

Rotas: procedimento comércio – emprestando a minha biografia

RESUMO

Este texto discute minha resistência inicial de assumir considerações autobiográficas como tática de construção de sentido e valor para o meu trabalho “*Desenho impossível*”, bem como a posterior revogação de tal atitude, elaborada no contexto do projeto *ROTAS: procedimento comércio*, também de minha autoria.

Palavras-chave: *Arte conceitual. Artista. Desenho.*

ABSTRACT

This text discusses my initial reluctance toward using autobiographical considerations as a strategy to add meaning and value to my work “*Desenho impossível*” (Impossible Drawing), as well as the subsequent revoking attitude taken toward this strategy, developed in my other project: *ROTAS: procedimento comércio* (*ROUTES: trade procedure*).

Keywords: *Conceptual art. Artist. Design.*

Fabíola Silva Tasca

Doutora em Artes pela Universidade Federal de Minas Gerais. Docente na Escola Guignard/
Universidade do Estado de Minas Gerais. Artista Plástica. *fabiolabh@gmail.com*

Uma fotografia

Está escrito “tempo total de voo: oitenta e sete horas e quarenta minutos”. A fotografia registra uma ação preparatória para o acionamento do motor. O tempo consumido em exercícios, superior ao usualmente necessário para a conclusão do curso de piloto privado, revela as muitas missões¹ repetidas.

Decolagem, manutenção de proa, plano de voo, inspeções, rolagem etc. são alguns dos itens que constam do relatório que cada aluno deve produzir ao término de uma missão. Na escala de valores que compõem o seu Caderno Individual de Voo, o item “Partida” apresenta a pontuação máxima.

“Eu sempre fui boa em ‘partir’”, ela diz, sorrindo, como quem descobre, repentinamente, algo importante sobre si mesma. E, não é que ela não soubesse; apenas a circunstância de falar a respeito, de escrever a respeito, torna isso visível, legível, seu.

Na foto, ela desempenha os procedimentos necessários à “Partida”. Veste um macacão azul marinho, uniforme de aluno piloto, signo de pertencimento. Mas não se lembra muito bem o que era mesmo esse pertencer. Talvez a promessa de autonomia de uma pista ampla e em linha reta, a serenidade de um voo de cruzeiro, a potência de uma decolagem, a precisão de um pouso macio, a ousadia de um estol,² enfim, todas essas presenças concretas no cotidiano de um piloto que poderiam, aqui ou acolá, serem entendidas metaforicamente.

O avião é um Paulistinha, GRR (Golf, Romeo, Romeo), embora seja pouco visível na fotografia, deteriorada que está pela conservação incorreta sob o tampo de vidro daquela escrivadinha. O cenário é o Aero clube do Estado de Minas Gerais, a data, algum dia do ano de 1990, um dia de tempo bom;

Artigo recebido em: 09/12/2015.

Aceito para publicação em: 29/03/2016.



.....
Fotografia 1 – Exercícios de pilotagem – 1990

Fonte: arquivo pessoal da autora.

acho que o fotógrafo é meu irmão. Daí, meu olhar inequívoco para a câmera e essa atmosfera de fala entrecortada. Provavelmente eu respondia a alguma ironia. Uma das mãos está sobre a hélice de madeira – sim, Duchamp e Brancusi tinham razão, é mesmo um artefato impressionante. Há um relógio no pulso esquerdo, o qual, agora, convoca insistentemente minha atenção. Eis a imagem: o registro de um procedimento ordinário no cotidiano de um candidato a piloto, que inicia sua experiência enquanto tal, pelas graças de um monomotor chamado Paulistinha.

Sim, rever essa imagem é uma cota de prazer que ofereço a mim mesma (BARTES, 1975), mas também uma cota de temor. Eu a retenho pelo que nela me sidera, embora, ao contrário de Barthes, aqui, saiba bem o porquê dessa fascinação.

Assim como o macacão azul marinho, a caderneta de voo, a frequência ao aeroclube, e tantos outros elementos de ligação com esse conjunto de práticas que constitui uma formação como piloto de aeronaves, pertencer

diz respeito a compartilhar discursos, crenças e narrativas que organizam essas mesmas práticas.

Pois bem, a imagem, que ora me sidera, o faz pela sua participação nas crenças que os pilotos fabricam na constituição de um espaço de convívio e de produção de sentido. Há uma superstição compartilhada no âmbito da aviação, da qual ela só foi informada após a produção dessa fotografia, que se refere, justamente, à situação documentada.

“Todo piloto que tem uma fotografia ‘batendo hélice’ morre queimado”, os jovens rapazes disseram num daqueles eventos aeronáuticos, aos quais ela adorava comparecer. Ela ouviu tanto a fala dele quanto a cartela de exemplos que outro neófito ofereceu: “Y, que morreu queimado naquele acidente, tinha uma foto assim; X, que morreu queimado após uma explosão do motor, ainda em solo, tinha uma foto assim.” E por aí foi...

A última coisa que ela ouviu foi o conselho de um outro rapaz, na verdade, um homem de uns 35 anos, também piloto. “Você tem uma foto assim? Bom, sugiro que você a queime. Isto seria uma maneira de anular o efeito.”

A ideia parecia boa, a lógica era instigante, até porque, poderia constituir-se em um “trabalho de arte”. Não, nessa época não poderia, isso foi antes, muito antes de pensar que quase tudo poderia configurar-se um “trabalho de arte”. Nessa época a proposta apenas lhe pareceu instigante, mas muito trabalhosa, já que lhe parecia ridículo realizar tal ritual se não compartilhava da crença, ou se não queria admiti-la.

Já não há receio em olhar a foto, não há temor, nem mesmo fascínio; apenas um desejo de lhe oferecer um espaço de pertencimento. Ela pensa que ainda poderia escrever sobre isso; talvez

acolher essa imagem por meio de palavras consistisse em fabricar outros ritos, participar de outras crenças. Oferecer a essa foto, a todas aquelas horas de voo, um destino ou um extraviio.

Nota autobiográfica

No ano de 2002, participei de uma exposição coletiva na Galeria Quadrum, em Belo Horizonte. A Mostra propunha aos artistas uma pergunta sobre o lugar do desenho na arte contemporânea. Naquela ocasião, produzi *Desenho impossível* como resposta a tal provocação. Utilizando três cartas aeronáuticas JNC – 77, 78 e 92, nas dimensões de 150x112 cm cada uma – que circunscrevem o território da América do Sul, apliquei corretivo sobre os nomes de todas as localidades, impedindo com isso que a carta servisse ao propósito para o qual fora produzida: orientar os pilotos na navegação aérea. A resposta me parecia muito clara (não, isso foi depois): a arte contemporânea implicava a ausência de desígnio, de propósito, de objetivo. A esse propósito (ops!) Arthur Danto nomeou condição pós-histórica da arte, sinalizando a impossibilidade de uma direção narrativa e a consequente convivência de múltiplas perspectivas. O argumento de pluralismo como diacrítico do cenário de produção artística contemporânea foi considerado por Hal Foster com reserva e ceticismo. Em “Contra o pluralismo”, Foster (1996) adverte que essa posição constitui uma ameaça para a arte e prática críticas, pois a suposta liberdade daí proveniente seria antes um sintoma da lógica do livre mercado.

Mas a discussão que gostaria de propor aqui não pretende explorar esse assunto. A intenção desse texto é discutir minha própria resistência de assumir o discurso autobiográfico como agente de

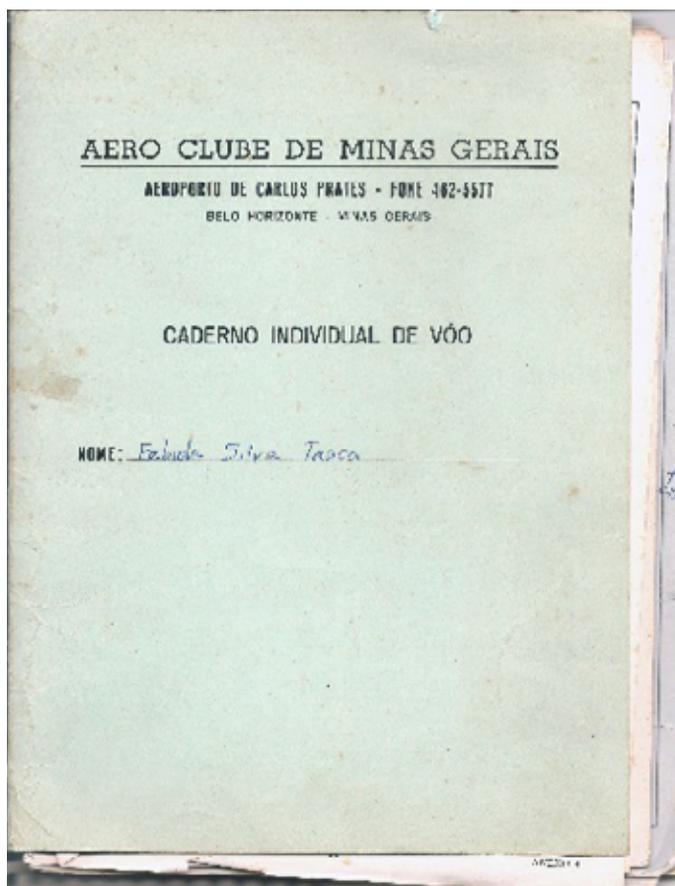


FIGURA 1 – Caderno individual de voo – 1989-1991

Fonte: arquivo pessoal da autora.

produção de sentido e valor para *Desenho impossível* e a posterior revogação de tal atitude. Nesse processo, mostraram-se bastante significativas algumas palavras que troquei com a funcionária da galeria. No contexto da referida exposição, mencionei a ela casualmente (será?) minha formação como piloto de aeronaves, e ela não só demonstrou surpresa e interesse – o que ocorre com frequência, pois, essa ocupação profissional parece exercer um encantamento no imaginário comum –, como fez o seguinte comentário: “poxa, você deveria ter nos dito isso antes!”

Entendi o comentário dela como uma afirmação de que a nota autobiográfica agregaria valor ao meu trabalho e, provavelmente, por isso, a informação seria de interesse da galeria. O curioso é que naquela época parecia-me ilegítimo ou desonesto usá-la para promover o trabalho *Desenho impossível*. Eu achava que tais informações pessoais não deveriam ser a chave de leitura, ou a via de acesso, para o trabalho e que o melhor seria que, enquanto artista, eu não lançasse mão desse expediente, para que *Desenho impossível* pudesse, ele mesmo, assumir certo protagonismo. Mas o

que justificaria tamanha austeridade? O que poderia haver de desonesto em fazer uso de uma informação verdadeira?

Talvez o próprio interesse da galeria tornasse a articulação entre o trabalho e minha biografia algo suspeito. Afeita a discussões que estimulassem a compreensão de relações antagônicas entre artista e instituição como necessárias à prática crítica, parecia-me muito natural uma disposição de desconfiança. Provavelmente nesse momento, eu lia “O autor como produtor”, de Walter Benjamin, do qual retive a advertência de que o intelectual não deveria “abastecer o aparelho de produção, sem o modificar, na medida do possível, num sentido socialista” (BENJAMIN, 1985, p. 127).

Mencionar minha passagem pela aviação parecia cumprir o papel de abastecer o aparelho produtivo (perdoem-me a megalomania), na medida que colaboraria para promover um sentido de extraordinariedade, confirmando o estatuto do artista na modernidade,³ feito “a um mesmo

tempo de personalização – ninguém se assemelha ao outro; e de excentricidade – cada um explora caminhos inéditos, bizarros, paradoxais, na arte e no modo de ser um artista” (HEINICH, 2005, p.138). Sobretudo endossar o uso da referida nota autobiográfica no trabalho seria corresponder a esse diagrama de forças, distinguindo a artista, ao reservar-lhe um lugar excepcional.

Uma das questões importantes para *Desenho impossível* era sublinhar sua facilidade,⁴ já que cobrir com corretivo o nome das localidades descrevia um gesto tão comezinho que não estaria sendo atribuído à artista nenhum saber-fazer, logo nenhuma competência técnica. A resposta para o lugar do desenho na arte contemporânea estava também sendo articulada a partir dessa conjectura.

Já que não seria por meio de uma distinção de competência que se propunha reconhecer a artista, o mesmo deveria ser assumido em relação ao registro biográfico. A artista não seria assinalada nem por uma distinção no procedimento técnico, nem por uma distinção na biografia. O seu lugar sendo proposto, então, como o lugar de “qualquer um”. É possível perceber nisso o postulado que recusa a caracterização do artista como “sujeito ímpar dotado de poderes exclusivos e inatos” (FREITAS, 2013, p. 322).

Ainda assim, guardei a conversa que tive na galeria, com cuidado e atenção. Acredito que ela tenha sido importante para a continuidade do trabalho que encontrou uma formulação mais complexa no projeto *ROTAS: procedimento comércio*.⁵ Tal projeto envolve a produção e comercialização de 46 desenhos impossíveis, dessa feita, realizados sobre cartas aeronáuticas WAC, as quais apresentam dimensões menores (55x79 cm) favorecendo, com essa portabilidade, o procedimento comércio.

O primeiro *Desenho impossível/WAC* foi vendido em 2011, marcando o início oficial do projeto. Coincidentemente, a compradora justificou seu interesse em função da informação sobre minha passagem pela aviação que, nessa ocasião, lhe ofereci – embora o fizesse ainda de modo hesitante. A situação



FIGURA 2 – Caderneta individual de vôo – 1989-1992

Fonte: arquivo pessoal da autora.

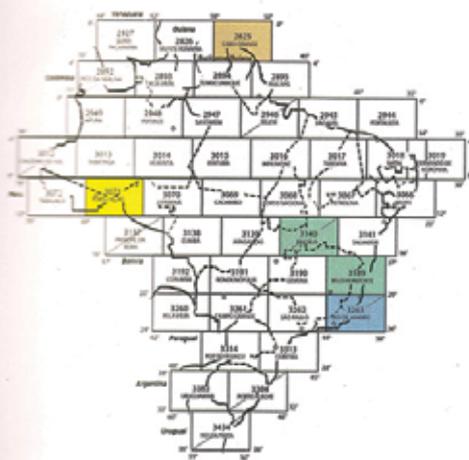


Figura 3 – ROTAS: procedimento comércio em anúncio

Fonte: n. 22 da Revista Select, 2015.

de apresentação do projeto ROTAS no contexto de um grupo de estudos parecia tornar a informação menos interessada comercialmente, uma vez que estava circunscrita por um exercício de produção de conhecimento. Esse deslocamento de contexto colaborava para a decisão de mencionar a nota autobiográfica, não sem algum constrangimento.

Se a circunscrição do contexto acadêmico me encorajava a mencioná-la, também me permitia perceber o indisfarçável interesse da operação – o comércio em questão dizia respeito a certa relação entre o trabalho e meus dados biográficos. A questão assumia as feições de uma indagação sobre a medida de acerto dessa relação. Se num primeiro momento essa medida estava relacionada ao repúdio pela conexão automática entre biografia e trabalho, num segundo momento assume a adesão a tal vínculo como campo de manobras e de produção de sentido. A esse propósito, a circunstância de produção deste texto participa ativamente, configurando um espaço para articulação e elaboração discursivas.



- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> SERRA PACARAÍMA 2827 | <input type="checkbox"/> JI PARANÁ 2970 |
| <input type="checkbox"/> MONTE RORAIMA 2826 | <input type="checkbox"/> CACHIBO 2969 |
| <input checked="" type="checkbox"/> CABO ORANGE 2825 | <input type="checkbox"/> PORTO NACIONAL 2968 |
| <input type="checkbox"/> PICO DA NEBLINA 2824 | <input type="checkbox"/> PETROLINA 2967 |
| <input type="checkbox"/> BOA VISTA 2823 | <input type="checkbox"/> RECIFE 2966 |
| <input type="checkbox"/> TUNAUÍMAQUE 2822 | <input type="checkbox"/> PRÍNCIPE DA BEIRA 2965 |
| <input type="checkbox"/> MACAPÁ 2821 | <input type="checkbox"/> CUIABÁ 2964 |
| <input type="checkbox"/> JAPURÁ 2820 | <input type="checkbox"/> ARAGARCAS 2963 |
| <input type="checkbox"/> MANAUS 2819 | <input checked="" type="checkbox"/> BRASÍLIA 2962 |
| <input type="checkbox"/> SANTAEMÉ 2818 | <input type="checkbox"/> SALVADOR 2961 |
| <input type="checkbox"/> BELÉM 2817 | <input type="checkbox"/> CORUMBÁ 2960 |
| <input type="checkbox"/> SÃO LUÍS 2816 | <input type="checkbox"/> RONDONÓPOLIS 2959 |
| <input type="checkbox"/> FORTALEZA 2815 | <input type="checkbox"/> GOIÂNIA 2958 |
| <input type="checkbox"/> CRUZEIRO DO SUL 2814 | <input checked="" type="checkbox"/> BELO HORIZONTE 2957 |
| <input type="checkbox"/> TABATUBA 2813 | <input type="checkbox"/> BELA VISTA 2956 |
| <input type="checkbox"/> HUMAITÁ 2812 | <input type="checkbox"/> CAMPO GRANDE 2955 |
| <input type="checkbox"/> ITAITUBA 2811 | <input type="checkbox"/> SÃO PAULO 2954 |
| <input type="checkbox"/> IMPERATRIZ 2810 | <input checked="" type="checkbox"/> RIO DE JANEIRO 2953 |
| <input type="checkbox"/> TERESINA 2809 | <input type="checkbox"/> FÓZ DE IGUAÇU 2952 |
| <input type="checkbox"/> NATAL 2808 | <input type="checkbox"/> CURITIBA 2951 |
| <input type="checkbox"/> FERNANDO DE NORONHA 2807 | <input type="checkbox"/> URUGUAIANA 2950 |
| <input type="checkbox"/> TARAUCÁ 2806 | <input type="checkbox"/> PORTO ALEGRE 2949 |
| <input checked="" type="checkbox"/> PORTO VELHO 2805 | <input type="checkbox"/> RIO DA PRATA 2948 |

ROTAS: procedimento comércio (desde 2011)
 Comercialização de *Desenho impossível*
 Negociar diretamente com a artista: www.cargocollective.com/rotas



Desenho impossível: 46 cartas aeronáuticas WAC (55 x 79 cm cada) circunscrevem o território brasileiro. Os nomes das localidades são cobertos com corretivo. Duas cartas compõem a "coleção da artista", e não estão disponíveis para venda. As outras cartas podem ser adquiridas pelos interessados, mediante contato com a artista. Os nomes dos compradores integram o trabalho **ROTAS: procedimento comércio**, conforme respectivas anuências.

Em 2012, na exposição do Grupo Estratégias da Arte numa Era de Catástrofes, em Ouro Preto, a inclusão de objetos pessoais da artista na instalação de *ROTAS: procedimento comércio* já estabelecia deliberadamente o expediente autobiográfico como parte da arquitetura conceitual do projeto. No interior de uma mesa-gabinete, expus o meu caderno individual de voo, a caderneta de voo, o uniforme de piloto, o computador de voo e duas pequenas fotografias, nas quais apareço em exercícios de pilotagem. O *site* do projeto (<www.cargocollective.com/rotas>) também apresenta imagens desses objetos.

Com essa conformação, *ROTAS* resolve o que antes fora percebido por meio do desconforto e da inadequação, encontrando na configuração da instalação e do *site* um espaço legítimo de afirmação e promissor desenvolvimento.

Em 2015, anunciei o projeto *ROTAS* no número 22 da *Revista Select*. Optei por não mencionar o meu nome, embora ele pudesse ser facilmente encontrado por meio de uma visita ao *site*, cujo endereço estava disponível no anúncio. A opção era apenas aparentemente contraditória, pois a ocultação pretendia constituir-se em tática de assinalamento.

Com tal omissão seria possível marcar uma diferença do anúncio frente a lógica da publicidade praticada pelas galerias, as quais mencionam os nomes dos artistas que representam. Portanto, tratava-se de configurar a ambiguidade do próprio anúncio como sua especificidade discursiva.

Assim, se a resistência inicial de acolher a instância biográfica pode ser compreendida enquanto atitude de índole crítica, a opção por revogar tal decisão também se pretende orientada nessa direção, uma vez que *ROTAS: procedimento comércio*

assume o processo de criação de sentido e valor para *Desenho impossível* enquanto constitutivo do trabalho da artista e o compreende como aquele que está necessariamente vinculado à construção pública desta personagem.⁶

Posto isso, já não me parece incorreto emprestar ao projeto *ROTAS: procedimento comércio* um específico esforço de grafia.

REFERÊNCIAS

BARTHES, Roland. *Roland Barthes por Roland Barthes*. São Paulo: Cultrix, 1975.

BENJAMIN, Walter. O autor como produtor. In: _____. *Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura*. 4^o ed. Trad. Sergio Paulo Rouanet. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985. p. 120-136.

DANTO, Arthur. *Após o fim da arte: a arte contemporânea e os limites da história*. Trad. Saulo Krieger. São Paulo: Odisseus Editora, 2006.

FOSTER, Hal. *Recodificação: arte, espetáculo, política cultural*. São Paulo: Casa Editorial Paulista, 1996. p. 187-206.

FREITAS, Artur. *Arte de Guerrilha: vanguarda e conceitualismo no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

HEINICH, Natalie. As reconfigurações do estatuto de artista na época moderna e contemporânea. *Porto Arte*, v. 13, n. 22, maio 2005.

TASCA, Fabíola. A Coleção da artista: desenhos possíveis. *Arte Contexto*, v. 3, n. 7, jul. 2015. Disponível em: <http://artcontexto.com.br/textocurto_07_fabiola_tasca.html>. Acesso em: 6 dez. 2015.

NOTAS

- 1 'Missão' é o termo para os procedimentos previstos numa determinada etapa do treinamento de um piloto em formação.
- 2 *Estol* é um termo utilizado em aviação e aerodinâmica que indica a separação do fluxo de ar do extradorso da asa, resultando em perda total de sustentação. Uma aeronave em situação de *estol* (stall, estolando) não estaria voando, mas caindo.
- 3 Com a expressão "regime de singularidade", Natalie Heinrich esclarece que, no curso do século 19, emerge um novo estatuto para o artista. "A singularidade que então é exigida do artista moderno é feita a um mesmo tempo de personalização – ninguém se assemelha ao outro – e de excentricidade – cada um explora caminhos inéditos, bizarros, paradoxais, na arte e no modo de ser um artista." (HEINICH, 2005, p.138).
- 4 A ficha técnica de *Desenho impossível* descreve: "corretivo sobre carta aeronáutica". Um colega me sugeriu substituir tal informação por alguma palavra mais específica, advertindo-me que "corretivo" é um termo genérico e, por isso, não valoriza o trabalho artístico.
- 5 Disponível em: <www.cargocollective.com/rotas>.
- 6 Natalie Heinrich assinala um deslocamento das obras para as pessoas na primeira metade do século 20, no qual a proliferação de biografias e autobiografias de artistas sinalizam esse processo. "[O] artista, cada vez mais, não será mais só aquele que produz obras de arte, mas, sobretudo, aquele que consegue fazer-se reconhecer como artista." (HEINICH, 2005, p. 139).