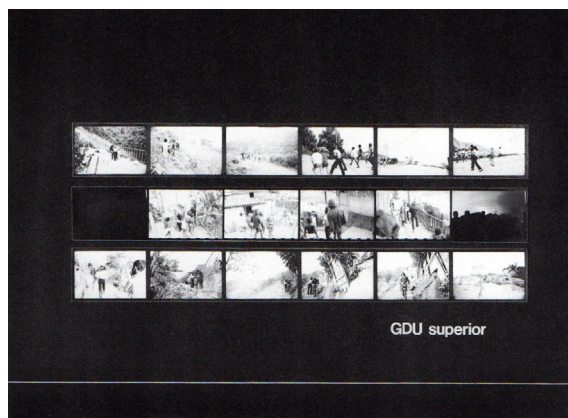


Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51

Maio 2025

e-ISSN-2179-8001

**Figura 14**

Luiz Alphonsus, *Túnel - Desenho ao longo de dois planos*, 1969.
Vista parcial: GDU Superior. Fotografias. Dimensões do suporte: 35 x 48 cm

**Figura 15**

Luiz Alphonsus, *Túnel - Desenho ao longo de dois planos*, 1969.
Vista parcial: Inferior - Espera. Fotografias. Dimensões do suporte: 35 x 48 cm

Nas obras aqui analisadas, *this way brouwn*, de Stanley Brouwn, e *Túnel - Desenho ao longo de dois planos*, de Luiz Alphonsus, o ato de caminhar surge como um instaurador de experiências e como um articulador de problemáticas relacionadas às especificidades dos percursos, à natureza de suas representações e ao corpo como instância de percepção do mundo.

Em *this way brouwn*, as obras foram esvaziadas das informações e do contato dos corpos ao comunicar; da experiência do corpo ao caminhar. Nesse sentido, elas funcionam por contraste com a experiência realizada. As obras não seriam o equivalente da experiência, mas uma espécie de registro abstrato que indica algo mínimo do que ocorreu fora delas, um resto que reenvia ao que está fora delas. Elas significam justamente por que foram esvaziadas da experiência do contato pessoal, do diálogo, do caminhar, do percurso e da relação perceptiva do corpo com o ambiente. Elas apresentam e apontam para a abstração das transcrições utilizadas, operando um processo associativo inconclusivo e instável com as formas,

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

os códigos e os sistemas de representação dos mapas. As obras instauram um processo de significação no seu confronto com a incomunicabilidade e a irredutibilidade da experiência que permanece na memória de cada corpo.

Em *Túnel - Desenho ao longo de dois planos* não há croquis, mapas ou desenhos onde encontraríamos a transcrição dos percursos realizados. No entanto, a proposição nos convida para pensarmos os percursos como um desenho no espaço a partir das linhas de deslocamento dos grupos nos dois percursos. E também, como sugeriu Frederico de Moraes, traria implícita a possibilidade de outra pessoa refazer o percurso a partir de seu contato com a documentação. Nesse caso, ele teria de optar por um dos trechos: pelo túnel ou pelo morro. A totalidade da ação não seria experimentada simultaneamente, mas o trecho não realizado poderia ser evocado ou imaginado durante o percurso físico. As ações de imaginar e caminhar não são substituíveis, mas poderiam ser vividas simultaneamente. Contudo, haveria sempre uma parte da experiência que estaria faltando, um hiato, um vazio que encontraria ressonâncias no movimento de caminhar e pensar e imaginar. A não-transcrição dos percursos é uma forma de sublinhar a importância da experiência em si do caminhar. Os registros, por sua vez, enfatizam a incompletude dessa experiência e a presença dos mapas mentais e do imaginário na constituição tanto das caminhadas, quanto dos próprios registros.

REFERÊNCIAS

Alphonsus, Luiz. *Máquina de voar*. Rio de Janeiro: Editora f10, 2017.

Alphonsus, Luiz. <https://www.luizalphonsus.com.br/> [Acesso em 15 de julho de 2025]

Broun, Stanley. Works 1960–2005. <https://www.macba.cat/en/exhibitions/stanley-broun-2/> [Acesso em 15 de julho de 2025]

Cunha Vianna, Marina Freire da. Luiz Alphonsus. In: Freire, Cristina (org.). *Terra Brasilis: arte brasileira no acervo conceitual do MAC USP*. São Paulo: Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo, 2019.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

Denis, Michel. *Petit traité de l'espace*. Bruxelles: Éditions Mardaga, 2016.

Gogan, Jessica; Morais, Frederico. *Domingos da criação: uma coleta poética do experimental em arte e educação*. Rio de Janeiro: Instituto MESA, 2017.

Ingold, Tim. *Lines : A Brief History*. London, New York: Routledge, 2016. [E-book]

Mezzadra, Sandro; Neilson, Brett. Fabrica mundi: Dessiner des frontières et produire le monde. In: Quirós, Kantuta ; Imhoff, Aliocha (Éd.). *Géo-Esthétique*. Dijon: Éditions B42, Parc Saint-Léger, L'ESACM, Le peuple qui manque, ENSA, 2014.

Monmonier, Mark. Introduction. In Monmonier, Mark (Éd.). History of cartography. Vol. 6: *Cartography in the Twentieth Century*. P. XXV. Chicago: The University of Chicago Press, 2015.

Morais, Frederico. Contra a arte afluyente: o corpo é o motor da "obra". *Revista de Cultura Vozes*, nº 64. Petrópolis: Editora Vozes, 1970.

Poidevin, Didier. *Manuel de Cartographie*. Fondettes: Ed. Articque, 2007.

Russeth, Andrew. Stanley Brouwn, whose works examine measurement and memory, dies at 81. In: Art News, 22 de maio 2017, New York. <https://www.artnews.com/art-news/news/stanley-brouwn-whose-works-examine-measurement-and-memory-dies-at-81-8380/> [Acesso em 15 de julho de 2025]

Tversky, Barbara. Some Ways that Maps and Diagrams Communicate. In: Freksa, C.; Habel, C.; Brauer, W.; Wender, K.F. (Éd.). *Spatial Cognition II. Lecture Notes in Computer Science*, vol. 1849. Berlin, Heidelberg: Springer, 2000.

PORTO ARTE



Revista de Artes Visuais

v. 29 n.51
Maio 2025
e-ISSN-2179-8001

HÉLIO FERVENZA

Artista visual. Professor Titular aposentado do Instituto de Artes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, atuava como Docente Permanente no Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais. Foi bolsista do CNPq e consultor ad hoc da CAPES. Mestre em Artes Plásticas pela Université de Sciences Humaines de Strasbourg, França (1990) e doutor em Artes Plásticas pela Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, França (1995). Foi professor convidado na Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, França (1999); na Escuela Nacional de Bellas Artes da Universidad de la Republica, Uruguai (2005); no PPG Arte e Cultura Visual da UFG, Goiânia (2011); na Haute Ecole des Arts du Rhin, em Estrasburgo, França (2012); na Université de Paris 8, França (2013); na Facultad de Bellas Artes de la Universidad del País Vasco, Bilbao, Espanha (2015) e na Weissensee Kunsthochschule, Berlim, Alemanha (2019). Como artista, representou o Brasil na Bienal de Veneza (2013). Realizou exposições individuais e coletivas em diversos países desde o início dos anos 80, como a Bienal de São Paulo (sala retrospectiva 1990-2012), a Bienal do Mercosul (Porto Alegre) ou a Bienal de Yakutsk (Rússia).

Como citar: Fervenza, H. (2025). Formas da apresentação: Percursos, transcrições e mapas mentais em duas propostas conceitualistas. PORTO ARTE: Revista De Artes Visuais, 29(51).

Doi: <https://doi.org/10.22456/2179-8001152462>