

## **EDUARDO FROTA - A INTERVENÇÃO EM TRÂNSITO I - RIO DE JANEIRO E O PORTO ORIGINAL**

Um terremoto parece ter assolado um certo olhar. Quando chegou ao Rio de Janeiro em 1978, Eduardo Frota viu um Objeto ativo de Willys de Castro no Museu de Arte Moderna na mostra "O projeto construtivo brasileiro na arte". "Foi para mim uma experiência definitiva".<sup>1</sup> No Museu de Arte Moderna, Frota encontrou o diálogo com sua sensibilidade construtiva e começou a estudar esta questão. Tinha 19 anos de idade. O Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro – cena de sua Intervenção em trânsito I<sup>2</sup> – é um lugar com história, um espaço da história e uma etapa da biografia de Frota.

### **Intervenções extensivas X Vila Velha ES**

Um terremoto parecia ter assolado a região de Vila Velha em 2005. O Museu da Vale do Rio Doce (MVRD) parecia atingido por um desastre, tomado por enormes carretéis em desalinhamento. Uma Intervenção extensiva 2 de Eduardo Frota era a causa do fenômeno. "Eu me alumbrei com os carretéis do porto de Vitória", afirmou ele<sup>3</sup>. São seus referentes em trânsito. "Quando visitei o Museu", arremata, "vi aqueles enormes carretéis como objetos urbanos. Achei também que o trabalho poderia se apropriar de um signo urbano na circunvizinhança do Museu"<sup>4</sup>.

As Intervenções extensivas foram iniciadas em 2000 no Torreão, em Porto Alegre. As outras foram produzidas em Fortaleza (onde vive o artista), Recife, Brasília, Rio de Janeiro, São Paulo e Natal e no Museu da Vale do Rio Doce em Vila Velha. Na Intervenção extensivada Bienal de São Paulo (2002), Frota espalhou grandes cones de ponta a ponta de um corredor de passagem. As pessoas entravam nos cones como se sorvidas. Encontravam eco surdo, a relação entre o dentro e o fora, côncavo e convexo. A escultura era a casca para a experiência.

Para compreendermos a Intervenção em trânsito I é preciso compreender antes Intervenções extensivas X Vila Velha ES da qual se originou. Essa Intervenção em trânsito é um paradigma de deslocamento no contexto

---

<sup>1</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff em 6 de março de 2006. O presente texto parte da apresentação das Intervenções extensivas X Vila Velha ES publicada em 2005 no catálogo da mostra do artista no MVRD para analisar as condições desta Intervenção em trânsito I Rio de Janeiro.

<sup>2</sup> Todos esses trabalhos de Eduardo Frota têm o mesmo conceito de Intervenção nos respectivos espaços para investigar um lugar concreto para a experiência da arte. Para identificação, o escultor cita o nome da cidade e numera a Intervenção.

<sup>3</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff em 6 de setembro de 2005.

<sup>4</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff em 1º de outubro de 2005.

geral da produção de Frota pela densidade de seus conceitos, significados e respostas à especificidade do lugar.

No centro da instalação, o espectador vivenciou o galpão do MVRD como um espaço comprimido por carretéis. As Intervenções respondiam às funções originais dos prédios do museu (o espaço físico, a implantação no canal e as atuais funções de museu ferroviário com um programa de arte contemporânea). Assim, as Intervenções extensivas X Vila Velha ES permitem compreendê-las no contexto local e na história do lugar “museu” vinculado à economia da região e a seu tecido urbano. O furo de alguns carretéis eram lunetas através dos quais se via, a partir do Museu da Vale, as bobinas industriais no Porto de Vitória na outra margem do canal. Eram como um olho desejante do Outro. “Vila Velha/Vitória é uma chegada, mas também um ponto de partida. O ateliê/Fortaleza é um outro ponto de partida. O MAM deverá ser outro, e o Palácio das Artes em Belo Horizonte, mais um”, diz o artista<sup>5</sup>.

### **O dispositivo Intervenção extensiva: não-carretéis**

Na problemática da transparência do olhar, o projeto de Frota reivindicaria para os objetos o estatuto operativo de não-carretéis<sup>6</sup>. O uso do termo “não-carretel” para designar as esculturas de Frota faz referência à Teoria do não-objeto de Ferreira Gullar, o documento capital para a produção neoconcretista, inclusive o Objeto ativo de Willys de Castro, que se tornara a experiência fundante para as decisões de Frota. O não-objeto, escreve o crítico, não é um antiobjeto, mas um objeto especial em que se pretende realizada a síntese de experiências sensoriais e mentais: um corpo transparente ao conhecimento fenomenológico, integralmente perceptível, que se dá à percepção sem deixar rastro<sup>7</sup>. Se fossem representação, os carretéis seriam quase carretéis. No entanto, guardam tais qualidades radicais de transparência ao conhecimento fenomenológico e à percepção. Seu único rasto mental é o estranhamento que vem do desalinhamento – o risco de um certo desajeitamento. Um objeto é seu corpo, suas circunstâncias, sua condição material, os significados nele projetados e sua inscrição social, sua funcionalidade produtiva ou sua perversão. Esta é a condição dos não-carretéis nestas Intervenções extensivas. Sua tarefa é intervir. Com as Intervenções em trânsito no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte, os objetos são ademais reencontrados em seu estatuto de provocador de crises no modo como o sujeito do olhar se põe no mundo.

Espalhados pelo chão, os não-carretéis são dispositivos que atuam para o esgarçamento da percepção e do tempo. Pode-se pensar que foram montados ao acaso a partir de um descarrilamento, mas Mallarmé não esteve em Vila Velha nem estará no Rio. O pânico da ordem é o meticuloso desalinhamento,

---

<sup>5</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff, em 7 de março de 2006.

<sup>6</sup> Aqui, faz-se referência ao conceito de “não-objeto” de Ferreira Gullar. Para efeitos operacionais, estes objetos-dispositivos serão chamados de “carretéis” neste texto.

<sup>7</sup> Teoria do não-objeto. Rio de Janeiro, Jornal do Brasil, 19/12/1959.

mais que a desmedida. Vem disso a repotencialização da experiência a partir do destroçamento da ordem racional do espaço.

## **O olhar em pedaços**

Na ordem do sistema dos objetos, próprio dessas Intervenções de Frota, a fenomenologia do não-carretel implica compreender neles o espaço dentro do espaço. Como se verá, um carretel é um espaço grávido de outro e do tempo. Assim, o mecanismo carretel guarda uma dimensão espaciotemporal mais vasta que si mesmo.

Para produzir os não-carretéis, o suporte é o plano duro. Frota desenha seus planos sobre a folha de madeira, anota e corta. Um carretel se compacta em ações de desenho (o corte na madeira é a linha virtual) ou escultóricas, a trajetória do ponto, linha e plano da aula de Kandinsky na Bauhaus. Para fazer um carretel, Frota superpõe planos recortados na madeira. A arquitetura do MAM é uma sucessão de planos horizontais/pisos em estado de suspensão ou sustentação a olho nu. A sensibilidade de Frota para o material o leva a perceber que a madeira se adensa no topo esgarçado<sup>8</sup>. 8 O que fica aparente é a cesura.

Os não-carretéis se desenrolam no campo semântico. Aparentam estar vazios. O jogo se finca, de modo relacional, no significante "linha". No plano concreto, os não-carretéis deslocaram, em Vila Velha, o referente da caixa de aviamentos para o dos cabos óticos da indústria petrolífera (há quem ainda os pense a partir da indústria têxtil ou da telefonia tradicional do século XX). São carretéis de rebobinagem de cabos industriais "umbilicais" ligados à indústria do petróleo e fibra ótica<sup>9</sup>. 9 No Rio, se verá adiante, ocorre o desvio para a História. Frota se observa em suas Intervenções. Sente como se estivesse sempre estendendo a linha. Vou lá, corto. [...] quando penso no carretel, sempre penso como se estivesse puxando a linha. Sua segunda operação semântica é gráfico-semiológica. Uma bobina traz sempre a imagem da linha enrolada. Paradoxalmente, mesmo sem linha/fio, esses carretéis estão cheios de linhas. São as linhas de corte.

O corte não secciona o cilindro central dos carretéis, mas cria os planos-lâminas circulares que, acumulados, formam o cilindro central furado da bobina. Todos os objetos serão perpassados por uma linha de construção invisível, desenhada com a máquina de corte repetidas vezes. [...] A linha do carretel é o corte, que se estende numa borda limite "entre" espaços, dos

---

8 O escultor considera que se fizesse um eixo em "tábua corrida" seria mais superficial. "Faço porque o material exhibe a operação: o topo, o corte, as estrias da madeira, o trabalho" (e-mail de 4 de julho de 2005).

9 A Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo) arrenda áreas para a Brasflex – Tubos Flexíveis Ltda e a Flexibrás – Tubos Flexíveis Ltda no Porto de Vitória, que as utilizam para estocagem e transporte de tubos flexíveis, uso industrial e atividades portuárias. Tais empresas exercem atividades ligadas ao petróleo e ao gás natural na bacia do Espírito Santo.

objetos e da arquitetura<sup>10</sup>. Essa linha-corte remete à obra de Lygia Clark, na qual os planos pictóricos possuem a espessura de um corpo. Vem daí o conceito de “linha orgânica”: a fresta entre dois planos de madeira (Superfície modulada e Planos em superfície modulada) dinamiza a superfície da pintura ou inscreve linhas sulcadas no suporte de madeira nas Unidades. Na década de 1960, o programa de Clark apresentou jogos de alteridade: Somos os propositores: trazemos em nós um grande vazio. Propomos-lhe dar sentido a este vazio. [...] O plano largou a sua magia e dissolveu-se<sup>11</sup>. O que resta para Clark é a geometria simétrica da subjetivação, ação mútua entre os pares da arte.

A arquitetura de empilhamentos, que ocorre como empilhamento nos objetos de Frota, remete aos Contra-relevos (1959) de Clark que se constituem pela sobreposição física de planos pictóricos. Tatlin e Rodchenko, fundadores de uma arte em que o espaço representado se torna espaço real, sustentam este processo construtivo. É necessário entender uma vez mais que na empiria do neoconcretismo, essa corporeidade do pictórico decorre da espessura física do próprio suporte material. O serrar os planos para execução dos objetos de Frota deve ser referido à primeira das ações da escultura de Amílcar de Castro: cortar (e depois dobrar para o surgimento do espaço escultórico tridimensional).

“Sempre acho que é possível fazer e fazer com boa atitude, achando um campo possível, construindo mesmo palmo a palmo”,<sup>12</sup> diz Frota. Seu modo de construir os não-carretéis se alinha com a investigação de Linda Nochlin sobre o fragmento como metáfora da modernidade. Ela conclui que a partir do século XVIII, a modernidade estaria figurada por Henry Füssli num desenho sobre a vigília melancólica do artista diante de monumentais fragmentos de um corpo (O artista massacrado pela grandeza das ruínas antigas). É a inapelável perda da totalidade. É completude desaparecida<sup>13</sup>. A escultura de Frota trata da calculada fragmentação desses corpos, que agora são “não-carretéis”<sup>14</sup>. São eles corpo laminado, uma totalidade formada por fragmentos.

Por vezes, o desenho de Morandi confere à linha apenas a tarefa de assinalar o vazio entre os elementos da natureza-morta. Nas linhas orgânicas de Clark, entre os planos de Frota e os objetos desenhados por Morandi, habita o vazio-linha. Nessa Intervenção, o esforço da escultura está em definir vazios. Instalados no museu, cada objeto tem uma função adverbial de lugar vazio: o entre. “Assim, o corte é a linha que desenha, separa, acumula, estrutura e

---

<sup>10</sup> Nota 8

<sup>11</sup> Os propositores. Arquivo Lygia Clark, Centro de Documentação do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, s/d, 1 folha datilografada.

<sup>12</sup> E-mail, nota 3

<sup>13</sup> *The body in pieces, the fragment as a metaphor of modernity*. Londres: Thames and Hudson, 1994, p. 7

<sup>14</sup> Na 26ª Bienal de São Paulo (2004), Eduardo Frota apresentou uma instalação com um conjunto de grandes cones ocos, construídos com planos circulares. Sobre os cones incidia a tentação da leitura formalista. Abertos, ofereciam a experiência do não-lugar. O fragmento aqui não é resultado de uma ruína, mas do seccionamento do volume.

constrói os objetos e um outro espaço de existência”, diz o escultor<sup>15</sup>. É o corpo de uma coisa mental.

### **Intervenção em trânsito**

Uma Intervenção extensiva é o embate produtivo dos objetos com o espaço arquitetônico sobre o qual atua significativamente em sua condição mesma de “espaço”. Nessa fricção, um carretel se converte em não-carretel ao engendrar uma experiência outra, fundindo trânsito físico (passagem, limite ou barreira), percepção e trânsito de sentidos. A construção dos objetos, os códigos da materialidade, a escala, a localização e o estatuto de dispositivo da percepção são instâncias de intervenção. Criam o confronto decisivo do espectador no interior da experiência.

Da lógica de circulação surge o postulado de que o deslocamento de um lugar para outro dos objetos componentes de dada Intervenção extensiva cria, necessariamente, uma Intervenção de tipo novo. As Intervenções extensivas se expandem geograficamente, mas não podem vir a ser o que não foram. Investigam espaços, se instalam e se fundem no lugar a que vão. Demandam mais outra reflexão sobre seu processo de pensamento visual. Por isso, a cada incidência de uma Intervenção em trânsito, cumpre um novo texto. O postulado resulta de várias condições: a situação na trama urbana, a natureza institucional do lugar, o público específico e as características concretas do espaço necessariamente “inadaptado”. “Acho que não fará sentido reencenar Vitória”<sup>16</sup>.

Sendo os mesmos objetos, eles desfazem o que foram num lugar e se reconstituem em outro. Não se trata de uma reconfiguração física da intervenção ou de novo realinhamento dos objetos. É quando uma Intervenção extensiva produz um embate singular em outro espaço que se dá a Intervenção em trânsito. O ponto de equilíbrio está na tensão simétrica entre a força do espaço e a capacidade do objeto em com ela se confrontar corporalmente. Portanto, não opera por conceitos, efeitos de luz ou demarcação de espaço, ou simples presença. Penso que eles estão de passagem nesses ‘não-lugares’, que também são de passagens, argumenta Frota, acrescentando: Osnão-carretéis não pertencem a esses lugares. Só quando estiverem lá, por um tempo determinado, é que vão constituir memória, vão fundir sentidos. Depois vão embora. Farão uma inflexão contundente, um desvio. Não-carretéis em não-lugares<sup>17</sup>. O espectador será situado neste abismo de “nãos”.

O deslocamento é a impossível encenação. Não ocorre a hipótese de uma tautologia dos espaços ou a circunstância em que uma situação fosse o simulacro de outra. Percebo algo em “trânsito”, desfazendo o que foi seminal e necessário se fazer, desfazendo não para diluir, mas, pelo contrário, para se

---

<sup>15</sup> E-mail, nota 8

<sup>16</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff, em 9 de março de 2006. A pergunta do autor foi apresentada ao artista em e-mail de 3 de março de 2006.

<sup>17</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff, nota 5

transmutar, para ser mais autônoma, para se maquinar em outros percursos. Ser o que já foi como momento de se constituir. Ir se distanciando do lugar de “origem” mas não para se adaptar a outros, mas levar essa memória e tangenciar, atritar, raspar em outras circunstâncias de outros e em outros lugares,<sup>18</sup> 18 explica o artista. É a instalação que se desloca de um espaço a outro e entre cidades. É nesse faço-desfaço-e-refaço que se monta o conceito das Intervenções em trânsito.<sup>19</sup> Sísifo não rola a pedra na mesma montanha, mas desloca as próprias montanhas – os espaços expositivos – com o mesmo objeto.

## **História da arte e histórica do lugar**

Deslocada, a Intervenção extensiva é uma Intervenção em trânsito, que o artista designa com espalhamento entre Espírito Santo e Rio de Janeiro. A lógica do trânsito tem algo da dinâmica espacial dos não-carretéis. Será “a mesma coisa diferente”<sup>20</sup>. Essa é a rota textual da linguagem da instalação. Não se trata de adaptar espaços ou de reiterar sentidos. O Galpão do MVRD é uma construção sem arquiteto; o MAM, prédio com alta arquitetura. Os lugares de intervenção não são hierarquizados por Frota, mas para o artista é necessário compreender o modo como a mostra se origina e a singularidade intelectual da arquitetura de cada edifício para que possa definir os parâmetros conceituais de sua obra. Em Vila Velha, a estratégia foi entupir para desestabilizar o galpão. No MAM do Rio, é fazer funcionar em estado crítico a poética do espaço concebido por Affonso Eduardo Reidy. O não-carretel opera como um revelador da arquitetura. O espaço de exibição da arte é convertido em instância ambivalente. Sendo cena dos objetos, torna-se ainda o próprio objeto do olhar<sup>21</sup>. A arquitetura se põe, então, no próprio alvo do percurso espacial do olho.

Depois de atuar sobre o “anonimato da arquitetura de Oscar Niemeyer” para a multidão de visitantes de uma Bienal de São Paulo<sup>22</sup>, agora

---

<sup>18</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff, em 9 de março de 2006.

<sup>19</sup> Aqui há uma referência ao título de uma obra de Louise Bourgeois: *I do, I undo, I redo*.

<sup>20</sup> No e-mail de 7 de março de 2006, Frota diz ainda: “Acho que não será adaptação, nem repetir por repetir. Talvez mais sutil, a mesma coisa num outro viés”.

<sup>21</sup> No processo histórico da Bienal, as Intervenções extensivas ou a Extensão em trânsito de Frota pertencem a uma linhagem de crítica institucional, em que se incluem o Tropel (1998) de Regina Silveira e o Hotel (2002) de Carmela Gross (sobre o caráter passageiro de uma exposição temporária) ou a instalação *A velocidade* (1983) de Waltercio Caldas (sobre a velocidade do olhar na exposição). Na tradição internacional da “crítica institucional” dos espaços expositivos, historicamente se incluem obras de Bruce Naumann e Vito Acconci, nos Estados Unidos e as propostas de Antonio Manuel e Ivens Machado, no Brasil.

<sup>22</sup> Em e-mail de 1º de outubro de 2005, Eduardo Frota diz Sobre a Intervenção extensiva da Bienal de São Paulo (2002) que “ali existia um individualismo repetido, ao mesmo tempo um anonimato coletivo da experiência simultânea e também se esquecia um pouquinho daquele emblema da arquitetura do Niemeyer”.

Frota age sobre o projeto museológico de Reidy. Se em Vila Velha estava nos carretéis, agora o furo será o próprio edifício do MAM. Niemeyer e Reidy colaboraram com Le Corbusier no desenvolvimento do projeto do Ministério da Educação, o marco da arquitetura modernista brasileira. Em comentário à obra de Reidy, Frota declara que gosta praticamente de tudo desse grande arquiteto<sup>23</sup>.

O poeta Manuel Bandeira apresentou as Razões da nova arquitetura e a nova linha conceitual de Le Corbusier em *A Província do Recife* (1929), apontando para um fato: "Não há parede mas janela contínua. Assim a arquitetura moderna de cimento armado pode ser definida como a arte de construir pisos horizontais"<sup>24</sup>. O projeto original do MAM é um dos mais bem acabados exemplos do cânone modernista: o segundo piso é um espaço contínuo, transparente com janelas dos dois lados. Na perspectiva de Frota, o prédio é o próprio furo. Diante da relação entre o furo do carretel e o prédio de Reidy/MAM como uma justaposição de vazios<sup>25</sup>, o escultor aponta a relação diferente de Vila Velha/Vitória, em que através do furo se via o outro lado do canal. O furo do MAM é a transparência de seus salões contínuos em lugar do cubo branco. É versatilidade em lugar do modelo de espaço expositivo rígido e idealizado da arte. Esse conceito reaparece no projeto de Lina Bo Bardi para o Museu de Arte de São Paulo (MASP). Frota atua sobre "o que se abre, o que se fatia, o que se torce (escada), o que se mostra através das brechas, dos furos". Os não-carretéis e o espaço arquitetônico são o vazado dentro do vazado, como dobradura do vazio. "O positivo de matéria, de corpo, o do prédio e dos objetos se tangenciam, se atritam mas também se anulam, se congelam numa potência de forças", conclui o artista<sup>26</sup>. O edifício de Reidy se desfolha em espaços, planos (em placas de madeira), lajes suspensas, degraus da escada e curvas do teto. A modulação clássica dos pilares do Aterro convive com a repetição destemperada de cilindros das bobinas em calculada arquitetura do caos.

A instalação comenta sobre a itinerância de exposições. O projeto de Reidy inventou espaços que se interpenetram, propiciando inesperadas passagens de áreas monumentais para salas intimistas e a troca de vistas entre os espaços. O pânico infundido pelos objetos se debate entre a dimensão, as escalas (em Reidy, devem ser tratadas no plural), a presença dos volumes e a relação do sujeito. O espaço contemplativo perde sua lógica. Frota insiste na crítica do sistema de arte. A regra será substituída por fluxos de sentidos

---

<sup>23</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff em 9 de março de 2006. Paulo Climachauska vê trabalhando sobre a imagem da arquitetura modernista brasileira através de jogos de subtração.

<sup>24</sup> Em *Le Corbusier na Escola de Belas Artes. A Província*, 22 dez 1929, nº 295. Citado por José Luiz da Mota Menezes em *Pernambuco Moderno*. Paulo Herkenhoff (organizador). Recife, CC Bandepe, 2006, p. 78.

<sup>25</sup> E-mail de Paulo Herkenhoff a Eduardo Frota em 3 de março de 2006, na qual o autor comenta sobre o MAM: este é um furo – ao pé da escada se via o céu através de três andares pelos panos de vidro no teto. Renata Lucas vem se dedicando à discussão dos espaços expositivos da arte.

<sup>26</sup> E-mail, nota 23.

experimentados. Vale para o MAM o que Frota anteviu para o MVRD: “Não será uma intervenção meramente retiniana, mas para ser vivenciada com o corpo através da passagem”<sup>27</sup>. Por isso, reencontramos a compreensão do estado de tensão das galerias do MAM dentro da instalação de Frota.

Frota desloca a arquitetura orgânica para a idéia de arquitetura com história. Este MAM testemunha uma existência histórica como lugar de carretéis. Foi assim na mostra de bobinas de Ione Saldanha ali exibidas em 1971: uma latente possibilidade de movimento e trânsito da cor. Os carretéis de Iberê Camargo, exibidos na retrospectiva em 1986, operam a condensação da memória da infância (o carretel como brinquedo) em poderoso signo da pintura. Mas agora na Intervenção em trânsito I de Eduardo Frota, o espaço não é a estação de passagem dessas máquinas estéticas. A sucessão de mostras do estilema “carretel” indica o Museu como uma espécie de rota da história da arte. Essa é a densidade real do MAM. Tudo que vi dos neoconcretos, tudo isso foi fundamental pra mim, e depois mais ainda, para o vermelho, de Cildo Meireles, retrospectiva de Iberê, Ivens Machado, signo, mapa Brasil, caco de vidros, Rio Hoje, Ripas e Bambus, de Ione (não conhecia quase nada dela até então, depois fui atrás, mas não tinha muita coisa, mas mesmo assim consegui um convite/cartão com as ripas de exposição dela no IAB – não vi – fui ver depois em algum lugar ripas e os carretéis). O dizer sobre o MAM é tudo. Quase tudo pra mim se deu ali, quase tudo naquele primeiro momento. Então é arquitetura, acervo<sup>28</sup>, biblioteca, departamento de cursos<sup>29</sup>, as pessoas que conheci, cinemateca, Rio Hoje ... é tudo. Expor no MAM me mexe muito, diz o escultor em amedrontado entusiasmo<sup>30</sup>. Com esta vivência, a Intervenção em trânsito é um corte biográfico na formação do olhar de Frota e de seu retorno, agora na condição de artista. Com a Intervenção, Eduardo Frota assume um lugar na própria cena de sua memória fundante.

## **Intervenção em trânsito I Rio de Janeiro**

### Área 1 – História da arte

Inicialmente, o projeto Intervenção em trânsito I Rio de Janeiro seria estruturado em três espaços do museu<sup>31</sup>. Ao fundo da área no térreo do MAM ancorar-se-ia numa mesa inclinada<sup>32</sup>. No chão, estariam dezenas de não-carretéis esparramados. Mesmo ausente no MAM, os comentários a essa parte

---

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> O acervo do MAM foi destruído no incêndio de 1978, na gestão de Heloísa Lustosa.

<sup>29</sup> Os cursos eram dirigidos por Suzane Worcman e foram fechados em 1986 por proposta do presidente do museu, M. F. do Nascimento Brito.

<sup>30</sup> E-mail, nota 5.

<sup>31</sup> Por sua natureza arquitetônica, não se diz do MAM ter “galerias”, mas “espaços”.

<sup>32</sup> Nas Intervenções extensivas X Vila Velha ES, o ancoramento do espaço numa mesa inclinada era uma alusão ao porto de Vitória.



de Intervenções extensivas X Vila Velha ES permanecerão no texto. Decifrar este caos é aceitar suas interrogações. Frota sabe que é a desordem que cria a crise do sublime.

O partido espacial desta zona da Intervenção colide com a arquitetura e a história da arte. Frota refuta a mesa como horizonte regulador do olhar, mas não por disfunção ou erro de design. A obra se confronta com a horizontalidade da arquitetura modernista apontada por Manuel Bandeira. É que o gênero de pintura “natureza-morta” foi devastado pela balbúrdia visual dos não-carretéis. O desvio desestabiliza o plano horizontal em que se assentam historicamente a natureza-morta e a paisagem. A perspectiva, forma simbólica na análise de Erwin Panofski, é desmontada. Não se admite a Regra de ouro no território em que o olho parece existir em estado selvagem. A mesa torta rechaça, por via da gravidade, sua condição de suporte para qualquer natureza-morta que ousasse se armar com carretéis e não enfrentasse as condicionantes da física. Frota também recusa o significado moral do tempo metafísico de algumas naturezas-mortas clássicas da Europa, ou mesmo brasileiras. Assim, está aqui também rejeitando a lição moral sobre a fugacidade da existência no simbolismo de uma Vanitas holandesa barroca. A gravidade precipita o espaço euclidiano num processo entrópico. É a condição de sua lógica e da imanência de seu tempo.

## Área 2 – Gozo da arquitetura

Grandes carretéis devoram o espaço. Essa é uma primeira alusão à metáfora do capitalismo. Como máquinas desejanter famélicas, eles parecem se atrair e se agrupam. Frota situa o espectador no meio desse campo de forças. Como recalque e pulsão, o rolar do não-carretel fica entre a situação estática (isto é, “lugar parado”) e seu movimento latente de retorno. Cada não-carretel mantém sua autonomia de máquina, mas o conjunto não segue qualquer ordem para empilhamentos que se fundasse na racionalidade de um sistema de objetos. Jean Baudrillard enfatiza que a liberação das funções do objeto não é a liberação do objeto em si<sup>33</sup>. Ao contrário, os não-carretéis instituem uma lógica de circulação do desejo. Ao se liberarem no sistema de objetos, podem se definir melhor como signo. Ainda que alguns dos corpos-carretéis estejam dispostos em relações desejanter, como “presença relacional” dos objetos-dispositivos no espaço dessa Intervenção em trânsito, que é determinada pelo lugar. Coito, voracidade, indiferença – as máquinas ativam o espaço por onde circulam os passantes entre suas “dobras, seus furos, cheiros e ecos”<sup>34</sup>. Graças aos espaços criados por Reidy, este segmento permite ao espectador um duplo lugar: estar dentro e estar dentro (isto no ver de cima), estar na cena e na platéia. Frota enceta o desejo de espaço e o gozo do MAM.

---

<sup>33</sup> Lê système des objets. Paris: Denoël Gonthier, 1978, p. 22.

<sup>34</sup> E-mail, nota 8.

### Área 3 – Hiper-prisma

Numa zona, há apenas sons. “São os resquícios do trabalho, baixinho nada mais”, escreveu Frota<sup>35</sup>. Este é um ponto crucial de emissão de sentido dessas Intervenções. O som vem de onde há silêncio do capital. Se o carretel age como uma espécie de devorador de espaços, o som atua como uma ruminação política dos espaços.

O programa conceitual de algumas Intervenções extensivas de Frota, já se disse, se aproxima de Gullar sobre o neoconcretismo e sua Teoria do não-objeto. Propicia a entrega do objeto à experiência fenomenológica dos sentidos, na esteira da filosofia de Maurice Merleau-Ponty e Susanne Langer. Ainda na Teoria do não-objeto, proclama-se que nenhuma experiência humana se limita a um dos cinco sentidos do homem, uma vez que o homem reage com uma totalidade e que, na “simbólica geral do corpo”(M. Ponty), os sentidos se decifram uns aos outros<sup>36</sup>. Em termos gerais de seu dissenso com o concretismo, o neoconcretismo escapou da “telecracia” da motorização que se preconizava, a partir de um Norbert Wiener<sup>37</sup>. É nos vestígios e resquícios que Frota desloca o campo motriz para o sensorial, através da valorização do caráter háptico das rebarbas dos planos cortados, como o cheiro da madeira serrada ou do som da fabricação (o trabalho) de seus não-carretéis.

Estação extensiva opera sensorialidade, entre a experiência subjetiva e a vivência coletiva a partir da matriz neoconcretista e ainda um viés econômico<sup>38</sup>. Um espaço de puro som no Museu propõe relações entre arte e música. A Intervenção extensiva se define como campo plástico esculpido por sons da experiência. Neste momento, Frota dialoga com certo Oiticica (“O q eu faço é música”), Cildo Meireles (a escultura sonora da espiral do espaço cósmico no disco MoebCaraxia e plasticidade sonora da velocidade na instalação Eureka blindhotland). Semelhante a um fragmento do cotidiano apropriado por Edgard Varèse, a música de Frota é para decifrar as relações de produção.

A fabricação do objeto de Frota incorpora os processos sociais de construção da arte e constitutivos do valor de troca no capitalismo. A escultura de Frota é como a música de Varèse nas palavras de Alex Ross: uma dissonância esculpida<sup>39</sup>. Essa Intervenção extensiva imbrica trabalho e valor. Não me interessa nenhuma intenção sociológica ou antropológica de autonomia científica, adverte o artista, procuro uma outra lógica, outros entendimentos

---

<sup>35</sup> E-mail, nota 1. Em Vila Velha, a instalação sonora esteve na Sala de Exposições Temporárias do Museu da Vale do Rio Doce, na antiga Estação Ferroviária Pedro Nolasco. Este espaço do MVRD, no complexo museológico, é dedicado às atividades da Vale do Rio Doce e às atividades da empresa, à tecnologia e ao trabalho.

<sup>36</sup> Teoria do não-objeto. Op. cit., nota 7.

<sup>37</sup> A propósito, ver Paul Virilio. *L'art du moteur*. Paris: Galilée, 1993, p. 172.

<sup>38</sup> No fundo histórico, cabe referência à supra-sensorialidade de Hélio Oiticica no espaço coletivo da cultura e a infra-sensorialidade de Lygia Clark no espaço da interioridade do sujeito.

<sup>39</sup> “Making it new”. *The New Yorker*, 13 de março de 2006, p. 18.

através de uma ética da criação, através de um projeto artístico, do qual possa se expandir para o coletivo<sup>40</sup>. Portanto, não cabe reduzir esta Intervenção ao conceito de escultura social de Beuys, mas perceber um resgate da ordem do ethos.

O trabalho se constitui por uma necessidade, diz o artista, em que o artesanato cria corpos pela repetição e obsessão. Esse processo é aquilo que poderia se definir como “produção de produção”. Não bastam o ateliê e a fábrica, mas é necessário transpô-los para o próprio espaço expositivo, com máquinas, materiais e operários-assistentes, e expô-los<sup>41</sup>.

Essa obra de Eduardo Frotaresiste à opacidade projetada pelo capitalismo sobre o valor do trabalho agregado. O invisível e o impalpável dos sons dão a conhecer aquilo que é estrategicamente obliterado – o trabalho – no processo de constituição do valor na arte. Com a incorporação do trabalho e dos sons do esforço produtivo tem-se uma espécie de voz laboral.

As Intervenções de Frota em pauta são, pois, uma operação no interior da teoria do valor. Sua obra deve ser situada numa linhagem, que inclui as operações críticas de Antonio Dias, Barrio e Cildo Meireles, sobre as condições materiais da produção, por vezes vinculados a conceitos do materialismo histórico. Frota, como esses artistas, trabalha a própria condição social da produção de valor na obra de arte. Na etiqueta da *Árvore do dinheiro* (1969), Meireles esclarece que o objeto é formado por 100 notas de 1 cruzeiro e que seu valor é 2.000 cruzeiros. É a exposição crua do valor agregado pelo fator arte. Frota desloca, então, o foco para o fator trabalho. A etiqueta na obra de Meireles é uma operação política para expor o modo de operar a constituição do valor de troca no mercado de arte. O som na Intervenção de Frota presentifica o trabalho. Ao confrontar os conceitos da economia política de “valor de uso” e “valor de troca”, Meireles esclareceu a operação de constituição imaginária do objeto de arte como um signo – valor de troca. Ele incide sobre as etapas de circulação e apropriação da obra de arte. Já Frota, ao trazer o som do homo faber, quebra a cadeia de silêncio, rompe o vácuo verbal sobre o valor do trabalho na etapa da produção. Meireles (e também Frota) apontam para a “defasagem entre valor de troca e valor de uso, ou entre valor simbólico e valor real”<sup>42</sup>.

A presença do som reintroduz por traços o que foi obliterado no plano social da produção. À desaparecimento do menor traço do trabalho útil particular que dá origem à mercadoria (como discutido por Marx em *O capital*<sup>43</sup> e que se oculta e oblitera, Frota justapõe os resquícios dos pequenos gestos e

---

<sup>40</sup> E-mail, nota 3.

<sup>41</sup> A relação social e política estabelecida por Frota com seus operários-assistentes remetem, de certo modo, aos experimentos sociais de Geraldo de Barros em sua fábrica de mobílias. No caso de Vila Velha, por um mês, o artista se hospedou e trabalhou no galpão do Museu da Vale para concluir algumas etapas do trabalho não realizadas em Fortaleza.

<sup>42</sup> “Árvore do dinheiro”. Em Cildo Meireles. Rio de Janeiro: Funarte, 1981.

<sup>43</sup> - *O capital*, capítulo I.

fatos do *infra mince* de Marcel Duchamp. Portanto, mesmo nos sons menores há um rumor de Marx e Duchamp.

Gravações de toda sorte de sons de pessoas, máquinas, equipamentos e ferramentas durante o processo no ateliê são expostas – a faina se cola à obra de arte. Os sons instalados por Frota não ilustram nada (tal como uma tarefa) nem delineiam tempo cronológico algum (como uma jornada). Simplesmente, evidenciam o trabalho. Absorvem resquícios e rebarbas de cortes, batidas, serras, motores, falas, peças arrastadas, de sons arbitrários, “uma poeira musical” da faina produtiva. Como observa o artista: “Oavanço da construção, a experiência propositora nesses espaços é também uma investigação de território cultural e social”<sup>44</sup>. Esse é o “hiper-prisma” de Frota, aqui numa alusão quase direta a Varèse. A dissonância sonora do escultor é apor o fator trabalho na constituição da espessura da obra. Essa é também sua “ionização” varesiana ou, ainda mais adequadamente, na fala de Lygia Pape, sua “imantação” do espaço<sup>45</sup>.

Cildo Meireles opera com irracionalidades financeiras e expõe contradições do capital. Frota trabalha com questões de escritura/trabalho e sentido/valor na etapa de produção, fazendo coincidir o foco do processo de produção e o da percepção. Ao tratarem do “valor de troca” do objeto artístico, deixam transparente a hipótese econômica perversa implicada na ação artística. Em termos energéticos, poderíamos pensar o gozo – o que faria Freud com a pulsão de morte – em relação ao segundo princípio da termodinâmica. Frota sabe que ocorre uma transformação energética não reversível na feitura dos carretéis. O som volta, pois, aos limites e à passagem de uma energia considerada degradada (ex.: calor), para rever se o que é efetivamente gasto no trabalho e no gozo não pode ser recuperado e encontrado<sup>46</sup>.

#### Área 4 - Klebrigkeit der Libido

O não-carretel, o corpo, formado por planos-placas superpostos, não é um monólito. Em geral, nas Intervenções extensivas, a presença dos objetos implica noções de fábrica, vazio e velocidade. Sempre ocorre uma implícita velocidade no funcionamento de uma bobina ou carretel, dependendo de uma série de fatores. No caso da Intervenção no MVRD, havia um projeto, por ora irrealizado, de trabalhar com carretéis num campo de graxa. Embora materiais diferentes, a graxa, próxima da cera, remete à escultura de Degas, obra decisiva para definir a importância da gravidade para a escultura moderna<sup>47</sup>. Seria uma

---

<sup>44</sup> E-mail, nota 3.

<sup>45</sup> *Ionisation* e *Hyperprism* (1923) são títulos de composições de Varèse.

<sup>46</sup> Estas duas últimas sentenças são tributárias de J.- F. Lyotard. no seminário de Vincennes em 4 de janeiro de 1973 (tradução de Katia Danenberg).

<sup>47</sup> William Tucker. *The language of sculpture*. Londres: Thames and Hudson, 1988, p. 150.

experiência desacelerada, viscosa, movediça, atolada e de encharcamento dos objetos no espaço pastoso. O olho é o velocímetro, que recolhe, mede e confere velocidade ao objeto fisicamente retido. Na psicanálise freudiana, a viscosidade da libido (Klebrigkeit der Libido) é imagem da maior ou menor capacidade da libido para se fixar num objeto ou numa fase e sua maior ou menor dificuldade em alterar os investimentos depois de obtidos<sup>48</sup>. A viscosidade varia de acordo com o indivíduo, como variaria, numa Intervenção extensiva de acordo com cada não-carretel. Já no campo da física, sabemos que na Lei do Trabalho das máquinas “roldanas”, se não há atrito, o trabalho da força aplicada à máquina é igual ao trabalho produzido pela máquina. O trabalho a ser aplicado neste projeto não poderá ser igual ao trabalho produzido por conta da resistente viscosidade da graxa. Nesse projeto irrealizado, Frota opera circunstancialmente com a aflição do estado antimotriz dos não-carretéis.

## **Madeira**

Nas Intervenções, o objeto é um corpo coeso, mas sua laminação traz impacto visual, pois ataca as noções clássicas de volume e massa. Elas deixam visíveis suas operações materiais, atuando com um anti-simulacro do corpo escultórico monolítico. A obra de Frota escancara a verdade material, uma atitude ética, que no Brasil se simboliza no aço na obra de Amílcar de Castro, ou na madeira no osso em certo momento da produção também de Tenreiro, Krajcberg, Palatnik, Ascânio MMM, José Bento, entre outros. Essa posição é contraposta ao encobrimento do material, como ocorreu na escultura parisiense dos latino-americanos Soto e Tomasello ou de Uecker do grupo Zero, matrizes dos relevos de Sergio Camargo. É a madeira no osso que confere aos objetos de Frota o caráter orgânico de ossatura exposta, mais que estrutura visível. “São pele e carne expostas”, diz<sup>49</sup>. A rebarba é cicatriz. Talvez também restaurasse a aura da obra de arte. No entanto, só pode ser agora aura perversa: demarcação, pelo objeto com suas fraturas, do lugar instável.

A escultura contemporânea dissolveu o monólito. A partir da compreensão precisa da história moderna do objeto, os artistas neoconcretistas (Franz Weissmann, Lygia Clark, Hélio Oiticica, Lygia Pape, Willys de Castro, Hercules Barsotti e Amílcar de Castro<sup>50</sup>) operaram uma contribuição internacional singular. A arte contemporânea brasileira desenvolveu aguçado entendimento da condição material do objeto, da natureza dos símbolos e dos

---

<sup>48</sup> J. Laplanche e J.-B. Pontalis. Vocabulário da psicanálise. São Paulo: Martins Fontes Editora, 1988, p. 685.

<sup>49</sup> Entrevista a Paulo Herkenhoff em 27 de agosto de 2005.

<sup>50</sup> Com uma produção mais escassa, mas igualmente investigativa, citem-se ainda no início da década de 1950 Luís Sacilotto e Zélia Salgado. Na direção oposta, restaurando o primado da massa, a obra de Sergio Camargo desponta na década de 1960 com certo sabor anacrônico.

signos, da inscrição social da arte e da fenomenologia da percepção. Frota provém desta tradição. Críticos e historiadores de Ferreira Gullar a Rosalind Krauss observam que o próprio processo moderno deixa de ser a operação de procedimentos de formalização do volume e exploração da plasticidade da massa<sup>51</sup>. Na introdução a seu livro *Passages in modern sculpture*, Krauss afirma que a escultura moderna é incompleta sem a discussão das conseqüências temporais do objeto, algo que no Brasil se tratou desde a década de 1950 com a imanência do tempo da experiência escultórica. Krauss observa que a história da escultura moderna coincidiu com o desenvolvimento de dois corpos de pensamento, a fenomenologia e a lingüística estrutural, fenômenos aos quais também a arte e a crítica no Brasil foram sensíveis.

Gosto de João Cabral quando fala das tripas. Ao mesmo tempo, o trabalho tem essa exterioridade para o mundo, também tem uma interioridade própria do processo do trabalho. Há os números para cortes e medidas, mas também deixo esse espaço para ir sendo construído, diz Frota. Corpo sem órgão, não tem a forma de órgãos humanos ou apresenta por vestígios de ação corporal, mas opera a partir da lógica de funcionamento da produção e do capital.

Exposta, a laminação nas Intervenções extensivas fabrica a fragmentação. Esculpir, para Frota, é laminar o olhar. É serrar planos e justapô-los compactados para se cerrarem como objetos. Abertos, furados, laminados, esses corpos resistem ao estatuto de monólito. Frota se distancia de certa tendência "Serra/macho" da escultura brasileira. Isto é, Frota difere desta escultura ufanista, que se legitima em arroubos adolescentes dos excessos, tributários de Richard Serra (no campo das dimensões, peso ou quantidade de materiais, consumo de energia humana, aplicação de maquinaria complexa – a escultura passa a ser uma espécie acrílica de investimento do capital, maquinaria, matéria-prima e trabalho), sendo freqüentemente autoritária ou fálica, implicando imposição arbitrária sobre o público, em perspectiva freudiana, da ordem do pai.

### **Quase-carretéis**

Porque era inevitável, as primeiras idéias de Frota tiveram de enfrentar o condicionamento do meio pela iconografia de Iberê Camargo, com seus carretéis da infância armados como naturezas-mortas. Por isso, em sua partida, os carretéis de Frota poderiam parecer naturezas-mortas sobre seu horizonte, a mesa. Se assim fossem, já enfrentariam seu embate, remetidos à condição de quase objetos, no confronto entre a representação e a apresentação. Deveria ser tarefa da crítica retirar da frente da concretude da obra de Frota os carretéis do

---

<sup>51</sup> Teoria do não -objeto (Rio de Janeiro, Jornal do Brasil, 19 de dezembro de 1959) e *Passages in modern sculpture* (Cambridge: The MIT Press, 1989) respectivamente.

pintor, dado que são objetos fictícios. Os não-carretéis não são uma representação mas uma apresentação. Se o carretel está num extremo da experiência, o não-carretel está no outro, e o carretel representado está entre os dois, a meio caminho<sup>52</sup>.

“Percebi que o corte sempre foi um tipo de pensamento. A audácia do corte desmonta e monta a forma/objeto”, diz Frota<sup>53</sup>. Um carretel é sempre uma presença latente da linha. A linha pode indicar uma falta. A partir deste ponto melancólico, é pelo estranhamento dos objetos, reconhecidos como não-carretéis, que eles são ressignificados no campo da experiência.

Iberê Camargo talvez não tenha aprendido sua pintura ao contemplar uma obra de Morandi. Quando conheceu a obra desse italiano, ainda era um pintor à deriva e assim continuou por um bom tempo. Aprendeu sobre a ressignificação do gênero da natureza-morta, substituindo latas e vasos por carretéis. Iberê aprendeu pintura com o próprio material, a tinta<sup>54</sup>. E, ademais, foi aluno de A. V. Guignard, que ensinava desenho a lápis H para sulcar o papel. Guignard, em algumas pinturas sacras, fazia incisões no suporte de madeira. Essa idéia de corte está no escultor Frota. De modo preciso, Iberê deslocou o silêncio estável do mundo pela ansiosa arquitetura do precário dos carretéis. Iberê era seu próprio carretel. Seus mestres do precário podem bem haver sido os não-arquitetos da arquitetura sem arquitetos das favelas cariocas. Sua natureza-morta seria, como ele próprio, uma iminente convulsão, mas a pintura-imagem, como a fotografia, congela a cena. Desmonta o iminente desabamento. Quem aprendeu sobre pintura com Morandi foi Milton Dacosta.

Para Frota, essas Intervenções no MVRD e no MAM não eram releitura decodificada de Iberê, mas, será um adensamento de possibilidades através desse emblema conceitualmente considerado na sua pintura e na arte moderna brasileira (os carretéis das décadas de 1950 e 1960). Ao escultor interessaria esse tirar de lugar – o objeto é deslocado da iconologia moderna do plano de representação da tela. O programa do escultor é jogá-lo, desarrumá-lo no chão, com toda a força de resistência da obra ao mundo sedutor e descartável da contemporaneidade, que resiste afirmando uma diferença, e o que tudo isso implica: gesto, materialidade, construção de tempo, adensamento de experiência coletiva, fluxos de tempos/ espaços / sentidos (ampliado, contido, expandido, deslocado)<sup>55</sup>.

A Intervenção extensiva de Vila Velha propõe questões historiográficas. Claramente, ela não trata de uma apropriação da obra do pintor pelo escultor nem é embate entre ambos. Frota se relaciona com a história da arte como história de questões plásticas, conceituais e políticas. Para

---

<sup>52</sup> Paráfrase de trecho da Teoria do não-objeto de Ferreira Gullar (Op. cit. Nota 7).

<sup>53</sup> Frota inventou uma serra-copo de diâmetro maior do que a serra industrializada. Ele diz que as cavilhas “são soluções práticas. É a mesma coisa de ir a uma biblioteca”. Em entrevista citada na nota 49.

<sup>54</sup> Em sua atitude exigente, o pintor usava exclusivamente tintas Blocx.

<sup>55</sup> E-mail, nota 8.

ele, a história da arte não é a história da forma, como pensariam os historiadores que, por falta de repertório, operassem sua prática acadêmica a partir de fórmulas ou baixas unidades de estilo (estilemas): “carretel/Iberê” e “bandeirinha/Volpi”. Nesta análise fácil, o artista seria proprietário intelectual de uma forma. A história da arte seria um sistema de objetos que dispensaria um Baudrillard. Bastaria a listagem das Páginas Amarelas com sua classificação por “produtos”. Seria então uma historiografia dos clichês imediatos.

Os carretéis de Frota não são provenientes dessa fonte canônica da arte brasileira determinada pelas naturezas-mortas de Iberê, que resultam do empilhamento dos carretéis estruturado como um castelo de cartas. Os carretéis de Iberê evocam os jogos da infância, mas se disciplinam, mesmo se em equilíbrio precário, para a formação do objeto da representação de sua pintura ainda figurativa. Nessa primeira etapa de sua obra pictórica em torno do tema centrado no objeto, o carretel já prenuncia o que no futuro se configuraria como uma espécie de “pintura semiológica”. Distante da economia formal e do viés arquitetural do neoconcretismo de Lygia Clark, aquele objeto na pintura de Camargo é peça de “construção”, mas congelada. Essa rotação da perspectiva histórica, diz Frota, lhe “interessa demais”. Frota quer o risco.

Seria um reducionismo superficial diagnosticar que a pintura de Iberê das décadas de 1950/1960 tivesse sido determinante para a instalação de Frota em 2005. É uma referência. Os carretéis de Iberê não estão no quadro por serem máquinas. São monólitos empilhados sob a ordem lógica de uma malha imaginária e ordenadora da imagem. O interesse de Frota, sobretudo através da fenomenologia do carretel, é com a plasticidade concreta do objeto, não com sua imagem. A relação dos artistas com a história da arte não é linear, nem segue a cronologia do historiador, mas se move por transversalidade, em ziguezague ou de forma rizomática. Indagado, responde: “Esse trabalho foi tomando outro rumo, se despregando do Iberê, pensando na Ione e também ganhando a sua autonomia, ao mesmo tempo em que ia sendo construído no ateliê”<sup>56</sup>. Reais e no chão, os carretéis de Ione não prometiam apenas rolar. Efetivamente, podiam girar em seu eixo e, em seu giro, exporiam sua questão cromática latente: a de serem um disco de Newton imperfeito e, por isso, um monocromo potencial. Ione Saldanha não “inventou a roda” com a bobina. Inventou uma questão pictórica, um campo de pintura, uma máquina de ver. Nesse rasto da História, os carretéis de Frota põem em pânico o ocularcentrismo do reducionismo positivista.

## **Espelho**

Para Giulio Carlo Argan, a obra de arte é um significante à espera de um significado projetado pelo Outro. Nas Intervenções extensivas de Frota, essa espera não é só mecânica. Em cada novo espaço expositivo elas tomam

---

<sup>56</sup> E-mail, nota 3.



configurações diferentes e recebem significados devido às inúmeras possibilidades de agrupamentos e posicionamentos do trabalho. Constituem uma topologia simbólica do espaço expositivo. Daí se condensarem em Intervenções em trânsito, próprias em cada lugar. Propiciam a percepção do significado relacional dos não-carretéis. Esses objetos veiculam uma contradição, pois, como não-carretéis, não se esgotam nas referências de uso porque não se inserem na condição do útil e da designação verbal<sup>57</sup>. Seu serviço à arte é intervir por desestabilização dos espaços e, ao mesmo tempo, repotencializá-los como impulso significativo.

Uma Intervenção em trânsito implanta um processo de articulação espacial de segundo grau, mas não em decorrência de mera redistribuição dos corpos em espaço diferente. Se o artista já usava qualidades espaciais desagregadoras na Intervenção extensiva de origem (brechas, atravancamento, amontoado, distanciamentos, vazios, viscosidade, o escorregadio ou inclinação<sup>58</sup>), agora há novas qualidades: o trânsito, a transitoriedade, a ausência de referentes originais ou a presença de novos, falta ou excesso de objetos, a inadaptabilidade, o alargamento, a contração, o espalhamento, o desvio. Obra e sujeito se debatem na nova experiência epistemológica de uma condição espacial desajustada de início, porque não a original. No espaço outro, o ordenamento dos não-carretéis intensifica sua função desagregadora. Se podiam simultaneamente desestabilizar e agregar, uma Intervenção já se configurava como relações antitéticas. É, então, uma experiência do paradoxo.

Existe uma falta: a falta dos outros carretéis do porto. Os que não puderam sair de lá, rolar. Os que estão atados à funcionalidade dos sistemas normativos, principalmente o econômico. Os que se foram se impregnaram daquele contexto em Vila Velha/Vitória e, agora no MAM, estão separados da aparição dos outros, o seu espelho, os do Porto. [...] Agora um desfazimento desse contexto: uma distância, um alargamento e(ou) uma falta. Há um desvio do conceito inicial, um deslocamento, um destrambelhamento, um transbordamento para além daquela circunstância. Se soltaram, outros ficaram, escreve Frota sobre o processo de conversão das Intervenções extensivas X Vila Velha ES em Intervenção em trânsito I Rio de Janeiro<sup>59</sup>.

## **Alvo e porto**

A luneta-carretel virou alvo no cenário expositivo do MAM? Já que ela não pode mais ver o que via no eixo Vila Velha/Vitória, Frota se arrisca, pois

---

<sup>57</sup> Paráfrase de trecho da Teoria do não-objeto de Ferreira Gullar.

<sup>58</sup> Afirma o escultor que "a complexidade da construção, objeto/escala, a experiência de espaço através da obra, os novos espaços que se mostram nesse embate, as intervenções que por serem complexas, seus fundamentos, suas construções, soluções materiais, etc., me leva para um campo de um espaço sociocultural que me interessa muito", conforme e-mail a Paulo Herkenhoff, em 1º de outubro de 2005.

<sup>59</sup> E-mail, nota 5.

se existe agora distância e memória, “talvez fique sem alvo, ou os eixos-alvo e espaços fragmentados dentro delas – lunetas/eixos/vazados”<sup>60</sup>.

A luneta não virá de Vila Velha. Será cada olho a observar do mezzanino os não-carretéis no espaço monumental do museu carioca. Frota hesita em crer que a cena não seja tão determinada pela arquitetura de Reidy, um museu que não nega a extraordinária paisagem da baía de Guanabara, os jardins de Burle Marx, a Glória e o Centro do Rio. O artista percebe que se fixa na borda, limite de se fazer junto com esse outro espaço, mas não de maneira acomodativa ou passiva ao lugar, e sim talvez dual: os vazios que vão entrar em vazios e talvez criar um fluxo de sentidos (arquitetura – não objetos), as relações de materiais-mundos, construídas do lugar e no lugar, suas relações de tempo, suas inflexões, seus desvios, seu trânsito nessa caixa vitrine, sua memória, seu percurso<sup>61</sup>.

No passado, o olho atravessou o objeto-dispositivo como uma luneta – pode haver ainda quem insista em chamá-los de carretéis – para ver através de seu furo, e a partir da perspectiva do galpão do MVRD, os monumentais carretéis para cabos industriais empilhados no Porto de Vitória no outro lado. Na Intervenção extensiva no Museu da Vale do Rio Doce, o olho, à procura de seu alvo, atravessava o canal do continente à ilha, fixava-se nos carretéis industriais e encontrava seu espelho. E, no espelho, o que existia era o vazio. Na Intervenção em trânsito no Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, o que existe é sempre a transparência do vazio, mas agora também a arquitetura, a história da instituição e a história da arte. Este é o porto original de Eduardo Frota.

**MUSEU DE ARTE MODERNA – RIO DE JANEIRO/RJ - 2006**  
**PAULO HERKENHOFF**

---

<sup>60</sup> E-mail de Eduardo Frota a Paulo Herkenhoff, em 9 de março de 2006, em respostas a algumas questões sobre o sentido específico da transposição da Intervenção do MVRD para o MAM.

<sup>61</sup> Ibidem.