



### **SUBTEMA 3: PATRIMÔNIO URBANO, PAISAGENS CULTURAIS E MEIO AMBIENTE (CONSERVAÇÃO URBANA / PAISAGENS CULTURAIS / ROTAS CULTURAIS / TURISMO CULTURAL / ENERGIA E SUSTENTABILIDADE / MUDANÇAS CLIMÁTICAS).**

#### **URBANIDADE DO MAR: no Caminho das Águas, a expansão do tecido urbano de Vitória/ES através de uma perspectiva artística**

**SILVA, DOUGLAS GOMES. (1); CIRILLO, APARECIDO JOSÉ. (2)**

1. Universidade Federal do Espírito Santo. Discente do Programa de Pós-Graduação em Artes - PPGA UFES. Bolsista FAPES.  
Av. Fernando Ferrari, 514, Goiabeiras, Vitória/ES - CEP 29.075-910  
arqui\_douglas@hotmail.com
2. Universidade Federal do Espírito Santo. Docente do Programa de Pós-Graduação em Artes - PPGA UFES. Bolsista FAPES/CNPQ  
Av. Fernando Ferrari, 514, Goiabeiras, Vitória/ES - CEP 29.075-910  
josecirillo@hotmail.com

#### **RESUMO**

Discorre-se aspectos da expansão da cidade de Vitória/ES, que ao longo do tempo passou por diversas modificações territoriais que transformaram não só o seu desenho urbano, mas também a sua forma e tamanho, através de, inúmeros projetos e planos de urbanização, impostos por meio de aterros. A partir do embasamento teórico com relação aos aterros realizados no território para expansão de Vitória, que acarretou no cobrimento de mangues e braços de mar que existiam na região, o artigo pretende apresentar, por meio de um viés artístico, a obra "Caminho das Águas" de Piatan Lube, realizada em 2008 durante o 8º Salão Bienal do Mar. Diante disso, objetiva-se portanto apresentar e contribuir com reflexões sobre a expansão urbana da atual capital do Estado do Espírito Santo, além de, mostrar como o território e a arte estão ligados no diálogo com o espaço-tempo da cidade, fornecendo novas fontes de pesquisa e mostrando a importância dos documentos, arquivos e a apropriação dos mesmos no discurso estético e memorial do século XXI, fundamentais para a conservação da própria memória das cidades.

**Palavras-chave:** Arte; Cidade; Documentação; Bienal do Mar; Caminho das águas.

## INTRODUÇÃO

Apesar do termo arte pública ser usado na contemporaneidade, especificamente nos últimos vinte anos, segundo Abreu (2015) o termo foi cunhado ainda no século XIX. Para o autor, “Foi na Bélgica e nos Estados Unidos, em finais do século XIX, que pela primeira vez surgiram sociedades que explicitamente se designaram como promotoras da Arte Pública, devendo por isto situar-se aí as origens do ciclo da Arte Pública moderna” (ABREU, 2015, p. 15).

[...] a Arte Pública, contrariamente ao que a literatura anglo-saxônica tem sustentado, não tem origens nos programas Art in Architecture do pós-guerra, nem sequer nos programas do New Deal, como o Federal Art Project ou o National Edowment for the Arts, lançados pela Administração Roosevelt, nos anos 30.

A sua origem é bastante anterior, já que remonta à segunda metade do século XIX, na medida em que o embrião mais antigo da arte Pública se forma na Europa como prolongamento natural dos movimentos Arts and Crafts, de onde procede, justamente, o seu ideário, e onde vem beber os enunciados estéticos e programas artísticos que logo adota e proclama”. (ABREU, 2015, p.17)

Abreu considera essa origem amis remota ao considerar que porque os enunciados e preceitos que envolvem essa modalidade da arte tem suas bases nos desdobramentos que envolvem a sistemática entre autor e obra que se operam de forma sistemática no contexto da instalação da obra em seu local, na natureza desse espaço de localização e com a qual a obra passa a se relacionar, desde sua concepção. Assim, as noções de espaço público e de esfera pública da arte vai se estruturando naquele momento e se estendem ao longo do século seguinte.

De acordo com Maderuelo (2001), desde o final dos anos sessenta do século XX, uma série de fatores artísticos, políticos e sociais vão conduzir diferentes artistas a pensar e criar obras cujo o âmbito é a esfera pública, o espaço público da cidade. Pela sua presença na cidade enquanto objeto estético, intervencionista e relacional, acredita-se que a arte pública abre um campo privilegiado de investigação acerca de questões como sociabilidade, imaginário e ocupação. Enquanto força desestabilizadora, ela inaugura um diálogo com o espaço que a recolhe, dando ritmo e transformando, ainda que efemeramente, esse espaço em lugar. De acordo com Argan (1995, p. 15), “[...] cada obra não apenas resulta de um conjunto de relações, mas determina por sua vez todo um campo de relações que se estendem até o nosso tempo[...]”. Exatamente a origem dessas relações com o campo da produção artística de escultores e a problemática de sua instalação no espaço urbano que levou Abreu (2015) a considerar que a Arte Pública não era um fenômeno da arte moderna,

mas que tinha sua origem em desdobramentos na efervescência do pensamento no final das duas últimas décadas de 1800. A cidade deixa de ser apenas um aglomerado de arquitetura, estruturas e equipamentos pelos quais circulam sujeitos, para ganhar uma ideia de espaço compartilhado por um coletivo politicamente instaurado, entendido como espaço urbano.

A obra de arte exposta no espaço urbano torna-se sujeito de um conjunto de indagações distintas daquelas que são pensadas em relação às obras expostas em museus ou galerias, assim como, possibilitam novas interlocuções entre o cidadão e a cidade ao saírem do cubo branco (O'DOHERTY, 2002), o qual não parecia mais comportar a totalidade das reflexões dos artistas. Vale aqui considerar os questionamentos colocados por parte da obra de Duchamp, para as quais o plano cartesiano da sala de exposição não parecia mais conter o objeto, a exemplo dos 1200 sacos de carvão presos no teto da galeria (1938), o que deslocou o olhar do observador para espaços não usuais dos locais expositivos ou ainda as milhas de barbante reorganizando os modos de circulação dentro da sala (1942), evidenciando que o espaço cartesiano de museus e galerias não continham mais as reflexões e a velocidade das ações provocadas pela arte, o que afetou os modos de se relacionar com os lugares. Segundo Hall (1998), a rapidez com que as coisas são descartadas e trocadas por outras mais novas gera um apagamento das referências coletivas, do espaço coletivo da cidade, o que nos afasta de uma relação mais contemplativa e sentimental com os lugares.

Assim, sem nos delongar num traçado histórico, vamos centrar os nossos esforços na reflexão de uma intervenção urbana contemporânea, realizada em 2008, que articula a cidade, sua memória, sua diversas camadas de percepção. Seguindo, assim, uma linha de raciocínio na qual nenhuma obra existe fora de sua história, e que na Arte Pública “as relações com o lugar tornam-se um componente indissociável da obra de arte” (PEIXOTO, 2012, p. 20), tomamos a intervenção urbana “Caminho das águas”(2008), de Piatan Lube, como caso particular a partir do qual refletimos sobre essa relação patrimônio, memória e meio ambiente nos espaços coletivos nas cidades contemporâneas.

Intervenções urbanas, como esta em estudo, consistem em manifestações artísticas realizadas em áreas da cidade, no espaço urbano (público ou privado), visando colocar em questão as percepções acerca do objeto artístico, produzindo novas maneiras de perceber o cenário urbano e criando relações com a cidade e seus transeuntes, que não a da objetividade funcional contemporânea e que se afasta da tradição escultórica do monumento clássico que ocupa a paisagem e a memória das cidades.

Assim, através das intervenções urbanas, como a de Lube, percebemos “[...] a transformação da cidade no local de exibição, o mapa substitui a obra de arte, a cidade substitui o museu” (PEIXOTO, 2012, p. 21), e, ao mesmo tempo, a obra questiona o próprio processo formativo da cidade, uma relação intersemiótica que revela tendências e intencionalidades do fenômeno artístico em interconexão com a cidade.

“Caminho das Águas”, resumidamente, consiste em uma cartografia das alterações da paisagem da cidade de Vitória ao longo dos seus quase 500 anos de existência. Poeticamente, a obra reativa memórias ancestrais apagadas pela velocidade do cotidiano urbano, denunciando a violência da ocupação urbana sobre a paisagem natural. Assim, a obra aciona as camadas urbanas no processo de expansão de Vitória.

## **A EXPANSÃO DE VITÓRIA/ES**

Desde a sua fundação, a cidade de Vitória passou por inúmeras transformações e intervenções que modificaram a estrutura do sítio físico e sua relação com o território através de aterros, planos e projetos. As mudanças sofridas ao longo do tempo geraram o cenário urbano atual da cidade, que de certa forma não deixou de ser “[...] um registro, uma escrita, materialização de sua própria história” (ROLNIK, 1995, p. 9), revelando elos entre o natural e o construído, onde “a cada instante, há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário ou uma paisagem esperando para serem explorados” (LYNCH, 2011, p.01). De um modo amplo, nota-se que as transformações territoriais no sítio físico de Vitória modificaram o desenho da cidade e a percepção da ilha, principalmente na região central, substituindo uma paisagem natural por outra cultural. A seguir, são apresentadas algumas considerações importantes do processo de expansão da cidade.

Fundada em 1551 pelos colonos portugueses na Ilha de Santo Antônio, a implantação da cidade de Vitória deu-se em função de estratégias de controle territorial, visando a instalação de fortes de proteção contra possíveis ataques de inimigos estrangeiros e indígenas. De acordo com Klug (2009, p.17), “o sítio da ilha era composto por áreas alagadiças, mangues, mar, morros, enseadas, praias e maciços”, sendo estabelecido o núcleo fundacional sob um platô, com um traçado orientado pelas curvas de nível, com ruas assimétricas e tortuosas, quadras com diversas formas, proporções e dimensões, e as edificações não passavam de dois pavimentos, formando um conjunto horizontal.

Em 1805 pode-se notar visualmente a expansão da vila sobre o sítio físico, com o intuito de possibilitar uma expansão territorial para atender ao crescimento econômico e demográfico que vinha ocorrendo com a oficialização da vila como cidade e a expansão comercial promovida pelo cultivo do café. Começando, assim, a surgir os primeiros aterros, que representam o início de um novo processo de aterramento com uma escala e porte, descendo a elevação e aterrando as partes baixas junto à baía, interferindo no contorno original e orgânico do sítio físico (KLUG, 2009). Entre 1812 e 1819, orientado por Francisco Alberto Rubim, iniciam-se os aterros das regiões do Campinho e Larga da Conceição, transformando os manguezais próximos ao núcleo central, o chamado casco histórico da cidade, sendo concluídos, respectivamente, em 1830 e 1860.

Mas a frente, José de Melo Carvalho Muniz Freire assume o governo de 1892 a 1896, pautado em projetos urbanísticos e uma política diferenciada de intervenções, que transforma a partir desse momento a paisagem, onde as ruas do núcleo central começam a serem retificadas e as quadras ganham uma certa regularidade, buscando adequar o traçado colonial a um traçado moderno (KLUG, 2009), revertendo o conceito que a cidade tem para tornar-se o centro econômico do Estado. Nesse momento, com a finalidade de induzir o crescimento do território e estabelecer uma nova área de expansão, Muniz Freire cria a Comissão de Melhoramento da Capital (1895), presidida pelo engenheiro-sanitarista Francisco Saturnino de Brito, com propósito de elaborar o estudo e projeto para a construção de um Novo Arrabalde. O projeto previa a expansão da cidade, ocupando uma área de cinco a seis vezes maior que a do núcleo inicial da capital, constituindo a primeira intervenção planejada no espaço da cidade moderna (KLUG, 2009).

Durante o governo de Jerônimo Monteiro (1908-1912) inicia-se o Plano de Melhoramentos e Embelezamento de Vitória, estabelecendo o desenho de uma nova planta urbana para o núcleo central da cidade. As intervenções visavam aos novos padrões de estética urbana e atendiam aos anseios da classe social ascendente, buscando torna-lá moderna e bela, com investimentos em saneamento, assim como, implantando redes de água e esgoto, retificando ruas, instalando iluminação pública e construindo edifícios públicos, jardins e parques, dentre eles o Parque Moscoso, tornando Vitória uma cidade mais habitável (KLUG, 2009).

Em continuidade a este período deu-se um novo projeto de arruamento para a cidade em 1910, com o desenvolvimento da principal rua comercial de Vitória, a Rua da Alfândega, atual Avenida Jerônimo Monteiro (LIMA, 2011). Tal rua possibilitou o crescimento da cidade em direção as praias (ao norte), na qual aterrou ruas comerciais que margeavam a baía,

retificando os recortes do terreno que deixava a cidade sempre terminando sobre o mar, permitindo que os habitantes tivessem contato direto com o mesmo. Posteriormente, foi criado o Plano Geral da Cidade de 1917, na qual o prefeito Henrique de Novaes, engenheiro por formação, projeta alterações nos desenhos das ruas que ligavam o interior da cidade à região do porto, com o intuito de facilitar a movimentação do café, e conseqüentemente aumentar o fluxo de dinheiro da capital.

Com o desenvolvimento da cidade e o conseqüente aumento da população, veio a necessidade de mais áreas para atender a demanda de habitantes, sendo assim a região próxima ao Forte São João é aterrada, acelerando a ocupação para o leste da cidade, a nordeste da ilha dá-se a implantação do projeto do Novo Arrabalde, assim como surge o bairro Jucutuquara (KLUG, 2009).

Nessa gama de intervenções urbanas, em 1945, Henrique de Novais torna-se prefeito novamente e contrata a empresa de Topografia Urbanismo e Construção Ltda (ETUC) para resolver problemas de circulação e trânsito, e propor alterações em alguns pontos específicos da cidade, sendo desenvolvido um projeto de remodelação para a Cidade Alta transformando-a em centro cívico e administrativo, assim como as propostas de uma nova utilização da Ilha do Príncipe, ampliação do porto, finalização da Esplanada Capixaba e a priorizando do uso de automóveis.

O final da década de 1940 é caracterizado pela aprovação de novos edifícios na região do Parque Moscoso, desencadeando o processo de verticalização da região central e rompendo visualmente com a paisagem natural da cidade através da altura, da massa, da escala e da forma das edificações. Assim, com a intenção de atender esse processo de verticalização e estabelecer uma zona comercial de suporte as atividades portuárias é realizado o aterro da Esplanada, com quadras de dimensões maiores, que adotavam parcialmente os alinhamentos pré-existentes. Com o aterro deu-se a construção de uma avenida à beira-mar, garantindo a vista da baía em parte da orla, tendo a população novamente o visual para o mar, porém, o aterro acabou com os últimos resquícios que existiam no Centro de Vitória da morfologia antiga da ilha, alterando novamente a percepção da paisagem (LIMA, 2013).

Em 1950, no mandato do então governante Jones dos Santos Neves (1951-1954) e notável o crescimento do capital imobiliário, que se torna mais representativo e se demonstra bastante influente nas intervenções do espaço urbano. Essa abordagem revela que “o perfil da cidade vai transformando e as suas referências históricas, naturais e culturais vão dando lugar a uma nova imagem de cidade verticalizada e desenvolvida” (KLUG, 2009, p. 50),

tornando assim a presença de um espaço indefinido, homogêneo, indiferente nos seus lugares, onde a rapidez das transformações impede que no âmbito de uma geração se conservem memórias do passado (CACCIARI, 2009).

Nos anos de 1960, dá-se continuidade ao processo de aterramento entre a Ilha do Príncipe e a Ilha de Vitória, assim como, o processo de verticalização é alterado, passando de 12 para 25 pavimentos. A função habitacional encontra, nesses anos, concorrências com o crescimento da cidade indo a todas as direções, inclusive ocupando o continente (LIMA, 2011).

Em continuidade a verticalização da cidade, em 1973 surge o Plano de Desenvolvimento Integrado de Vitória, na tentativa de traçar um conjunto de diretrizes de planejamento urbano para orientar as futuras transformações da cidade de Vitória e de toda a área da Grande Vitória. Pode-se afirmar que esse plano se constituiu em um marco na história urbana de Vitória, lançando diretrizes para um crescimento mais ordenado e qualitativo, apontando a expansão da cidade para leste da ilha (KLUG, 2009).

A partir de 1975, foram realizados dois grandes aterros que vão transformar o contorno e a percepção da ilha: o aterro da Ilha do Príncipe e o da Praia do Suá, ambos com a finalidade de aumentar a expansão da ilha, enquanto ainda não se dava uma expansão rápida para o continente. O aterro da Ilha do Príncipe avançou sobre o mar para receber a extremidade da Segunda Ponte, entre Vila Velha e Vitória. Entretanto, o aterro de maior impacto geograficamente ocorreu na Praia do Suá, que avançou terras e mar, e incorporou as Ilhas do Boi, do Papagaio, do Sururu, do Bode e o litoral da Praia do Canto, modificando a orla da baía de Vitória.

Na década de 1980, Vitória passa a ter maior regulação na ocupação de áreas urbanas com a aprovação do Plano Diretor Municipal de 1984, o qual estabelece normas e modelos de assentamento com o objetivo de inibir a ação especulativa, bem como de ordenar a distribuição das atividades de comércio e serviços pelas áreas da capital. Após significativas mudanças no sítio físico e paisagem da cidade dá-se o Segundo Plano Diretor Urbano de Vitória, datado de 1994. O mesmo trás como objetivo principal a flexibilização dos modelos de assentamento, com a liberação do gabarito máximo e a criação do zoneamento de planejamento. Para a região do Centro fica definida uma setorização com o objetivo de controlar e restringir ainda mais as intervenções na paisagem da cidade.

A partir desse momento, a região central deixa de se expandir e começa a passar, teoricamente, por um processo de revitalização. No que diz respeito ao século XXI, não se

tem até o prezado momento grandes alterações na paisagem urbana, exceto os processos de engordamento<sup>1</sup> da faixa de areia nas praias do norte da ilha e na parte continental, já resultantes de aterros anteriores. Assim, na contemporaneidade os processos de aterramentos e expansões sobre o mar, dão espaço a um processo de resignificação do lugar construído, para ser de fato habitado. Corroborando com esse pensamento Cacciari (2009, p. 35) descreve que “não é possível habitar a cidade se ela não se dispuser a ser habitada, ou seja, se não der lugares.” A paisagem natural, subjugada pelos aterros, vai se apagando na medida que as gerações se sucedem. Acionar essa memória coberta pelo manto e pela poeira do tempo e do desenvolvimento urbano vai acionar a obra de Piatan Lube.

### **CAMINHO DAS ÁGUAS, 2008**

Essa obra, que consistia em uma grande linha azul pintada sobre o chão da cidade, integrou uma mostra competitiva nacional, promovida pela Prefeitura Municipal de Vitória. O *8º Salão Bienal do Mar*, aconteceu no Centro de Vitória/ES, entre os dias 20 de dezembro de 2008 e 05 de fevereiro de 2009, cujos os 13 projetos selecionados para compor a mostra foram interventivos na cidade, de caráter efêmero, temporário ou permanente, sendo executados em uma área delimitada entre o Centro Histórico de Vitória e a Avenida Beira Mar em direção ao norte da ilha, esse percurso não era aleatório, esse era o movimento de expansão da cidade capixaba ao longo dos anos de 1960 a 1990 (GONZALEZ, 2015), na qual se insere a intervenção “Caminho das Águas” de Piatan Lube.

Essa mostra bienal foi um desdobramento do antigo *Salão Capixaba do Mar*, que surgiu em 1999, como resultado de uma parceria entre a Capitania dos Portos e a Secretaria Municipal de Cultura de Vitória (SEMC), tendo como característica a formalidade artística que um típico salão de arte traz em sua concepção. Todas as edições até 2005 ocorreram no espaço expositivo tradicional, o que chamamos, no início deste texto, de Cubo Branco. Diferentemente das edições anteriores, em sua sétima edição (2006) a mostra sofre alterações curatoriais no que diz respeito ao seu espaço expositivo, acontecendo nos armazéns do Porto de Vitória/ES, com o intuito de interagir a paisagem escondida pela

---

<sup>1</sup> Prática de intervenção na faixa de areia disponível aos banhistas. Consiste em aumentar a largura da faixa de areia por meio do deslocamento de areia de áreas mais fundas para a praia (ou de jazidas distantes) tentando evitar o processo de erosão e, conseqüente avanço do mar.

barreira dos armazéns com a cidade. Essa edição partia do princípio de que Vitória havia crescido de costas para o mar, pois a cidade se estruturou olhando para dentro e não numa relação de paisagem com o mar; o que parece ser um fato se consideramos o quanto os armazéns do Porto de Vitória fazem uma verdadeira barreira entre a avenida e o canal por onde o mar avança para dentro da cidade em seu centro histórico. Assim, nesta edição de 2006, o projeto curatorial pretendeu abrir as portas e permitir que as pessoas pudessem transpor os armazéns e se aproximar do mar de um modo que era impossível a ele desde a edificação da grande muralha privativa do porto. Deste modo, o Salão do Mar já exibia uma proposta curatorial de intervenção na cidade, interagindo diferentes modos de perceber a paisagem urbana.

Porém, foi em sua oitava edição que a mostra concretizou de fato essa ligação com o meio urbano, tendo a missão de ocorrer efetivamente no espaço público, no compartilhamento das vias rodoviárias da cidade, explorando completamente os limites da cidade de Vitória/ES e se afastando definitivamente da ideia de espaço expositivo como cubo branco. De acordo com Gonzalez (2015), cada uma das propostas aprovadas para a mostra buscou falar da cidade que é ilha, de sua memória histórica, social, política, ambiental e porque não, contemporânea. Todas, sem exceção, falam do mar ou para o mar, assim como a obra “Caminho das Águas”.

Segundo o projeto curatorial, as diferentes intervenções da mostra deveriam ser capazes de ativar as memórias da cidade, como documentos de processos de construção da identidade da cidade e do sentimento de pertencimento urbano, signos deixados pela malha urbana no decorrer de seu desenvolvimento, constituindo uma extensão da própria memória e corpo da cidade, os quais tomavam a região do Centro Histórico um território construído por sobreposições de vestígios de épocas diversas. Foi justamente isso que o artista Piatan Lube tomou como imagem geradora de sua obra. Seu trabalho resgata a memória do embate entre a paisagem natural e a cultural ao longo das sobreposições que constituíram Vitória. Por meio da arte, ao realizar a intervenção urbana “Caminho das Águas” (2008) durante o 8º *Salão Bienal do Mar: ondas, pontes e intervenções navegáveis*, Lube se propõe a se estruturar como um testemunho do processo de tomada do mar pela cidade. Evidenciando como a paisagem foi alterando o patrimônio paisagístico da localidade para construir um outro patrimônio: a cidade materialmente estabelecida como paisagem cultural, sem contornos espaciais precisos.

Um dos dilemas pós-modernos apontados por Cacciari (2009), é quando nos diz que não habitamos mais as cidades. Habitamos territórios cuja métrica já não é espacial; já não

existe qualquer possibilidade de definir eixos espaciais precisos. Se antes os sítios eram divididos por espacialidades palpáveis, como territórios não habitados ou zonas rurais, hoje dificilmente conseguimos distinguir os limites entre as cidades que configuram uma região metropolitana por exemplo. No caso da obra de Lube, o que é mar, o que foi mar, o que se tornou cidade sobre o mar estão diluídos em uma paisagem urbana que apaga essas memórias na velocidade com que seus convivas interagem com essa nova cidade. Com a nova paisagem construída.

De acordo com Klug (2009) a adição da paisagem natural à paisagem construída está relacionada com a identidade local, com a memória coletiva e a imagem da cidade, pois o homem cria suas referências, constrói a memória coletiva a partir da percepção dos elementos naturais e construídos da paisagem da cidade, com suas particularidades e especificidades. Para Peixoto (2012, p.14) “Toda intervenção na cidade é necessariamente plural. É urbanística, arquitetônica, política, cultural e artística”. Lynch (2011, p.52) define que os limites “são os elementos lineares não usados ou entendidos como vias pelo observador”. “Caminho das Águas” (2008/2009), de Lube, vai tomar como princípio esses limites escondidos sobre o asfalto e o concreto da cidade (Figura 1).

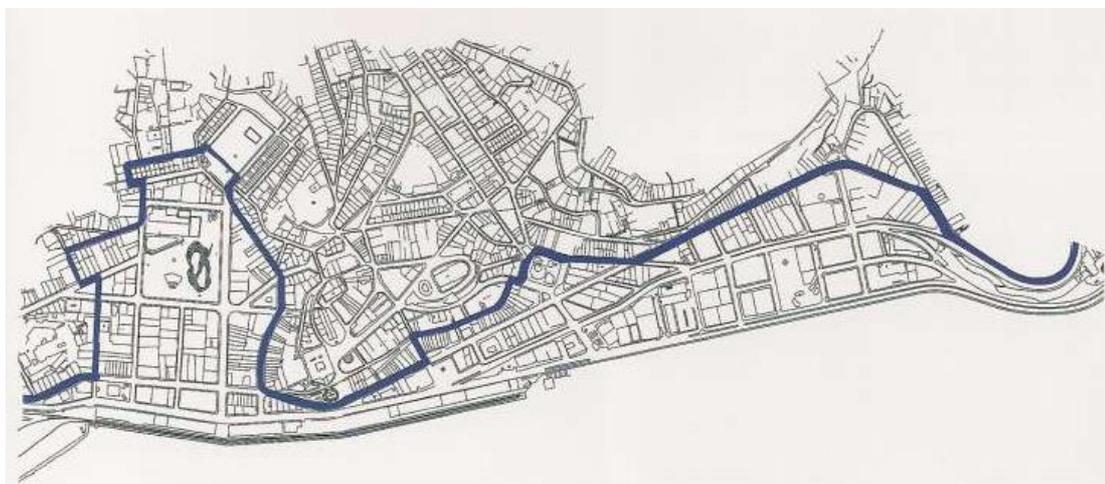


Figura 1. Piatan Lube. *Caminho das Águas*, 2008. Intervenção Urbana, 300.000 cm. Centro de Vitória, Espírito Santo, Brasil.

Assim como tantas outras obras que se apropriam do contexto urbano, “Caminho das Águas” é um trabalho memorialístico que reúne dados e arquivos sobre a cidade e seu crescimento sobre o mar. Fala em relações sociais, paisagem, pertencimento e processo

histórico. Lube dá à memória a forma discreta de uma linha contínua de um azul claro<sup>2</sup> bem vivo, pintada sobre o chão, com 30 centímetros de largura e cerca de 300.000 centímetros de comprimento (Figura 2), marcando os limites originais da cidade, as beiras naturais da terra e do mar.

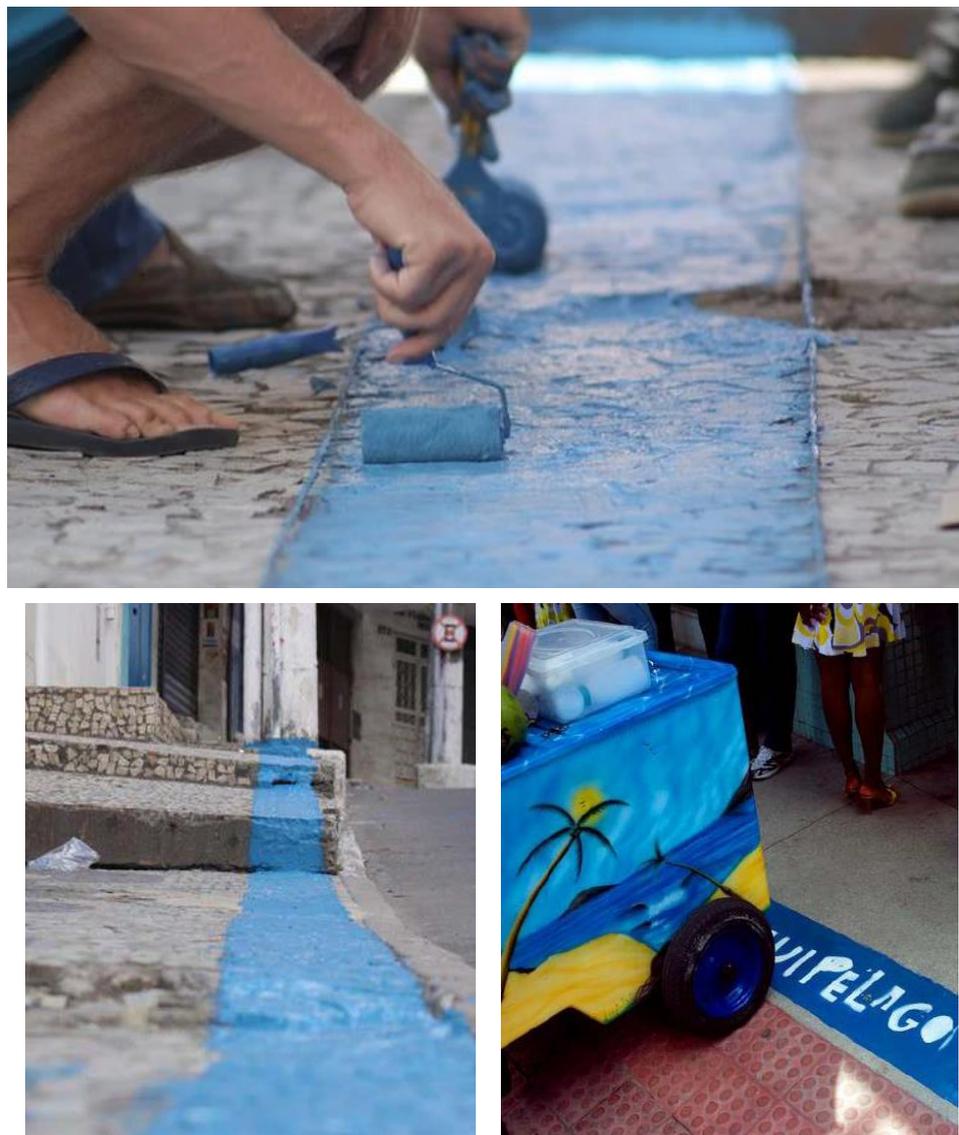


Figura 2. Mosaico com imagens da obra *Caminho das Águas*, 2008/2009. Intervenção Urbana, 300.000 cm. Centro de Vitória, Espírito Santo, Brasil.

Fonte: Arquivo do Laboratório de Pesquisa e Extensão em Artes (LEENA/UFES) e Piatan Lube (<https://piatanlube.wixsite.com/website>).

---

<sup>2</sup> A cor escolhida não foi aleatória. O tom de azul é o mesmo usado nos barcos de pescadores tradicionais nas bordas da ilha; trabalhadores tradicionais que resistem aos processos de gentrificação e de apagamentos que a cidade está sujeita.

De acordo com Rufinoni (2009), “[...] a linha azul apresenta toda uma série de eventos históricos que envolveram Vitória, no que tange à sua paisagem, essa que traduz toda a ação do homem no espaço. Tal linha é um código e impõe uma leitura que está claramente inscrita na cidade [...]”.

A linha simbólica traçada no concreto, sobre calçadas, ruas e avenidas sugere um caminho a ser percorrido no espaço urbano, traz a arte à superfície e para a realidade visual dos transeuntes e nos mostra que “a intervenção não deve submeter-se aos princípios do desenho urbano: ela opõe-se aos espaços em que é criada” (PEIXOTO, 2012 p.24).

Por fim, “Caminho das Águas” nos mostra tempos que foram sobrepostos, um passado que nunca deixou de existir, apenas foi soterrado e que a cidade de Vitória é uma ilha, e nesse sentido, a obra colabora para não perdermos de vistas nossas raízes geosociais (GONZALEZ, 2015), restando resquícios da intervenção até os dias atuais na cidade.

Para a realização das etapas de construção da obra envolveu-se muita pesquisa, entrevistas e a formação de uma equipe de voluntários para execução da pintura da faixa na cidade. Além do levantamento histórico do processo de transformação da cidade de Vitória, sobretudo o Centro, na qual o artista recoreu a arquivos e acervos públicos e particulares (mapas, fotos, livros, desenhos, documentos civis de aterros) e por meio de entrevistas com especialistas de áreas diversas (Arquitetos urbanistas, geólogos, professores universitários, artistas, ativistas, pessoal das Secretarias Municipais de Desenvolvimento Urbano, de Transito, etc.) que auxiliaram de alguma forma o artista e a sua equipe no entendimento da ocupação e na redescoberta da antiga cidade de Vitória (GONZALEZ, 2015). O processo criativo de “Caminhos das Águas” é um grande inventário da história da cidade. Os documentos de processo desta obra constituem-se como um acervo importante para que o futuro conheça o passado e se reopere a partir dele. Esse material foi muito utilizado nos processos de mediação, pela equipe educativa da mostra.

No que diz respeito a ação educativa da intervenção e das demais obras do *8º Salão Bienal do Mar*, a mesma se estruturou de forma aberta e em construção, se estabelecendo como proposição e não como metodologia. A prática de mediação aproxima-se das ideias de Edgar Morin, que não se ocupa em transpor modelos, mas sim potencializar e facilitar a compreensão da complexidade das idéias, porque permite reconhecer, no fenômeno singular, ao mesmo tempo sua originalidade e sua macro-identidade, criando assim métodos permeáveis e imprevisíveis.

Quando a intervenção “Caminho das Águas” de Piatan Lube se insere e incorpora à paisagem, a mesma ganha autonomia e destaque na cidade. O programa de arte educação do Salão colaborou não apenas como mediador, mas como um outro elemento auxiliar na ativação das memórias propostas pela obra, na transformação conceitual que o trabalho propunha para expandir seus horizontes através de uma orientação direcionada e reflexiva, convidando os passantes, grupos agendados e os próprios monitores ao diálogo sobre identidade e memória territorial, através de uma obra que, pela sua sutileza, estava e não estava lá, ora imersa no sem-número de signos que preenchem a paisagem cotidiana do Centro de Vitória, tornando-se tão despercebida quanto eles e confundindo-se à sinalização de trânsito por atravessar ruas e avenidas, ora chamando a atenção dos pedestres e instaurando dúvidas.

Como estratégia de mediação e ativação de memórias documentais da cidade, os monitores abordavam os transeuntes, perguntando-lhes sobre o que ela seria para ele aquela linha, qual seu trajeto; onde terminaria; se daria para chegar à rodoviária caso resolvessem segui-la.

Curiosamente, algumas explicações surgiram nesse processo, tentando justificar o que seria a tal linha. Algumas, inclusive, afirmadas de forma peremptória, como a de que se tratava da demarcação feita pela Prefeitura Municipal de Vitória para instalação de fiação embutida ou ainda que seria um circuito turístico envolvendo as construções tombadas pelo Patrimônio Histórico e os equipamentos culturais disponíveis na região (CIRILLO, 2009, p. 58).

Acionada pelos mediadores, a linha atravessa a temporalidade da cidade. Mediava poderes e fazeres para se estabelecer como um marco material nas ruas. No decorrer das abordagens, uma série de outras idéias foram surgindo no diálogo com os transeuntes e na observação de sua reação. Aproveitando o apelo popular da obra de Piatan, o grupo de monitores se fantasiou como turistas e banhistas, e saiu pela Centro de Vitória, seguindo a faixa azul em fila indiana e indagando à população onde estaria o mar (Figura 3), para posteriormente distribuírem um folheto informativo, produzido pelo próprio núcleo, confrontando imagens da região atual com fotografias de quase um século atrás.



Figura 3. Mosaico com imagens da ação educativa da obra *Caminho das Águas*, 2008/2009. Centro de Vitória, Espírito Santo, Brasil.  
Fonte: Arquivo do Laboratório de Pesquisa e Extensão em Artes (LEENA/UFES)

Essa ação transformava os mediadores em uma espécie de autores adjuntos num processo colaborativo que caracteriza o projeto poético de Lube. Essa perspectiva revela como a obra acionou os sujeitos, retirando-os de transeuntes e os colocando como fazedores da cidade em movimento. O patrimônio urbano foi colocado como acionador de novas paisagens que reorganizavam a cidade e entendia que as paisagens culturais não se estabelecem com as ações do poder público ou pela ação dos grandes conglomerados privados. A cidade é feita de suas rotas subjetivas que demarcam sua cultura e efetivamente expandir o tecido urbano e suas correlações com sua memória e com seus desdobramentos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme descreve Klug (2009, p. 65) “o processo de desenvolvimento da cidade modificou o papel do sítio físico enquanto elemento estruturador da paisagem, da imagem e da identidade de Vitória”. No que tange a paisagem, “a baía de Vitória sempre teve uma imagem muito forte, muito presente na memória coletiva” (KLUG, 2009, p. 70), contudo,

essa relação foi sendo perdida em virtude dos inúmeros aterros, principalmente na região central, bem como pelo crescente estímulo institucional de deslocar o olhar da cidade para fora de seu casco histórico. Retomar um olhar sobre a paisagem cultural do centro de Vitória é olhar e desvelar as camadas documentais que revelam os procedimentos de seu desenvolvimento. E, sobretudo, entender a cidade como um grande arquivo que está repleto de documentos de sua história.

Inerente ao caráter histórico-afetivo, refletir sobre a história de Vitória e principalmente do seu núcleo fundacional, nos permite pensar sobre uma paisagem urbana contemporânea carregada de significâncias socioeconômicas e culturais, na qual é um processo constante e contínuo. Um território que desde sempre dependeu do mar para se relacionar, sendo o mesmo algo presente na imagem da cidade e da identidade da população. Um cenário em constante modificação, comprovando que “não se está nunca diante da cidade, mas quase sempre dentro dela” (ROLNIK, 1995, p. 12). A intervenção “Caminho das águas”, é a linha azul que provocou uma projeção visual de uma cidade que não existe mais, uma cidade desconhecida por muitos.

## REFERÊNCIAS

ABREU, José Guilherme. **As origens da arte pública**. Convocarte N° 1 –Arte Pública. Porto, 2015. Disponível em: [https://www.academia.edu/24439677/As\\_Origens\\_Hist%C3%B3ricas\\_da\\_Arte\\_P%C3%BAblica](https://www.academia.edu/24439677/As_Origens_Hist%C3%B3ricas_da_Arte_P%C3%BAblica). Acesso em: 02 mai. 2020.

ARGAN, Giulio Carlo. **História da Arte como História da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

CACCIARI, Massimo. **A cidade**. Villa Veruchchio: Pazzini Editore, 2009.

CIRILLO, Aparecido José; MENDES, Neusa. **Atenção Arte**: doze obras efêmeras e uma permanente. (Obra não publicada, organizada em 2009a).

GONZALEZ, Vinicius Martins. **ENTRE PONTES E CIDADES**: um estudo sobre arte, memória e paisagem urbana a partir da obra "Caminho das Águas", de Piatan Lube. 2015. Dissertação (Mestrado em Artes) - Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, p.1-121.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Tradução Tomaz Tadeu da Silva e Guacira Lopes Louro. Rio de Janeiro: DP&A, 1998.

KLUG, Letícia Beccalli. **Vitória**: Sítio físico e paisagem. Vitória: EDUFES, 2009.

LIMA, Bruno de Oliveira. **Reconciliação urbana**: análise simbólica da paisagem da Vila da Vitória (séc. XVI - XVIII). 2013. 88 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2013.

LIMA, Glaucio Coutinho de. **Apropriações transitórias do espaço público** : a paisagem e os ambulantes no Centro de Vitória – ES. 2011. 178 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2011.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MADERUELO, Javier. **Arte público: naturaleza y ciudad**. Madrid: Fundacion César Manrique, 2001.

O'DOHERTY, Brian; MCEVILLEY, Thomas. **No interior do cubo branco**: a ideologia do espaço da arte. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **Intervenções urbanas: Arte/Cidade**. São Paulo: Senac São Paulo, 2012.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1995.

RUFINONI, Priscila; MARGOTTO, Samira. **8º Salão Bienal do Mar: ondas, pontes e intervenções navegáveis**. Vitória: Secretaria Municipal de Cultura, Casa Porto das Artes Plásticas, 2009.

## 4º SIMPOSIO CIENTÍFICO 2020

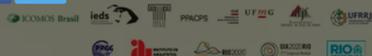
ICOMOS | BRASIL

Anais do 4º Simpósio Científico do ICOMOS Brasil

# URBANIDADE DO MAR: NO CAMINHO DAS ÁGUAS, A EXPANSÃO DO TECIDO URBANO DE VITÓRIA/ES ATRAVÉS DE UMA PERSPECTIVA ARTÍSTICA

Publicado em 24/02/2021 - ISBN: 978-85-5722-038-6

Compartilhar [Twitter](#)



← Todos os Trabalhos

Trabalho Completo

Resumo

### Título do Trabalho

URBANIDADE DO MAR: NO CAMINHO DAS ÁGUAS, A EXPANSÃO DO TECIDO URBANO DE VITÓRIA/ES ATRAVÉS DE UMA PERSPECTIVA ARTÍSTICA

### Autores

- DOUGLAS GOMES SILVA
- Prof. Dr. José Cirillo

### Modalidade

Resumo

### Área Temática

Tema Geral - Subtema 3: Patrimônio urbano, paisagens culturais e meio-ambiente (Conservação Urbana / Paisagens culturais / Rotas culturais / Turismo cultural / Energia e sustentabilidade / Mudanças climáticas)

### Data de Publicação

24/02/2021

### País da Publicação

Brasil

### Idioma da Publicação

Português

### Página do Trabalho

[www.even3.com.br/Anais/simposioicomos2020/244868-URBANIDADE-DO-MAR--NO-CAMINHO-DAS-AGUAS-A-EXPANSAO-DO-TECIDO-URBANO-DE-VITORIAES-ATRAVES-DE-UMA-PERSPECTIVA-ARTI](http://www.even3.com.br/Anais/simposioicomos2020/244868-URBANIDADE-DO-MAR--NO-CAMINHO-DAS-AGUAS-A-EXPANSAO-DO-TECIDO-URBANO-DE-VITORIAES-ATRAVES-DE-UMA-PERSPECTIVA-ARTI)

### ISBN

978-85-5722-038-6

### Palavras-Chave

Arte; Cidade; Documentação; Conservação; Bienal do Mar.

### Resumo

O presente artigo aborda aspectos da expansão da cidade de Vitória/ES, que ao longo do tempo passou por diversas modificações que transformaram não só o seu desenho urbano, mas também a sua forma e tamanho, através de, inúmeros projetos e planos de urbanização, impostos por meio de aterros. O desenho da cidade e por consequência a percepção do sítio físico, passam então a serem utilizados pelos governantes como solução para resolver a questão do espaço, ampliando-se desta forma as áreas urbanas da ilha. Nesse sentido, busca-se entender e descrever a expansão desse território, referenciando-se em "Vitória: sítio físico e paisagem" (2009), de Leticia Beccalli Klug e "Cidade prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória" (2009), de Eneida Maria Souza Mendonça. A partir do embasamento teórico com relação aos aterros realizados no território para expansão de Vitória, que acarretou no cobrimento de mangues e braços de mar que existiam na região, o artigo pretende apresentar, por meio de um viés artístico, a obra "Caminho das Águas", realizada em 2008/2009 durante o 8º Salão Bienal do Mar, pelo artista Piatan Lube. Trata-se de uma obra que dá à memória urbana a forma de uma linha azul-claro, pintada sobre o chão, traçando as áreas limítrofes das antigas formas geográficas naturais do arquipélago de Vitória, sobrepondo-se à forma territorial contemporânea da cidade. Diante disso, objetiva-se portanto apresentar e contribuir com reflexões sobre a expansão urbana da atual capital do Estado do Espírito Santo, além de, mostrar como o território e a arte estão ligados no diálogo com o espaço-tempo da cidade, fornecendo novas fontes de pesquisa e mostrando a importância dos documentos, arquivos e a apropriação dos mesmos no discurso estético e memorial do século XXI, fundamentais para a conservação da própria memória das cidades.

### Título do Evento

4º Simpósio Científico do ICOMOS Brasil e 1º Simpósio Científico ICOMOS/LAC

### Título dos Anais do Evento

Anais do 4º Simpósio Científico do ICOMOS Brasil

### Nome da Editora

Even3

### Meio de Divulgação

Meio Digital

### Como citar

SILVA, DOUGLAS GOMES; CIRILLO, Prof. Dr. José. URBANIDADE DO MAR: NO CAMINHO DAS ÁGUAS, A EXPANSÃO DO TECIDO URBANO DE VITÓRIA/ES ATRAVÉS DE UMA PERSPECTIVA ARTÍSTICA. In: Anais do 4º Simpósio Científico do ICOMOS Brasil. Anais...Belo Horizonte(MG) Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://www.even3.com.br/anais/simposioicomos2020/244868-URBANIDADE-DO-MAR--NO-CAMINHO-DAS-AGUAS-A-EXPANSAO-DO-TECIDO-URBANO-DE-VITORIAES-ATRAVES-DE-UMA-PERSPECTIVA-ARTI>>. Acesso em: 21/03/2021 02:17

## Trabalho

Ver documento