

# João Loureiro

**sé galeria**

rua roberto simonsen 108  
sé - centro histórico  
são paulo - sp  
cep 01017-020

**segaleria.com.br**  
t +5511 3107 7047  
[info@segaleria.com.br](mailto:info@segaleria.com.br)  
[segaleria](https://www.instagram.com/segaleria)

Mestre em Poéticas Visuais pela Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo – ECA/USP – em 2007 e Licenciado em Artes Plásticas pela Fundação Armando Álvares Penteado – FAAP – em 1995.

Fez mostras individuais como “Pedra que Repete”, na Casa da Imagem (São Paulo, SP, 2013), “Fim da Primeira Parte”, na Galeria Vermelho (São Paulo, SP, 2011), Solo Project na VOLTA 6 (Basel, Suíça, 2010), “Blue Jeans”, no Projeto Octógono de Arte Contemporânea da Pinacoteca do Estado (São Paulo, SP, 2009), “Reaparição”, no Paço Imperial (Rio de Janeiro, RJ, 2008) e “Passagem Secreta”, no Centro Universitário Maria Antônia (São Paulo, SP, 2003).

Participou das exposições coletivas “Open Borders/Crossroads Vancouver Biennale” (Vancouver, Canadá, 2014), “Panoramas do Sul – 18º Festival Internacional de Arte Contemporânea SESC/Videobrasil”, no SESC Pompéia (São Paulo, SP, 2013), “In Situ – Arte en el Espacio Público (San Carlos de Bariloche, Argentina, 2012), “Caos e Efeito”, no Instituto Itaú Cultural (São Paulo, SP, 2011), “MAM na OCA: Arte Brasileira no Acervo do Museu de Arte Moderna de São Paulo”, na OCA (São Paulo, SP, 2006), “Panorama da Arte Brasileira”, no Museu de Arte Moderna de São Paulo (2005) e “20 Artistas – 20 Anos”, no Centro Cultural São Paulo (SP, 2002).

peixe-elétrico-moto-clube

**11.05 – 20.07**

exposição  
individual

sé galeria

**Cavalos, touros,  
águias, panteras,  
jaguares**

*Carlos Eduardo  
Riccioppo*

Há tempos que a compreensão do trabalho de João Loureiro tende a passar pela delimitação de grupos de interesses temáticos os mais diversos aos quais as obras do artista se rebateriam: em determinado momento do começo da produção do artista, pufes, bancos e portas levariam a dizer, desse trabalho, que ele se interessa por “mobiliário”; mais adiante um pouco, “arquitetura”, “fábricas”; e assim por diante, passando por “animais”, “comidas”, “dinheiro”, “pedras”, “cigarros”. Quando os temas parecem menos claros, não restam dúvidas de que o trabalho permita ser agrupado sob a descrição dos materiais envolvidos em sua produção, e eventualmente aceite bem ser descrito como interessado em entender os usos e aparecimentos de “materiais de cobertura”, “isopor”, “madeira”, quando não “fibra de vidro”, ou mesmo “tapetes” e “etiquetas”.

Coisa distinta não ocorre com *Peixe-elétrico-moto-clube* – exposição do artista na Sé galeria que parece tratar de “artigos automobilísticos”. É claro que abranger todos os trabalhos da mostra sob essa categoria envolve torcê-los a um ponto em que, entre um desenho e uma moto de ponta-cabeça que projeta uma animação na parede, pareça possível determinar um “mínimo denominador comum” de interesses, com a crença de que os trabalhos do artista surjam, primeiro, como raciocínios que, depois, devem encontrar materialização desta ou daquela maneira.

A promessa que paira sobre esse tipo de compreensão do trabalho é, em todo caso, a de que, ao se concentrar sobre um único assunto, um único tema, material ou setor de atividades, o trabalho será capaz de, compreendendo lógicas específicas de funcionamento das coisas, desvendar a estrutura de setorização que acombarca a vida cotidiana, tornando-a repleta de regramentos e comportamentos repostos ao hábito. E é desta maneira que, como que por analogia, as obras do artista explicitariam as constrições do cotidiano, como se ao trabalho coubesse a tarefa ética de, em sua condição privilegiada de comentador da

cultura, olhá-la de fora, para, então, elucidá-la e permitir que ela possa ser debatida.

A princípio, tal efeito de esclarecimento sobre o funcionamento das coisas ocorre nessas obras, e provavelmente demarca a camada mais imediata das operações críticas a que elas se subscrevem – como um trabalho transformou um pufe em um diamante, ele deve, de algum modo, ter algo a dizer sobre os pufes e sobre os diamantes; como reproduziu em um tapete a imagem de uma piscina, deve ser apto a falar de clubes, lazer; como envolve dinheiro, deve ter algo a contribuir com a compreensão da circulação na atualidade.

No entanto, tal raciocínio crítico tende a subestimar o interesse real de Loureiro sobre seus assuntos, para fazê-lo residir em uma espécie de lugar externo a eles mesmos, de onde o artista só os flagra em seu contencioso problemático, reativo mesmo aos próprios problemas culturais que o espírito crítico tende a ver como a importância que o trabalho possui. O que tal raciocínio deixa de fora, dessa maneira, é, naturalmente, o apreço do artista pelos modos de fazer, pelos gostos, pelos padrões de representação das coisas, que são, no entanto, exatamente aquilo com que o trabalho lida quando aborda este ou aquele objeto.

Aqui, perde-se de vista, por exemplo, o enorme esforço dessa obra em supor que coisas às quais relegamos os piores julgamentos de gosto possam ser vistas de outra maneira – divertidas, engraçadas, *nonsense*, mas, também, dotadas de inteligência própria, arredondadas em linguagens específicas, tornadas vocabulário, léxico, prosódias plenamente alfabetizadas e cognitivamente autoconscientes: é com a mesma seriedade que essas obras supõem que podem tratar de “botânica” e de “etiquetas adesivas”, e esse comportamento do trabalho não se explica senão ao passo que desviamos ligeiramente o olho dos temas gerais ali sempre presentes e passamos a entender como é que o artista foi, ele mesmo, sendo capaz de, via um sem número de procedimentos, articulações de imagens, combinações entre técnicas de produção e emprego de objetos, alguns adquiri-

dos, outros feitos por ele, consolidar alguma coisa que se parecesse com um “universo próprio” a que o trabalho se referisse.

Acontece que não é sem interesse que o artista olha para bonecos infláveis da Michelin, adesivos de motos, desenhos de acidentes de carro, como não é sem curiosidade que pensa sobre drive-ins, oficinas, estacionamentos e as imagens que produzem, as histórias em que foram tematizados, os filmes que os elegeram como cenário privilegiado...

Antes de que dizer “artigos automobilísticos”, talvez, então, fosse o caso de reparar que está ali presente na exposição, embora disparatada e sem hierarquização prévia, qualquer coisa dos raciocínios de forma e design automobilístico em seu desenvolvimento histórico – o estatuto de lugar de projeção máxima da lida com a aventura, o risco, a transgressão, transliterados em elogios que vão da velocidade ao espírito competitivo na vida adulta; a sexualidade adolescente que imagina nessas formas curvas, nas cores, no brilho metálico, um lugar de inconformismo e liberdade ainda indisponível, que faz assentar o gosto pelas corridas de carros, os filmes, as narrativas de HQ que tematizam a relação duradoura entre o piloto e seu automóvel.

Não é, então, que Loureiro se reporte a um universo específico. Ele, na verdade, o costura, constrói. A exposição do artista não é sobre motos, sobre carros, sobre mecânica; ela é, antes, a imaginação de que, em alguma medida, algo de todas essas coisas possa se precipitar como uma linguagem plenamente equipada, produzindo em conjunto algum sentido. De onde deriva que os suportes e adereços que enfeitam o universo automobilístico possam ser vistos pelo trabalho como dados ainda dotados de alguma sensibilidade de que não se reduziu totalmente ao vácuo publicitário, mas que seguiriam carregando qualquer coisa de um apaixonamento que extrapolasse o gerenciamento certeiro do desejo – isto que torna, mesmo que de modo canhestro, as vertigens nos automóveis algo pertencente a uma esfera *popular* do gosto e dos apegos psíquicos que mobilizam o pensamento mais interno de cada trabalho do artista, e o fazem imaginar representa-

ções, construções, regras de produção, modos de fazer (este, o momento exato em que tais trabalhos vão deixando de comentar coisas que já existem e passam a constituir coisas autorreflexivas em que imagem, gosto, forma, material, uso e significados condicionam-se mutuamente).

Eu, particularmente, elegeria o pneu como o primeiro trabalho da mostra, por motivos óbvios: é ele que vemos primeiro, mas, também, trata-se de um trabalho que toma um objeto comumente utilizado daquele modo, fazendo as vezes de placa de entrada de oficina mecânica. O artista o pendura no alto, como se faz com esses pneus; mantém o tamanho e a cor preta do objeto, e mantém o grafismo escrito sobre ele em letra à mão. Reduz, no entanto, sua forma a um aro perfeito, fazendo-a de madeira, e aplica sobre isso uma pintura duradoura em preto brilhante – como se aerodinamizasse a placa que no mundo é um elemento acochambrado, e, assim, emprestasse a ela algo do cuidado total com os carros, convertendo-a, enfim, em objeto que aglutina toda a linguagem procedural referida ao automóvel – da troca de pneu ao óleo, ao martelinho de ouro e ao esmaltado acabamento que lhe garante o brilho de sua imagem.

Se assim fosse, um segundo trabalho bem poderia ser aquele de um enorme adesivo de tigre na dobra de uma parede. Ora, ao pneu pendurado no alto devem ter faltado a selvageria e a potência de um carro: para além do fato de que adesivos formam boa parte do imaginário de quem aprecia os motores, a própria aplicação do tigre sobre a parede repete, de modo bastante peculiar, o modo de aplicação de adesivos em motos, carros, que deve respeitar as dobras e as curvas dos veículos, recobrindo suas superfícies como se tomasse, delas, não as seções em que se assemelham mais a suportes planos, mas exatamente aquelas que se dobram, curvam, e que, portanto, demarcam a inteligência aerodinâmica de seu design. E assim bem é o tigre na parede, começando numa face e dobrando-se em direção à outra, a partir do canto. Mas, então, a velocidade que o adesivo demarca, assinala na aerodinâmica dos automóveis, repõe-se, nessa obra, no modo francamente engruvinhado com que o adesivo é colado. E o motivo, o tigre (poderia ser um cavalo, um

touro, uma águia, uma pantera, um jaguar), porque reage a uma parede e não a um carro, não tem por que não ser do tamanho do bicho.

O mesmo ocorre com os bonecos da Michelin, que são de escala de pessoa, mas cujo tamanho agigantado (aquele mesmo com que aparece, de repente, encarnando um espírito num filme de caçadores de fantasmas) repõe-se, sem dúvida, no fato de que, na parede, tematizam-se desinflados, num giro a que o trabalho obriga o objeto: os bonecos do artista não são infláveis, mas feitos em adesivos que contêm apenas as linhas pretas de seus contornos, e são colados apenas em algumas de suas partes contra a parede (em um, somente a cabeça; em outro, cabeça e mãos; em ainda outro, cabeça e um pneu que carrega); o restante de seus corpos pendem, como se à espera de serem preenchidos de ar.

E a mesma precisão da aplicação de uma cartela inteira de adesivos aparece, agora, sobre a parede, convertida no cuidado de dobrar no meio cada peça colante, de modo a que todas se apresentem como que ruidosamente objetuais, contra o fundo da parede que, com isso, se apresenta como cartela (para o que, aliás, o ligeiro agigantamento dos adesivos contribui).

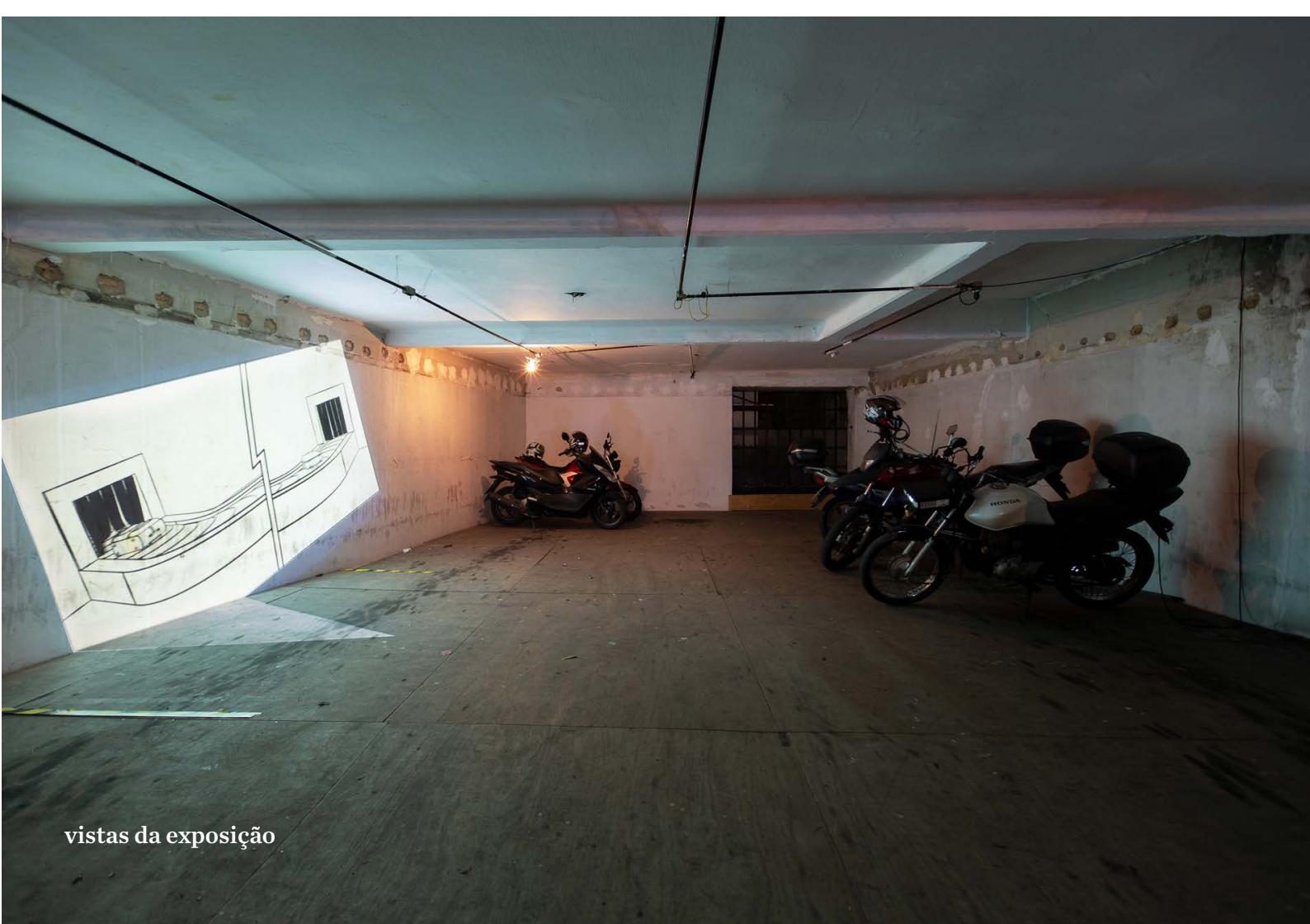
A essa altura, o trabalho já terá esbarrado na enorme quantidade de imagens que vem à reboque do mundo dos veículos, e Loureiro faz ingressar uma moto verdadeira à exposição, funcionando, mas parada no estacionamento que fica embaixo do espaço expositivo. Ali, ela projeta, inclinada, no lugar de seu farol, filmes, animações produzidas pelo artista, muitas delas, aliás, tematizando paisagens, coisas que se locomovem daqui até ali (e resta sempre a possibilidade de a moto sair dali para passear pela rua, em travelling, projetando lentidões pela cidade), ou a pausa para um cigarro, tudo isso que vai sugando para dentro do trabalho um erotismo próprio reputado aos motoqueiros ou a sexualidade do escurinho dos drive-ins.

De ponta-cabeça, uma segunda moto aparece, então, já dentro da sala de exposição; projetando uma única animação de um objeto que gira em *looping* pelo local onde

possuiria um farol, a moto vai se convertendo em projetor de cinema, fazendo com que olhemos para suas rodas como se fossem grandes carretéis. E aí, então, a experiência mais suja, baixa do drive-in anterior revela, enfim, uma série de coincidências entre moto ou carro e filme, naquilo que ambos possuem de desafio à dimensão e à escala mais cotidiana do pedestre: o giro, a duração de uma viagem ou de um passeio, a idéia de ser levado, projetado a uma paisagem, de passar rápido pelo mundo... Como se as duas mecânicas se reencontrassem com sua história de surgimento um século e pouco atrás, lembrando a transformação vertiginosa que operaram, em velocidade, para a formação dos hábitos visuais do presente.

É como se, trabalho após trabalho, o artista fosse construindo aos poucos uma espécie de identidade (num processo semelhante à criação de uma identidade visual, de marca, ou, melhor, de clube, como quer o título da mostra) que conferisse, a uma série de objetos sem uso imediato, ou de funções trocadas, materiais torcidos e imagens rebatidas uns nos outros. Por isso, não é difícil imaginar que os trabalhos presentes em *Peixe-elétrico-moto-clube* sejam menos um apanhado de coisas de temática semelhante, e, mais, pontos após pontos, que vão, em conjunto, formando a narrativa de surgimento de um universo possível.

Todas essas obras se encerram, em todo caso, em um último trabalho, no qual a produção de uma imagem propriamente dita se dá: uma espécie de autorama executado em forma de desenho, em que o artista convida um ilustrador, Adriano Rampazzo, para que desenhem, juntos, uma batida de carro, vista de cima: cada um é responsável por desenhar um dos carros da trombada, e o local de confluência, a batida propriamente dita, é desenhada por um, apagada pelo outro, revisada pelo primeiro, de maneira que o desenho resultante não pode simplesmente ser uma imagem qualquer de *crash*, mas se dá como ocasião privilegiada para a criação de uma verdadeira narrativa de imaginação de como se vê, pensa, projeta, desenha um carro (acidente e morte sendo, obviamente, elementos tão igualmente manejados na paixão pelos motores quanto o susto *pop* de uma trombada de carrinho de bate-bate ou a ansiedade pelo novo modelo a ser lançado).



vistas da exposição



vistas da exposição



**Projeto**

2019

190 x 200 x 90cm

*Motocicleta, projetor, animação, estrutura em ferro, instalação elétrica, mídia player e pintura esmalte*  
edição: única



A motorcycle stands in the parking lot, under the exhibition space, where it projects films through its lights. The projections are movies made by the artist, many of them about landscapes, things that move from here to there. Now and then the motorcycle leaves for a walking in the street, projecting sloppings throughout the city. All of that brings into the work a very specific eroticism reputed to bikers, as well as the sexuality of the dark places as the drive-ins.

## Drive In

2019

*Motocicleta, projetor, bateria, conversor, mídia player, estrutura em ferro, instalação elétrica e pintura esmalte*

110 x 205 x 65cm

edição única



**Capotagem**

2019

*Madeira, MDF, ferro e Pintura PU*

60 x 98 x 18.5cm

edição: única



## Crash

2019

*Desenho sobre papel*

84.5 x 117.5 cm

edição única



**Michelin I**

2019

*Adesivo*

80 x 210cm

edição: única



**O tigre errado**

2019

*Adesivo*

142 x 253cm

edição: 2/3+P.A.



## Cartela

2019

2019

Autentico  
67 x 94cm

07 x 94cm

---

## **sé galeria**

rua roberto simonsen 108  
sé - centro histórico  
são paulo - sp  
01017-020

**segaleria.com.br**  
+5511 3107 7047  
info@segaleria.com.br  
/segaleria

### **Artistas Representados**

Arnaldo de Melo  
Carlos Issa  
Dalton Paula  
Daniel Kairoz / Fagus  
Deco Adjiman  
Denise Alves-Rodrigues  
Manata Laudares  
Gustavo Speridião  
João Loureiro  
Maria Montero  
Michel Zózimo  
Pedro Victor Brandão  
Pontogor  
Rafael RG  
Rebecca Sharp  
Trapley