

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS**  
**Instituto de Ciências Humanas**  
**Programa de Pós-graduação em Antropologia**



**Dissertação de Mestrado**

**A CIDADE E SEUS *GRAFFITI*:**  
**UMA ETNOGRAFIA DE RUA NA REGIÃO PORTUÁRIA DA**  
**CIDADE DE PELOTAS/RS**

**Fabricio Barreto**

**Pelotas, 2018**

**FABRICIO BARRETO**

**A CIDADE E SEUS *GRAFFITI*:  
UMA ETNOGRAFIA DE RUA NA REGIÃO PORTUÁRIA DA  
CIDADE DE PELOTAS/RS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Antropologia.

Orientadora: Claudia Turra Magni

Pelotas, 2018

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas  
Catalogação na Publicação

B273c Barreto, Fabricio

A cidade e seus graffiti : uma etnografia de rua na região portuária da cidade de Pelotas/RS / Fabricio Barreto ; Claudia Turra Magni, orientadora. — Pelotas, 2018.

130 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, 2018.

1. Paisagem urbana. 2. Cidade moderna. 3. Etnografia de rua. 4. Graffiti. 5. Bairro Porto - Pelotas/RS. I. Magni, Claudia Turra, orient. II. Título.

CDD : 301

**BANCA EXAMINADORA:**

---

**Profa. Dra. Claudia Turra Magni (orientadora)**

**Universidade Federal de Pelotas - UFPEL**

---

**Profa. Dra. Ana Luiza Carvalho da Rocha**

**Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS**

**Universidade Feevale - FEEVALE**

---

**Profa. Dra. Adriane Luisa Rodolpho**

**Universidade Federal de Pelotas - UFPEL**

---

**Profa. Dra. Glória Maria dos Santos Diógenes**

**Universidade Federal do Ceará - UFC**

---

**Dra. Ágata Sequeira**

**Instituto Universitário Lisboa - IUL**

**Data da defesa: 27 de agosto de 2018.**

## **Agradecimentos**

Aos colegas do Núcleo de Antropologia Visual que sempre se mostraram disponíveis para uma conversa e ajuda nas dúvidas da pesquisa. Um agradecimento especial à Cornelia, por me receber no Navisual e permitir as primeiras aproximações com a Antropologia. Um agradecimento mais que especial à Ana Luiza, que me acompanhou desde o início e que foi não só uma grande parceira de pesquisa, mas uma amiga sempre ao meu lado me apoiando e, pacientemente, mostrando os caminhos e meandros da Antropologia.

Aos colegas do Programa de Pós-graduação em Antropologia, que me acolheram em suas casas, e, com certeza, tornaram mais quentes os dias e as noites de uma cidade muitas vezes fria, mas que se revela muy calorosa nessas relações. Agradeço ao Cristiano pela parceria e contribuição na pesquisa. Aos professores e professoras do PPGAnt, que me receberam e permitiram esse percurso. Um agradecimento especial à Cláudia, que se mostrou resiliente e que certamente transmitiu ensinamentos para a vida.

Agradecimentos à Ana Maria, meu apoio incondicional nesse percurso. Sem ela não teria realizado essa formação.

Agradecimentos efusivos à Daniela, que acompanhou essa empreitada e se manteve compreensiva diante das adversidades.

E por fim, aos grafiteiros BERO, THÉO, ROOD, DRUM, XATOR, POVO, ASNOUM, GORDO, TREZE, SIMPLES, e todos os outros que permitiram a troca e o diálogo tornando possível a investigação.

“A cultura rica e plural, a ilimitada capacidade de impressionar-se e a compreensão aberta a tudo, traços próprios de uma época da decadência, significa precisamente a fusão de todas as tendências contrárias.”

Georg Simmel

## Resumo

A região portuária de Pelotas, cidade situada no sul do Rio Grande do Sul, é particularmente profícua em ruínas - herança de um polo industrial próspero que iniciou suas atividades ao final do século XIX, cujos vestígios materiais, ainda visíveis, denunciam a decadência econômica que assolou o município a partir da década de 1970. Os muros abandonados em profusão tornaram-se telas para o *graffiti*, um agente na constituição da paisagem deste bairro que passa por transformações urbanas consideráveis - seja pela implantação e incremento de polos universitários, seja pela reativação de instalações do porto da cidade. Foi neste universo citadino, em diálogo com uma rede de grafiteiros locais e considerando as interfaces da Antropologia urbana e Antropologia da imagem, que esta pesquisa, fundamentada metodologicamente na etnografia de rua, procurou investigar a arte urbana enquanto fenômeno peculiar às transformações da paisagem da região portuária de Pelotas.

Palavras-chave: Paisagem urbana; Cidade moderna; Arte de rua; Etnografia de rua; Graffiti; Bairro Porto - Pelotas/RS

**Abstract**

The port region of Pelotas, a city located in the south of Rio Grande do Sul, is particularly profitable in ruins - a legacy of a prosperous industrial pole that began its activities at the end of the 19th century, whose material tracks, still visible, denounce the economic decay that devastated the municipality from the 1970s. The abandoned walls in profusion became graffiti screens, an agent in the constitution of the landscape of this neighborhood, which undergoes considerable urban transformations - either by the implantation and increase of university poles, or by the reactivation of facilities of the city's port. It was in this urban universe, in dialogue with a network of local graffiti artists and considering the interfaces between urban anthropology and visual anthropology, that this research, methodologically grounded in street ethnography, investigated urban art as a phenomenon peculiar to urban transformations landscape of the port region in Pelotas.

Keywords: Urban landscape; Modern city, Street art, Street ethnography, Graffiti, Porto district - Pelotas / RS

## Lista de abreviaturas e siglas

<b>ANTAQ</b>	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
<b>BIEV</b>	Banco de Imagens e Efeitos Visuais
<b>CCHS</b>	Campus de Ciências Humanas e Sociais
<b>CEARTE</b>	Centro de Artes
<b>CEF</b>	Caixa Econômica Federal
<b>CMPC</b>	Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones
<b>COHABPEL</b>	Condomínio Habitacional construído em Pelotas na metade do século 20
<b>CONSUN</b>	Conselho Universitário
<b>ICH</b>	Instituto de Ciências Humanas
<b>IPHAE</b>	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual
<b>IPHAN</b>	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
<b>IS</b>	Internacional Situacionista
<b>LEPPAIS</b>	Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e Som
<b>NAVISUAL</b>	Núcleo de Antropologia Visual
<b>PPGAnt</b>	Programa de Pós-Graduação em Antropologia
<b>REUNI</b>	Programa de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais
<b>UFPEL</b>	Universidade Federal de Pelotas
<b>UFRGS</b>	Universidade Federal do Rio Grande do Sul

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>11</b>
<b>2. A REGIÃO DO PORTO: VESTÍGIOS DE UM TEMPO DO SONHAR COLETIVO.....</b>	<b>21</b>
Chegando ao campo e relocando uma pesquisa.....	23
Situando o universo de pesquisa.....	24
Revisitando a história do Bairro.....	28
Ruínas da cidade contemporânea: unidade e fragmentação.....	32
Entre ruínas e graffiti: o trabalho de campo.....	37
<b>3. NAS RUAS DO PORTO, UMA PAISAGEM EM TRANSFORMAÇÃO.....</b>	<b>40</b>
A polêmica em torno da reativação do Porto de Pelotas.....	43
A Universidade na região portuária.....	49
Memória e sobreposições "paisageiras".....	54
<b>4. GRAFIAS DE RUA NA REGIÃO DO PORTO.....</b>	<b>62</b>
Da deambulação desendereçada a busca por graffiti.....	65
Experiência urbana e graffiti.....	70
Grafiteiros e seus graffiti: do Porto ao Centro.....	72
Carinhas, georreferenciamento e uma longa espera.....	87
A descoberta do "desconhecido".....	90
O encontro com Molon e sua experiência com arte de rua.....	91
<b>5. MAPEANDO GRAFFITI: UMA GALERIA A CÉU ABERTO NO PORTO.....</b>	<b>97</b>
Meandros do graffiti legalizado.....	101
A requalificação da orla portuária.....	105
Uma experiência pedagógica.....	109
<b>Considerações finais.....</b>	<b>119</b>
<b>Referências.....</b>	<b>124</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>128</b>

## **1. INTRODUÇÃO**



Vista d'uma parte do fundeadouro do Porto da cidade de Pelotas, tirada da charqueada de Heliodoro na ocasião em que atracados ao trapiche da mesma carregarão charque, couros salgados e mais artigos a Barca Nat. Tigre go.e o Po. italiano Giuseppine e mais outros navios.

1

<sup>1</sup> Transcrição da legenda manuscrita sobre a foto: Vista d'uma parte do fundeadouro do Porto da cidade de Pelotas, tirada da charqueada de Heliodoro na ocasião em que atracados ao trapiche da mesma carregarão charque, couros salgados e mais artigos a Barca Nat. Tigre go.e o Po. italiano Giuseppine e mais outros navios (s/a).

É no contexto das atuais mudanças e transformações por que vêm passando a região portuária em Pelotas/RS que se situa esta etnografia. Herdeira de um próspero polo industrial que inicia suas atividades ao final do século XIX, cujos vestígios materiais, ainda visíveis, denunciam a decadência econômica que assolou o município a partir da década de 1970 do século XX, este universo urbano dá a ver uma relação tensa e efêmera entre o antigo, explicitado pelas suas ruínas, e o novo, expresso na linguagem contemporânea do *graffiti* – um dentre tantos agentes desta transformação urbana. Existe uma lógica associada ao *graffiti* que é trabalhar nos interstícios, naquelas zonas abandonadas e degradadas da cidade, e a ruína faz parte dessa lógica. Portanto, compreender o *graffiti* em suas múltiplas dimensões em Pelotas, e especialmente nesta área da cidade, implica disponibilidade de deslocamento em campo - no tempo e no espaço - e articulação por entre as diferentes narrativas - orais, visuais, sensíveis - dos agentes envolvidos neste fenômeno de arte de rua, que participam da transformação da região portuária pelotense e convidam a investigar sua memória.

Para quem transita pela região portuária, chama a atenção a grande quantidade de inscrições (*graffiti* e *pixo*) aplicadas nas paredes e nos muros de casas e prédios das antigas indústrias pelotenses. Estamos falando de um contexto urbano metropolitano que se caracteriza como sociedade complexa industrial moderna, a qual, nas palavras de Gilberto Velho, surge durante a Revolução Industrial e “cuja complexidade está fundamentalmente ligada a uma acentuada divisão do trabalho, a um espantoso aumento da produção e do consumo, à articulação de um mercado mundial e a um rápido e violento processo de crescimento urbano” (VELHO, 2013: 89). Por complexidade podemos entender a noção, apresentada também por Velho, que nos traz a “ideia de uma heterogeneidade cultural que deve ser entendida como a coexistência, harmoniosa ou não, de uma pluralidade de tradições cujas bases podem ser ocupacionais, étnicas, religiosas, etc.” (*idem*: 88).

A Modernidade se estabelece em um mercado de imagens que integram com o imaginário coletivo. As imagens de desejo, de adoração à mercadoria, de utopias de felicidade, do sonhar coletivo compõem a mitologia desta Modernidade, amplamente explorada pela literatura benjaminiana. É na metrópole moderna que florescem as imagens oníricas, materializadas nas construções, nas modas, nos

transportes, na indústria: “Na cidade pós-Revolução Industrial, onde ‘lua e estrelas não vêm mais ao caso’, [...] o cenário urbano ‘surge, de um só golpe, ao fulgor da luz elétrica’” (BOLLE, 2000:81). Os sonhos coletivos do início do século passado apontavam as promessas de desenvolvimento e progresso impulsionados por novas tecnologias e descobertas em um enfrentamento constante entre o passado e o futuro, relegando ao presente a celebração do inconsciente. Diante deste contexto, Walter Benjamin lança mão do conceito de imagem dialética, categoria central de sua historiografia, analisada por Willi Bolle (2000) enquanto instrumento para decifrar a mitologia da Modernidade. No método historiográfico benjaminiano, “o saber é obtido através de uma operação dialética: do ‘ainda não-consciente’ à consciência despertada, e vice-versa” (*idem*: 62), e as imagens oníricas “só se tornam legíveis na medida em que o presente é percebido como um ‘despertar’ num ‘agora de conhecibilidade’” (*idem*: 64). Este processo epistemológico, base da historiografia de Benjamin, vale-se das noções de montagem e de imagem dialética, que inspiram esta etnografia, tal como veremos ao longo dos capítulos.

Por estarmos tratando de uma pesquisa antropológica em um certo contexto urbano, José Guilherme Magnani (2012: 252) ressalta que “é preciso levar em consideração dois fatores constituintes: a paisagem (entendida como o conjunto de espaços, equipamentos e instituições urbanas) e os atores sociais”. A noção de paisagem urbana, cujos desdobramentos veremos futuramente, é “resultado de práticas e intervenções impostas pelos mais diferentes atores em sua complexa rede de trocas” (*idem, ibidem*), ou seja, trata-se de uma paisagem socialmente construída. Diversamente de outras disciplinas, a Antropologia Urbana trabalha intrinsecamente com (e na) interseção de ambos os termos desta relação - paisagem e atores sociais - e, por meio da etnografia, busca captar esse duplo movimento, evitando a dicotomia que opõe estruturas urbanas e indivíduos. Neste universo urbano de investigação, em que se realizará a interlocução com grafiteiros da cidade, proponho uma reflexão sobre a dinâmica de transformação urbana da região portuária a partir dos *graffiti* que integram aquela paisagem.

Caminhar por essa região é como visitar uma galeria a céu aberto onde a arte urbana se mescla às ruínas das fábricas abandonadas e nos provoca a viver um misto de passado/presente. É nesta área em constante transformação, onde a relação entre o antigo e a linguagem contemporânea da arte urbana está presente,

onde a paisagem citadina não nos permite esquecer de uma história ainda latente, que encontro uma profusão de *graffiti* e inscrições, objeto desta pesquisa e guia de meu percurso epistemológico que se constitui a partir da trama de narrativas visuais e orais obtidas junto aos diferentes agentes envolvidos. Ricardo Campos (2010: 25) nos diz que “o *graffiti* é, basicamente, uma expressão das culturas jovens urbanas”, ressaltando que “a juventude não pode ser tomada como uma categoria natural e universal, transparente e rigorosa, na medida em que é histórica e socialmente forjada, sendo moldada e transformada no cotidiano pela subjetividade que é nossa e dos outros”. De fato, nos primeiros contatos que tive com a rede de grafiteiros de Pelotas, pude perceber que são jovens — na grande maioria entre os 25 e 35 anos de idade, do sexo masculino, pertencentes a camadas médias da sociedade. Alguns não são de Pelotas, contudo foram morar na cidade para realizar curso superior em Artes Visuais na Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), cujo prédio está situado no Bairro Porto. Nem todos se reconhecem como grafiteiros, pois alguns dizem que se utilizam da técnica para realizar sua arte. Trabalham dando aulas de artes, gerenciando estúdios de tatuagens ou vendendo obras e produções próprias. Há também casos em que o ramo comercial de atividade que a pessoa atua não tem ligação com artes visuais. Comercializam seus desenhos em paredes e muros de estabelecimentos comerciais, para fins de publicidade, mas também praticam o que chamam de “vandal”, a inscrição de caráter ilegal. Como constatado por Campos (2010: 30), “o *graffiti* equivale apenas a uma porção do cotidiano destes jovens”.

Considerando o contexto e a problemática em questão, o objetivo geral desta pesquisa é etnografar a arte de rua, sua percepção e a ação dos grafiteiros na região portuária de Pelotas enquanto elementos da trama de negociação no processo de transformação urbana. De modo mais específico, pretendo: reconhecer as dinâmicas da relação dos autores destas obras com a cidade, seus deslocamentos e motivações; descrever suas relações com outros atores sociais envolvidos na transformação do bairro (particularmente, integrantes da Universidade Federal de Pelotas e da empresa de transportes Sagres Agenciamentos Marítimos); identificar narrativas de moradores e frequentadores da região acerca das transformações naquela paisagem; e produzir um acervo de imagens sobre arte de rua, com vistas a contribuir para a criação de um circuito de arte urbana.

Para alcançar tais objetivos, a pesquisa foi desenvolvida através do método etnográfico, com recurso a técnicas diversas. Elas serão aqui anunciadas de modo introdutório e retomadas ao longo do texto, visto que cada capítulo trata de aspectos distintos do problema de pesquisa e está apoiado em fundamentos teórico-metodológicos articulados e complementares entre si.

No intuito de “apreender o ponto de vista do nativo” (MALINOWSKI, 1984), expresso em narrativas e práticas de meus interlocutores, recorri à observação participante por considerá-la como premissa necessária à apreensão dos imponderáveis da vida real e relativização dos dados etnográficos. Esta técnica de pesquisa contribuiu para realizar uma descrição densa do fenômeno observado, tal como propõe Clifford Geertz (2008), a partir de uma perspectiva interpretativista. Neste sentido, o registro detalhado das observações em diários de campo constituiu ferramenta fundamental para a organização e análise dos dados, assim como para a constituição da descrição etnográfica, perpassada pelo aporte teórico. Sempre atento ao trabalho sistemático de olhar, ouvir e escrever, preconizados por Roberto Cardoso de Oliveira (2000) como imprescindíveis ao ofício do etnógrafo, a interlocução em campo se deu com moradores e usuários da região e, sobretudo, com grafiteiros, considerados em sua rede social, na qual me inseri para a realização da observação participante. A relevância de atentar para a rede social é ressaltada por Ricardo Campos (2010: 35) em suas pesquisas sobre a mesma temática em Portugal: “o anonimato é recorrente nestes casos e o universo do *graffiti* não é exceção. Aqueles que queremos conhecer e com quem queremos falar protegem a sua identidade e não se expõem, tornando complicada a tarefa de acesso”. Nesta perspectiva, as pistas oferecidas por William Foote-Whyte (1990), em sua “Sociedade de Esquina”, publicada na década de 1940 permanece referência relevante para o desenvolvimento da observação participante em contexto urbano. Não tão ocasionalmente, Néstor Perlongher (1986), com “*Trottoir: a territorialidade itinerante*”, também vem a compor referência por modos de prática do espaço na via do subversivo, do limiar, que transita nas brechas e fendas do sistema de controle.

Sistematicamente, é importante levar em consideração os apontamentos de Magnani (2012: 260) quando propõe instigar “o olhar que se posiciona de perto e de dentro”, expressão com a qual o autor denomina uma certa postura etnográfica, em

oposição à visão "de fora e de longe" privilegiada por outros campos do saber dedicados ao fenômeno urbano. O propósito de Magnani (2010: 256) é "delimitar um campo onde se possa apreciar alternativas de análise voltadas para a dinâmica urbana contemporânea". Segundo o autor (*idem*: 260), a visão de perto e de dentro nos permitirá a "apreensão de padrões de comportamento, não de indivíduos atomizados, mas de múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos". E complementa:

Para captar os vários planos dessa dinâmica é preciso situar o foco nem tão de perto que se confunda com a perspectiva particularista do usuário, nem tão de longe a ponto de distinguir um recorte abrangente mas genérico e sem rendimento explicativo. [...] Entre o 'de fora e de longe' e o 'de perto e de dentro' certamente há nuances e gradações que permitem variar ângulos e escalas da observação. (*idem*: 269-270).

Na atual pesquisa, as imagens não são unicamente meu objeto de investigação, pois, para além do *graffiti*, as imagens fotográficas se tornaram suporte e vetor fundamentais para o desenvolvimento e a apresentação da etnografia. Em 1997, fiz meu primeiro curso na área, no Foto Cine Clube Gaúcho. Como fotógrafo, trabalhei em diversos jornais de Porto Alegre e região metropolitana, o que proporcionou um caráter documental ao meu trabalho. A continuidade de minha formação se deu de forma autodidática, pois sou do tempo em que não existiam cursos de nível superior para formar fotógrafos no Rio Grande do Sul. Portanto, o conhecimento adquirido na área ocorreu pela troca de experiências com colegas que tive o prazer de conhecer e com quem pude fotografar. A partir de 2013, passei a integrar, como pesquisador/colaborador, o Núcleo de Antropologia Visual (NAVISUAL) e o Banco de Imagens e Efeitos Visuais (BIEV) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), coordenados pelas professoras Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha. A aproximação com a Antropologia decorre da minha formação em uma área afim, a Filosofia, e do interesse em refletir sobre a fotografia em pesquisas acadêmicas. A partir do trabalho com o NAVISUAL e BIEV, comecei a esboçar um primeiro projeto de pesquisa em Antropologia, o qual visava investigar um recorte do que se compõem no processo de transformação urbana do 4º Distrito de Porto Alegre. Entretanto, com a minha inserção no Programa de Pós-Graduação em Antropologia (PPGAnt) na Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), considerei oportuno deslocar meus questionamentos centrais para a região portuária

desta cidade, que se constituiu, no final do século XIX até meados do século XX, como importante polo industrial do Rio Grande do Sul. Muitos dos prédios desta indústria ainda estão lá, alguns em estado de abandono, outros sendo utilizados para diversos fins. Neste sentido, tanto em termos conceituais e teóricos como a partir da experiência em etnografia que vivenciei com as professoras e equipe de pesquisadores do NAVISUAL e BIEV, existe uma fundamentação da presente pesquisa que se inicia em Porto Alegre e toma continuidade em Pelotas, junto ao Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e Som (LEPPAIS), coordenado pela professora Claudia Turra Magni.

Conforme discutirei mais detidamente na análise do material empírico, concordo com Etienne Samain (2012:23) quando afirma que, “independentemente de nós - autores ou espectadores - toda imagem, *ao combinar* nela um conjunto de dados sígnicos [...], ou associar-se com outra(s) imagem(ns), seria '*uma forma que pensa*'”. Combinado a essa perspectiva, as pranchas fotográficas elaboradas por Gregory Bateson e Margaret Mead (1942) nos propõem a constituição de narrativas sobre o *ethos* balinês, um tema que os autores reconheceram ser impossível de compreender e transmitir através de recursos unicamente textuais. Em meu campo de pesquisa, assim como na elaboração da narrativa etnográfica, as fotografias, tanto produzidas por mim, como oriundas de acervos públicos ou privados, tornam-se um dos recursos centrais na composição da metodologia desta pesquisa. Por meio da fotoetnografia, como sugere Luiz Eduardo Achutti (1997:14), “proponho-me a pensar e trabalhar o potencial narrativo-descritivo da fotografia”, para, assim, buscar aporte de compreensão e difusão da pesquisa. Desse modo, a “câmera na mão” constituiu instrumental importante no levantamento de dados, conforme preconizado por Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha (2013b) através da “etnografia de rua”. Por meio desta técnica encontrei a possibilidade de realizar a “observação flutuante”, noção preconizada por Colette Pétonnet (2008), de modo que caminhadas na cidade se compuseram como recurso de pesquisa. “A técnica de etnografia de rua consiste na exploração dos espaços a serem investigados através de caminhadas em que o pesquisador está atento às variações das formas de ocupação do espaço, dos jogos de interação social e tensões nos territórios vividos” (ECKERT & ROCHA, 2103b:23). Assim, inspirado na figura do *flâneur*, o caminhar pela cidade, ainda que de forma aparentemente ingênua, proporcionou

percursos e encontros fortuitos em uma paisagem urbana que se desvelava em cada passo, a cada esquina. “Conhecer a cidade é apropriar-se de parte de um conhecimento do mundo, dos saberes e fazeres dos habitantes em suas experiências e práticas cotidianas” (*idem*: 22).

Para Michel de Certeau (1998: 179), “a caminhada afirma, lança suspeita, arrisca, transgride, respeita etc., as trajetórias que ‘fala’. Todas as modalidades entram aí em jogo, mudando a cada passo, e repartidas em proporções, em sucessões, e com intensidades que variam conforme os momentos, os percursos, os caminhantes”. A caminhada permite sentir a cidade: no clima, nas imagens, nas sonoridades, nos espaços praticados, na tensão entre as continuidades e descontinuidades, na dinâmica do tempo. Para compreensão do meu universo de pesquisa, percorri caminhos com o intuito de mapear o espaço. E, com isso, me aproximei dos pressupostos de Tim Ingold (2005), que, apoiado as noções de percepção apresentadas por James Gibson (1979) e Maurice Merleau-Ponty (1945), sugere que “conhecer assemelha-se ao mapear”. Neste sentido, mapas foram analisados, assim como me utilizei da consulta a documentos, participei de reuniões e realizei entrevistas não-diretivas, que, por vezes, foram por vezes foram gravadas ou seguidas de anotações no caderno de campo.

Nestas caminhadas permeadas por encontros etnográficos com transeuntes, frequentadores e *habitués* do bairro Porto, os relatos de antigos moradores da região portuária proporcionaram aquelas imagens que não podemos mais acessar pela câmera, compondo um aspecto da pesquisa relacionado à memória. Portanto, transitei etnograficamente em um certo cenário imagético de reminiscências socioculturais de Pelotas com base na proposta de etnografia da duração, como proposto por Eckert e Rocha (2013a), analisando os problemas do tempo presente, de uma memória lacunar e cíclica, e de como os atores sociais, através de suas narrativas e práticas cotidianas, estariam agenciando estas interações.

Sob a ótica dos estudos de uma etnografia da duração, a vida urbana é descrita pelos sujeitos-personagens que narram as suas experiências cotidianas nas cidades modernas superpondo os tempos imaginados a partir de um fragmento vivido. (*idem*.:29)

O primeiro capítulo visa apresentar um panorama do universo de pesquisa. Pautado pelos primeiros encontros com o campo de investigação, busco conduzir o leitor em meio aos vestígios e ruínas que compuseram o polo industrial pelotense. A

escrita está apoiada em fotografias antigas contrapostas a fotografias atuais, que, somado ao aporte historiográfico, procura fazer perceber, descritivamente, a paisagem da região. O capítulo seguinte explicita a problemática que envolve o atual processo de transformação urbana da região portuária. Serão apresentados os pontos de tensão encontrados nas narrativas dos agentes envolvidos neste processo, formatando o quadro de investigação da dissertação. O próximo capítulo descreve a experiência com os interlocutores, proporcionando, assim, uma deriva pelas ruas de Pelotas através dos rastros do *graffiti* aplicado nas superfícies da cidade. Também procura mostrar como esta arte pode proporcionar uma nova experiência na urbe, ao mesmo tempo que propiciou um olhar sobre as atuais transformações urbanas da região portuária. O último capítulo dá continuidade a experiência *graffiti*, entretanto, enfatiza a presença da Sagres na região portuária e as ações que vem realizando ao que está sendo chamado de revitalização da orla portuária. Também relato a experiência de caminhada orientada nos arredores do porto da cidade, realizada com estudantes do ensino fundamental de uma escola de Pelotas.

Enfim, a investigação se propôs a um evento de trocas de experiências e de restituição sistemática aos interlocutores, permitindo o compartilhamento de reflexões sobre as transformações do bairro Porto e o agenciamento do *grafitti* neste processo.

## **2. A REGIÃO DO PORTO: VESTÍGIOS DE UM TEMPO DO SONHAR COLETIVO**



## Chegando ao campo e relocando uma pesquisa

Em 2015, desenvolvi uma série fotográfica registrando ruínas e escombros de demolições de casas que estavam ocorrendo em Porto Alegre. Motivado por um projeto coletivo que incluiu fotógrafos e fotógrafas residentes nesta capital, em Montevideu e em Buenos Aires, fomos provocados a fotografar a cidade que habitávamos. Diante do frenesi da especulação imobiliária aquecida por uma economia brasileira que ainda mostrava avanços, escolhi registrar o que as construtoras estavam proporcionando à paisagem da capital dos gaúchos. Casas antigas vinham sendo demolidas “à toque de caixa”, por vezes 4 ou 5 casas em uma mesma quadra, deixando marcas de uma existência que falava da memória daquele lugar.



Fotos do autor, 2015.

Em 2016, ao ingressar no Programa de Pós-Graduação em Antropologia (PPGAnt) da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), cujo campus se situa na região portuária, deparo-me com um contexto urbano semelhante ao que encontrava no trabalho de campo desenvolvido no 4º Distrito de Porto Alegre. Nele há uma profusão de construções antigas, em processo de transformação, desde pequenas residências (muitas das quais eram moradias de operários) até imensas edificações para fins industriais, formando um conjunto arquitetônico que exalta a duração da memória da cidade, manifestações do tempo no espaço, em um encontro do presente com o passado. Muitas destas construções ainda estão em perfeito estado de conservação; todavia, outras tantas, em situação de abandono e ruína, cenário este que faz parte de um mesmo contexto de ascensão e crise do sistema capitalista industrial relacionado àquele existente em Porto Alegre. Morar em Pelotas apresentou-se como uma oportunidade para realizar um novo ensaio fotográfico, e a questão que se impôs foi: o quê fotografar? A partir daí comecei a perceber continuidades e discontinuidades com o ensaio realizado anteriormente, em outro

universo de pesquisa, sobretudo no que concerne à relação entre a ruína e o *graffiti*, que tornou-se centro de meu interesse fotográfico.

### **Situando o universo de pesquisa**

Chegar à cidade demandou a escolha de um lugar para morar. Como muitas das instalações da UFPEL estão localizadas na região portuária, inclusive o Instituto de Ciências Humanas (ICH), onde são ministradas as aulas do curso de Pós-graduação em Antropologia, minha opção foi residir próximo à Universidade, tal como faz grande número de estudantes da UFPEL. Esta região é conhecida pela população local como Bairro Porto, entretanto é importante ressaltar que não se trata de uma designação administrativa<sup>2</sup>, com base em delimitações geográficas e urbanísticas.

Se tratarmos dos aspectos topográficos, a região portuária, que também foi conhecida como zona da Várzea, está localizada em uma parte relativamente baixa da cidade em relação ao Centro, assentado sobre uma leve colina, embora toda a cidade seja marcadamente plana. Aparentemente, não é relevante a diferença de altitude entre a região portuária e a região central da cidade, mas significou muito para definir projetos de plano diretor e saneamento em diferentes épocas de urbanização de Pelotas. As ruas da região portuária são largas<sup>3</sup>, caracterizando-se pelo traçado viário reticulado, o que oferece à paisagem urbana uma impressão de amplitude, de modo que em muitas regiões, como a que me ateno, o olhar pode estender-se a longas distâncias.

Ao flunar pelas ruas, deparo-me com uma grande quantidade de edificações de apenas um pavimento, favorecendo essa percepção de uma paisagem urbana vasta e ampla. Em outros tempos, essas edificações conformaram as “casas operárias” (ESSINGER, 2009:139), ou seja, foram as habitações de trabalhadores e trabalhadoras da antiga indústria pelotense. Conforme Essinger, esta característica

<sup>2</sup>A cidade de Pelotas é dividida em 7 regiões administrativas, que são subdivididas em mesorregiões e, subsequentemente, em microrregiões. O Bairro Porto, o qual faz referência a presente dissertação, está localizado na região administrativa Centro (CE), mais especificamente na mesorregião CE.4, que se subdivide em 4 microrregiões: Baixada (CE.4.1), Vila Caieira (CE.4.2), Porto (CE.4.3) e Doquinhas (CE.4.4). Referência: III Plano Diretor. Mapa temático: sistema de territórios. Prancha U-02. Pelotas/RS. dez/2008. Anexo A e Anexo B.

<sup>3</sup> O 1º Plano Diretor de Pelotas, elaborado em 1963, previa que ruas principais, coletoras de trânsito para as avenidas, teriam largura mínima de 20 metros (inciso III), e ruas locais, de trânsito lento, teriam largura mínima de 16 metros (inciso IV). Ambas as diretrizes citadas estão de acordo com o Art. 3º da Lei Municipal nº 1.672/1963, que aprova o Plano Diretor e suas diretrizes gerais.

de várzea da região portuária, com tendência a alagamentos, foi um dos fatores que determinou o baixo custo imobiliário de lotes e terrenos, propiciando a construção de moradias de trabalhadores na região:

A maior incidência de residências de trabalhadores no entorno do local de trabalho se deu mais pelo fato da zona da Várzea ter concentrado um grande número de empresas e indústrias a partir do início do século XX, o que fundou na área um bairro operário, onde os lotes e os aluguéis tinham um preço menor, já que era uma região sujeita a alagamentos e estava localizada fora da zona servida pela infra-estrutura, mas mesmo assim próxima ao centro da cidade. (*idem*: 121)



Casas típicas da região portuária. Foto do autor.

As “casas operárias” foram construídas por investidores que as alugavam aos trabalhadores da indústria. Tais edificações respeitavam uma tipologia que as deixou conhecidas como casas de meia-morada, ou casas de testada, “nas quais a porta principal abre-se diretamente para a rua, e um corredor lateral liga a frente aos fundos do prédio, onde está a cozinha; na fachada geralmente aparece uma porta e uma janela mais frequentemente, podendo aparecer duas” (*idem*: 139). Estas construções também ficaram conhecidas como casas em fita e existem até hoje em grande quantidade na região portuária. Muitas preservam a arquitetura original, outras, já descaracterizadas, abandonadas ou em ruínas, conferem à região um certo ar nostálgico que contrasta com a vitalidade da presença acadêmica.

A circulação de jovens e a destruição do casario antigo para a construção de prédios funcionais destinados a estes novos moradores que a Universidade vem atraindo à região complementam o cenário portuário. Como podemos observar, a constituição fabril-industrial é um aspecto marcante desta região. Algumas das mais importantes fábricas do polo industrial pelotense e que também mais concentraram

operários estiveram instaladas naquela área. Se hoje os prédios estão abandonados, em ruínas ou requalificados para fins acadêmicos, em outros tempos representaram a pujança de uma das maiores economias do país.

Pelas suas peculiaridades, esta região já foi tema de diversas pesquisas em diferentes áreas do conhecimento na academia. O trabalho de Martha Poetsch (2002), arquiteta e pesquisadora que desenvolveu tese no extinto Programa de Pós-Graduação em Integração Regional (UFPEL), tem como título “Zona do Porto de Pelotas e sua Identidade”. Para iniciarmos uma reflexão sobre a identidade do Bairro, tomemos um dos trechos de sua tese:

No início do século XXI, ainda encontramos algumas dessas plantas fabris na "Zona do Porto" de Pelotas. São prédios que, além do seu valor patrimonial, contam uma parte de nossa história econômica e social. Fazem parte, portanto, de nosso acervo arquitetônico e compõem nossa identidade. (*idem*:101)

A autora está remetendo à identidade do Bairro com base neste aspecto fabril da localidade, onde encontramos muitas das construções que hospedaram o polo industrial pelotense. Ao patrimônio arquitetônico industrial somam-se centenas de edificações de pequeno porte, predominantemente residenciais, que conferem ao tecido urbano uma identidade particular.

O trabalho da pesquisadora Cíntia Essinger (2009), mencionada acima, aborda a memória da área a partir da Companhia Fiação e Tecidos Pelotense. Por meio de uma investigação sobre esta importante fábrica que esteve instalada na região portuária, e, a partir de entrevistas com antigos operários, ela nos apresenta um generoso resgate da constituição daquela área da cidade, mostrando como a fábrica e a rua se relacionavam e formavam o espaço operário. A autora ressalta “que este foi um lugar onde a população operária pelotense se concentrou, viveu, conviveu, lutou e trabalhou” (*idem*: 13). O trabalho de Essinger mostra o ambiente familiar formado em torno da fábrica, onde existia uma “irmandade”, tal como constata nos relatos de seus entrevistados:

Essa proximidade, companheiros de trabalho morando próximos, reforçou laços criados dentro da fábrica, e dias de descanso eram compartilhados entre os colegas, com idas ao cinema e ao campo de futebol da fábrica, ou mesmo nas comemorações de aniversários ou casamentos. (*idem*: 149)

Em vista disso, é possível inferir como essa sociabilidade operária naquela região transborda pelas ruas e calçadas, e é transversal à sua constituição. Para

Lynch (1988: 78), bairros “são áreas citadinas relativamente grandes, em que o observador penetra mentalmente”, e que reconhece como tendo alguns aspectos comuns e identificáveis. Algo designado a partir do indivíduo, mas que se estabelece em uma concórdia substancial entre os habitantes da região. Estes aspectos "podem estar organizados do ponto de vista interno e, ocasionalmente, podem servir de ponto de referência externo, quando alguém por eles passa ou os atravessa” (*idem, ibidem*).

A pesquisa de Tauê Al-Alam (2011) é mais recente e aborda as transformações do Bairro desde o Programa de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais<sup>4</sup> (REUNI), o que resultou na expansão das atividades acadêmicas na região. Al-Alam é geógrafo, não obstante também se vale da condição de ser morador do Porto há mais de 20 anos para construir sua pesquisa. “Existe, inegavelmente, uma identificação de muitas pessoas com o que chamamos de ‘bairro Porto’. Identificação que ultrapassa os limites físicos apenas, e se explica nos sentimentos das pessoas” (*idem*: 15). O pesquisador descreve, em diferentes passagens, como observa o local em termos estéticos: “é uma região muito especial, antes de mais nada, pela beleza paisagística do ambiente, a sensação de liberdade provocada pelo vento que circula com facilidade na área” (*idem*: 57). Al-Alam ressalta os aspectos históricos quando destaca “a sensação de ‘voltar ao passado’” (*idem*: 11) daqueles que caminham pelas ruas do Bairro, e explicita a necessidade de “reconhecimento do local como parte da paisagem referência do município, pois além de contar com as construções que ditaram os rumos da economia da cidade, é também, um lugar belo, apresentando elementos naturais exuberantes” (*idem*: 12). Na perspectiva de Al-Alam, esta é uma relação “impregnada à identificação do povo com o seu bairro, seu lugar, sua paisagem” (*idem*: 18), ou seja, estamos falando de uma identificação dos moradores do Bairro com a paisagem.

---

<sup>4</sup> O Programa de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI), desenvolvido pelo Ministério da Educação, foi um programa do governo federal que teve como principal objetivo ampliar o acesso e a permanência na educação superior. Com o Reuni, o governo federal adotou uma série de medidas para retomar o crescimento do ensino superior público, criando condições para que as universidades federais promovessem a expansão física, acadêmica e pedagógica da rede federal de educação superior. As ações do programa contemplaram o aumento de vagas nos cursos de graduação, a ampliação da oferta de cursos noturnos, a promoção de inovações pedagógicas e o combate à evasão, entre outras metas que tiveram o propósito de diminuir as desigualdades sociais no país. O Reuni foi instituído pelo Decreto nº 6.096, de 24 de abril de 2007, e é uma das ações que integram o Plano de Desenvolvimento da Educação (PDE).

Obviamente, esta não é uma relação simples de estabelecermos teoricamente, pois a identificação dos moradores do Bairro com *sua*<sup>5</sup> paisagem nos remete a um conceito polissêmico, como aponta Flávio Leonel Silveira (2009): “a noção de paisagem encerra inúmeros sentidos, conforme o campo teórico e a perspectiva estética ao qual está filiado quem a interpreta enquanto um fenômeno da experiência humana no mundo” (*idem*: 71). O conceito de paisagem é transversal à presente pesquisa e será abordado em outras oportunidades ao longo da dissertação. Por ora, nos valem da afirmação de Al-Alam (2009:33) sobre a “definição popular de uma região que é delimitada por vivências”, neste caso, o Bairro Porto.

O fato é que, ao passar a habitar no Bairro, vivenciar as diversas peculiaridades que conformam sua paisagem e deparar-me com os vestígios de um tempo do sonhar coletivo, percebi a necessidade de revisitar a sua história, a partir da bibliografia disponível.

### Revisitando a história do Bairro



Aspecto do porto de Pelotas em 1921. Acervo Eduardo Arriada.

Situada no limite sul da cidade, às margens do Canal São Gonçalo, que afluía para o Atlântico, através de Rio Grande, a região permitiu a instalação de um porto, através do qual afluíam as mercadorias que entravam e saíam da cidade, desde os seus primórdios. As embarcações carregadas de charque, base da economia regional no século XIX, zarpavam em direção à Lagoa dos Patos e ao Oceano Atlântico, e retornavam com produtos e pessoas provenientes de diferentes localidades, inclusive do exterior. Neste sentido, o surgimento do porto de Pelotas se

---

<sup>5</sup> Grifo nosso.

confunde com o próprio surgimento da cidade, dado que a produção local precisava de mercados consumidores externos e era dali que passaram a sair os barcos carregados de charque em viagem pelo Brasil e região Cisplatina. O sistema hídrico privilegiado da região, que se conecta a Pelotas pelo Canal São Gonçalo, favoreceu a comunicação com o restante do país, e logo se tornou o principal meio de distribuição da produção charqueadora.

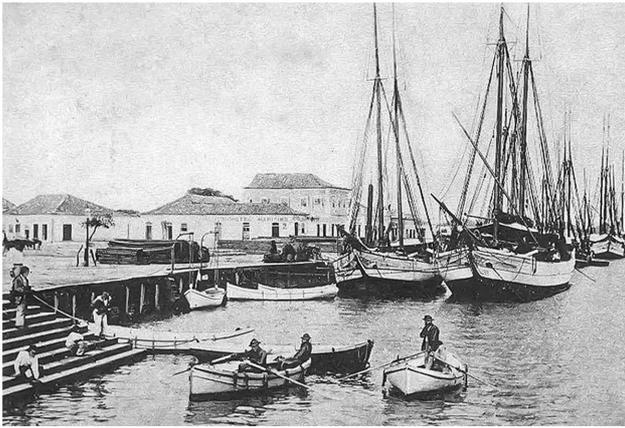
A constituição de um povoado que posteriormente se tornaria a cidade de Pelotas surge “a partir dos estabelecimentos saladeiris de caráter artesanal transformados em empresas, voltadas para o mercado consumidor” (ARRIADA, 1994: 47).

A charqueada marcou profundamente a formação sócio-econômica do Rio Grande do Sul, constituindo, principalmente nas três primeiras décadas do século XIX, a maior fonte de riqueza de muitas regiões, sendo que em Pelotas ela teve papel crucial no desenvolvimento e posterior urbanização. (*idem*: 47)

A economia charqueadora durou aproximadamente um século, o suficiente para alçar Pelotas como uma das cidades de maior renda no Brasil, o que viria a se concretizar na próxima etapa de desenvolvimento. Com o fim da escravidão, mão de obra que sustentava as charqueadas, e o conseqüente declínio da economia charqueadora, Pelotas entra na era industrial. Mais uma vez, o potencial hídrico da região se torna um componente fundamental no desenvolvimento não só econômico mas também cultural e político do estado do Rio Grande do Sul. Período de mudanças abruptas, choques sociais e culturais, de teorias aliadas à ideia de progresso e avanço, em que a introdução e a progressiva extensão das vias férreas, como fruto da revolução industrial, impõem uma visualidade renovada à paisagem urbana.

Estava oficialmente aberta uma nova fase da vida cidadina, baseada nos tempos ferroviários: o relógio que controla o horário de ir para a estação ou chegar com a locomotiva, o tempo do deslocamento centro-estação, o tempo da espera, o tempo da viagem. (SCHMITZ, 2013:70)

A Estação Férrea de Pelotas foi inaugurada em 1884, transformando o cotidiano da cidade. Vinte anos depois, em 1904, a cidade, que já contava com aporte logístico para transporte hidroviário de mercadorias e matéria-prima, passa a dispor de um ramal ferroviário no porto, favorecendo o crescimento do polo fabril pelotense e estabelecendo a conexão necessária entre a região portuária e o mundo.



O contraste entre a literatura histórica, que glorifica o passado próspero do Bairro e da cidade até meados do século passado, quando inicia a sua decadência econômica, e os dados empíricos com que me deparo ao etnografar a região do Porto na cidade contemporânea, elucida bem o que Benjamin (BOLLE, 2000: 62) chamou o “sonho da Modernidade”, assim como a necessidade do despertar. Neste sentido, meu problema de pesquisa exige uma reflexão epistemológica a respeito dos significados da ruína, que, como expliquei anteriormente, tornaram-se o principal suporte das intervenções artísticas de grafiteiros no Bairro e contribuem para pensar no processo de transformação de nossas cidades.

## **Ruínas da cidade contemporânea: unidade e fragmentação**

O encontro com uma ruína pode ser um evento marcante. Esta estrutura que causa fascínio por tamanha beleza que é capaz de ostentar também nos remete à intriga, provocando sentimentos de nostalgia e tristeza. Talvez pela sensação de que algum empreendimento não deu certo, por aludir ao passado e à memória de uma forma de existência que se deixou de ter. Sem uma causa evidente, a ruína parece nos remeter a um estado de introspecção e recolhimento. Proveniente de projetos arquitetônicos, a ruína está conectada à interferência do ser humano sobre a superfície terrestre. Ser humano este que transforma matéria bruta em materiais edificáveis e, dessa maneira, constrói casas, prédios, cidades, represas, muralhas, pontes, arranha-céus, sobrepondo as forças da natureza e estabelecendo um outro equilíbrio sobre elementos que se conformam à sua própria imagem.

Diversos autores refletiram acerca das decorrências da presença das ruínas em nossas vidas. Entre eles está o sociólogo alemão e professor universitário Georg Simmel, cuja obra, escrita entre o final do século XIX e início do XX, ainda hoje inspira pensadores e pesquisadores. Para Simmel (2016: 95), “só com uma arte, a arquitetura, o grande conflito entre a vontade do espírito e a necessidade da natureza alcança uma verdadeira paz, só com ela o equilíbrio entre a alma que se esforça para cima e a gravidade que se esforça para baixo chega a uma equação exata”. Simmel está fazendo referência à desgastada oposição entre natureza e cultura, objeto próprio da Antropologia, e à tensão que gera quando ambos conceitos se estabelecem em forças opostas.

O equilíbrio peculiar entre a matéria mecânica, pesada, que se opõe passivamente à pressão, e a espiritualidade formadora, que impele para frente, rompe-se, no entanto, no momento em que a construção decai. Isso significa que as simples forças naturais começam a ter domínio sobre as obras humanas: o equilíbrio entre natureza e espírito que a construção apresentava desloca-se em favor da natureza. Esse deslocamento se resolve em uma tragicidade cósmica que lança toda ruína, a nossos olhos, para a sombra da melancolia; pois agora a decadência parece a vingança da natureza à violação que o espírito produziu nela ao conformá-la a sua própria imagem. (*idem*: 96)

A ruína é símbolo de decadência. Aquela obra edificada em algum momento ruiu, devolvendo ao solo a matéria que antes lhe foi tirada. Sobram escombros, restos do telhado, paredes rachadas e a vegetação que toma espaço. É o desgaste natural dos objetos que se sobrepõe às intenções humanas de eternidade, expresso

em obras esculpidas pelo tempo. É a expressão da efemeridade das coisas não deixando passar impunemente o tempo que corrói e destroça. Entretanto Simmel (*idem*: 96) entende a ruína de uma construção como um fenômeno “preche de sentido”, em “que outras forças e formas, as da natureza, voltaram a crescer”, advindo “uma nova totalidade, uma unidade característica”.

É o encanto da ruína que faz com que aqui se sinta uma obra humana totalmente como um produto da natureza [...] O que conduziu a construção para cima foi a vontade humana, o que lhe dá sua aparência atual é a violência mecânica da natureza que puxa para baixo, que corrói e destroça [...] A natureza fez da obra de arte matéria para sua conformação, assim, como antes a arte se serviu da natureza como matéria-prima. (*idem*: 97)

Em vista disso, o autor busca encaminhar uma reconciliação entre aquelas duas forças contrárias, pois, para ele, “há na ruína um clima de paz” no qual o conflito “atua como uma imagem tranquila de uma existência puramente natural” (*idem*: 98). Suas tonalidades próprias advindas da ação do sol e da chuva, influenciadas pelo frio e calor, assim como a renovação da vegetação que se avoluma, integram a ruína ao seu entorno, e, dessa forma, aquele relevo antes conflituoso se transforma na “unidade serena do atual pertencimento” (*idem*: 99).

A ruína também é tema de Nelson Brissac Peixoto<sup>6</sup> (2003) no livro “Paisagens Urbanas”. O autor transpõe o tema ruína para a cidade moderna e nos diz que, “paradoxalmente, a permanência dessas paisagens [urbanas] evidencia-se quando se anuncia sua próxima desapareção”. Peixoto apresenta a cidade moderna como um “palco de transformações incessantes”, onde se confirma o seu destino: “tornar-se ruína” (*idem*: 274-275). Para ele, é a própria fugacidade da modernidade que faz a cidade antiga. Com isso, aponta para o caráter paradoxal da cidade moderna, em que sua permanência “evidencia-se quando se anuncia sua próxima desapareção. [...] É a medida que se destrói que a cidade aflora em permanência”. De acordo com Peixoto (*idem*: 274), “as paisagens urbanas estão sempre em devir”. Numa tentativa de junção do permanente com o transitório, acompanhada de uma constante decrepitude, onde ruínas e obras se confundem, a cidade moderna emerge da contradição entre eternidade e efemeridade.

---

<sup>6</sup> Nelson Brissac Peixoto é doutor em filosofia e professor na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo tem acentuado envolvimento com a fotografia, e realizou a curadoria de importantes exposições na área. As palavras-chave que compõem seu escopo de pesquisa estão em torno de arte e cidade, imagem e cidade.

Alcantud<sup>7</sup> (2016: 87) traz a experiência da cidade norte-americana de Detroit, onde o "espectro da decadência" paira sobre as regiões abandonadas. "Detroit [...] é a parábola visionária e distópica do nosso tempo: ela só durou meio século, no máximo". Em outros tempos, a Motor City, cidade da General Motors, da Ford, da utopia capitalista, esbanjava abundância, progresso, prosperidade diante de fábricas cheias de otimismo, de desenvolvimento das forças produtivas. Segundo Alcantud, as pessoas que ainda vivem lá buscam "se agrupar em espaço mais reduzido, evitando os interstícios de natureza que vão avançando por Detroit com a crise inelutavelmente desurbanizadora" (ibid.:88).

Diante do panorama da cidade abandonada, emerge o sentimento de nostalgia, de perda de tempo, que se mescla a um medo do desaparecimento, do vazio, que se propaga na imaginação com "ameaças circundantes".

O corpo social é situado e segmentado de acordo com a construção do espaço imaginário. Uma comunidade constrói espaço para escapar do vazio. Mas o vazio invade e fragmenta o espaço sólido, esmigalha-o em pedaços que os humanos agarram como sobreviventes de um naufrágio. (TÓDOROV, 2016: 186)

Para Tóodorov<sup>8</sup>, professor de Cinema e História Cultural na Universidade da Pensilvânia, o vazio está na fenda, na brecha, no interstício. Escapar do vazio é eliminar o medo, por isso um corpo social deve ser sólido, compacto e de alta densidade. Em seu texto, Tóodorov cita a famosa parábola de Kafka da Grande Muralha da China. "A muralha é construída para a defesa contra uma invasão inimiga" (*idem*: 184), mesmo que o inimigo, aquele que denota medo, não possa transpor a cadeia de montanhas que a muralha irá proteger. Na sua construção, muitas pessoas são mobilizadas em um processo unificante, porém fragmentado.

A construção acontece "a partir de dois grupos separados que partem das duas pontas e se encontram no meio" (*idem*: 184). A mesma ação que unifica também fragmenta, ou seja, "a ação é unânime em sua forma, porém fragmentada em sua *performance*" (*idem*: 185). Neste sentido, a muralha é uma produção de fendas, pois "qualquer um que construa fragmentos abre fendas" (*idem*: 185), e, assim, "o espaço é produzido como algo partido para que se possa fazer completo no futuro" (*idem*: 185). Na alegoria apresentada por Tóodorov há um princípio do

<sup>7</sup> José Antonio Gonzáles Alcantud é professor titular de Antropologia Social da Universidade de Granada (Espanha) e acadêmico da Real Academia de Ciencias Morales Y Políticas de España. Seu texto foi publicado originalmente no jornal espanhol *El País*, em 18/05/2013.

<sup>8</sup> Vladisláv Tóodorov ensina cinema e história cultural na Universidade da Pensilvânia (Estados Unidos).

poder do Estado, no qual o inimigo imaginário se esconde nas fendas de um espaço social fragmentado. Ora, Gilberto Velho (2013: 112) nos alerta que “uma das principais características das sociedades complexas é a coexistência de diferentes estilos de vida e visões de mundo”, portanto, o corpo social é fragmentado. Vale lembrar que Velho está falando de uma especificidade da vida social em grandes centros urbanos, das cidades modernas surgidas da Revolução Industrial.

Outra atribuição interessante que podemos delegar à ruína é a apresentada por Djulia Justen (2016), psicanalista e doutora em literatura pela Universidade Federal de Santa Catarina. Ela nos diz que, para a psicanálise, o esquecimento é a forma da memória, a lembrança encobridora de vivências. “Não há como pensar a memória como uma grande capacidade de ter à mão as informações, os fatos e as relações. Em outras palavras, a memória é feita de esquecimento” (*idem*: 206). Justen sugere que podemos pensar que a memória é a cidade arruinada, “com espaços vazios, com construções que desabam, com prédios arruinados” (*idem, ibidem*). A memória, entremeada de esquecimento, é fragmento, ou seja, o que resta da memória é ruína. A análise de Justen nos remete ao ser humano, indivíduo que se constitui em vivências, mas que se atualiza em memória, esta, por sua vez, fragmentada, entremeada de vazios e esquecimentos.

Simmel apontou o conflito entre duas forças opostas, em uma aparente reconciliação que proporcionava à ruína uma imagem de serenidade. De um lado, sua forma exterior e simbólica; no outro lado, no interior da alma humana, esse conflito vivencia “o campo de batalha entre a natureza, que é ela mesma, e o espírito, que é ela mesma” (*idem*: 99).

Em nossa alma, as forças, que só podem ser definidas pela metáfora espacial do esforço para cima, constroem continuamente e continuamente são rompidas, desviadas, impelidas para baixo por outras forças que atuam em nós como o indistinto, o infame e, no mau sentido, o "puramente natural". (*idem, ibidem*)

Espaço de tensão, em nossa alma reside esse campo de batalha que, por vezes, nos joga para cima, com atitudes que dignificam o ser humano; em outros momentos nos arrastam para baixo, causando desprazer e vexame. De acordo com a proporção e a maneira, essas forças se misturam e, a cada instante, dão forma à alma humana. Porém este é um processo infindo, pois nem com a vitória de um dos partidos, nem com o acordo entre ambos, a inquietude da alma consegue atingir um

estado final. O próximo acontecimento irá descompor o plausível equilíbrio, remetendo à condição de toda existência ao inconclusivo, ao informe, rompendo todos os limites.

Nessa infinitude do processo moral, nessa profunda falta de forma definitiva e acabada, levada à quietude plástica, que a pretensão infinita dos dois partidos da alma impõe, subsiste talvez a última razão formal para a hostilidade das naturezas estéticas em relação às naturezas éticas. (*idem*: 100)

Neste sombrio antagonismo, mesmo que um lado vencendo signifique que o outro seja lançado à destruição, a imagem de tranquilidade, paz e segurança persiste. “O valor estético da ruína une a instabilidade, o eterno devir da alma que se enrosca em si mesma, à sua satisfação formal, à coesa circunscrição da obra de arte” (*idem, ibidem*). O caráter de passado da ruína atribui-lhe serenidade, em um lugar da vida que a vida foi separada, mas que, dentre tantas mudanças, persiste e se faz presente, estando pronta para ser novamente levada pela corrente. “A ruína produz a forma presente de uma vida passada, não segundo seu conteúdo ou seu resto, mas segundo seu passado como tal” (*idem*: 101). Não temos aí o ponto final da tensão. Pelo contrário, é essa tensão que conduz à unidade da imagem externa, do efeito interno.

Estes autores nos instrumentalizam para refletir sobre o passado de Pelotas a partir dos vestígios e fragmentos que encontramos em seu presente. Escavando em suas memórias, tal como um arqueólogo, transpomos camadas de tempo, promovemos o encontro do presente com o passado, e, assim, nos habilitamos a estabelecer conexões que nos auxiliem a compreender as atuais transformações do Bairro Porto. “O passado com seus destinos e suas transformações é reunido no ponto de seu presente esteticamente visível” (SIMMEL, 2016:101). Aporte importante também será o que nos proporciona a etnografia da duração. Segundo as professoras e antropólogas Cornelia Eckert e Ana Luiza Carvalho da Rocha:

Não se trata aqui do arcaico triunfo do tempo linear do historicismo evolucionista, mas do tempo que dura na consciência, ou a “consciência-tempo, cujo pivô é o presente e não mais o passado. Consiste em um tempo interior, que leva em conta a subjetividade vivida na experiência humana com o espaço, contexto do princípio de ação-percepção. (2013a: 34)



Casa em ruína na região portuária. Foto do autor.

### Entre ruínas e *graffiti*: o trabalho de campo

Existe uma lógica associada ao *graffiti* que é a de expressar-se nos interstícios, e as zonas abandonadas das cidades fazem parte deste tipo de lógica. Pode ser a ruína da fábrica, ou o viaduto aonde ninguém vai, essa lógica está ligada às zonas abandonadas, decrépitas, degradadas. O que ocorre em Pelotas não é diferente. A região portuária foi a escolhida por grafiteiros da cidade para desenvolver seus desenhos. O *graffiti* aplicado sobre a ruína proporciona enorme impacto visual, o que, em termos simmelianos, cativa o espírito e nos dá consciência de ver aquela paisagem.

Para nos dar consciência de ver uma paisagem [...] tudo o que precisamos é que um certo conteúdo do campo de visão cativa o nosso espírito. A consciência deve ter, além dos elementos, um novo conjunto, uma nova unidade, não ligados às significações particulares dos primeiros nem compostos mecanicamente da sua soma, [...] processo de caráter espiritual com que se engendra a paisagem. (SIMMEL, 1996:15)

A profusão de *graffiti* pelas ruas do Porto é imensa, oferecendo imagens impactantes desta relação entre a ruína e a arte urbana, entre o antigo e a linguagem

contemporânea do *graffiti*, não nos permitindo passar despercebidos pela paisagem urbana da região.

Assim é que, desde 2016, venho realizando sistematicamente fotografias de Pelotas. O interesse em fotografar a cidade partiu de uma motivação pessoal enquanto fotógrafo. O efeito plástico proporcionado pelo *graffiti* aplicado à ruína oferece apelo estético instigante. Registrar este encontro entre o novo e o antigo tornou-se um projeto fotográfico, o que, posteriormente, veio a ser o embasamento de meu projeto de pesquisa no mestrado. A partir de então, estabeleci percursos de caminhadas para identificar estes desenhos, fotografar e, conseqüentemente, conhecer o Bairro. Esta se tornou a primeira etapa de realização da pesquisa, sempre empregando a técnica de etnografia de rua para começar a conhecer o *graffiti* da cidade.

Uma etnografia de rua propõe ao antropólogo o desafio de experienciar a ambiência das cidades como a de uma “morada de ruas” cujos caminhos, ruídos, cheiros e cores a percorrer sugerem, sem cessar, direções e sentidos desenhados pelo próprio movimento dos pedestres e dos carros que nos conduzem a certos lugares, cenários, paisagens, em detrimento de outros. (ECKERT & ROCHA, 2103b:23)

Realizando caminhadas sistemáticas e assumindo o caminhar enquanto experiência sensível e afetiva que permite conhecer a cidade, eu seguia os rastros deixados pelos desenhos em fachadas de casas antigas e nos muros de fábricas abandonadas, e assim descobria a cidade de Pelotas. Segundo Eckert e Rocha (2013b: 22), “conhecer a cidade é apropriar-se de parte de um conhecimento do mundo, dos saberes e fazeres dos habitantes em suas experiências e práticas cotidianas”, o que se conforma à etnografia de rua.

A técnica de etnografia de rua consiste na exploração dos espaços a serem investigados através de caminhadas em que o pesquisador está atento às variações das formas de ocupação do espaço, dos jogos de interação social e tensões nos territórios vividos. (*idem*: 23)

Seguindo a perspectiva desta técnica, passei a caminhar pela região portuária, tal como o antropólogo errante sugerido pelo colega Manoel Rocha (2013: 02), em que as “errâncias urbanas consistem em perder-se na cidade, para depois se reencontrar, e nesse reencontro perceber significados e sentidos outros da experiência urbana”. A errância etnográfica, inspirada na figura do *flâneur* (BENJAMIN, 1994), permite sentir a cidade, o clima, as imagens e sonoridades, a dinâmica do tempo, a tensão entre as continuidades e discontinuidades. Na

etnografia de rua, “o pesquisador precisa aprender a pertencer a este território como se ele fosse sua morada, lugar de intimidade e acomodação afetiva” (ECKERT & ROCHA, 2013b: 23). Portanto, por mais que a caminhada pareça ingênua, seus passos estabelecem percursos, enunciam espaços.

Segundo Michel de Certeau (1998), o ato de caminhar está para o sistema urbano assim como a enunciação está para a língua ou para os enunciados proferidos. Caminhar, portanto, implica três efeitos enunciativos: a apropriação do sistema topográfico (como a apropriação de uma língua), a realização espacial do lugar (como a realização sonora da palavra) e a relação entre posições diferentes (enunciação verbal como alocação, põe em jogo contratos entre colocutores). Neste sentido, Certeau encontra uma primeira definição para o ato de caminhar como espaço de enunciação e, por conseguinte, sugere uma retórica da caminhada. O caminhar pela cidade se transforma em espaço de enunciação, e desse modo passo a tecer a etnografia da presente pesquisa.

No decorrer desta experiência etnográfica na rua, no bairro, na cidade, a introdução de instrumentos audiovisuais como a câmera fotográfica e/ou a câmera de vídeo, passam a fazer parte do seu olhar e atitude de coleta de dados de pesquisa: o exercício de etnografia de rua, inclui então, “a câmera na mão”. (ECKERT & ROCHA, 2013b:22)

O uso de equipamento para registro audiovisual compõe ferramenta que, inicialmente, se adere à técnica de etnografia de rua na coleta de dados. Neste momento, a fotografia assume uma função de investigação e faz valer o “fotografar para descobrir” (GURAN, 2012), quando o pesquisador “se familiariza com seu objeto de estudo e formula as primeiras questões práticas com relação ao trabalho de campo propriamente dito” (*idem*: 67). A câmera fotográfica foi equipamento constante em minhas investidas pela região portuária pelotense, e as fotografias proporcionaram o registro de detalhes que a olho nu não conseguiria memorizar por completo. Posteriormente, como veremos no decorrer da dissertação, estas fotografias assumiram outras funções.

### **3. NAS RUAS DO PORTO, UMA PAISAGEM EM TRANSFORMAÇÃO**



Muitas são as camadas de tempo nas transformações urbanas da cidade, e o que vivenciamos na atualidade é mais uma etapa deste processo que envolve a dinâmica de constituição de Pelotas. É nesta paisagem urbana em constante transformação que encontro uma profusão de grafites e inscrições — objeto desta pesquisa e guia de meu percurso epistemológico sobre as transformações desta região portuária.

Nos últimos anos, o porto de Pelotas vinha atendendo ao transporte de grãos, o que, aparentemente, está muito aquém da sua capacidade de funcionamento. Entretanto, um recente Contrato de Uso Temporário<sup>9</sup> firmado entre governo do Estado e uma empresa do ramo de produção de celulose, a CMPC<sup>10</sup> Celulose Riograndense, estabeleceu novo caminho ao porto da cidade e, conseqüentemente, uma nova dinâmica à região. A Celulose Riograndense, por meio da Sagres Agenciamentos Marítimos, intensificou as operações portuárias, evidenciando o atual processo acelerado de transformação do Bairro Porto.

Sob administração da Sagres, empresa que opera no ramo de transporte hidroviário, o porto foi reestruturado e passou a realizar o embarque de madeira para a indústria de celulose. A empresa instalou guindastes, sistema de pesagem, adaptou um pátio interno de descarga de toras e todo um processo logístico para carregar embarcações que seguirão pela Lagoa dos Patos com destino a Guaíba/RS, onde está localizada a fábrica de celulose. A partir de então, uma série de obras foi realizada no entorno do porto a fim de viabilizar o acesso de caminhões que chegam à cidade carregados de madeira.

Assim, desde o início de 2016, é perceptível a reestruturação das dependências do porto de Pelotas e arredores, o que vem transformando a paisagem da região. As operações de transporte de madeira têm início em junho deste mesmo ano, acarretando diversas mudanças viárias. Com a intensificação das atividades portuárias, o trânsito de caminhões de carga pesada carregados com

---

<sup>9</sup> O Contrato de Uso Temporário é um dispositivo jurídico utilizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), previsto na Resolução nº 2.240 - ANTAQ, de 4 de outubro de 2011, que tem por objetivo disciplinar e regular a exploração de áreas e instalações portuárias operacionais e não operacionais integrantes da poligonal do porto organizado e sob gestão das Administrações dos Portos Organizados, nos termos da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, do Decreto no 4.391, de 26 de setembro de 2002, e do Decreto no 6.620, de 29 de outubro de 2008.

<sup>10</sup> Compañía Manufacturera de Papeles y Cartones

toras passa a fazer parte do cotidiano do Bairro. A rua Conde de Porto Alegre torna-se o principal acesso entre uma das entradas da cidade e do porto.

Moradores desta rua passaram a reclamar da presença destes caminhões relatando que a trepidação provocada pelo trânsito de carga pesada afeta a estrutura das antigas casas existentes ao longo da via, o que poderia ser constatado por rachaduras nas fachadas das construções. Para amenizar o problema, a Rua Conde de Porto Alegre, que antigamente era uma via de paralelepípedo, recebeu manta de asfalto e tornou-se via preferencial, facilitando o deslocamento de caminhões bitrem que chegam à cidade com aproximadamente trinta e três toneladas de toras. As informações coletadas indicam que cada caminhão carregado chega a pesar cinquenta toneladas. Estima-se que atualmente oitenta caminhões de carga pesada transitam diariamente na Rua Conde de Porto Alegre, e que este número pode aumentar para duzentos caminhões transitando diariamente pela via.

### **A polêmica em torno da reativação do Porto de Pelotas**

No dia 15 de julho de 2016 participei de uma reunião entre professores da UFPEL e moradores do Bairro. A reunião foi realizada no Centro de Artes (CEARTE)<sup>11</sup>, um dos prédios da UFPEL localizado na região do Porto. A pauta previa debater questões que envolviam as atuais atividades do porto de Pelotas. Uma das participantes é Fátima, que se apresenta como representante da comissão de moradores. Fátima é moradora da rua Conde de Porto e uma das lideranças que têm reivindicado atenção aos danos provocados pelo trânsito de caminhões. Ela faz um relato de eventos que precederam a intensificação das atividades do porto, como a instalação da fábrica de cimento e a nuvem deste material de construção que pairou pelo Bairro no período, a circulação de caminhões bitrem, que não podem circular nas rodovias, mas circulam na cidade. Fala também de um processo em andamento no Ministério Público Estadual e da proposta apresentada pela comissão de moradores para realocação do trânsito de caminhões dentro da cidade. Relata ainda que, em audiência pública realizada em 2014, ficou prevista a construção de uma elevada para realocação do trânsito de caminhões, mas que, em reunião com o prefeito, fica confirmado apenas a aplicação de camada dupla de asfalto na rua

---

<sup>11</sup> O prédio do CEARTE, construído em 1954, pertenceu a Cooperativa Sudeste de Lãs Ltda. (COSULÃ).

Conde de Porto Alegre. Por fim, ela menciona ter realizado obras na sua casa, visando o reforço da estrutura e isolamento acústico.

A UFPEL se manifestou prejudicada pelo modelo de transporte de madeira até o porto de Pelotas. Em reunião do Conselho Universitário (CONSUN) realizada no dia 16 de março de 2016, esteve em pauta a questão do trânsito de caminhões carregados de madeira. Na ata (nº02/2016), ficou o registro de que existe uma incompatibilidade entre o modelo adotado para desenvolvimento da atividade e o modo de fruição atual do Bairro Porto, o que se configura como uma "questão gravíssima que poderia acarretar no fechamento das Unidades [acadêmicas] existentes naquele bairro" (ATA nº 02/2016 - Folha 3 - Item 17 - linhas 107-108). Um dos conselheiros ainda ressalta o impacto ambiental e a questão de segurança, visto que a "região portuária tem alto índice de criminalidade" (Idem, linha 109). Na reunião do CONSUN, fica definida: a emissão de nota à Prefeitura de Pelotas para que barre o andamento das obras, o ingresso no Ministério Público para manutenção do trabalho com a Advocacia Geral da União (AGU) e o início de uma campanha para desenvolvimento do porto em outra matriz<sup>12</sup>.

Podemos constatar que, enquanto a população moradora do Bairro aponta sua resistência ao trânsito de caminhões carregados dentro da cidade, a ata emitida pelo CONSUN expõe oposição da Universidade quanto à matriz de desenvolvimento escolhida para as atividades portuárias. Entretanto, este não foi exatamente o tom da reunião no CEARTE, quando moradores e professores debateram os problemas ocasionados pelo transporte de carga pesada ao mesmo tempo que as máquinas da prefeitura aplicavam a manta de asfalto na rua Conde de Porto Alegre,

---

<sup>12</sup> Segue o registro como apresentado na ata: "Universidade Federal de Pelotas - CONSUN Conselho Universitário da UFPEL. O CONSUN - Conselho Universitário da UFPEL, manifesta preocupação com o crescente movimento de caminhões no Bairro Porto e com o prejuízo que já vem causando às atividades cotidianas, dentre as quais se destacam as ligadas à habitação, ao ensino e ao comércio e serviços. Essa preocupação se assevera frente às notícias correntes, que indicam a passagem de caminhões de carga, aumentando a movimentação atual. O CONSUN considera o aumento da passagem de caminhões pesados no Bairro Porto INCOMPATÍVEL com as atividades preexistentes, podendo inviabilizar o funcionamento das unidades acadêmicas no Bairro e prejudicar fortemente as demais atividades. Essa incompatibilidade se dá por diversos motivos, especialmente pela passagem dos caminhões e pelos efeitos de modificação no Bairro que isso trará imediatamente, tornando essa questão grave e urgente. O CONSUN destaca que a UFPEL tem sido favorável e promotora do desenvolvimento da região, da cidade e do Bairro Porto, o que é visível em diversas escalas e particularmente na revitalização que vem ocorrendo com a presença da Universidade no cotidiano do Bairro. Nesse cenário, o aumento do movimento de caminhões é que vai trazer transtornos ao desenvolvimento e não o inverso. Sendo assim, o CONSUN é contrário ao movimento de caminhões com cargas pesadas no Bairro Porto e solicita aos gestores públicos e às instituições de defesa dos interesses e direitos da sociedade, como o Município de Pelotas e o Ministério Público Federal, que não permitam acréscimos no movimento de caminhões no Bairro e que trabalhe para melhorar a gestão dos veículos pesados que já circulam, no sentido de garantir a sua qualidade ambiental e a segurança da comunidade. Pelotas, Sala dos Conselhos, em 17 de março de 2016". (CONSELHO UNIVERSITÁRIO - ATA Nº 02/2016 - FLS. 3 de 6)

movimentação que podíamos verificar desde uma janela da sala de reunião na qual estávamos e conforme registro fotográfico abaixo. Outros pontos foram ressaltados durante a reunião, como a barreira que pode se constituir com o trânsito de caminhões na Conde de Porto Alegre, separando os dois lados do Bairro.



Vista da Rua Conde de Porto durante aplicação de asfalto. jul/2016. Foto do autor.

O entendimento de que uma via pode torna-se uma barreira foi abordado por Kevin Lynch (1988) em seu estudo *A imagem da cidade*. O autor denomina este elemento da urbe como *limite*: os limites “são as fronteiras entre duas partes, interrupções lineares na continuidade” (1988:58). Também são entendidos como relevante característica organizadora da cidade mas “podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras” (1988:58). “Os limites são, por vezes, ruas” (1988:76). No caso de que trata esta etnografia, a barreira pode tornar ainda mais degrada a região conhecida como Doquinhas. Esta área de ocupação popular, localizada entre a rua Conde de Porto Alegre e o Canal São Gonçalo, e onde está o Quadrado, “espaço de cultura e lazer para toda a população”, como descrito por Al-Alam (2011: 52), desguarnecida de infraestrutura básica, e com esta barreira móvel em potencial, tende a ficar ainda mais segregada. Esta região do Bairro será abordada novamente no último capítulo.

Outro ponto ressaltado durante a reunião foi o histórico desastroso destes tipos de empreendimentos em termos de impacto ambiental, o que vai de encontro à proposta universitária ao se instalar no Bairro, a qual “tem sido favorável e promotora do desenvolvimento da região [...], o que é visível em diversas escalas e particularmente na revitalização que vem ocorrendo com a presença da Universidade no cotidiano do Bairro” (CONSUN - ATA Nº 02/2016 - FLS. 3 de 6 - linhas 137-139). A alegação é de que, posteriormente, os custos deste impacto serão cobrados do Estado e não da empresa que provocou o dano. Os participantes da reunião procuravam focar no problema causado pelo trânsito de caminhões dentro da cidade, criticando o modelo adotado para desenvolvimento das atividades do porto, mas as opiniões pareciam oscilar entre a permanência ou não das operações portuárias em Pelotas.



Caminhão bitrem transportando madeira. dez/2016. Foto do autor.

Em outra ocasião, durante minhas caminhadas pela região, cheguei, por indicação de moradores da rua Conde de Porto Alegre, até o Plínio, morador do Bairro que também exerce certa liderança e tem acompanhado as negociações entre o poder público e os moradores do Porto nestas questões que envolvem o

trânsito de caminhões carregados de madeira naquela rua. Plínio é engenheiro agrícola, tem 39 anos e mora desde os 14 anos em Pelotas. Ele conta que o impasse poderia ser solucionado com a liberação do que é chamado Acesso Sul, obra viária na BR-392, estrada que liga Pelotas a Rio Grande, que está vinculada à duplicação da BR-116. Esta importante obra viária para a chamada “metade Sul” do Estado, esteve paralisada desde a crise política do governo da presidenta Dilma Rousseff<sup>13</sup>. Plínio também menciona irregularidades envolvendo autorizações para realização das operações portuárias e ressalta a necessidade de fiscalização por parte dos moradores. Diz ainda que, por ora, não há o que fazer, pois a remodelagem das atividades portuárias passa pela duplicação da BR-116. Porém, segundo sua opinião, deve ser mantido, por parte da população, um controle da qualidade do asfalto e do posicionamento da Universidade sobre o assunto. Ele entende que a Universidade é a instituição com capacidade para exercer pressão sobre o poder público e, assim, melhor atender as necessidades dos moradores do Porto.

Por outro lado, já existem estudos de viabilidade e requalificação da região portuária de Pelotas. Tive acesso ao relatório produzido pelo Ateliê Sirchal Pelotas (Seminário Internacional de Revitalização de Centros Históricos da América Latina e Caribe), um documento de trabalho realizado na cidade, entre os dias 18 a 23 de junho de 2002. O Ateliê Sirchal foi uma ação no âmbito da Cooperação Técnica firmada entre a Caixa Econômica Federal (CEF) e o governo francês e teve por objetivo elaborar um Plano de Ações, concretas e operacionais, que possibilitariam o desenvolvimento de alternativas para requalificação da região portuária. O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Estadual (IPHAE), a CEF e, através da Coordenadoria de Patrimônio Cultural, da Secretaria Municipal de Cultura e da Prefeitura Municipal de Pelotas, coordenaram o processo de elaboração do relatório. O encontro reuniu mais de 30 participantes representando a Prefeitura Municipal, os governos Federal e Estadual, as universidades, a iniciativa privada, a comunidade de Pelotas e especialistas internacionais.

---

<sup>13</sup> Dilma Vana Rousseff exerceu o cargo de presidenta do Brasil de 2011 até seu afastamento por um processo de impeachment em 2016.

O documento aponta para diretrizes de ação que objetivam requalificar a área, tendo em vista sua relevância histórica. A região “apresenta grande potencial para ser reapropriada em termos simbólicos e materiais como um dos elementos fundamentais da construção de identidades da cidade”<sup>14</sup> (SIRCHAL, 2002: 5). No entendimento dos participantes do Ateliê Sirchal, a preservação das características patrimoniais do Bairro é também a manutenção de uma parte importante da identidade da cidade de Pelotas. Segundo o relatório, “há uma identificação marcante dos moradores do Porto em relação ao bairro, destacando-se certa unidade de vizinhança e relações sócio culturais em épocas passadas”(SIRCHAL, 2002:3), o que justificaria maior atenção do poder público sobre a região portuária. Entretanto, como ressaltou Essinger (2009: 21), não existe um planejamento específico “que trate a área como um espaço de valor histórico e cultural, utilizando-se de algum programa de educação patrimonial que venha a mostrar para a comunidade a importância da preservação de características do lugar”. Este ponto também é destacado no relatório o qual indica “a inexistência de legislação de preservação eficaz que possa ser aplicada na área” (SIRCHAL, 2002: 5), pois, segundo o referido relatório, a lei apresenta limitações quanto à sua aplicação, demonstrando o desinteresse da administração pública na manutenção da região.

Marta Poetsch (2002), como vimos anteriormente, pesquisou no Bairro Porto e também integrou um dos grupos de trabalho do Ateliê Sirchal. Em sua tese de doutorado, ela aponta dados de iniciativa para soluções de requalificação da região portuária. Como o Seminário “*Porto de Pelotas: a reativação e seus reflexos*”, realizado nos dias 13 e 14 de agosto de 1999, organizado pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul juntamente com UFPEL e UCPEL. Ela destacou, a partir da ideia de que a atividade portuária comercial no porto de Pelotas é viável, a necessidade urgente de um plano de diretrizes que regulamentem e compatibilizem as atividades do porto da cidade com as necessidades do Bairro.

Por fim, vale destacar que, no entendimento dos participantes do Ateliê Sirchal, há um consenso acerca das potencialidades da região portuária, na qual identificam “na implantação do Campus da Universidade Federal de Pelotas<sup>15</sup> e na reativação da atividade portuária, um novo estímulo a região” (SIRCHAL, 2002:2).

---

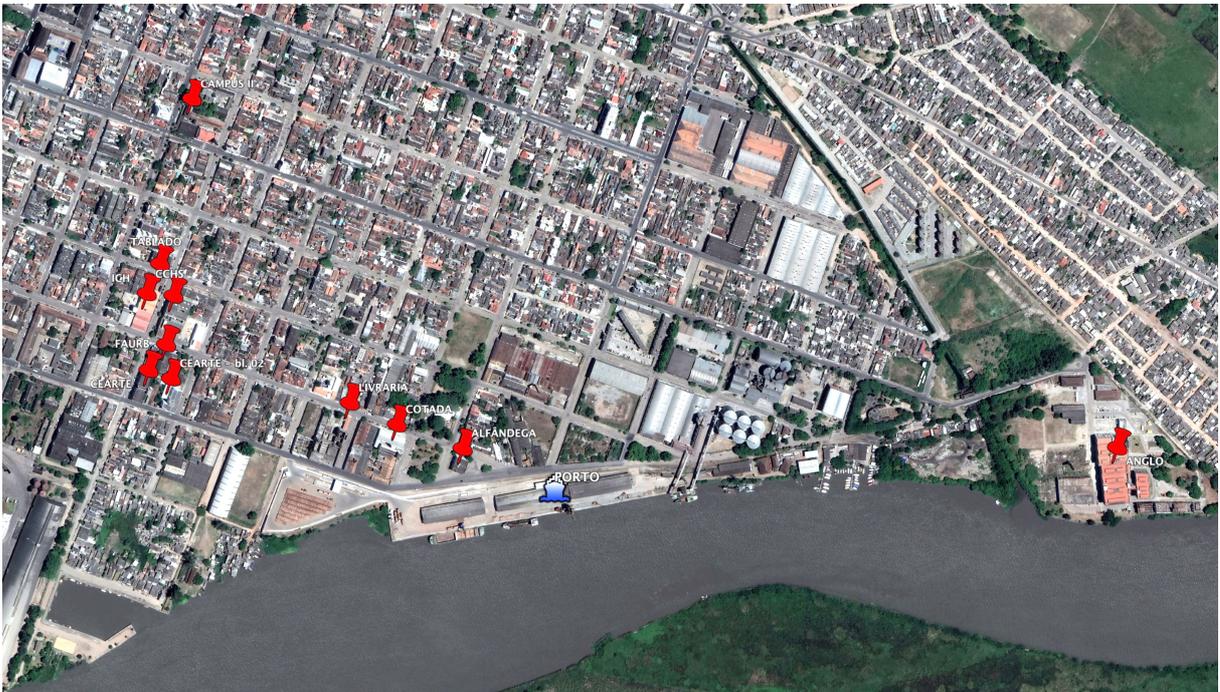
<sup>14</sup> Ateliê Sirchal Pelotas. Revitalização da Área do Porto. Relatório Final. Pelotas, junho/2002.

<sup>15</sup> O relatório faz referência a edificações do antigo polo fabril que foram adquiridas e reformadas pela UFPEL no final da década de 1990.

Ou seja, existem diversas iniciativas e planos de ação que envolvem interesses públicos e privados, de requalificação da região portuária pelotense. Entretanto, o não alinhamento de ideias parece ser o grande empecilho para o avanço de um projeto conciliador de interesses.

### A Universidade na região portuária

A UFPEL desenvolve atividades no Bairro Porto há cerca de duas décadas. Em 2007, quando a Universidade adere ao REUNI, programa desenvolvido pelo Ministério da Educação, a instituição amplia significativamente a atuação acadêmica na região. Tal ampliação implicou aumento do número de vagas em cursos de graduação e pós-graduação. Conforme dados no site da instituição<sup>16</sup>, com o REUNI, o número de cursos saltou de 58 para 96, enquanto o número de estudantes cresceu de cerca de 8 mil para mais de 16 mil. Estes estudantes chegam a Pelotas oriundos de diferentes regiões do país, proporcionando à comunidade discente da UFPEL uma multiplicidade de sotaques, origens e características culturais. O programa do governo federal permitiu que a Universidade incorporasse ao seu patrimônio prédios da antiga indústria pelotense para desenvolvimento das



Os marcadores vermelhos indicam a localização dos prédios da UFPEL na região portuária. Dados de pesquisa sobre mapa Google Earth.

<sup>16</sup> <https://portal.ufpel.edu.br/historico/>

atividades acadêmicas. Conseqüentemente, maior número de estudantes passa a frequentar o Porto, fomentando a economia local, atraindo a atenção do setor imobiliário e, conseqüentemente, promovendo transformações no Bairro.

Estas questões foram abordadas na dissertação de Tauê Al-Alam (2011). Como apresentei anteriormente, Al-Alam é geógrafo e, no período de desenvolvimento da sua dissertação, era morador do Porto havia mais de 20 anos. Sua pesquisa nos apresenta informações preciosas sobre o cotidiano do Bairro e as transformações decorrentes da expansão universitária na região.

O que nota-se atualmente é a 'invasão' de um grande número de estudantes no bairro, o processo está iniciando, mas algumas alterações já podem ser notadas. Por exemplo, os aluguéis das residências e espaços de comércio estão aumentando, assim como a construção de conjuntos habitacionais destinados prioritariamente para estudantes, exemplificado na construção de apartamentos de apenas um quarto ou os kitnetes. (ibid.: 148-149)



Publicidade em frente a novo empreendimento na região portuária. mai/2017. Foto do autor.

É significativa a presença de novas edificações no Porto. São empreendimentos voltados à construção de prédios residenciais, os quais, em boa parte, são destinados ao público acadêmico que habita provisoriamente o Bairro. A publicidade fixada em frente a um desses prédios não deixa dúvidas sobre qual fatia

está voltada ao interesse do mercado imobiliário. A peça publicitária é de uma imobiliária da cidade e apresenta a foto de uma jovem usando uma mochila, enquanto o texto descreve as vantagens em habitar o imóvel. O destaque está para uma frase de impacto que evidencia o que anúncio quer vender: “o apartamento com a sua cara e pertinho de tudo!”.



Fachadas de casarios e a nova configuração da paisagem portuária. jun/2016. Foto do autor.

Durante minhas caminhadas no Bairro, enquanto eu fotografava um desses prédios em construção, um senhor se aproximou para conversar. Ele se apresentou como contador da proprietária do empreendimento que eu fotografava e perguntou que interesse eu tinha pelo imóvel. Expliquei-lhe o que pesquisava e desenvolvemos uma breve conversa. Este senhor, que aparentava ter cerca de 65 anos, reafirmou a perspectiva do mercado imobiliário manifesto por sua cliente, e como ela estava interessada em negociar os apartamentos com estudantes. Falou da quantidade de estudantes que viviam ou frequentavam Pelotas para realização de atividades escolares e como o setor educacional movimentava significativamente a economia da cidade. O prédio da cliente, ainda em construção, mantinha, de forma provisória, as fachadas das casas de meia-morada que, aparentemente, cumpriam a função de tapumes e resguardo da obra. Esta cena com as fachadas na base da construção parece sintetizar o processo de transformação da paisagem urbana da região

portuária quando os casarios de testada, sem recuo de calçada, vão dando lugar a novas edificações. Se ao fundo desta imagem ainda conseguimos ver a baixa altura das construções antigas típicas daquela região, que permitia a percepção vasta e ampla da exuberante paisagem do Porto, no primeiro plano, a nova edificação parece emergir de dentro das pequenas casas, reconfigurando nossa percepção e estabelecendo um marco na transformação da paisagem urbana pelotense.

A transformação da região portuária atinge a paisagem urbana como um todo, também alterando a vida econômica do bairro. Al-Alam aponta para as mudanças no cotidiano do Porto e para o modo como os ritmos da Universidade, com cursos ministrados em três turnos do dia, vêm transformando a rotina da região. Segundo o autor, "os botecos e bares que antes eram ocupados por trabalhadores e que funcionavam das 7 horas da noite até a meia-noite com mesas de sinuca e discussões futebolísticas, atualmente são raros" (2011:141), dando lugar a bares noturnos que cobram a entrada no estabelecimento e funcionam a partir da meia-noite. Diferentes iniciativas passam a atuar no comércio local da região para atender a demanda de estudantes, servidores e professores universitários. São cafeterias, padarias, restaurantes, lojas de materiais escolares e lanchonetes transformando a rotina e estabelecendo um novo estilo de vida na região. Segundo Al-Alam, "tudo no bairro Porto está ficando mais caro, principalmente o que está relacionado aos investimentos imobiliários" (2011:141).

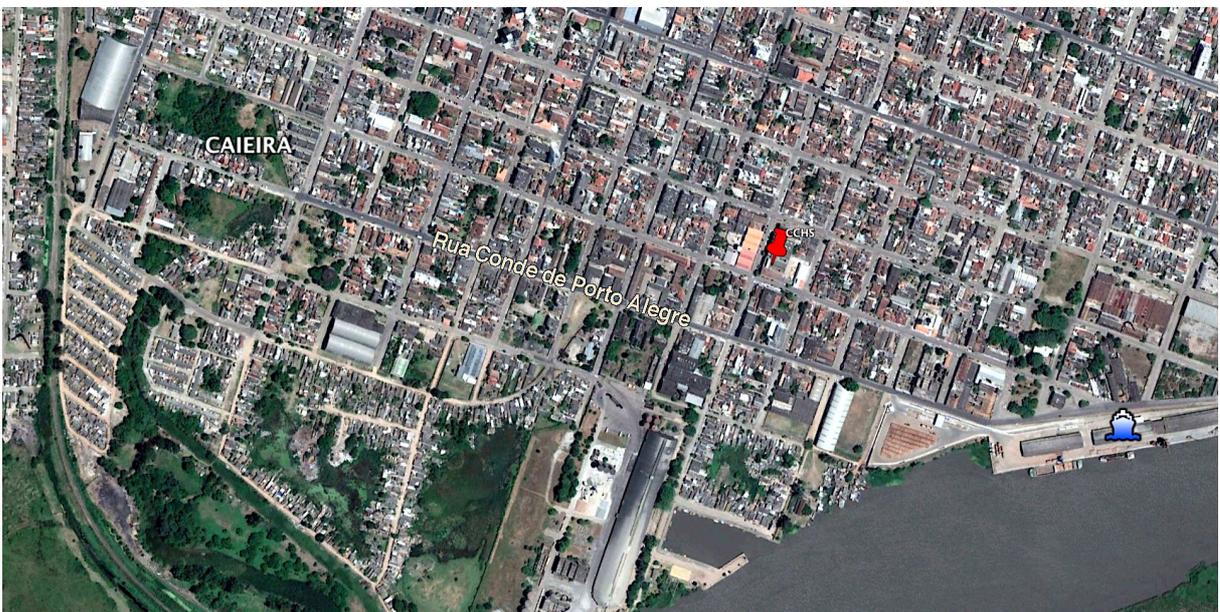
A temática habitação é um fator sensível a população local, nota-se que houve uma valorização sistemática das residências no bairro, e que em muitos casos acabou afastando os moradores pobres que viviam de aluguéis e ampliou o número de estudantes externos do município que lentamente agregam outra identidade ao bairro. (ibid.:125-126)

Vale ressaltar que a expansão da UFPEL vinculada ao REUNI ocorreu no período de uma política do governo federal que visava, entre outras coisas, a inclusão social de classes menos favorecidas da sociedade brasileira. Período em que existia um programa que investiu na formação acadêmica aumentando o número de vagas para estudantes e possibilitando maior acesso ao ensino superior de qualidade. Entretanto, a região em questão passa por um processo de renovação e conseqüente ressignificação em muito fomentado pela UFPEL, que instalou ali algumas de suas unidades acadêmicas.



## Memória e sobreposições "paisageiras"

Em saída de campo realizada no dia 9 de dezembro de 2016, caminhei pela rua Conde de Porto Alegre para observar a via em que transitavam os caminhões carregados de madeira. Como visto, a rua Conde de Porto Alegre é o principal acesso utilizado por caminhões que chegam à cidade em direção ao Bairro Porto. É por esta rua que se pode acessar, desde o porto, a BR-392, a rodovia que liga à cidade vizinha de Rio Grande. Vale lembrar que a rua foi asfaltada em julho do mesmo ano, cobrindo o antigo calçamento de paralelepípedo, e sua condição passou à via preferencial, melhorando o fluxo dos veículos. Na reunião do CEARTE, descrita acima, eu havia tomado conhecimento de que algumas casas tiveram suas estruturas afetadas com a trepidação provocada pelos caminhões — evidência que poderia ser percebida por rachaduras na fachada das construções. Portanto, buscava localizar estas casas e conversar com seus moradores sobre as questões que envolviam o recente aumento do trânsito de caminhões na via.



Rua Conde de Porto Alegre. Marcador vermelho indica prédio do CCHS.  
Dados de pesquisa sobre mapa Google Earth. jun/2018.

Caminhadas por essa área da cidade faziam parte da minha rotina no Bairro, dado que as aulas do mestrado eram ministradas no Campus de Ciências Humanas e Sociais (CCHS) e, no período, minha residência era muito próxima ao prédio de aulas. Neste dia escolhi caminhar por um trecho da rua Conde de Porto Alegre que

ainda não conhecia e segui em direção à Caieira<sup>17</sup>, sentido oposto ao porto da cidade. Iniciei a caminhada a partir do prédio do CCHS, por volta das 9h de um dia ensolarado, com clima agradável.

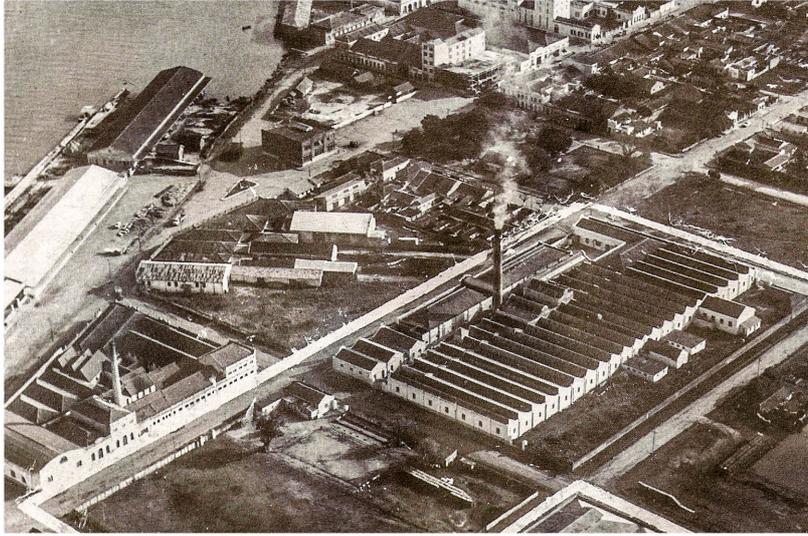
Durante o percurso na rua Conde de Porto Alegre foi possível ver os trilhos que conduziam o trem até o ramal ferroviário do porto, em parte cobertos pela nova manta asfáltica. Chamava a atenção a recente sinalização de trânsito com marcas viárias pintadas no asfalto e placas indicando o limite de velocidade. Tal como o *flâneur* benjaminiano, vou realizando um inventário das coisas e me integrando à paisagem, como um personagem desse cenário<sup>18</sup>. O *flâneur* “combina o olhar casual daquele que passeia com a observação atenta do detetive” (PEIXOTO, 2003:100). Uma leve inclinação na via, seguida de casas antigas dos dois lados da rua, conduziu a uma edificação em ruínas, fazendo com que os fantasmas de épocas passadas surgissem no momento presente. “Daí o fenômeno de sobreposição (*colportage*) do espaço ser a experiência fundamental daquele que passeia” (*idem*: 101). Através da *flânerie*, tudo é visto ao mesmo tempo, o fundo se confunde com o primeiro plano, as distâncias irrompem na paisagem. Nesse estado inebriante, como que numa iluminação, este cenário caótico se põe no lugar, com todos os planos se sobrepondo no mesmo quadro, como se tudo de repente tivesse naturalmente se encaixado.

Seguindo a via por mais duas quadras, que proporcionava, então, um pequeno declive, foi possível observar que a pavimentação não era mais a mesma. Aquele asfalto de aparência nova deu lugar a um calçamento antigo. A partir deste ponto, uma outra característica paisagística se revelou. Também chamava atenção a arquitetura das casas que demonstravam um mesmo padrão de construção. Segui caminhando até o final da rua Conde de Porto Alegre, chegando a uma esquina onde havia um semáforo e uma placa que apontava a direção da BR-392. Aproximei-me de um casal que pintava o muro de uma casa e perguntei se eram

---

<sup>17</sup> Caieira (ou Vila Caieira, como indica o III Plano Diretor de Pelotas - CE.4.2) é uma das microrregiões da mesorregião CE.4 da região administrativa Centro (CE), vizinha a microrregião Porto (CE.4.3). Anexo B

<sup>18</sup> O cenário não é, nesta perspectiva, um conjunto de elementos físicos, nem deve sugerir a ideia de um *palco* que os atores encontram já notado para o desempenho de seus papéis. Aqui, é entendido como produto de práticas sociais anteriores e em constante diálogo com as atuais - favorecendo-as, dificultando-as e sendo continuamente transformado por elas. Delimitar o cenário significa identificar marcos, reconhecer divisas, anotar pontos de intersecção - a partir não apenas da presença ou ausência de equipamentos e estruturas físicas, mas desses elemento em relação com a prática cotidiana daqueles que de uma forma ou outra usam o espaço: os atores. (MAGNANI, 2012b:38)



moradores daquela rua. Responderam que sim, que moravam havia aproximadamente um ano e meio naquela casa. Perguntei, então, o que achavam de morar ali. Eles responderam que era muito ruim, que não pretendiam renovar o contrato de aluguel e logo apontaram algumas rachaduras no muro e nas paredes da casa. Disseram que antes era tranquilo, mas que não podiam mais estacionar o carro na rua, pois a nova sinalização de trânsito indicava esta proibição naquele trecho. Também reclamaram da velocidade dos veículos, o que dificultava manobrar o carro para entrar na garagem.

Na ocasião, observei três tipos de caminhões transitando na via. Como mencionei acima, existe uma fábrica de cimento na região e um terminal graneleiro no porto, portanto, além dos caminhões carregados de madeira, caminhões próprios para o transporte de cimento e grãos também utilizam aquele percurso para chegar à região portuária. Depois que a rua Conde de Porto Alegre recebeu a manta de asfalto e se tornou via preferencial, houve uma mudança na logística dos caminhões para acesso à região portuária, intensificando o trânsito de cargas naquela via. Antes disso, o acesso de caminhões era realizado por outras ruas da região.

Como estava no final da rua, segui a caminhada em direção a meu ponto de partida, mantendo o percurso pela Conde de Porto de Alegre. Logo adiante, duas senhoras conversavam na calçada. Elas se chamavam Jací Britto, moradora da casa situada logo em frente de onde estávamos, e Maria Garcia, que morava na casa do outro lado da rua. Jací, mais comunicativa e articulada nas palavras, contou que vivia naquele endereço havia 65 anos. Ela estava aposentada, mas ainda trabalhava com contabilidade e estendeu uma conversa muito longa revelando uma diversidade de histórias vivenciadas na região. Jací falou do período fabril de Pelotas, citou nomes de famílias tradicionais e contou casos de falência envolvendo essas famílias e a indústria pelotense. Contou também que o funcionamento do Porto de Pelotas esteve muito vinculado ao Anglo<sup>19</sup>, um antigo frigorífico localizado às margens do Canal São Gonçalo, cujo prédio, hoje, é patrimônio da Universidade e onde são desenvolvidas atividades acadêmicas e administrativas. Lembrou da Cotada<sup>20</sup>, antiga fábrica de massas, onde, atualmente, estão instalados os Cursos de Engenharia e de Informática da UFPEL. Relembrou como aquele lugar era

---

<sup>19</sup> O Frigorífico Anglo foi inaugurado em 1943 e manteve-se em funcionamento até o início da década de 1990.

<sup>20</sup> A Fábrica de Massas Cotada funcionou até a década de 1990, quando declarou falência.

cercado de fábricas e toda aquela paisagem efervescente como herança das charqueadas, para não deixar de lado um passado longínquo da história de Pelotas em torno do porto da cidade. Conversávamos, portanto, sobre a convivência de diferentes temporalidades, da proliferação de dimensões e eventos num mesmo lugar. “É o fenômeno de sobreposição do espaço, o mesmo efeito provocado pela *flanerie*. Dá a perceber simultaneamente tudo o que se passa num único local” (PEIXOTO, 2003: 108). A técnica benjaminiana de montagem por sobreposição (ou superposição) é propícia para “radiografar” o imaginário coletivo, “usada por Benjamin em última instância para decifrar o espaço imagético político-social” (BOLLE, 2000: 101).

A narrativa de Jací remete ao período em que a região se confundia entre o rural e o urbano, onde havia uma lavoura de hortaliças fornecedora de produtos ao mercado da cidade, e onde ela ia, durante a infância, buscar legumes e verduras. Contou como foi na época em que estudou no colégio Félix da Cunha, situado a algumas quadras dali, que ainda hoje funciona no mesmo endereço. Ela também lembrou como faziam para namorar, onde eram os pontos de encontro para ver os meninos, testemunho confirmado pela vizinha Maria. Assim, a cidade foi se revelando “nos gestos, olhares e performances de seus moradores; nos itinerários, dramas e intrigas por eles vividos; nas formas de sociabilidade da vida de cada dia; [...] em espaços que lembram trajetórias, memórias e imagens” (ECKERT & ROCHA, 2013c: 201). Como resultado, o que se mostra é aquilo que não é mais, algo da ordem do invisível e inapreensível. Enquanto falavam, as vizinhas apontavam as direções dos eventos, e, assim, alcançamos a fugacidade do gesto, “elemento fundamental para a construção da imagem dialética” (BOLLE, 2000: 91), e sua peculiar irredutibilidade às palavras, que se confunde com a estrutura do mundo que o próprio gesto desenha. O gesto “é a manifestação mais corporal possível do indefinido, a marca perceptível do que não se evidencia, do que não se pode imediatamente apreender” (PEIXOTO, 2003: 57), mas que fica na nossa memória como um traço de luz.

O que impressiona mais, aqui, é o fato de os lugares vividos serem como presenças de ausências. [...] Os demonstrativos dizem do visível suas invisíveis identidades: constitui a própria definição do lugar, com efeito, ser esta série de deslocamento e de efeitos entre os estratos partilhados que o compõem e jogam com essas espessuras em movimento. [...] Só se pode morar num lugar assim povoado de lembranças. (CERTEAU, 1998:189)

Jací chamou a atenção para a arquitetura típica das casas naquele trecho da rua, que também estavam ligadas à indústria pelotense. O Serviço Social da Indústria (SESI) foi quem as construiu, há 70 anos. Apontando para a casa do outro lado da rua, onde morava Maria Garcia, disse que as residências eram daquele jeito, o que conformou aquela região como uma vila de operários. “Depois as pessoas as compraram e foram mudando, fazendo reformas, construindo outras” - relatou Jací. Ela falou também que aquele trecho da rua alagava, pois está numa região baixa. Depois da pavimentação não alagou mais.

As moradoras falaram de memórias afetivas, de uma experiência sensível e emocional plena de simbolizações enquistadas na dor ou no prazer do corpo. “É nas percepções apreendidas pelo corpo que o passado sobrevive” (ECKERT & ROCHA, 2013a: 34-35), e na "rememoração que a paisagem é empreendida como experiência de evocação simbólica” (ECKERT & ROCHA, 2013c: 200). A paisagem, na Antropologia, é vista como expressão dos símbolos e sentidos que as sociedades humanas atribuem ao meio em suas vidas cotidianas. Tal como um projeto de experiência narrativa, “a paisagem nasce da experiência temporal, articulada ao movimento da sensibilidade, que concilia na memória coletiva a existência do grupo compreendido na disjunção do todo na natureza” (*idem*: 187).



Casas com projeto de mesmo padrão arquitetônico na Caieira. dez/2016. Fotos do autor.

Jací relatou que, depois que a rua Conde de Porto Alegre passou a ser preferencial, os veículos começaram a transitar com mais velocidade. Disse que não tinha mais tranquilidade e que sentia a trepidação causada pelos caminhões dentro de casa. Com o barulho causado pelo trânsito de veículos, não conseguia mais assistir à novela. Durante nossa conversa, fomos frequentemente interrompidos pelo ruído dos motores dos caminhões. Ela sugeriu que eu fosse até onde morava o Nilo, um vizinho cuja casa estava com diversas rachaduras provocadas pela trepidação causada pelos caminhões.

Ao chegar em frente à casa apontada por Jací, era próximo ao meio-dia e o aroma do almoço estava no ar. Fui recebido por um senhor barrigudo, de bigode, sem camisa, vestindo uma bermuda jeans e uma boina. Era o Nilo. Apresentei-me e logo falei do motivo da minha visita. Ele imediatamente me convidou para entrar e foi mostrando no interior da casa as rachaduras provocadas pelos caminhões. Estava aposentado e morava há mais ou menos dez anos na rua Conde de Porto Alegre. Falou que era um lugar muito bom, mas que estava pensando em se mudar, pois “não fossem os caminhões...”. Disse que sempre houve trânsito de caminhões naquela rua, mas que não havia o problema das rachaduras antes destes que transportam madeira. Nilo comentou que estava impedido de estacionar o seu carro na rua ao mesmo tempo em que apontava para a sombra da árvore por ele plantada no canteiro da calçada em frente de casa, deixando a entender que ali teria o resguardo do seu veículo em dias de sol forte. Nilo demonstrava ver comprometidos a tranquilidade e o sossego almejados para sua aposentadoria.



Rachaduras provocadas pelo trânsito de caminhões de carga pesada. dez/2016. Foto do autor.

Os moradores daquele trecho da rua Conde de Porto Alegre transmitiram um panorama bastante amplo do que foi aquela região da cidade, evidenciando o

encontro do passado com o presente a partir “das rupturas de uma temporalidade que nos parece contínua, mas cujo ato de lembrar sugere uma relação reflexiva com a trajetória histórica do sujeito e do coletivo do qual emerge” (ECKERT & ROCHA, 2013a:46). A rua mantém boa parte das casas construídas pelo SESI. Muitas delas reformadas e com outras peças agregadas à sua construção original, mas cujo padrão arquitetônico é facilmente identificável. Está lá a rua pavimentada para amenizar os problemas com alagamento onde as crianças jogam futebol e os vizinhos se encontram na calçada para conversar. Somado ao aroma do almoço que é possível perceber ao transitar por lá próximo ao meio-dia, percebemos que se trata de uma rítmica residencial, ainda que o trânsito de caminhões esteja perturbando a vida dos moradores. Longe daquela efervescência fabril de outrora, invariavelmente, aquele trecho da rua Conde de Porto Alegre continua vivenciando a movimentação do porto de Pelotas. Já não estão mais lá as fábricas que moviam uma economia potente, que em sua história chegou a ser uma das mais representativas do país. Restam as imponentes construções fabris, algumas em estado de abandono, outras em seus processos de ressignificação, a exemplo de boa parte das instalações da UFPEL no bairro Porto.

Sobreposições e camadas também são aspectos que caracterizam a arte urbana. Seja nas camadas de tinta sobre as paredes, seja na efemeridade e fugacidade próprias desta expressão artística, a temporalidade é fator imprescindível a considerar no *graffiti*. Como veremos a seguir, esta arte urbana é um potente agente de transformação da região portuária pelotense. Ruínas constituem ambiente propício para a prática desta arte de rua e tornam-se telas nas mãos dos hábeis artistas.

#### **4. GRAFIAS DE RUA NA REGIÃO DO PORTO**



Como tenho argumentado ao logo desta pesquisa, é possível estabelecer uma relação entre o *graffiti* e o fenômeno urbano atual que ocorre na região portuária. Abordar este aspecto da transformação do Bairro por meio da noção de paisagem, tomando o *graffiti* como aporte de investigação e temática da pesquisa, permite uma aproximação contemporânea acerca das atuais disposições de uma região da cidade que vem se transformando a olhos vistos. Segundo Peixoto, “a função da arte é construir imagens da cidade que sejam novas, que passem a fazer parte da própria paisagem urbana” (PEIXOTO, 2003:15). Retomando o que expus no capítulo anterior, Pelotas é uma cidade histórica, dotada do peso e da permanência de extraordinárias paisagens, onde o mais moderno convive com a decadência, o futuro com a antiguidade. As fábricas abandonadas são vestígios que constituem imagens impregnadas de memória e significação, de um período pujante em que as indústrias funcionavam a pleno e por onde centenas de operários transitavam diariamente. Neste sentido, a paisagem também está no invisível, naquilo que não se deixa mostrar. Como nos diz Flávio Leonel Silveira, “qualquer ideia e/ou percepção de paisagem está imersa em um processo cognitivo vinculado ao jogo sutil de adesão às imagens que a mesma suscita - perspectiva estética - uma dimensão sensível e emocional por parte do humano” (SILVEIRA, 2009:72). Nesta área, onde a relação entre o antigo e a linguagem contemporânea da arte urbana está presente, a paisagem citadina não nos permite esquecer de uma história ainda latente naquelas ruas e calçadas.

O *graffiti*, então, passa a compor, constituir, transformar, a paisagem da região portuária pelotense a partir de traços, rabiscos, cores, desenhos, grafismos e muita tinta na parede. Nessa interação com o entorno, o grafiteiro experimenta um duplo vínculo, uma vez que diz respeito ao ato de modificá-lo e ser modificado. Ele é reflexo e espelho dessa interação, ao mesmo tempo representa e é a paisagem.

A paisagem é ao mesmo tempo a escrita e a leitura, pois a ação humana que engendra marcas não se dá sem a interpretação. [...] Ao mesmo tempo, tais marcas constituem matrizes conformando esquemas cognitivos e categorias de pensamento. (SILVEIRA, 2009:74)

Vimos, anteriormente, como os prédios abandonados e corroídos pelo tempo da indústria pelotense, insistem generosamente em exaltar os sonhos de prosperidade da cidade, que já foi símbolo da industrialização do estado. Foi neste ambiente que tive meus primeiros contatos com o *graffiti* em Pelotas. A zona

portuária foi a escolhida pelos grafiteiros da cidade para desenvolver seus desenhos, pois, como citado no capítulo anterior, em várias cidades, áreas degradadas propiciam a prática do *graffiti*. São tantas as inscrições na região portuária de Pelotas, que, ao caminhar pelas ruas, temos a sensação de estarmos visitando uma galeria a céu aberto.

Portanto, o presente capítulo visa apresentar a cena e os protagonistas do *graffiti*, assim como os percursos e fazeres dos grafiteiros, tendo como pano de fundo o fenômeno de transformação urbana pelo qual vem passando a região portuária de Pelotas. Busco destacar as relações dos grafiteiros com os outros agentes de transformação da região, considerando ainda as diferentes narrativas relativas à paisagem portuária que identifiquei no trabalho de campo. Ao delimitar este universo para a realização da etnografia, procuro estabelecer uma reflexão sobre os meandros e tramas que se constituem entre o chamado *graffiti* ilegal, subversivo, selvagem, e o *graffiti* legal, domesticado e institucionalizado.

### **Da deambulação desendereçada a busca por *graffiti***

Esta etapa da pesquisa se conforma pela observação participante e, à luz dos ensinamentos de Bronislaw Malinowski<sup>21</sup> (1978), procura preencher o vazio de construções abstratas buscando “um esboço firme da constituição tribal e dos atos culturais cristalizados que formam o esqueleto [da cultura nativa], além dos dados referentes a vida cotidiana e ao comportamento habitual que são, por assim dizer, sua carne e seu sangue” (*idem*: 32). Ainda que a obra de Malinowski nos apresente o caráter “tribal” abordado nos primórdios da pesquisa em Antropologia, muito distante das atuais investigações contemporâneas que se estabelecem em sociedades complexas, como é o caso da presente pesquisa, a observação participante permanece como ferramental básico para qualquer pesquisa antropológica que se embasa no método etnográfico. É por meio da observação participante, procedimento metodológico próprio da etnografia, que registramos o fluxo regular dos acontecimentos cotidianos, os pontos de vista, as opiniões, as palavras dos “nativos”. Como apontou Malinowski, a observação participante nos

---

<sup>21</sup> A obra de Bronislaw Malinowski, *Os Argonautas do Pacífico Ocidental* (1922), marco fundador da Antropologia moderna, se embasa na experiência do pesquisador nas Ilhas Trombriand, um arquipélago na Papua Nova Guiné, junto a tribos de aborígenes habitantes das ilhas, procedeu uma verdadeira revolução na literatura antropológica.

permite “registrar-se-lhes o espírito” (*idem, ibidem*). Não é pertinente a atividade antropológica basear conclusões única e exclusivamente no relato de informantes, ou realizar inferências de documentos objetivos. Faz-se necessário o convívio direto para se compreender especificidades do campo, o que significa a inserção do pesquisador no ambiente de investigação, a tomar estas observações como dados de pesquisa. Não significa que ao desvendarmos regras, regularidades e estratégias, no caso dos grafiteiros, obteremos do conjunto de fatos e asserções uma fórmula exata que traduza a prática do *graffiti*. Verifico, apenas, que esta “precisão é estranha à vida real, a qual jamais adere rigidamente a nenhuma regra” (*idem*: 29). Porém, há uma série de fenômenos de suma importância que devem ser observados em sua plena realidade. “A esses fenômenos podemos dar o nome de *os imponderáveis da vida real*” (*idem, ibidem*), os quais podem e devem ser registrados cientificamente para, no momento oportuno, acompanhados de esforço reflexivo, atingir a atitude mental que neles se expressa. Neste sentido, o diário etnográfico é o instrumento capaz de nos permitir observar dados, desde as primeiras inserções no campo assim como quando já estamos habituados às condições locais. No caso da presente pesquisa, este instrumento se compõe a partir de anotações de caderno de campo, registros fotográficos, gravações sonoras e entrevistas não-diretivas. Vale ressaltar que durante todo o período de pesquisa estabeleci residência em Pelotas. Por mais que o campo de pesquisa estivesse voltado para a região portuária da cidade, é indesejável e também nada recomendável que se estabeleça uma investigação sem reconhecer as interações com os arredores e todas as influências mútuas de um Bairro em relação ao restante da cidade e vice-versa. Neste sentido, a vivência e experiência de moradia em Pelotas imprimiu à pesquisa um viés que não correspondeu ao *ir a campo* mas, sim, ao *estar em campo*<sup>22</sup>.

Existe uma particularidade desta etapa do trabalho que vem a se conformar na investigação a partir das vivências de campo. Como salientei anteriormente, no primeiro período de pesquisa, eu morei no Bairro Porto, localizado ao sul da região administrativa Centro (Anexo B), quando estava próximo do local da Universidade onde frequentava as aulas e, conseqüentemente do campo de pesquisa. Em uma

---

<sup>22</sup> Grifo nosso.



Ponto amarelo indica localização da Cohabpel. Dados de pesquisa sobre mapa do Google Earth. jun/2018.

segunda etapa do trabalho, estabeleci residência na COHABPEL<sup>23</sup>, em uma área da cidade localizada ao norte da mesma região administrativa. A distância entre um endereço e outro era de aproximadamente quatro quilômetros, deslocamento que fazia caminhando. Esta mudança de endereço e a prática da caminhada proporcionaram uma nova percepção da dinâmica da cidade. O caminhar se justificava na medida em que, assim, poderia observar os *graffiti* aplicados não só nas ruas de maior movimento, onde normalmente transitam as linhas de ônibus, mas também em vias secundárias. A caminhada, portanto, se intensificara e passara a constituir-se em procedimento de pesquisa, não se caracterizando mais pela *flânerie* benjaminiana, ou a errância, daquele que se perde pela cidade — tal como se procedeu a coleta de dados em outras etapas da pesquisa —, mas pela procura de rastros deixados pelos grafiteiros e pela subsequente interação com eles. Eu visava empregar não apenas a técnica de observação participante, mas também interagir e

<sup>23</sup> Condomínio Habitacional construído em Pelotas na metade do século 20 na região norte da área administrativa Centro.

compreender as “regras do jogo” que eles propõem. Francesco Careri (2013), em sua obra “Walkscapes: o caminhar como prática estética”, sugere um percurso entre os diferentes modos de caminhada associados aos movimentos artísticos e às suas relações com o urbano. Este percurso encontra, por exemplo, na Internacional Situacionista (IS) a expressão de cunho político e artístico de intervenção, quando nos projetamos de uma cidade moderna, futurista, para a cidade lúdica, contemporânea.

Com os situacionistas, a cidade inconsciente e onírica dos surrealistas é substituída por um *cidade lúdica* e espontânea. Mesmo conservando a inclinação pela busca do suprimido da cidade, os situacionistas substituem o caso das errâncias surrealistas por uma construção das *regras do jogo*. Jogar significa sair deliberadamente das regras e *inventar* as próprias regras, libertar a atividade criativa das restrições socioculturais, projetar ações estéticas e revolucionárias que ajam contra o controle social. (ibid.: 97)

Da deambulação “desendereçada”, como sugere Soraya Simões (2008) ao resenhar a proposta de observação flutuante cunhada por Colette Pétonnet (1982), à busca focada nos *graffitis*, passo, então, a compreender percursos de meus interlocutores seguindo traços fortuitos de inscrições urbanas que se espalham pelas superfícies da urbe. Ao contrário do que se possa pensar, grafiteiros não caminham de forma aleatória. Como também observou Pereira (2005: 66), “existem regularidades em seus trajetos pelo espaço urbano”. Com isso, a Etnografia de Rua, que num primeiro momento me instigou ao flunar benjaminiano da caminhada errante, assume outro papel. Nesta etapa da pesquisa o caminhar torna-se instrumento de busca propositiva afim de me aproximar, como veremos adiante, dos procedimentos e estratégias dos interlocutores na procura por espaços, brechas ou fendas, para aplicação do *graffiti*.



## Experiência urbana e *graffiti*

Como abordar uma prática que se caracteriza pela ambiguidade, na qual o anonimato é regra preponderante e se fundamenta na ação subversiva, contra-normativa e ilegal? Qualquer tentativa de categorização do *graffiti*, se não for tratado com os devidos cuidados, pode nos conduzir a uma reflexão simplista. Estamos diante de um fenômeno de potência nômade, dispersiva e intersticial, em que tudo parece escapar, cuja velocidade de metamorfose e produção de acontecimentos é tão intensa que se torna impossível cercar, hierarquizar, reproduzir. São inscrições e desenhos fugazes que interferem na composição visual da cidade, expondo fendas do social normatizado e regulado.

Estabelecer uma reflexão sobre o tema não é tarefa fácil, pois estamos tratando de um fenômeno de "natureza paradoxal, polissêmica e mutante" (CAMPOS, 2010:76), fato que podemos constatar frente à diversidade de definições acadêmicas e ideias difusas que o cidadão comum possui sobre esta arte urbana. A começar pelo termo *graffiti*, envolto em ambiguidades e contradições, e que merece alguma reflexão para darmos continuidade na dissertação. Segundo Ricardo Campos (2010: 79), "o termo *graffiti* passou a ser empregue para o singular e plural, indistintamente. Ou seja, no discurso corrente: um *graffiti*, dois *graffiti* ou, geralmente, dois *graffitis*". Sua origem etimológica deriva do italiano *graffiare*, que significa algo como rabiscar, riscar, arranhar. "*Graffiti*, vocábulo entretanto banalizado, corresponde ao plural de *graffito* e designa marca ou inscrição feita num muro/parede" (*idem*: 78-79). Para Celso Gitahy (1999: 13), "há palavras que devem permanecer em sua grafia original pela intensidade significativa com a qual teatralizam dentro de um contexto". Optei pela grafia *graffiti*, pois, além de concordar com os autores acima, foi como meus interlocutores trataram a expressão ao longo das oportunidades que tive de observa-los e interagir com eles em campo.

O termo aqui tratado é, etimológica e conceitualmente, indissociável de um processo histórico em que é verbalizado, reformulado e institucionalizado enquanto expressão de uso comum. Se podemos identificar vários espécimes de *graffiti* na rua, temos de reconhecer que apenas alguns o são legitimamente, de acordo com aquilo que, historicamente, se convencionou chamar *graffiti*, com base numa especificidade de linguagens, modos de produção e atmosfera cultural. Não sendo, portanto, fácil circunscrever o *graffiti* enquanto conceito, algumas dimensões permitem-nos adensar o discurso, contribuindo para uma análise mais sistematizada. (CAMPOS, 2010:79)

Expressão artística de caráter fugidio e transversal, marcada pela multiplicidade de traços e grafismos, o *graffiti* versa entre a arte e o vandalismo, envolvendo interpretações que oscilam em meio a aspectos morais e estéticos, perpassando, inclusive, categorias jurídicas. No Brasil existe uma diferenciação na prática do *graffiti*, entendendo o ato de grafitar (ou grafite) como expressão artística e a pichação (ou pixação, com x") como vandalismo. Importante ressaltar que qualquer uma das duas expressões é plausível de penalização prevista por lei quando não existir autorização prévia para realização de tal atividade<sup>24</sup>. Entretanto, na medida que a lei parece evidenciar o moralismo envolvido na interpretação de tal expressão artística, dado que a distinção entre uma e outra prática está voltada para um viés estético, a presente dissertação assume ambas as práticas como *graffiti*, sem diferenciação prévia. As variações entre o ato de grafitar e a pichação serão explicitadas ao longo do texto, quando necessário.

O *graffiti* é, desde as suas origens, o resultado de uma ação de subversão. Enquanto cultura, representa um conjunto de normas de ação, de valores, representação e ideologias fundados tendo por referência uma ação que é ilegal e, conseqüentemente, alvo de perseguição. As identidades coletivas e individuais forjadas neste território 'à margem' (tempo e espaço sociais identificados como opostos à norma social dominante) incorporam a ruptura, dramatizam o estigma, capitalizam o desvio na elaboração de narrativas individuais e designios coletivos. (CAMPOS, 2009:146)

Este cenário de subversão e ações ilegais é partilhado por indivíduos e grupos que estão em uma condição que os coloca à margem das convenções e regras dominantes. Neste sentido, o anonimato se constitui em recurso estratégico da índole ilegal que esta prática comporta, conformando um meio fechado e inacessível. "Aqueles que queremos conhecer e com quem queremos falar protegem a sua identidade e não se expõem, tornando complicada a tarefa de acesso" (CAMPOS, 2010:35). Há que se cultivar o segredo, que se reflete na economia dos discursos e na hesitação em ir a fundo nos relatos. Estabelecer um relacionamento de confiança com o membro de um grupo possibilitou que eu fosse apresentado àqueles que lhe estavam próximos, e, assim, estabeleci contato e conheci os grafiteiros que colaboraram com esta pesquisa.

<sup>24</sup> Na legislação brasileira, o crime de dano é previsto no Art. 163 do Código Penal e consiste em destruir, inutilizar ou deteriorar coisa alheia, com pena de detenção, de um a seis meses, ou multa. A Lei nº12.408, de 25 de maio de 2011, altera o Art. 65 da Lei nº9.605, de 12 de fevereiro de 1998, e passa a vigorar, conforme §2º Não constitui crime a prática de grafite realizada com o objetivo de valorizar o patrimônio público ou privado mediante manifestação artística, desde que consentida pelo proprietário e, quando couber, pelo locatário ou arrendatário do bem privado e, no caso de bem público, com a autorização do órgão competente e a observância das posturas municipais e das normas editadas pelos órgãos governamentais responsáveis pela preservação e conservação do patrimônio histórico e artístico nacional.

Outro fator importante a se levar em consideração na análise desta arte de rua é a familiarização com os códigos e expressões do *graffiti*. Fazer a leitura das inscrições urbanas requer aprendizado, ou seja, há uma imposição do desvendamento da escrita. Muito deste aprendizado podemos encontrar na vasta bibliografia publicada sobre o tema, ou ainda por meio de zines e publicações dos próprios grafiteiros. Lá poderemos encontrar os significados das expressões *bombing*, *tag*, *throw up*, *crew*, *writer*, entre outros (CAMPOS, 2009). Da mesma forma, a compreensão da história do *graffiti* permite maior aproximação com o fenômeno, desde sua forte ligação com o movimento Hip Hop dos anos 1980 até as recentes pesquisas que apontam sua ligação ao movimento Punk<sup>25</sup> nova-iorquino do mesmo período. Existem diversos livros, artigos e monografias acadêmicas que trataram dos aspectos históricos do *graffiti* (GITAHY, 1999; SILVEIRA, 1991; CAMPOS, 2010), o que se mostra desnecessário abordar novamente, não constituindo foco da presente dissertação. A base de dados empíricos de que trato no presente capítulo foi obtida ao longo da interlocução com grafiteiros residentes em Pelotas. Embora algumas mulheres atuem neste âmbito, elas não estiveram dentre meus principais interlocutores de pesquisa, formado por um grupo composto por jovens artistas, majoritariamente masculino, que desempenham variadas atividades no seu cotidiano, oriundos de diferentes classes sociais e bairros da cidade. Neste sentido, dados e informações empíricas da investigação etnográfica foram postos em diálogo com referências de outros pesquisadores da área, o que proporcionou-me a compreensão deste fenômeno em Pelotas.

### **Grafiteiros e seus *graffiti*: do Porto ao Centro**

Basta transitar por Pelotas para perceber que é muito comum comerciantes contratarem grafiteiros para pintar fachadas e também o interior de lojas, cafés, restaurantes, lancherias, e outros tipos de estabelecimentos comerciais. Também é muito frequente passarmos por muros pintados por diferentes artistas, resultando em desenhos imbricados uns nos outros, sem que possamos saber onde termina a obra de um grafiteiro e começa a de outro. O *graffiti* proporciona um colorido diferente à cidade e se estabelece como algo corriqueiro entre os habitantes pelotenses.

---

<sup>25</sup> Informações históricas sobre o *graffiti* apontam que esta arte urbana sempre esteve ligada ao movimento HipHop, entretanto há estudos indicando que o *graffiti* fez parte do movimento Punk nova-iorquino nos anos de 1980. Ver: ALVA, Freddy. Urban Styles: Graffiti in New York Hard Core. Ed. Diwulf, 2017.

Tais escritas surpreendem a experiência pela cidade, através das cores, texturas, movimentos, críticas, conselhos e ideias, que seguem ativando ruas, fachadas, espaços abandonados e corpos. Tais ativações, mesmo sendo boas ou ruins para a cidade, potencializam o pensamento sobre e com elas. (HYPOLITO, 2015:17)<sup>26</sup>

Pude observar que Pelotas é uma cidade bastante receptiva ao *graffiti*, o que se evidencia em eventos voltados a esta arte urbana, como também na existência de galerias que comercializam obras destes artistas, o que não significa que não exista repressão e controle sobre a atividade, como ocorre em qualquer cidade brasileira, pois também são frequentes os relatos de abordagens policiais durante as ações de grafiteiros. O curso de Artes Visuais da UFPEL, localizado na região portuária, forma artistas que se utilizam do *graffiti* como meio de expressão.

A presença da empresa que opera o transporte de madeira no porto de Pelotas, a Sagres Agenciamentos Marítimos, tem fomentado a prática desta arte urbana. É possível afirmar que, para muitos dos envolvidos com o *graffiti* em Pelotas, a atividade tem suas primeiras manifestações no Porto, nas paredes das fábricas e casas abandonadas, num viés subversivo, contranormativo, manifesto nos interstícios, nas brechas do sistema, com o passar do tempo tornou-se, em boa parte, aceita e até requisitada, a partir da prestação de serviço, visando o embelezamento de fachadas de estabelecimentos comerciais, associativos e outros. Nesta interação com o ambiente, o grafiteiro transforma e é transformado, fenômeno que se dá nas relações com as paisagens enquanto um conjunto de “lugares praticados” (CERTEAU, 1998).

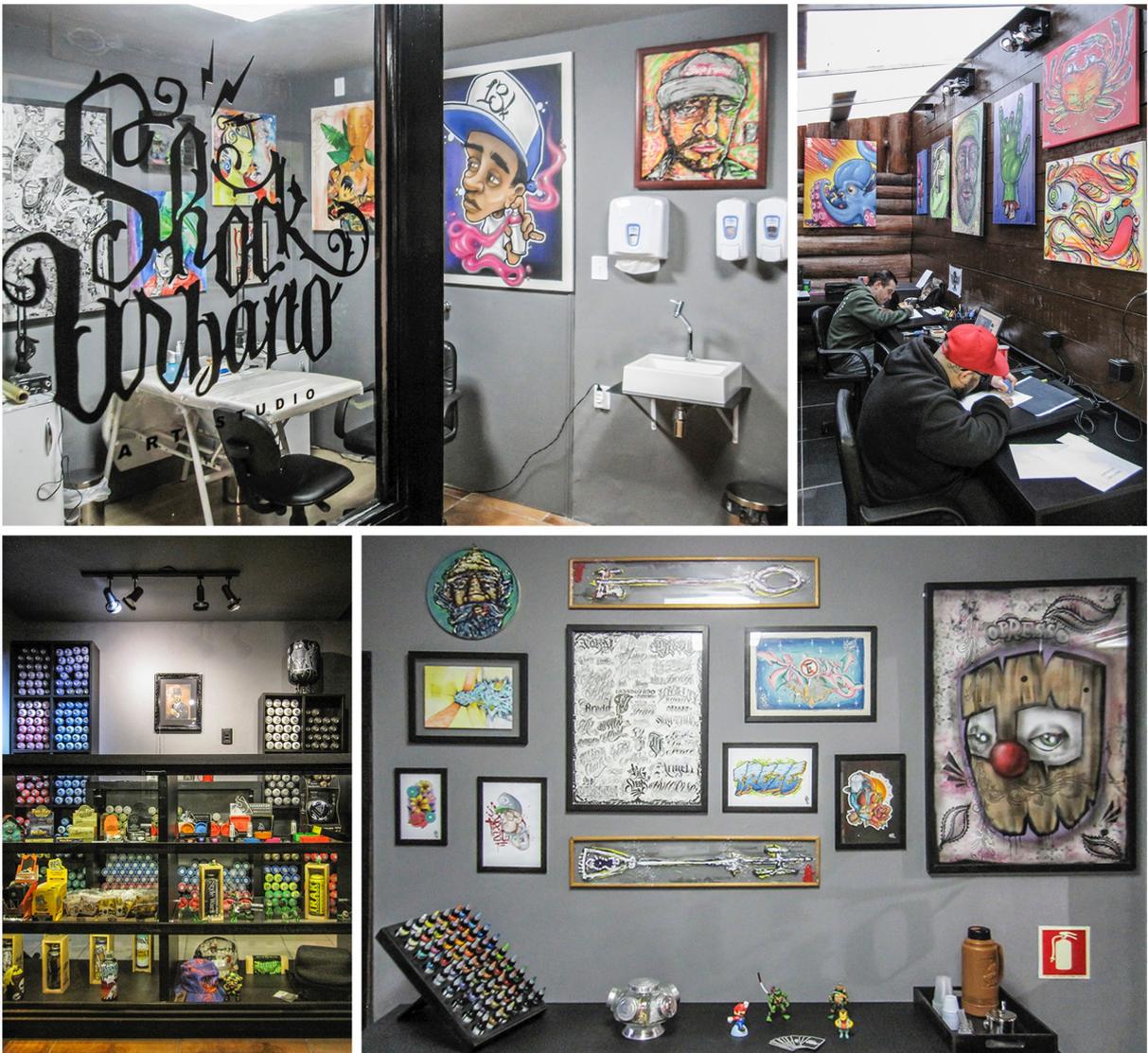
Segundo relatos de grafiteiros, no Porto há liberdade para grafitar pois, como muitas edificações estão abandonadas, não existe um controle rigoroso sobre esta prática. Para Théo, a área é um laboratório, uma espécie de escola. Este grafiteiro é natural de Bagé/RS e foi morar em Pelotas para estudar Artes Visuais na UFPEL. Eu o conheci em 2016 através de um amigo em



THÉO. nov/2017. Foto do autor.

<sup>26</sup> Bárbara Hypolito é doutoranda em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR/UFRGS); mestra em Arquitetura e Urbanismo (PROGRAU/UFPEL); arquiteta e urbanista (UFPEL). Pesquisa sobre a cidade contemporânea, desenho urbano e experiência urbana, com especial interesse acerca da experiência do corpo pelo espaço urbano contemporâneo.

comum, o colega e arqueólogo Cristiano Meirelles. De certa forma, Théo oportunizou que me aproximasse da cena de arte urbana na cidade. Em 2017, ele abriu, em sociedade com outros dois grafiteiros, um estúdio de tatuagem no centro da cidade, o ShockUrbano Art Studio. Em Pelotas, é muito comum que grafiteiros tornem-se também tatuadores, a fim de complementar renda. O ShockUrbano ficava no caminho que eu costumava fazer entre a Universidade e a minha casa. Neste período, eu já estava morando na COHABPEL e as visitas ao estúdio foram frequentes. Foi quando passei a conviver com Bero e Treze, sócios de Théo.



Shock Urbano Art Studio. jun/2017. Fotos do autor.

Bero é pelotense, formado em Artes Visuais pela UFPEL, faz parte da segunda geração de grafiteiros da cidade. Suas investidas com o *graffiti* vêm desde a adolescência quando rabiscava os banheiros da escola. Sempre desenhou, mas não gostava de pintar tela e usar pincel. Achava o processo muito lento. Tinha

interesse no spray. Muito influenciado por sua experiência na rua e ligado ao movimento HipHop, demonstra um envolvimento visceral com a arte. Conheci Bero durante a terceira edição do Spraysons, evento idealizado por ele, que reúne vários grafiteiros para pintar um grande mural, assunto que tratarei em tópico específico da dissertação. Na primeira oportunidade que tive de encontrá-lo no estúdio, ele me apresentou Treze. Na ocasião, falei da minha pesquisa, mostrei algumas fotos e conversamos sobre o *graffiti* no Porto. Treze (ou Trezi) também é de Pelotas e frequenta o Porto desde a adolescência, quando ia de bicicleta andar pelas ruas da região portuária para ver os *graffiti*. Ele fala de antigos grafiteiros da cidade, Beethoven e Nem, quando, no final dos anos 1990, realizaram os primeiros desenhos nos muros abandonados das fábricas. Período em que a escassez de materiais ditava o ritmo das inscrições urbanas e a opção se restringia a latas de spray com tinta automotiva, apontando o caminho para a atual tecnologia que oferece enorme variedade de materiais voltados à prática do *graffiti* e que podem ser encontrados com alguma facilidade no comércio.



BERO. out/2017. Foto do autor.



TREZE. jun/2016. Foto do autor.

A escassez de materiais foi relatada por Asnoum em uma conversa que tivemos durante a pintura de um muro. Nesta ocasião tive a oportunidade de gravar nosso diálogo. “Eu comecei em 2002, aqui não tinha nada. Aqui era Colorgin, aquelas automotivas, não tinha *cap*<sup>27</sup>, não tinha nada... Em seguida que eu comecei

<sup>27</sup> *Cap*: bico para latas de spray que permite diferentes espessuras do traço. Existe grande variedade de *caps* como o *skinny cap*, *fat cap*, *soft cap*, *transversal cap*, entre outros.

não tinha acesso a material, marcador, aquelas coisas todas” (Asnoum, 2017). Este pelotense, mestre em Artes Visuais pela UFPEL, também faz parte da segunda geração de grafiteiros de Pelotas. Quando começou a grafitar, o acesso a informações sobre a arte urbana era difícil: “eu não tinha nem computador, nem internet. As primeiras coisas de *graffiti*, os vídeos, eu consegui em fita mesmo. Antes das revistas, veio as fitas, o VHS”. A dificuldade em conseguir materiais refletia na sua experiência da rua, a qual relata em gestos a percepção expressa pelas texturas da cidade.

Eu andava na rua... as paredes lisinhas... eu passava a mão assim e dizia: quando eu tiver um canetão vou riscar aqui. Eu tinha aquela fissura, aquela vontade, eu via em vídeo os caras fazendo e não tinha material aqui. Quando tive acesso ao primeiro... deuzulivre... risquei tudo. (Asnoum, 2017)

O *graffiti* permite pensar a rua como espaço de “circulação desejante”<sup>28</sup> (PERLONGHER, 1986), de experiência intensiva, de vivenciar a cidade com o corpo. “Aquela fissura, aquela vontade”, como menciona Asnoum, fazendo da transgressão e indisciplina um vetor de força. A transgressão está na gênese do *graffiti*. Há um deleite pela subversão e desobediência ao



ASNOUM. jun/2016. Foto do autor.

normativo. Representa um território de intenso prazer na busca de excitação, mediante condutas de risco, aguçando sentidos e ativando corpos. Muito diferente das atividades ordinárias, regradas e vigiadas por instâncias diversas, a manifestação *graffiti* é carregada de adrenalina, gerando sensações que compensam o tédio da vida cotidiana.

Trata-se de uma cultura que joga nos limiares do socialmente aceitável e da legalidade, que promove a transgressão e, em certo sentido, a transcendência — vencer barreiras sociais e legais, dominar os medos e incapacidades, superando os limites que são impostos ao sujeito. (CAMPOS, 2009:163)

<sup>28</sup> “A rua, ‘microcosmos da modernidade’ (Lefèbvre), torna-se algo mais do que mero lugar de trânsito direcionado ou de fascinação espetacular perante a proliferação consumista: é, também, um espaço de circulação desejante, de *errante sexuelle* (Maffesoli).” (PERLONGHER, 1986:100)

A prática do *graffiti* requer o desenvolvimento de uma habilidade que se dá, eminentemente, na rua. É por meio desta experiência de pintar nas superfícies urbanas que se constitui a identidade grafiteira e também como o grafiteiro será reconhecido por seus pares. Portanto, existe uma intencionalidade na escolha do espaço, o que pressupõe estratégia e compreensão do valor da superfície em que será aplicada a inscrição. Interessante observar que os sujeitos envolvidos com a atividade *graffiti* desenvolvem uma peculiar relação sensorial com a cidade, diferentemente do cidadão comum, que tomado por uma rotina apressada, acostumado a seguir sempre os mesmos caminhos e demasiadamente familiarizado a um certa paisagem urbana, conforta-se em uma espécie de dormência frente ao excesso de estímulos que a metrópole apresenta. A fala de Asnoum demonstra como a percepção do grafiteiro está voltada para aspectos da cidade a que normalmente não prestamos atenção.

O cara que faz o *graffiti* acaba conhecendo a cidade de outra forma. Tu tá andando na rua e tu tá olhando um muro... A gente cria um outro olhar, um olhar diferente de uma outra pessoa. A pessoa vai passar pelo muro e não presta atenção. E tu tá passando, tu pensa: bah, olha só esse muro... aquele ali, oh. Aí a gente acaba explorando, né? A gente vai indo... entrando numas ruas, assim... que as pessoas tão indo trabalhar, tu tem uma rotina. Tu faz um trajeto e tals. Aí tu vai visitar não sei quem, tu tem um trajeto. A gente que faz o *graffiti* acaba entrando em ruas que nunca entrou pra ver se tem muro. Então a gente acaba conhecendo a cidade através do *graffiti*. Uma pesquisa, né? Um mapeamento. (Asnoum, 2017)

A partir da fala de Asnoum, podemos compreender que a prática do *graffiti* demanda um conhecimento da cidade, um mapeamento, como ele mesmo fala. Para Tim Ingold, a atitude de conhecer, no caso, a cidade, assemelha-se ao mapear, o que é distinto de elaborar um mapa, “não porque conhecimento seja parecido com um mapa, mas porque os produtos oriundos do mapear (inscrições gráficas), e os do conhecer (histórias) são fundamentalmente distintos de um mapa” (INGOLD, 2005: 77). Mapear não consiste em ter um “mapa na cabeça” preexistente, mas um tipo de narração retrospectiva. “Vamos considerar mapear como a reconstituição através de gestos narrativos” (*idem*: 94), vinculada à experiência de movimento corporal no mundo. No capítulo seguinte retomarei esta abordagem.

Conheci Asnoum através do Povo, ou “!lovoq”, o povo do avesso com cara de palhaço. Seu personagem está espalhado por toda cidade. Natural de Palmares do Sul/RS, Povo foi morar em Pelotas para estudar Artes Visuais na UFPEL. Ministra

aulas de arte e tem um trabalho impecável em Artes Plásticas num repertório que passa pela tela, escultura, encadernação, gravura e serigrafia. Povo não se identifica como grafiteiro, mas como alguém que se utiliza da técnica do graffiti para expressão artística. Para ele, a atmosfera da rua é mais forte e motivante. Em 2006 realiza suas primeiras intervenções com *lambe*<sup>29</sup>. A figura que colava na cidade expressava um palhaço com a inscrição “!ovoq” e manifestava o que o artista pensava sobre a situação no país: “somos todos palhaços”. No primeiro momento manteve-se anônimo e conseguiu perceber a curiosidade dos colegas para saber quem estava colando aqueles lambes. Uma nova



POVO. jul/2017. Foto do autor.

inscrição que se espalha pela cidade sempre gera o interesse dos grafiteiros para saber quem é o autor. Buscava mexer com o imaginário das pessoas e realizar uma reflexão a partir de uma imagem simples e ao mesmo tempo muito forte. O personagem de Povo instiga o riso de uma alegria que também é triste, e diz que busca com isso provocar as pessoas a lutarem por seus direitos e não se esconderem atrás de um nariz vermelho, fazendo papel de palhaço. Sua estreia com o spray na rua aconteceu em 2009 pelo convite de outros grafiteiros que já conheciam seus desenhos e lambes: Asnoum, Siul e Nichck.

Drum é natural de Guaxupé, sul de Minas Gerais. Chega a Pelotas em 2011 para estudar Artes Visuais na UFPEL. Após a conclusão do curso, permanece na cidade onde vem realizando exposições de seu trabalho. Assim como Povo, não se identifica como grafiteiro, mas como alguém que se apropria da técnica do *graffiti* para expressar sua arte na rua. Em uma das ocasiões que nos encontramos, tive a oportunidade de acompanhá-lo durante a pintura da parede de uma edificação desocupada na região portuária. Na sua fala, está muito presente a interação do artista com as pessoas quando está pintando na rua. É alguém que passa, comenta, interage: “por isso que eu pinto na rua, as pessoas vêm conversar, interagir...

<sup>29</sup> *Lambe* ou *lambe-lambe*: grafismo ou desenho impresso em um papel cujo autor cola no rua.

gostam do trabalho... isso que é bacana... pintar na rua é outra sensação” - fala Drum (2017), fazendo referência a diferença de quando pinta no atelier. Ainda que Drum não se reconheça como grafiteiro, é inegável a aproximação que existe entre seu trabalho e aquilo que compreendemos sobre o *graffiti* enquanto arte urbana. Ele entende o *graffiti* como a maneira de levar sua expressão artística ao espaço público, permitindo acesso a qualquer pessoa.



DRUM. ago/2017. Foto do autor.

Muitos artistas agem cientes do que e para quem estão produzindo arte. Nessa perspectiva, não é sempre que podemos pensar o *graffiti* como manifestação dos que se sentem excluídos. “As pessoas não precisam ir a um lugar institucionalizado pra acessar arte”, fala Drum ao tratar o *graffiti* como uma arte democrática acessível a todos.

Na contramão de discursos hegemônicos, grafiteiros contam enredos de diferentes subjetividades, estabelecendo uma comunicação não comprometida com a história oficial. Ao contrário dos que condenam a atividade como poluição da cidade, os *graffitis* constroem e valorizam espaços antes abandonados e desprezados, questionando valores estabelecidos para ocupação e usos da cidade. Nas palavras de Célia Maria Antonacci Ramos<sup>30</sup> podemos entender o efeito de democratização da arte expressa pelo *graffiti*:

Os grafiteiros remodelam a cidade e devolvem a ela um caráter de comunicação compartilhada, de recepção de novos significados, tensões e mudanças. [...] Ao articularem a informação dominante com a comunicação e a opinião corriqueira dos agentes urbanos, os grafites estabelecem a democratização, a horizontalidade das relações políticas de ocupação e dominação vertical das políticas urbanistas programadas. Os grafites e pichações possibilitam percebermos uma nova epistemologia para a cidade e para a arte, não mais vista e pensada a partir de um ponto de fuga Renascentista ou eurocentrista, mas fractal, participativa e ativista. (RAMOS, 2007:1269)

<sup>30</sup> Mestre (1993) e doutora (2000) em Comunicação e Semiótica, PUC/SP. Professora titular da UDESC (Universidade do Estado de Santa Catarina), nos programas de graduação e pós-graduação em Artes Visuais. Pesquisa os processos artísticos contemporâneos, com ênfase nas manifestações urbanas dos grafites, tatuagens e os códigos de intolerâncias políticas e sociais, especialmente artistas africanos. Publicou *Grafite, Pichação & Cia.*, Annablume editora, São Paulo, 1993.

Como mencionei no tópico anterior, na trajetória que envolve os grafiteiros em Pelotas existe um deslocamento da região portuária ao centro de estabelecimentos comerciais e outros. Com facilidade, encontramos galerias que comercializam os trabalhos destes artistas de rua. Espaços que por vezes são bares, cafés ou lojas especializadas, que também disponibilizam obras de arte para venda. Um destes espaços é o Zero53 Estúdio, um atelier, que também é estúdio de tatuagem, instalado em uma casa antiga no centro da cidade. O espaço é administrado por Gordo e seu sócio Nem, o mesmo citado acima como um dos primeiros grafiteiros de Pelotas e que também é tatuador. A casa é muito ampla, daquelas que têm o pé direito bastante alto. As paredes de tijolos à vista dão a impressão de estarmos diante de um muro da rua, ambiência que se complementa com obras penduradas de diversos tamanhos e diferentes artistas.



Atelier do Gordo (Zero53 Estúdio). set/2017. Fotos do autor.

Gordo é pelotense, grafiteiro, graduado em Artes Visuais pela UFPEL. Em uma das visitas ao estúdio, tive a oportunidade de gravar uma entrevista com ele no seu atelier. Durante nosso encontro, em meio a telas carregadas de tinta spray, conversamos sobre diferentes abordagens que envolvem a cultura *graffiti*. Dentre eles, destaco o que Gordo falou sobre o caráter coletivo da prática do *graffiti*.

*O graffiti é hobby, isso aqui que eu faço não é graffiti. Graffiti é aquele domingo que eu vou sem ninguém me pagando, sabe? Sem ninguém me dizendo o que pintar... Isso, cara, isso é a melhor coisa, a gente passa o domingo lá, faz um churrasco na calçada, sabe? Junta uma gurizada. Isso é graffiti.* (Gordo, 2017)

Grafiteiros podem atuar sozinhos, mas geralmente saem para pintar em grupos, ou *crews*<sup>31</sup>, ou seja, reúnem-se para grafitar. Seja pela estratégia de aplicação de

<sup>31</sup> *Crew*: grupo de grafiteiros que pode se constituir por uma afinidade em comum. Em Pelotas existem várias *crews*, como a CDL, GSK, IPC, SWK, AEDYZ Crew, entre outras.

alguma inscrição que requer mais de um grafiteiro para tomar um espaço, seja pela potência catalisadora, de aglutinação, que o *graffiti* pode incorporar. Não se caracteriza por uma associação de indivíduos, enquanto entidade fixa, mas como “um movimento dionisíaco de agregação, de fusão, que não conhece senão relações intensivas, agenciando-se no campo dos afetos, do sensível” (SILVEIRA, 1991: 87). A faceta dionisíaca do *graffiti*, apontada por Silveira, pode dizer muito sobre essa atividade, quando associada ao encontro, à busca pelo prazer, à constituição de uma ambiência que se torna laço entre os participantes.



GORDO. set/2017. Foto do autor.

O grafite operando um movimento de desterritorialização que atravessa a circulação imposta dos fluxos criando um território dionisíaco (marcado senão pelos afetos e intensidades), em torno do qual as pessoas se agrupam hedonisticamente, desligando-se de maneira fugaz de seus afazeres sem qualquer finalidade, pelo puro deleite da proximidade dos corpos, da atmosfera lúdica produzida por aqueles signos ao se inscreverem nas paredes. (*idem, ibidem*)

Portanto estamos falando de uma sociabilidade dionisíaca cuja ênfase está na vivência intensiva do presente, de êxtase coletivo, uma perspectiva hedonística de partilha de afetos agenciada nessas condensações instantâneas que, apesar de frágeis e fugazes, constituem uma experiência lúdica e festiva. Esta abordagem, remonta ao surgimento do *graffiti*, quando, por volta dos anos 1960/1970, a utopia moderna começa a ruir, e as ideias de progresso e trabalho, a fé no futuro, são rechaçadas, dividindo espaços com uma perspectiva hedonista, com uma revalorização do presente (SILVEIRA, 1991) — mesmo período em que surge a Internacional Situacionista<sup>32</sup>, movimento político-artístico que percebe a cidade como

<sup>32</sup> A Internacional Situacionista foi um movimento europeu de crítica social, cultural e política que reuniu poetas, arquitetos, cineastas, artistas plásticos e outros profissionais. Sua fundação ocorreu em julho de 1957, em Cosio d’Arosca, Itália, e se definiu como uma “vanguarda artística e política”, apoiada em teorias críticas à sociedade de consumo e à cultura mercantilizada. A ideia de ‘situacionismo’, segundo seus fundadores, se relaciona com a crença de que os indivíduos devem construir as situações de sua vida no cotidiano, cada um explorando seu potencial de modo a romper com a alienação reinante e obter prazer próprio” (SITUACIONISMO, 2018). O movimento teve em Guy Debord seu maior expoente, o qual anuncia, em abril de 1972, a dissolução do situacionismo após uma espécie de auge do movimento alcançado por ocasião dos acontecimentos de maio de 1968.

possibilidade de inscrição e participação lúdica, que muito se assemelha a prática do *graffiti*.

Para os integrantes da IS, não havia mais espaço para o sonhar projetivo de uma modernidade a ser alcançada, quando todos os anseios e desejos eram projetados a um tempo futuro. “Não era mais tempo de celebrar o inconsciente da cidade, era preciso experimentar modos de vida superiores através da construção de situações na realidade cotidiana: era preciso agir, e não sonhar”, diz Careri (2013: 85), ressaltando a diferença de propósito com os surrealistas. Os situacionistas estavam interessados em estabelecer as suas próprias “regras do jogo”, reverter a situação, libertando a atividade criativa das constrições socioculturais, projetando ações estéticas e revolucionárias que agissem contra o controle social.

Com a mudança dos sistemas de produção e do progresso da automação, ter-se-ia reduzido o tempo do trabalho a favor do *tempo livre*. Por isso era preciso resguardar do poder a utilização desse tempo não produtivo, que, em caso contrário, teria sido conduzido ao sistema de consumo capitalista por meio da criação de necessidades induzidas. (*idem*: 98)

Para os situacionistas, era preciso sair do estado de letargia e consumo capitalista, imposto pela cultura dominante. Os integrantes da IS se opunham à noção de produtividade a serviço do sistema capitalista durante os horários livres dos trabalhadores. Era necessário uma revolução que transformasse a realidade urbana, construindo situações, provocando novos comportamentos a partir de experiências alternativas na cidade que proporcionassem vivências autênticas. A urbe passa a ser percebida como espaço lúdico, como um jogo para o próprio aprazimento, um espaço para ser vivido coletivamente, onde é possível perder o tempo útil para transformá-lo em tempo lúdico-constructivo.

O *graffiti* está voltado a um sistema de comunicação visual, seja com transeuntes ou entre os próprios grafiteiros e artistas urbanos. É uma prática que, ao interferir nas superfícies urbanas, transforma a cidade e, conseqüentemente, a percepção de que temos do ambiente urbano. Assim como propuseram os situacionistas, grafiteiros procuram novas experiências, estabelecem percursos na busca do espaço para uma nova inscrição, transitando por lugares muitas vezes pouco frequentados na cidade. Suas inscrições, seus desenhos e seus grafismos proporcionam a requalificação de áreas abandonadas e degradadas, valorizando regiões desprezadas na cidade. São marcas deixadas nas superfícies urbanas para apreciação dos transeuntes, provocando novos pensamentos, experiências e

diferentes percepções da paisagem urbana, interferindo em nosso cotidiano, transformando nossa relação com a cidade.

Tratamos aqui de dispositivo no sentido de uma força não discursiva, uma potência gerada no encontro entre os heterogêneos corpo e graffiti. Uma força que parece capaz de acionar pensamentos, resistências, desejos, uma força que chama à interação, caso o corpo se permita, produzindo transformações na ação cotidiana do indivíduo e nas práticas condicionantes engendradas pelos modos de produção de subjetividades contemporâneas. (HYPOLITO, 2015: 44)

No decorrer da dissertação, venho procurando demonstrar como esse potencial de transformação da cidade é intrínseco ao *graffiti*, e, conseqüentemente, aos que vivem nesta cidade e estão suscetíveis a estas intervenções. O *graffiti* é um convite à ação, uma força que chama à interação. Estamos nos referindo a uma prática capaz de acionar desejos, instigar a imaginação, promover novas condutas a partir de estímulos aos sentidos, funcionando como produção subjetiva e impacto social. Inscrições urbanas subvertem planos urbanísticos, na medida em que “uma cidade *transumante*, ou metafórica, insinua-se assim no texto claro da cidade planejada e visível”, como diria Certeau (1998: 172). O autor está falando das práticas estranhas ao espaço “geométrico”, que visa à criação de um sujeito universal e anônimo, entendido como a própria cidade.

No discurso, a cidade serve de baliza ou marco totalizador e quase mítico para as estratégias sócio-econômicas e políticas [...] A linguagem do poder “se urbaniza”, mas a cidade se vê entregue a movimentos contraditórios que se compensam e se combinam fora do poder panóptico. (*idem*: 174)

Escapando às pretensões totalitárias de um discurso utópico e urbanístico, a cidade-conceito, funcionalista, do simulacro teórico, se deteriora. Instrumentalizados com uma lata de tinta spray na mão, técnicas e convenções pictóricas próprias, grafiteiros provocam pensamentos e comportamentos que desafiam a cultura dominante. O que pode explicar a repressão que o Estado estabelece sobre esta prática, não mais satisfazendo a justificativa de penalização àquele que danifica o patrimônio alheio. Na medida que assumimos o viés de controle e imposição de condutas, passamos a compreender o quão perturbadores podem ser estes indivíduos ao poder instituído.

Neste ponto, vale retornarmos àquela reflexão inicial sobre a ruína e a parábola da Grande Muralha da China, de Kafka. “A muralha é uma construção de fendas”, como diz Tódorov (2016: 185), representa uma alegoria da totalidade em que há o princípio do poder do Estado de reunir o corpo social fragmentado,

transformando a enorme massa do povo num sujeito unânime. A muralha representa a coluna vertebral de um poder de outro modo invisível. Em meio às fendas deste corpo social fragmentado, esconde-se um inimigo imaginário, que denota medo e deve ser combatido. Em uma sociedade de controle, ao driblar a vigilância, o *graffiti* expõe essas fendas, revela fragilidades e desafia órgãos de poder.

Estamos falando, portanto, de uma atividade que transita nos interstícios, nas brechas do sistema, onde a vigilância e o controle não alcançam. Transitar no interstício é abrir espaço para a liminaridade, para a experiência genuína e autêntica, onde o pensamento liberto de constrictões está mais propenso à imaginação criativa (TURNER, 2008). Neste sentido, *graffitis* funcionam como portais capazes de viabilizar contato com uma espécie de universo paralelo, onde uma outra cidade intensa e viva se insinua, valorizando a experiência urbana da alteridade.

### **Entre o legal e o ilegal**

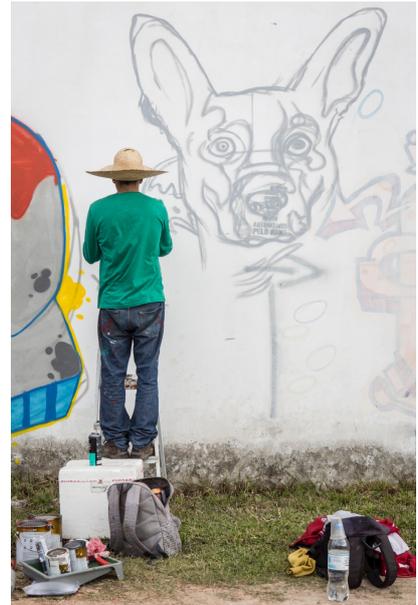
Há quem diga que o *graffiti* está no ilegal, no subversivo, surpreendendo a experiência urbana. A legislação brasileira impõe à prática uma autorização prévia para aplicação de qualquer grafismo nas superfícies da cidade, do contrário o praticante estará sujeito à penalização prevista em lei. Entretanto, a prática legal desta arte urbana não está sujeita ao estrito respeito da lei, uma vez que é executada sem autorização e com certa anuência dos cidadãos e poder público. Um exemplo de situação como essa foi o caso relatado por Simples durante uma atividade<sup>33</sup> organizada por professores da UFPEL. Na ocasião, Simples fala de um episódio em que foi abordado por policiais militares enquanto realizava um desenho em um muro da cidade. No momento da abordagem, os policiais pedem para ver o que estava pintando, e prontamente ele mostra um papel com o esboço do desenho. “Se tivesse uma letrinha ali, eu seria preso”, comenta Simples à plateia. O episódio relatado pelo grafiteiro demonstra como a permissão ou não da prática do *graffiti* está ligada a um viés de avaliação estética por agentes do governo. Simples é natural de Vilhena/RO e foi morar em Pelotas para estudar Artes Visuais na UFPEL.

---

<sup>33</sup> A atividade Ato de Criação foi um projeto de Extensão coordenado por Carla Rodrigues (FaE - PPGE) e Eduardo Rocha (FAUrb - PROGRAU) que tive a oportunidade de participar em 2017.

Atualmente, realiza trabalho publicitário, pintando fachadas de estabelecimentos diversos. Seus trabalhos seguem a linha do desenho realista.

O relato de Simples se assemelha a um episódio que pude acompanhar durante minha rotina em Pelotas. Numa certa ocasião, encontro Bero com um grupo de grafiteiros pintando um muro na área central da cidade. Bero fazia as vezes de anfitrião a estes artistas que estavam em Pelotas para participar de um evento voltado a tatuagem. Como mencionei acima, é frequente que tatuadores também façam *graffitis*, assim como é frequente que a visita de grafiteiros a uma cidade resulte em um desenho na parede. Em um breve bate-papo, pergunto como estavam as coisas, e ele me responde que estava tudo bem, mas não sabia se conseguiriam terminar os desenhos, pois não tinham autorização para pintar o muro. Entretanto, mesmo que a atividade tenha se desenrolado em plena luz do dia e durante horas, ninguém esteve lá para questioná-los sobre autorização ou impedi-los de fazer o *graffiti*.



SIMPLES. ago/2017. Foto do autor.

Esta não foi a mesma sorte de Xator. Conversei com Xator durante um encontro de grafiteiros para pintar um muro que tive a oportunidade de acompanhar. Durante a conversa, ele contou-me a ocasião em que precisou prestar contas à polícia. A investigação policial encontrou ele e Dabliu, também grafiteiro e com quem Xator costuma sair para grafitar, ambos de Pelotas, através da internet, mais especificamente por meio da namorada de Xator.

Estavam havia uns 4 meses nos procurando e não achavam... Por isso que nem posto cara na internet, nada... Acharam. Quando vê, chegou. Não foram nem na minha casa... a civil. Foram na casa da garota que eu namorava. Aí foram lá, levaram ela na delegacia e perguntaram se ela me conhecia. Já tinham todo meu endereço certo. Poh, não teve o que fazer, né? Era a gente mesmo. Aí tivemos que ir lá, nos entregamos. Aí eles falaram: "se vocês não pararem de assinar e nós pegarmos vocês de novo, vai dar problema. Aí vocês vão até pro xadrez, entendeu?". (Xator, 2017)

Rood também contou-me sobre a ocasião em que foi abordado pela polícia militar enquanto grafitava. Ao perceber a aproximação da viatura policial, teve tempo de se desfazer da lata de tinta spray, mas não escapou da revista. Neste momento, toda sua apreensão era de que os agentes do estado identificassem sua mão suja

de tinta, o que não ocorreu. Rood também é de Pelotas, e, como outros grafiteiros, desenvolve trabalho comercial, desenhando para campanhas publicitárias.

Ainda que alguns autores simplifiquem a análise desta arte urbana reduzindo-a em duas vertentes distintas, a legal e a ilegal, podemos perceber a existência de outras dimensões que envolvem esta questão. Os relatos acima evidenciam as ambiguidades que abrangem a prática do *graffiti*, permitindo diferentes interpretações e demonstrando que existem outros fatores que definem suas permissões de aplicação. Afastando a reflexão desta dicotomia, a fim de evitar a polarização do debate capaz de confundir conclusões mais aprofundadas sobre a abordagem proposta nesta dissertação, interessa neste momento o que está no “entre” da prática *graffiti*, para que assim possamos refletir sobre o potencial desta arte urbana na paisagem da cidade em seus diferentes modos de expressão. Peixoto (2003) fala em “entre-lugar”, no intervalo existente entre as coisas, no meio. Estar no meio é trazer à tona o não dito, fazer ver o imperceptível.

O princípio do processo é o movimento, que transforma o ponto em linha. Deleuze definiu assim essa condição: estar no meio, como o mato que cresce entre as pedras. Mover-se entre as coisas e instaurar uma “lógica do e”. Conexão entre um ponto qualquer e outro ponto qualquer. Sem começo nem fim, mas entre. Não se trata de uma simples relação entre duas coisas, mas do lugar onde elas ganham velocidade: o “entre-lugar”. Seu tecido é a conjunção “e... e... e”. Algo que acontece entre os elementos, mas não se reduz aos seus termos. Diferente de uma lógica binária, é uma justaposição ilimitada de conjuntos. (*idem*: 236)



ROOD e XATOR. nov/2017. Foto do autor.

## Carinhas, georreferenciamento e uma longa espera

No inverno de 2016 comecei a acompanhar as inscrições de um grafiteiro em Pelotas. Os traços muito simples e bem característicos transmitiam um forte impacto visual e estavam em diferentes regiões da cidade. Chamei o trabalho de “Carinhas”, pois o autor dava uma face a fachadas de casas e edificações. Em poucas linhas, duas janelas faziam as vezes dos olhos, enquanto, abaixo das mesmas, o desenho figurava uma boca e nariz com expressões de diversos estados de humor. Existiam variações faciais, e os traços poderiam expressar o focinho de um gato, um rosto com sorriso discreto, outro escancarado. Uma inscrição que, em poucos segundos, transformava a fachada da casa, como se lhe desse vida. Não era um traço evidente. Eu mesmo levei um tempo para entender o desenho, pois era necessário tomar determinada distância para integrar o desenho às linhas arquitetônicas e ver o rosto aparecer. Passei várias vezes em frente das casas, sem saber o que significavam aquelas linhas. A inscrição extrapolava o limite do desenho em si e tomava a dimensão da casa. Eis a potência do apelo visual proporcionado.



Carinhas. mar/2017. Foto do autor.

Ao identificar a primeira Carinha estampada na fachada de uma casa, passei a procurar outras e percebi que existiam muitas no Bairro Porto, como em outras

regiões da cidade. A procura por novas inscrições era motivo para mudar o percurso de deslocamento na cidade. Assim, comecei a mapear as casas que estavam pintadas para, numa ocasião adequada, fotografá-las. O mapeamento das inscrições demandou uma sistematização do trabalho que visava, além do registro fotográfico, a anotação de dados que permitissem o georreferenciamento das informações, ou seja, consistia em anotar os dados de GPS<sup>34</sup> de cada Carinha, tarefa que se estendeu por diversos meses<sup>35</sup>.

Transitar pela cidade de Pelotas tornou-se uma procura permanente por novas inscrições. Por vezes era uma rua diferente em que eu passava e tinha a possibilidade de encontrar uma nova inscrição, em outras ocasiões era surpreendido por uma nova Carinha em uma rua que fazia parte do meu percurso cotidiano na cidade.

O auxílio de um colega, estudante de Arqueologia, foi muito importante na localização de muitas destas inscrições, visto que o georreferenciamento faz parte das técnicas de pesquisa aprendidas no Curso. Ao final, o levantamento de dados contabilizou o registro (fotográfico e GPS) de mais de setenta inscrições. A posterior inclusão das informações georreferenciadas em um programa de computador que utiliza mapas como base para visualização e organização dos dados<sup>36</sup>, possibilitou identificar três áreas na região administrativa Centro de Pelotas onde era maior a recorrência de Carinhas.



31°45'38.83"S  
52°20'38.33"O

<sup>34</sup> O sistema de posicionamento global, mais conhecido pela sigla GPS (em inglês *global positioning system*), é um sistema de posicionamento por satélite que fornece a coordenadas geográficas (latitude e longitude) de um determinado ponto em qualquer lugar na Terra.

<sup>35</sup> Esta etapa do trabalho foi realizado junto com o colega e arqueólogo Cristiano Meirelles. Em 2017, publicamos um ensaio com as Carinhas na PIXO Revista de arquitetura, cidade e contemporaneidade (BARRETO e MEIRELLES, 2017).

<sup>36</sup> O georeferenciamento de dados de Carinhas foi realizado através do Google Earth, programa de computador de uso gratuito.



Pontos georreferenciados de Carinhas. Dados de pesquisa sobre mapa do Google Earth.

Durante este período, por diversas vezes, tentei entrar em contato com o autor destas inscrições, sem ter tido êxito. Todas informações que conseguia acessar eram desencontradas e imprecisas. As tentativas de saber, com outros grafiteiros, quem estava realizando tais inscrições também fracassaram. Alguns diziam que não sabiam; outros desviavam o assunto. Certamente havia uma intenção de preservar o anonimato do autor.

Várias dúvidas surgiram durante o processo, às quais somente o autor das inscrições poderia responder. Uma delas dizia respeito à diferença entre alguns traços. Seria somente uma pessoa a autora de todas as inscrições? Outra dúvida era sobre como surgiu a ideia. Também queria saber como eram as saídas para pintar as casas, entre outras questões. As respostas confirmariam ou não as suposições feitas sobre a inscrição deste, até então, ilustre desconhecido.

### **A descoberta do “desconhecido”**

O andamento da pesquisa formatou um caminho e propósitos mais bem definidos para a dissertação. Com isso, me senti, à época de meu trabalho de campo, habilitado a mergulhar de vez na etnografia. O próximo passo foi avançar no contato com meus interlocutores. Foi naquele momento da pesquisa que comecei a estreitar a relação com os grafiteiros de Pelotas, e por meio deles que obtive algumas informações que me permitiriam encontrar o autor de Carinhas. Com seu nome completo e uma espécie de consentimento para contatá-lo, não foi difícil encontrá-lo nas redes sociais. A fim de preservar o anonimato e manter sua identificação em sigilo, a descrição a seguir adotará um nome fictício ao interlocutor, que será chamado de Molon.

Numa manhã de sexta-feira, mandei mensagem a Molon me apresentando como fotógrafo e dizendo que tinha interesse em encontrá-lo para conversar sobre o *graffiti* em Pelotas. Falei que estava fazendo uma pesquisa sobre arte urbana na cidade e que estava em contato com outros grafiteiros. Com certa brevidade, recebi a resposta positiva para nosso encontro. Naquele momento eu tinha uma confirmação de que Molon topava que nos encontrássemos em uma nebulosa garantia de que nos encontraríamos. Disse-me que teria disponibilidade para conversarmos a partir de segunda-feira, pois estava envolvido com um trabalho durante o final de semana. Na ocasião, ele estava morando em Porto Alegre na

participação de uma campanha publicitária. Respondi que entraria em contato nos próximos dias para marcarmos um horário e local. No dia seguinte, sábado, quando acessei novamente o chat por onde conversávamos, Molon me perguntava qual o propósito de nosso encontro. Buscava mais informações sobre minhas intenções. Logo respondi, mas desta vez a confirmação de recebimento da mensagem não apareceu com a brevidade da mensagem anterior, o que colocava em suspenso aquela prévia confirmação. Somente no domingo à noite recebi a confirmação de que ele havia acessado minha resposta. O próximo passo seria combinar o horário e local de encontro.



Carinhas. mar/2017. Foto do autor.

### **O encontro com Molon e sua experiência com arte de rua**

No dia 3 de julho de 2017, aproximadamente um ano após os primeiros contatos que tive com as inscrições, encontrei Molon numa lancheria em Porto Alegre. O propósito era que realizássemos uma conversa informal, ainda que eu tivesse pontuado algumas questões para nosso encontro. Com um enorme sorriso no rosto, a primeira frase que Molon disse quando nos encontramos foi: “Cara, eu tava muito desconfiado de ti”. E logo complementou: “Aí eu falei com o pessoal em

Pelotas... Tu é antropólogo e quer saber das Carinhas, né?”. Foi assim que começamos nossa conversa.

Molon é de Pelotas, estava com 28 anos e morava em Porto Alegre para fazer um trabalho a uma revista da cidade. Sabe usar softwares de desenvolvimento gráfico como Illustrator, CorelDraw e Photoshop, e trabalha em campanhas publicitárias, fazendo desenhos para estampas de produtos, desenvolvendo animações para divulgação de marcas, assim como as que realizou para o anunciante dessa revista. Neste momento peço para gravar nossa conversa. Ele diz que não tem problema, e, com tom de piada, complementa: “Desde que não seja usado contra mim”. Então lhe pergunto de onde surgiu a ideia para Carinhas e ele fala que a inspiração surgiu depois que retorna a Pelotas para morar com a família.

Há dois anos, Molon estava em Florianópolis/SC, onde morou e trabalhou por 4 anos. Disse que viveu tudo que queria na capital catarinense, que foi um período muito legal. Entretanto, em certo momento, sentiu que seu ciclo na cidade havia se encerrado, o que ocorreu quando percebeu que não conseguia mais desenvolver seu próprio desenho, algo que designasse seu trabalho autoral. “Quando alguém me pedia para fazer um desenho no papel, eu não sabia mais o que fazer”. Por este motivo, em 2015, retorna para Pelotas, para estar perto da família, para encontrar-se consigo mesmo.

Durante o período de mudança, ele assistiu a um filme que lhe inspirou a buscar uma outra percepção sobre as coisas que conhecia. “A gente julgar a realidade de uma pessoa que vive numa favela, sem nunca ter colocado o pé numa favela para sentir aquilo... Tu tem que sair do teu sofá, do teu ponto de vista, e ir pra outro lugar pra enxergar de outro ângulo”, fala Molon. Após alguns meses morando com os pais, numa noite, enquanto olhava para a rua desde a janela de casa, observou o exaustor de uma lancheria e imaginou que aquela saída de ar era uma boca sobre a qual poderia desenhar os olhos logo acima. Entretanto, em outra noite que estava na calçada em frente de casa, observou aquele mesmo exaustor e um outro que estava ao lado, o que proporcionou uma ideia diferente. “Aí tinha dois olhos. De onde eu via, não conseguia enxergar, mas tinha dois desses. Foi a primeira Carinha que eu vi. E era bem na frente da garagem do meu pai, sabe? Tinha até essa coisinha do olho”. Fácil imaginarmos dois exaustores, lado a lado, que possuem uma espécie de aba que se parece com uma pálpebra ou cílios. “Peguei a lata e fiz na hora. No outro dia de manhã tava com meu pai... Meu pai

nunca podia saber que eu tinha feito isso... E a reação dele quando abriu o portão e olhou... Deu uma risada pro negócio... Aí eu achei legal, sabe? Essa foi a primeira”.

Certeau (1998: 180) nos fala do caminhante que, em sua gesta ambulatória, “joga com as organizações espaciais”. Ele as faz ser como aparecer, e, por mais panópticas que sejam, transformam a ordem espacial. “Se é verdade que existe uma ordem espacial que organiza um conjunto de possibilidades e proibições, o caminhante atualiza algumas delas” (*idem*: 177). Em analogia com as afirmações de Certeau, é possível dizer que Molon joga com os significantes espaciais, os desloca e inventa outros. Seus traços em tinta *spray* transformam as coisas, ultrapassando limites e determinações que o objeto fixava para seu uso. “Não é mais só uma janela, agora tem um rosto ali”.



Carinhas. ago/2016 e mar/2017 (respectivamente). Fotos do autor.

Ao descrever a reação de seu pai quando visualizou a inscrição em frente ao portão da garagem de casa, ele explicita a sensação ambígua que provoca na pessoa surpreendida pelas inscrições. “Em geral as pessoas não gostam de pixação, mas mesmo as pessoas que não gostam de pixação, quando viam a Carinha, abriam um sorriso”. A inscrição de Molon expõe algo que se encontra entre o repúdio e a empatia, o estranho e o familiar, sensações ambíguas que, em certa medida, mascaram a realidade ao mesmo tempo que a revelam. Neste sentido, a

Carinha é a manifestação da imagem dialética caracterizada como o despertar no “agora de conhecibilidade” benjaminiano, o que Benjamin descreveria pela técnica de montagem em forma de choque. “Esse tipo de montagem [...] provoca irrupção imediata do despertar. Sua função consiste em confrontar a visão amena da metrópole, expressa na mentalidade de *flanerie*, com seus ‘aspectos inquietantes e ameaçadores’” (BOLLE, 2000: 97).

Não deixa de ser um ato de resistência que se afirma como uma possibilidade de insurgência “contra a ideia do empobrecimento, perda ou destruição da experiência a partir da modernidade”, como menciona Paola Jacques (2012: 19). A urbanista está falando da experiência errática, sobre a qual ela atribui um viés de apologia à experiência da cidade, e onde a expressão do *graffiti* encontra adesão. “Os errantes inventam outras possibilidades narrativas, outras formas de compartilhar experiências, em particular a experiência da alteridade urbana nas grandes cidades” (*idem*: 20). Mais adiante, Jacques menciona a índole contra-normativa da prática errante, que, segundo a autora, é praticada de forma voluntária: “as errâncias são um tipo de experiência não planejada, desviatória dos espaços urbanos, são usos conflituosos e dissensuais que contrariam ou profanam os usos que foram planejados” (*idem*: 23).

Molon revela que suas investidas eram executadas ao abrigo da noite, em certos dias da semana, na companhia de mais alguns grafiteiros. Ele explicou que, a partir das Carinhas, não quer se comunicar com artistas, tanto que não assina. “Não é para um dia ter um reconhecimento disso. É só pra me divertir e também... A pessoa passa ali e sempre vê uma janela. Agora ela passou e viu uma Carinha”.

A experiência artística na cidade é capaz de questionar consensos estabelecidos. Uma resistência não pensada como uma simples oposição binária, mas como fomentadora de outras formas de dissenso. Não estamos tratando aqui da escultura tradicional, da arte pública cenográfica com pseudos fins sociais ou identitários, “que também estão à serviço do processo de espetacularização promovendo imagens de espaços pacificados” (JACQUES, 2010:116), mas da arte que se opõe à estética higienista e homogeneizadora, que possibilitaria a explicitação dos conflitos escondidos, profanando a cidade espetáculo.

Algumas ações artísticas críticas na cidade contemporânea buscam ocupar, usar, profanar, apropriar-se do espaço público para construir e propor outras experiências sensíveis e, assim, perturbar essa imagem tranquilizadora e pacificada do espaço público que o espetáculo do consenso tenta forjar. (*idem*: 117)

As “Carinhas” retomam um debate levantado no capítulo anterior, quando descrevi o processo de transformação da região portuária proporcionado pela especulação imobiliária na área. A presença da Universidade no Bairro Porto impôs uma nova rítmica à região. Muitas dessas casas, que se assemelham às casas que serviram de base para as inscrições de Molon, estão sendo derrubadas para construção de novos prédios. No ritmo das construções destrutivas e destruições construtivas, um pouco desses vestígios históricos do Bairro se vai a cada casa derrubada, transformando a região portuária pelotense e estabelecendo uma nova relação com seus frequentadores. O capítulo seguinte dá seguimento a essa abordagem, apontando outros aspectos que vêm conformando a paisagem urbana da região a partir da presença da Sagres no Bairro. A perspectiva de Galeria a Céu Aberto instiga o leitor a permanecer em deambulação entre ruínas e *graffitis*, por uma região em franca transformação, que se conforma entre a degradação e a renovação.



## **5. MAPEANDO *GRAFFITI*: UMA GALERIA A CÉU ABERTO NO PORTO**



Em Pelotas, o *graffiti* clandestino e o legalizado convivem na paisagem urbana. Se anteriormente transitamos pelo *graffiti* subversivo, mais “autêntico” e ilegal, neste capítulo nos aproximamos do *graffiti* de caráter domesticado, comercial, legal e institucionalizado, aquele que não acontece mais sob a proteção da penumbra da noite. Esta é uma perspectiva que coloca o *graffiti* em outro patamar de relação com o meio em que está inserido. Ele se diferencia muito das aplicações subversivas nas derivas noturnas, ou mesmo diurnas, de desenhos fortuitos que surpreendem nossa experiência na cidade, promovem o inesperado e o choque urbano (alusão ao nome do estúdio de tatuagem de BERO, THÉO e TREZE).

Grafitar sem permissão implica uma série particular de problemas na hora de escolher o local da inscrição, dado que o artista precisa encontrar um equilíbrio entre visibilidade, durabilidade e risco: “a visibilidade do trabalho resultante, quanto tempo ele pode permanecer, e quanto risco envolve trabalhar naquele lugar, tanto em termos de perigo físico quanto em termos da possibilidade de ser surpreendido” (ABARCA<sup>37</sup>, 2016: 60, tradução nossa), fatores que certamente interferem no desempenho de um desenho ou de uma inscrição urbana.

Longe de tentar convencer sobre a necessidade de certas ilegalidades sociais, este trabalho segue seu propósito de refletir sobre “uma forma de expressão que se afirma, cada vez mais, como uma manifestação global” (CAMPOS, 2012: 545). Não para definirmos afirmações conclusivas sobre o tema, mas para compreender seu potencial na paisagem urbana. Como apontei no capítulo anterior, faz-se necessário um olhar treinado para que se possa ler muitas das escrituras desta arte. Neste sentido, o itinerário reflexivo apresentado por Ricoeur (2003), em “Arquitetura e Narratividade”<sup>38</sup> contribui para fins de análise e assimilação do *graffiti* em nossas vivências na urbe, propondo um percurso para aprofundamento do debate acerca desta expressão artística.

O autor apresenta o tempo narrativo como um misto entre o tempo vivido e aquele tempo cronológico, dos relógios e calendários. “Na base desse tempo narrativo há esse misto do simples instante, que é um corte no tempo universal, e do

---

<sup>37</sup> Javier Abarca é artista, investigador e docente especializado em *graffiti* e arte urbana. Figura principal da primeira geração do *graffiti* espanhol, ministrou entre 2006 e 2015 uma disciplina sobre *graffiti* e arte urbana na Faculdade de Belas Artes da Universidad Complutense de Madrid.

<sup>38</sup> Este texto é a reprodução de uma participação do Paul Ricoeur, intitulado “De la mémoire”, ao Grupo de Reflexão de Arquitetos, organizado pelo Departamento de Arquitetura e Patrimônio, em Paris, em 1996. Foi publicado em 1998 na revista *Urbanisme*, nº 303 (novembro-dezembro, p 44-51). Também foi traduzido e publicado em espanhol: “Arquitectura y narratividade”. *Arquitectonics* (Barcelona) 4 (2003) 9-30. (II.D.63.)

presente vivo onde não há senão um presente: agora” (ibid.:12, trad. nossa). Estamos falando aqui de uma ruptura que não é apenas temporal, pois diz respeito à nossa experiência na cidade, portanto trata também de uma materialidade arquitetural por se fundamentar na vivência em um espaço construído. Ricoeur está interessado em estreitar o paralelismo entre o tempo narrativo e o espaço construído, para então tramar espaço e tempo, através do construir e do contar, embaralhando a espacialidade da narrativa com a temporalidade do ato arquitetural.

Existe movimento na proposta de Paul Ricoeur, uma dialética que envolve três momentos diferentes: a prefiguração, a configuração e a refiguração. A prefiguração está implicada na nossa tomada de consciência mais imediata, engajada na vida cotidiana, na conversa informal e pré-arquitetural. Refere-se à necessidade de habitar um estágio pré-reflexivo vinculado à memória, que remete ao presente do passado. Implica ritmos de paradas e de movimentos, de fixação e de deslocamentos. A configuração estabelece o nível reflexivo, enfatiza o construir e se subdivide em outras três etapas. A primeira - colocação-em-intriga - destaca a descontinuidade de algo que acontece de repente e a continuidade da história que se segue através dessa descontinuidade, uma relação entre concordância e discordância, estágio o qual Ricoeur chama de “síntese do heterogêneo”.

A inteligibilidade, segunda etapa, concerne o momento em que há uma tentativa de esclarecimento do inextricável, uma passagem do incompreensível para o compreensível, marcada pelo ato de edificar, em que se tem a medida da vitória provisória sobre o efêmero. A terceira etapa refere-se à intertextualidade, em que se observa a relação entre inovação e tradição, inserida no meio, evidenciando o ato configurador que projeta novas maneiras de habitar e intensifica a luta contra a efemeridade que não está mais contida em cada edificação, mas em suas relações. É a etapa da atenção, assinalando o presente do presente. Por fim, destacando o presente do futuro, caracterizado pela espera, tem-se a refiguração que remete à dialética entre escrita e leitura, evidenciando o habitar receptivo e ativo, que aponta para uma releitura atenta do ambiente urbano. Tal refiguração tem o poder de revelar, de descobrir o escondido, o não-dito. Eis a sutura que proporciona um novo caminho de reaprendizagem e transformação.

O *graffiti* seria, então, esta sutura, uma ruptura na nossa experiência cotidiana da cidade, na medida em que se impõe a esta experiência uma desfamiliarização

daquilo que nos era familiar e a familiarização do não-familiar. O *graffiti* é capaz de transformar a paisagem urbana da noite para o dia, e esta não é uma afirmação meramente figurativa, pois faz jus ao potencial desta arte urbana. Eis a ruptura do que era e não é mais, um corte, ou melhor, uma dobra no tempo que se vê frente à descontinuidade.

A prática *graffiti* é diversa e provoca diferentes reações em seus espectadores. Para algumas pessoas, o novo, expresso neste caso pelo *graffiti*, pode ser odioso, não compreendido e não aceito. Ser surpreendido por um *graffiti* tem um componente de confronto e desestabilização do que nos era familiar. Para outras pessoas, o novo deve ser acolhido com curiosidade, demandando cuidado para que se reorganize o antigo a fim de ceder espaço a esse novo. Seja qual for a postura deste espectador, é importante admitir, com Ricoeur, que há o inextricável, confuso e emaranhado na leitura de nossas cidades, e o *graffiti* faz parte deste enredo.

Veremos, a seguir, como estas reflexões de Ricoeur ajudam a compreender alguns eventos que denotam o caráter institucionalizado desta arte urbana na cidade de Pelotas desenvolvidos em torno do *graffiti*.

### **Meandros do *graffiti* legalizado**

Como tenho insistido, Pelotas se apresenta receptiva ao *graffiti*. Sem dificuldades encontramos muros cobertos de tintas coloridas, formando desenhos que proporcionam mais cor ao cotidiano da cidade. Grafiteiros são convidados frequentemente para participar de eventos onde desenvolvem sua arte diante do



público presente. Os trabalhos destes artistas de rua estão expostos em galerias de arte, em fachadas e paredes internas de lojas, restaurantes, bares, clubes, sindicatos, agremiações, escolas etc. Portanto, são diversas as iniciativas que tem mobilizado a cena do *graffiti* em Pelotas.

Uma delas chama-se FreeGraffiti<sup>39</sup> a qual indica lugares para aplicação da arte urbana previamente autorizados pelo proprietário. A iniciativa se utiliza da

<sup>39</sup> Disponível em <<https://freegraffiti.tumblr.com>>. Acesso em 16/mar/2018.

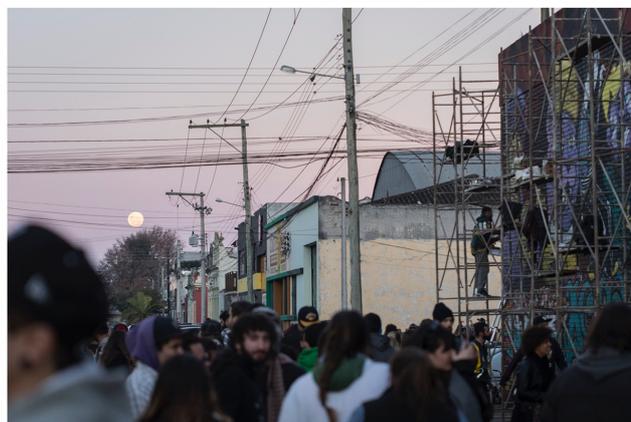
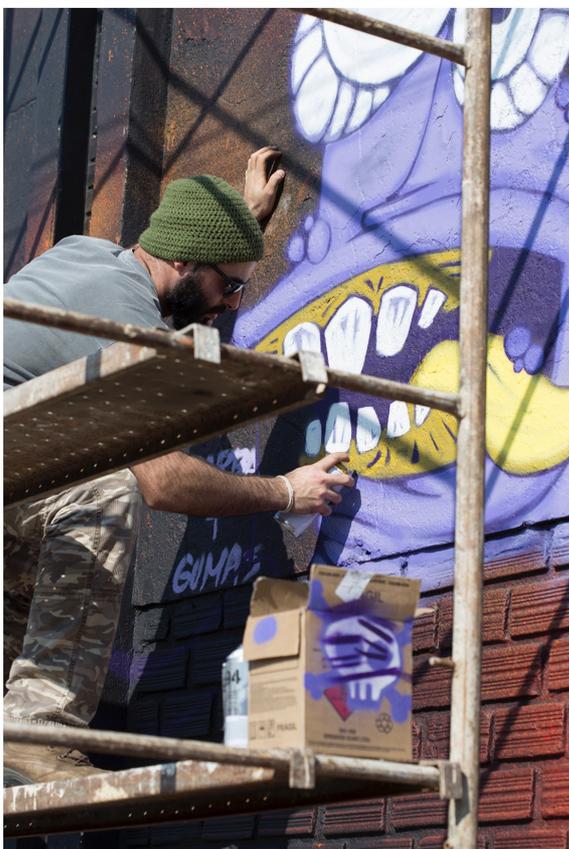
plataforma web Tumblr para divulgar fotos do local, informando endereço, nível de visibilidade e tempo de exposição. No local, existe uma marcação indicando o muro autorizado onde o artista tem liberdade para expressar sua arte.

Em 2017, tive a oportunidade de acompanhar o Garagem de Arte, uma iniciativa patrocinada pela rede de hotéis Jacques Georges que, em parceria com o Zero53 Estúdio, reuniu música, gastronomia e *graffiti* durante um dia, para grafitar as paredes da garagem de um dos hotéis da rede em Pelotas. O evento foi divulgado amplamente pelas redes sociais e atraiu grande público que interagiu com os cinco grafiteiros que desenvolviam seus trabalhos artísticos diante da plateia. Foi um dia intenso e de muito movimento em um endereço da região central da cidade. Ao final, era possível perceber o cheiro da tinta exalando nas calçadas em frente ao hotel.



Garagem de Arte. set/2017. Fotos do autor

O Spraysons, evento sobre o qual quero dedicar mais atenção, é outra atividade que envolve *graffiti* e vem se consolidando como programação frequente na agenda cultural da cidade. Idealizado por BERO, o Spraysons reúne grafiteiros pelotenses e de outras cidades que são convidados para, ao longo de um dia, pintar um grande mural. O evento, que acontece desde 2015 e já está em sua quinta



Spraysons - terceira edição. jun/2016. Fotos do autor.

edição, pode estar relacionado ao que GORDO fez referência, quando falou do *graffiti* pelo seu caráter dionisíaco, do churrasquinho na calçada, do encontro descompromissado com os amigos em que o grafiteiro tem liberdade para desenhar o que quiser e deixar sua marca característica aplicada na rua. Acompanhei as últimas três edições do evento que foram realizadas sobre as paredes de uma edificação em ruínas na região portuária de Pelotas. Nestas edições, constatei a presença de grande público em todas, particularmente na terceira edição, que aconteceu em um domingo de junho de 2016, quando a quantidade de carros com passageiros que se aproximavam do local do evento congestionou as vias do entorno, movimentando consideravelmente uma área da região portuária que nos finais de semana não costuma receber muitas pessoas. Chamava a atenção a estrutura disposta para os grafiteiros: andaimes em toda a parede, com uma plataforma de trabalho aéreo, conhecida como PTA, equipamentos de segurança, tenda com alimentos e bebida, e também música, foodtrucks, venda de materiais gráficos produzidos pelos artistas, oficina de *graffiti* destinado a crianças e outras atrações para divertir e entreter o público. A terceira edição do Spraysons, que iniciou em uma manhã fria, foi coroada com um belo dia de sol, e se estendeu até a noite com shows de músicos e bandas locais, quando foi brindada com uma lua cheia que despontou no horizonte de uma paisagem urbana vasta e plana.

Desde a terceira edição do Spraysons, o evento tem um grande aliado que vem incentivando a arte urbana na região portuária. A Sagres Agenciamentos Marítimos, junto a CMPC Celulose Riograndense, patrocinou as últimas três edições do encontro, conciliando a inserção da empresa na região portuária com um propósito de requalificação da área. O apoio da Sagres ao Spraysons alçou o evento a um outro patamar, proporcionou maior visibilidade ao trabalho dos grafiteiros e instituiu uma nova perspectiva ao *graffiti* da região portuária pelotense.

Os grandes murais do Spraysons são um exemplo disso. Aqueles desenhos que inicialmente estendiam seus traços de acordo com as capacidades do corpo humano se implementam com a ajuda de máquinas sobre-humanas. A presença dos murais teve destacada sua visibilidade com a iluminação de holofotes e tornaram-se pontos turísticos. Não são raras as vezes que encontramos pessoas fotografando-os ou realizando ensaios fotográficos e videográficos em suas proximidades. A partir de então, as paredes de um prédio em ruínas coberta de tinta spray ganhou nova

conotação diante da difusão de cores e desenhos. Certamente os muros abandonados das fábricas em ruínas grafitados por anos oferecem um espetáculo a parte, mas em nenhuma ocasião foram reunidos tantos grafiteiros de uma só vez convidando a população para participar de grande evento de arte urbana. A presença da Sagres no Bairro Porto evidencia o processo acelerado de transformação da região portuária, onde o apoio ao *graffiti* é apenas uma das facetas deste envolvimento da empresa na atual conformação da paisagem da região portuária.

### **A requalificação da orla portuária**

Como mencionado anteriormente, a Sagres Agenciamentos Marítimos realiza o aporte logístico de transporte hidroviário para a indústria de celulose, cujas operações são concentradas no porto de Pelotas pela CMPC Celulose Riograndense. A madeira utilizada para a produção de celulose é obtida em florestas plantadas em 14 municípios no sul do Estado do Rio Grande do Sul, em uma região entre Pelotas, Bagé e Piratini, tendo como centro de operações o município de Pinheiro Machado. As toras são encaminhadas para Pelotas através das rodovias BR-116 e BR-293 por outra empresa, a BBM Logística. Ao chegar a Pelotas, as toras são acomodadas em barcaças que seguem pela Lagoa dos Patos até a fábrica da Celulose Riograndense, em Guaíba. A Sagres também está presente nos portos de Rio Grande, Guaíba, Porto Alegre e Imbituba. Os impactos de sua presença na paisagem portuária local impôs à empresa algumas medidas de contrapartida social.

São diversas as iniciativas que a empresa adotou junto aos moradores da região portuária. É seu procedimento compor o quadro de funcionários com contratações de pessoas que moram no Bairro, valorizando a mão de obra local. Informações de abril de 2017 apontam que, em Pelotas, são 70 colaboradores diretos, entre funções administrativas e operacionais. Tive oportunidade de conversar com dois funcionários da empresa, ambos moradores do Bairro Porto, que se declaram satisfeitos com a presença da empresa na região. Um deles fala que recentemente esteve realizando formação para operar o guindaste que carrega as embarcações. Com isso, tem boas perspectivas de melhora salarial, na medida em que alcance postos avançados na empresa ou seja remanejado para trabalhar em

Rio Grande, onde a empresa realiza o transporte de outros materiais, além dos produtos voltados à indústria da celulose.

Durante minhas caminhadas no Bairro, conversei com um Conselheiro Tutelar que trabalha na região e é morador da Rua Conde de Porto Alegre há 40 anos. Ele também fala sobre os cuidados que a empresa vem prestando aos moradores do Porto, tal como transporte coletivo disponibilizado em dias de chuva para levar crianças às escolas, e leite especial fornecido a mães que amamentam e possuem alguma disfunção para alimentar seus filhos. Informa também que a empresa realiza limpeza da rua por onde transitam os caminhões carregados de madeira para recolher cascas das árvores que por ventura fiquem no caminho, principalmente em dias de vento forte, afim de evitar acidentes com pedestres.



Imediações do Clube Náutico Gaúcho. Doquinhas. out/2017. Fotos do autor.

Existe uma área no Bairro Porto conhecida como Doquinhas, localizada entre a rua Conde de Porto Alegre e a margem do Canal São Gonçalo. Doquinhas se constituiu sobre um banhado, não dispõe de infraestrutura básica de rede de esgoto e drenagem adequada, está sujeita a frequentes alagamentos e tem aparência bastante degradada. Parte das casas da Doquinhas são construções sólidas e com estrutura que oferece algum conforto a seus moradores, entretanto outra parte das residências são barracos de madeira que denotam a precariedade e fragilidade das moradias.

Chama a atenção em meio aos casebres, na beira do Canal São Gonçalo, uma edificação grande e muito antiga que é a sede do Clube Náutico Gaúcho. Al-Alam (2011:52-53) destaca em sua dissertação as atividades desenvolvidas pelo Clube que contava, no período de sua pesquisa, com “instrutores formados e graduados em esportes náuticos”. Por meio do Clube, eram desenvolvidos projetos sociais de educação e formação contínua de crianças e jovens. O Clube, fundado

em 1932 e voltado para atividades esportivas como natação, canoagem e remo, tem hoje sua sede em aparente estado de abandono. O título de uma nota de 2011 na imprensa local explicita a sua atual situação: “Clube Náutico Gaúcho busca ajuda da população para revitalização de sua sede”<sup>40</sup>. Nas imediações da Doquinhas, também está o Quadrado, um antigo atracadouro que hoje é um espaço de lazer e convívio social. Muitas pessoas frequentam o Quadrado para desfrutar da exuberante paisagem que proporciona à beira do Canal. Do local, é possível avistar as pontes que unem as cidades de Pelotas e Rio Grande, o porto de Pelotas e o Campus Anglo da UFPEL.



Obra de drenagem realizada na Doquinhas. abr/2017. Fotos do autor.

Diversas ações de contrapartida social realizadas pela Sagres tem se desenvolvido na Doquinhas. No início de 2017, as ruas desta região receberam obra de infraestrutura para drenagem da água da chuva, uma reivindicação antiga dos moradores da região. Esta obra foi financiada pela Sagres e vincula-se à

---

<sup>40</sup> Disponível em <<http://www.pelotas13horas.com.br/noticia/clube-nautico-gaicho-busca-ajuda-da-populacao-para-revitalizacao-de-sua-sede-fd0bc044-753a-4140-813a-3a91e471e8c9>>. Acesso em 24/maio/2018.

contrapartida social que a empresa oferece por atuar como operadora portuária em Pelotas.

Durante caminhada pela região, pude constatar alguns efeitos da recente obra realizada na Doquinhas. Os relatos de moradores dizem que a situação piorou depois da obra. Falam das medidas tomadas para evitar que a água da chuva escoe para dentro de casa. Também reclamam das bombas de recalque existentes na região que necessitam reparo e da promessa da Sagres em consertá-las. Mencionam também que uma parte da obra era de responsabilidade da Prefeitura de Pelotas e que até então ainda não havia sido executada. Vale lembrar que a rua Conde de Porto Alegre foi asfaltada, e o que antigamente era paralelepípedo com permeabilidade à água da chuva se transforma em uma grande manta impermeável.

Questões que envolvem administração pública em cidades brasileiras são debates que, na maioria das vezes, se arrastam por muito tempo sem solução. Também não é novidade que a política eleitoreira de nossos governantes não está voltada para as reais necessidades da população, mas para temas partidários que visam uma possível reeleição e manutenção do poder a qualquer preço. Portanto, o descaso com a Doquinhas não é uma exceção. Apresentar maior detalhamento sobre as condições em que vivem os moradores dessa região demandaria profundidade de investigação direcionada para esta área, abordagem de muita relevância, mas que não é objeto da presente dissertação. Cabe neste momento apontar os caminhos que a Sagres vem assumindo para sua inserção na região, e como está fazendo parte do fenômeno de transformação no Porto.

Outras iniciativas voltadas aos moradores e frequentadores da região portuária tem a assinatura da empresa. Envolvem coletivos culturais que realizam ações educacionais, ambientais e esportivas voltadas à comunidade. Estão sendo chamadas, pela imprensa local, de revitalização da orla portuária, no sentido de promover uma boa imagem da empresa para a população pelotense. Ainda que louváveis, as iniciativas parecem não atingir o cerne dos problemas sociais enfrentados pela população.

Conforme mencionado no capítulo 2, o Contrato de Uso Temporário, que não prevê licitação para utilização privada de bens públicos e que levantou questionamentos no meio jurídico, se conforma como uma manobra adotada pela ANTAQ, órgão regulador do governo federal, para superar a burocracia que emperra

o andamento de trâmites para a utilização privada dos portos brasileiros. O Contrato de Uso Temporário pode ser de 18 a 60 meses, com prazo renovável. No caso do porto de Pelotas, o contrato assinado pelo governo estadual, em novembro de 2015, entre a extinta Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH) e a Celulose Riograndense, tinha validade de 18 meses, tendo sido renovado por mais 18 meses em maio de 2017. Por um lado, este pode ser um período relativamente curto para investimento em ações efetivas de cunho social, ou para que se identifiquem os reais efeitos proporcionados por contrapartidas sociais. Por outro lado, seria ingenuidade esperar uma política puramente paternalista de uma empresa envolvida em setor econômico altamente competitivo do mercado mundial.

Sendo assim, o que leva a Celulose Riograndense, por meio da Sagres, a investir em ações de cunho social na região portuária pelotense? Professores da UFPEL trouxeram a debate questões de caráter ambiental quando expuseram a polêmica envolvendo o trânsito de caminhões de carga pesada dentro da cidade. Inicialmente, existia um projeto que previa a construção do acesso destes caminhões ao porto de Pelotas através da BR-392, o qual, segundo consta, depende, para sua efetivação, do desenvolvimento das obras de duplicação da BR-116, até recentemente paralisadas. Mesmo que a empresa estivesse aguardando a liberação da rodovia para dar início a construção do acesso ao porto, por que a preocupação em manter uma boa imagem diante da opinião pública investindo em ações sociais? Muito antes de se opor a um modal de transporte que diminui significativamente o impacto com caminhões nas rodovias, é plausível que exista melhor entendimento dos termos pelos quais Pelotas está reabsorvendo o modal hidroviário.

### **Uma experiência pedagógica**

Um terceiro ponto a que quero me ater neste capítulo concerne à realização de uma atividade que tive a oportunidade de realizar com alunos da Escola Estadual de Ensino Fundamental Dr. Francisco Simões, situada nas proximidades da região do Porto. Essa demanda de professoras do ensino fundamental chegou ao Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som (LEPPAIS), do qual faço parte, visando maior integração da Universidade com os seus estudantes, que, segundo elas, carecem de perspectivas de futuro, de

autoestima e valorização da região onde vivem, marcada pela violência e disputa de territórios entre diferentes facções do tráfico de drogas.

Participaram da atividade cerca de 20 alunos da 7<sup>a</sup> e 9<sup>a</sup> séries com idade entre 13 e 16 anos e duas professoras da escola: Vida, professora de Artes, e Jussara, professora de Português. Partindo dos fundamentos teóricos que apresento a seguir sobre a importância das noções de mapeamento e de percepção para o processo de construção do conhecimento, propus iniciar a atividade por uma caminhada coletiva, previamente roteirizada, para apreciação do *graffiti* na região portuária, seguida de uma oficina, no ambiente da Escola. A atividade contou também com a participação de Hamilton Bitencourt, técnico do LEPPAIS, que nos acompanhou fazendo o registro em vídeo de nossa caminhada. Posteriormente, o material se compôs em dados de campo que favoreceram a reconstituição das falas dos participantes.

Segundo Ingold (2005), o mapear assemelha-se a conhecer na medida em que as pessoas se movem de um lugar para outro em uma região. Isso não significa que o conhecimento seja parecido com um mapa, ou que mapear seja o mesmo que elaborar um mapa. O mapa é a forma visível que expressa uma determinada maneira de relacionamento dos indivíduos com o espaço geográfico, tem a marca do espaço institucionalizado com suas normas que regulam os acessos e as práticas sociais. Enquanto o mapa nos oferece uma representação pré-objetiva das coisas no espaço, independentemente de algum ponto de vista particular, o mapear se constitui no caminho. O desafio aqui é não suprimir o conhecimento gerado pelo movimento de lugar para lugar, nem eliminar as práticas e itinerários que contribuíram para sua produção. Pelo contrário, o propósito é trazer à tona o vivenciado, os movimentos de idas e vindas pelos quais desenvolvemos o conhecimento de um ambiente, estabelecendo conexões e equivalências entre lugares. Para Tim Ingold (2005:76), os lugares não têm posições e sim histórias: “Unidos pelos itinerários de seus habitantes, os lugares existem não no espaço mas, como nós, em uma matriz de movimento.”

Uma escultura, por exemplo, exige ser vista em movimento, por alguém que percorra seu entorno. Como aponta Peixoto (2003: 179), é a partir de uma “dialética de andar e olhar que se constitui a experiência escultórica”, uma experiência corporal que nos possibilita assimilar a cidade, seja pela visão, pelo tato, pelo

contato e, não seria forçoso dizer, pelos pés. “O pitoresco pressupõe um caminhante, alguém que constrói sua percepção a partir do movimento, não do olhar” (*idem, ibidem*). Portanto, percebemos enquanto nos movemos e não apenas nos intervalos entre movimentos. O observador apreende os elementos da paisagem à medida em que a atravessa, e não antes disso.

Santaella (2012:18) nos diz que “a proposta de Merleau-Ponty (1994: 48) é considerar a percepção como o primeiro acesso que temos às coisas e como fundamento de todo conhecimento”, logo, conhecemos enquanto nos movemos. Esta afirmação está baseada no fato de que a observação não consiste em ter um ponto de vista fixo sobre o objeto, mas em variar o ponto de vista mantendo fixo o objeto. São vários pontos de vista simultâneos: mais atrás, adiante, mais à frente, do outro lado, mais acima. “Essa visão [ou percepção] ambulatória ocorre ao longo daquilo que Gibson (1979:195-197) chama de ‘trilha de observação’” (INGOLD, 2005:86). Assim, a escultura não é vista de alguma parte, mas de parte nenhuma, ou melhor, de toda parte. A partir dessas considerações, é possível afirmar que conhecemos enquanto caminhamos, e não antes de caminhar. Portanto, para assimilarmos a cidade e, conseqüentemente, os *graffiti*, é necessário vivenciarmos ambos através da caminhada.

Estas diretrizes teórico-metodológicas orientaram a atividade com os adolescentes da escola visando oportunizar aos participantes a identificação de técnicas e diferenciação de traços do *graffiti*, constituindo, assim, uma base para assimilação da dinâmica que envolve a aplicação de inscrições urbanas nas superfícies da cidade. O *graffiti* é formado por códigos que, muitas vezes, são incompreendidos por aqueles que não estão envolvidos com a prática. A leitura de escritas urbanas requer aprendizado e treino do olhar para reconhecimento das grafias desta arte de rua. A caminhada, portanto, foi seguida de informações que instrumentalizaram a compreensão destas inscrições. Os participantes foram incentivados a fotografar durante o percurso, e, assim, estender a experiência da caminhada. As ruínas e casarios antigos da região portuária conformaram a interação com a paisagem urbana.

O ponto de saída foi a escola Francisco Simões. Antes de iniciarmos a caminhada, cada aluno recebeu um mapa da região que iríamos percorrer. O mapa indicava os nomes das ruas por onde passaríamos, o que facilitaria nossa

localização durante o percurso. A marcação do trajeto que realizaríamos estava apenas no meu mapa. Sugerir que utilizassem uma caneta para fazer marcações nos seus mapas durante a caminhada, e assim, sobrepor informações que outorgariam maior subjetividade sobre um espaço cartográfico que é visto, regra geral, de forma totalizante e hegemônica.

O percurso era de aproximadamente quatro quilômetros e deveria ser percorrido num período de até duas horas. O ritmo de caminhada permitiria uma observação contínua seguindo o fluxo do andar e parar. Como sugere Magnani (2012b:297-298), “seria preciso obedecer um *timing* que se distinguísse do andar apressado e alheio do usuário habitual, assim como do passeante descompromissado”. Uma caminhada sistemática mas não exaustiva, que permitisse “deixar-se impregnar pelos estímulos sensoriais durante o percurso” (MAGNANI, 1996:37). A proposta era que estivéssemos de volta na escola antes do intervalo de recreio, que ocorreria às 10h, para, após o recreio, darmos continuidade à atividade.



Oficina escola Francisco Simões. abr/2018. Fotos do autor.

Retornando à escola, após uma caminhada de quase duas horas, e passado o intervalo, nos reunimos em roda para conversar e partilhar percepções. Os alunos foram, então, incentivados a manifestar suas impressões e observações acerca dos *graffiti* que encontramos durante o percurso. Neste momento, as fotografias que realizaram durante a caminhada se tornaram aporte de rememoração da experiência e os alunos recorriam às imagens para formar suas falas e considerações.

Demonstraram que perceberam as diferenças dos traços, identificaram assinaturas ou *tags*<sup>41</sup>, compreenderam que alguns desenhos eram mais sofisticados que outros e que existiam tempos diferentes no desenvolvimento das inscrições e grafias. Expressaram estranhamento com alguns desenhos: “cabeça com três olhos, depois um olho só”, como menciona um dos alunos. Uma aluna sugere que eram desenhos abstratos, outro aluno diz que, para ele, não eram desenhos abstratos. Alguém questiona qual a inspiração dos grafiteiros, e as respostas vêm com “visão de mundo”, “expressar de outra forma”, “a forma como vêem o mundo”, “vontade de detonar qualquer coisa”, “tentam expressar as coisas de outra forma”, “pesadelo”. Uma aluna diz que prefere o desenho sem escrita para não influenciar o olhar, outra aluna fala que o artista está buscando expressar o pensamento dele. Quando questionados sobre o porquê de os artistas usarem os muros da cidade, um aluno responde que é para chamar a atenção, outro diz que é para todo mundo ver, e complementa: “Se fosse só pra ele, como um desenho em casa, outras pessoas não poderiam ver”.



Oficina escola Francisco Simões. abr/2018. Fotos do autor.

Importante notar que a condução da conversa não se propôs a realizar afirmações definitivas sobre a experiência ou o *graffiti*, tendo o cuidado para não polarizar o debate entre o certo e o errado, mas em contrapor ideias e opiniões que permitissem um aprofundamento da discussão sem necessariamente chegarmos a

<sup>41</sup> O *tag* é a assinatura do grafiteiro. Geralmente um *tag* é formado por letras estilizadas, mas também pode ser um desenho que identifique o artista.



Fotografias realizadas durante oficina com estuantes da escola Francisco Simões. abr/2018.  
Fotos dos participantes da oficina.

alguma conclusão categórica. Perguntei se eles perceberam diferença entre pixação e *graffiti*, e todos demonstraram não ter dúvidas em identificar uma coisa e outra. Então, perguntei-lhes se o *bombing*<sup>42</sup> (ver página 85: ROOD e XATOR) era pixação ou *graffiti* e a turma mostrou-se dividida na opinião. Alguns diziam que era pixação, outros diziam que era *graffiti* porque a letra era diferente. Indicaram que a pixação era vandalismo, mas a conversa se desenrolou sobre a pixação estar relacionada à escrita, e o *graffiti*, ao desenho.

A professora Jussara levanta um questionamento interessante ao que chama de letra “estilosa”. “A pixação com palavras, se não for uma letra estilosa ela é pixação, se for estilosa é *graffiti*.” E continua: “Se quero ser um grafiteiro e não tenho aquele estilo e faço umas letras simples, isso vai ser o quê? Pixação?” — pergunta Jussara. O questionamento conduziu a uma abordagem sobre a habilidade do artista de rua, ou algo como aprender a ser grafiteiro. Uma aluna fala que os grafiteiros têm que saber fazer aquilo. Outra aluna pergunta se existe aula pra aprender *graffiti*. Alguém menciona que um desenho mais bem resolvido pode depender do tempo que o artista teve para desenhar. Jussara fala que “eles têm que pensar que mensagem eles querem passar e o que o outro vai perceber daquilo ali”. Aproveitando a oportunidade para transpor a experiência de caminhada e visualização do *graffiti* para a experiência de sala de aula, a professora complementa: “O mesmo acontece quando escrevemos. Escrevemos não para nós, mas para alguém ler. Precisamos escrever bem para fazermos entender o que queremos dizer.”

Uma caminhada intensa, mas não exaustiva, pode ser capaz de aguçar nossa percepção. Algo que passa por um metabolismo acelerado provocado pelo exercício do corpo e estímulos constantes aos nossos sentidos. Não podemos esquecer que estamos de corpo inteiro durante uma atividade como essa, ou seja, é todo o corpo num ambiente, em vez de uma mente dentro de um corpo. Apesar de uma preponderância do visual, também estamos suscetíveis às influências auditivas, táteis, olfativas e também gustativas, quando um aroma provoca nosso paladar. Não foi exatamente o caso da nossa caminhada, dado que o propósito era a visualização

---

<sup>42</sup> *Bombing* ou *bomb* é uma inscrição urbana formada por letras, de aplicação rápida e caráter clandestino. Interlocutores me informaram que demoram cerca de 3 minutos (ou menos!) para realização de um *bomb*.

de *graffiti*, evidenciando a percepção visual, mas seria diferente se, por exemplo, estivéssemos visitando uma feira de alimentos.

Estou ressaltando a importância de estar atento ao nosso redor, ou como o dia ensolarado de clima agradável beneficiou o passeio. Da nossa experiência corporal na cidade, passamos a um debate que favoreceu nosso intelecto, nossa racionalidade e emoções, e, tomados por nossas percepções recentes, externalizamos impressões e compartilhamos observações na construção de um relato coletivo. O debate provocou questionamentos, contrapôs ideias e opiniões, e - por que não? - aguçou criatividade.

Lembro que as experiências que tive com *graffiti* me provocaram ao saber-fazer, a querer grafitar também. Alguns interlocutores disseram que o *graffiti* passa pelo desenho, ou, como disse POVO, “é preciso saber desenhar para grafitar”. Talvez essa não seja a opinião de todos os envolvidos com *graffiti*, até porque estou abordando esta arte urbana sem diferenciações de técnicas de intervenção na cidade. Entretanto este pode ser um caminho para aproximação com esta prática, e visto que a ideia era aproximar positivamente os alunos do ambiente em que vivem através do *graffiti*, a última atividade que desenvolvemos foi a realização de desenhos.



Oficina escola Francisco Simões. abr/2018. Fotos do autor.

O desenho na Antropologia se compromete menos com o resultado do que com o processo de desenhar, funcionando como uma forma de pensar, observar e conhecer. A prática pode estar atrelada ao desenhar para ver, quando o desenhador passa a enxergar e conhecer a partir da experiência de traçar o papel. Associado ao olhar lento e contemplativo, o desenho se opõe a um modo de acesso rápido e imediato de ver as coisas, que se caracteriza e torna-se alvo de crítica na nossa atualidade por uma imensa proliferação, banalização e homogeneização de imagens. O tempo é alongado pela imersão do desenhador numa relação com quem (ou o quê) desenha, produzindo “uma temporalidade estendida que se contraporia ao tempo ‘congelado’ pela fotografia ou ao ritmo mecânico do filme” (KUSCHNIR, 2016: 9). Há uma recusa ao instantâneo que “aponta para uma resistência à aparência e ao reconhecimento mais imediato das coisas através da projeção das nossas memórias, conhecimentos e experiências prévias do mundo” (CARNEIRO, 2011: 10). Esta resistência apresenta-se como uma abertura de reconfiguração do sensível, estabelecendo “uma certa relação de ambiguidade e distanciamento que permite àquele que desenha (re)examinar ou olhar qualquer coisa como pela primeira vez” (*idem, ibidem*). Podemos entender o ato de desenhar como uma forma de instrumentalização do olhar para a observação atenta e não condicionada, que questiona permanentemente a experiência do olhar e da mediação do olhar, isto é, como uma “atitude de interrogar e redescobrir as mediações e modos de ver o mundo” (*idem, ibidem*).

Azevedo sustenta que desenhar expande as formas de conhecimento em áreas como a Antropologia, e se refere ao desenho como “modo de pensar”. “No caso, este pensar está atrelado ao ‘fazer’, onde advoga-se um ‘conhecer através do fazer’ e um ‘conhecer desde dentro’.” (AZEVEDO, 2016:197). A afirmação da pesquisadora associa-se à noção de Ingold sobre o assunto, em que o desenho é também percebido como uma forma de conectar as experiências de observação e de descrição.

O desenho é um modo de descrição que ainda não rompeu com a observação. Ao mesmo tempo em que a mão gesticula *tira* seus traços sobre uma superfície, o olho que observa é *atraído* pelas complicações labirínticas do mundo da vida, produzindo um senso de suas formas, proporções e texturas, mas acima de tudo de seus movimentos — da dinâmica geradora de um mundo em formação. (INGOLD, 2015a: 321)

Ingold está falando de uma descrição observacional, que estabelece ligação direta entre a percepção, os gestos e o seu traço. Algo que está relacionado a nossa experiência corporal do mundo, e o desenho é uma resposta do corpo a essa experiência.

O desenho subverte os pressupostos que sustentam a polaridade do texto e da imagem. Suas linhas nem solidificam-se em imagens nem se compõem nas formas verbais estáticas do texto impresso [...] Em vez disso, são *transportados*, em tempo real, em conjunto com os movimentos do mundo mudando, em uma relação em contínuo desdobramento entre olhos observadores, mãos gesticulantes e seu traço descritivo. (INGOLD, 2015a: 322)

Portanto, o desenho se configura como instrumental de construção de conhecimento na medida que interpela aporte pedagógico afirmando a expressão do processo vivido, ou seja, aquilo que o desenhador passa a conhecer a partir da experiência de traçar o papel. Algo que podemos associar ao desenhar para ver, para conhecer, frente a uma atitude de interrogar e redescobrir. Se a experiência errática, como vimos anteriormente, se afirma como possibilidade de experiência urbana, de crítica e insurgência contra o empobrecimento da vivência da cidade, o desenho se afirma como experiência para o desenhador, conciliando observação, participação e expressão.

## Considerações finais

A Antropologia não passa despercebida na vida de uma pessoa. Falo a partir do pesquisador que vem de outra área de conhecimento, que resolveu instrumentalizar-se com os ensinamentos que tão louvável ciência é capaz de disponibilizar. Invariavelmente, é um conhecimento que levamos para vida, que fará parte de nosso dia a dia, independentemente das circunstâncias em que estivermos inseridos. Antropologia é a própria vida com todos os possíveis e imagináveis imponderáveis que a vida nos apresenta. Ou melhor, estamos no âmbito dos impossíveis e inimagináveis que a vida pode proporcionar. Pois a Antropologia é assim, aberta ao mundo, ao diálogo, ao outro, ao vizinho ou àquele que está do outro lado do planeta.

Durante todo meu (ainda breve!) percurso junto a essa área do conhecimento, levei comigo aquela máxima de que "o caminho se faz ao caminhar". Acho que algum professor ou alguma professora mencionou isso no início deste percurso, e por diversas vezes ouvi dos mestres e das mestras referências a esse *modus operandi* tão propício ao fazer antropológico. Obviamente que isso não se assume com facilidade, pois, se estamos falando de vida, não foi assim que aprendemos a viver. Mas a crença naqueles que se dispõem a nos ensinar elevam a coragem para realizar esse passo no escuro, o que resulta transformador. E isso se reflete em nosso cotidiano, nos nossos relacionamentos e, claro, na pesquisa que realizamos, o propósito maior que nos une enquanto pesquisadores e pesquisadoras em Antropologia.

Na minha pesquisa não foi diferente. Os pressupostos aventados no início da investigação não foram necessariamente os que levei até o final. Por vezes, um ou outro descuido permitiu deslizos e constantes foram as perdas de rumo. Nestes momentos, o afincamento e a determinação amparados pelo aporte metodológico retomava o prumo de um caminho que, mesmo tortuoso, conformou a presente dissertação. Neste sentido, interessante observar como a condição de pesquisar na cidade de Pelotas atribuiu características epistemológicas à investigação. Não há dúvidas de que uma pesquisa na mesma temática realizada em outra cidade conformaria diferentes resultados, o que demonstra quão diversas e potentes são nossas vivências frente a qualquer intenção totalizadora de pretensões homogeneizantes. Afinal, vivemos da diferença, uma vida muito mais viva se insinua

na diferença. Isto não significa que se estabeleça algum argumento de autoridade ou que as características do *graffiti* em Pelotas digam respeito somente àquela área. Sim, o *graffiti* em Pelotas tem características locais, se conforma com e informa a paisagem da região. Quanto a isso não há o que contrapor, mas é uma prática que está em comunicação com outras localidades e não deixa de expressar suas características globais. Portanto, há permeabilidade no argumento, o qual procuro explicitar ao longo da dissertação, seja por meio da Modernidade que comunica a cidade com o mundo, seja nas visitas constantes de grafiteiros de outras cidades que vão a Pelotas, seja no deslocar-se de um bairro a outro. Eis o fator local incidindo irremediavelmente na pesquisa.

Vale, então, ressaltar como o universo de pesquisa se fez presente nas escolhas que conformaram a dissertação, algo que se explicita no período quando fui morar longe da Universidade. Ao identificar percursos realizados por grafiteiros, as caminhadas pela cidade demandavam uma atenção especial às inscrições deixadas por estes artistas, o que também determinava meus deslocamentos e desvelava outros ritmos da cidade. Passei a procurar diferentes inscrições em ruas que não havia transitado. Neste sentido, o procedimento metodológico também se transformava, ou se adaptava, e, se no início da investigação, os percursos e as deambulações eram desendereçoados, em outro momento, a caminhada se aproximou de uma atitude de “caça” por novas inscrições em um afã de compreender propósitos e estratégias de aplicação do *graffiti* nas superfícies urbanas. Importante atentar para o fato de que nesta etapa não existe um “antes” e um “depois”, até porque neste “entre-lugar” estão as “Carinhas” que subvertem a ordem do que pode ser “antes” ou “depois”. Quero ressaltar, aqui, a permeabilidade a que se dispõem os deslocamentos, sejam eles empíricos, teóricos ou conceituais.

O permanente estar em campo se impôs e todo deslocamento na cidade não estava livre de um olhar etnográfico filtrado pelas teorias e por conceitos de autores e autoras que dialogavam comigo na investigação. As ferramentas de trabalho estavam constantemente na mochila. Carregava, sempre, o caderno de notas, o gravador e a câmera fotográfica. Muitas vezes, o próprio smartphone supria tal necessidade, dado compor, em um equipamento só, todos estes recursos imprescindíveis na construção da etnografia. Assim, mapeava Pelotas e conhecia a

cidade. Minhas anotações estão repletas de endereços de inscrições e apontamentos que tomava, entre deslocamentos de um lado a outro da urbe. Por vezes de ônibus, mas na maioria das vezes a pé. Nas derivas noturnas que realizei com alguns dos interlocutores, foi possível vivenciar a cidade à noite e, assim, descobri texturas das superfícies urbanas que eram destacadas pela possibilidade ou não de aplicação de tinta spray.

A escolha por não diferenciar a análise entre as variadas inscrições urbanas que se apresentavam também foi uma demanda do universo de investigação. No grupo de grafiteiros com os quais realizei a etnografia não existe uma divisão entre aqueles que fazem o *graffiti* legal e os que o fazem ilegalmente. Ao menos esta não é a ênfase de suas práticas, mesmo que suas intervenções artísticas transitem entre estes limiares. Mais uma vez, esta característica do campo foi absorvida pela etnografia e, com isso, busquei explorar este “entre-lugar”. Não podemos deixar de lado os fatores de inserção do pesquisador no campo de pesquisa, nem tampouco assumir tais afirmações como verdades absolutas acerca do universo de investigação. Entretanto, tal escolha permitiu investigar em profundidade a expressão do *graffiti* de Pelotas. Se, por um lado, proporcionou uma posição confortável por não necessitar categorizar as diferentes práticas, por outro, exigiu permanente atenção na escrita a fim de evitar a segmentação da análise comprometendo a abrangência da investigação. Com isso, transpus camadas de espaço e tempo procurando abarcar toda profusão de informações e dados que o campo oferecia. Camadas que também são de tinta spray sobre uma cidade antiga cujo bairro que foi objeto desta investigação conforma a pujança e decadência de tempos outros, e que se renova em paisagens de manifestações latentes de memória. Portanto, não tratei, exclusivamente, do *graffiti* em Pelotas, mas de como ele evidencia e contribui para a transformação do Bairro Porto na cidade.

Intenções foram muitas, e a etnografia, ao mesmo tempo em que foi esta porta para o mundo da investigação, cumpriu as vezes de guia e baliza na conformação de informações e conhecimento. Escolhas de técnicas e procedimentos delimitaram o campo, assim como o campo delimitou técnicas e procedimentos. Com isso, percebi os limites a que me propunha investigar e os resultados da dissertação se estabeleceram a partir daí. Outros desdobramentos poderiam demandar diferentes aportes epistemológicos e teóricos, absorvendo o

potencial empírico que se apresentou na experiência de campo. Foi o caso da oficina realizada na escola Francisco Simões, uma experiência em cujo estatuto e o papel do pesquisador foi bastante distinto da etnografia que a precedeu, o que potencializa novos desdobramentos da pesquisa. Deste modo, podemos vislumbrar possibilidades de investigação do *graffiti* junto ao poder público e às políticas de estado que se estabelecem em relação a esta arte urbana, tanto no âmbito da educação, do turismo ou do urbanismo.

Outro desdobramento da pesquisa foi o apoio, via edital público, para realização de uma exposição fotográfica a ser apresentada à população pelotense no segundo semestre de 2018. O projeto apresentado por mim e aprovado pelo fundo de cultura do município prevê, além da exposição, a realização de caminhadas orientadas em que os participantes terão a oportunidade de ver esta arte urbana *in loco*. A realização e desenvolvimento do projeto constituirá em uma espécie de restituição da pesquisa à cidade que me acolheu, o que pode dar vazão ao debate sobre esta relação entre o *graffiti* e o poder público, que mencionei acima. Desdobramento este que pode resultar em uma outra pesquisa e que estará contando uma outra história.

Ressalto, então, a importância das fotografias na composição do texto da dissertação. Desde o primeiro capítulo, onde este recurso imagético é apresentado com fotografias antigas, a atenção do leitor é provocada a refletir por imagens. A utilização de fotografias ao longo do texto estende essa provocação, sugerindo que o leitor estabeleça um diálogo com as fotografias da dissertação e as imagens suscitadas em nosso imaginário. Assim, tal como na caminhada sistemática, nem tão apressada, nem tão lenta, possibilita a fruição de uma certa paisagem urbana que nos absorve em imagens da cidade.

Também merece destaque, o movimento que se desenrola acerca da transformação do Bairro Porto, acionado pelos moradores da região e acolhido por professores da UFPEL, convocando a população pelotense e o poder público ao debate. Iniciativas como esta têm grandes chances de resultarem profícuas na medida que reúnem, em uma mesa de negociação, a Universidade, a população e o governo a fim de determinar objetivos e alinhar interesses que pautem as investidas da iniciativa privada. O que temos presenciado em nosso cotidiano é justamente o contrário, e os acordos são traçados entre administração pública e empresas

privadas que soterram o interesse da população, impondo os usos das cidades. Aspecto este que, de algum modo, já havia sido alertado pelos situacionistas e que encontra na prática *graffiti* uma adesão.

Há algo na arte urbana que reivindica espaço, que o transforma, que diz “eu estive aqui”, e que, conseqüentemente, também constrói essa cidade. Existe um potencial no *graffiti*, enquanto prática que se origina na cidade moderna, que nos projeta à cidade contemporânea. Vivemos um período de transformações profundas em nossa sociedade, e a cidade moderna, urbe funcionalista, com suas estruturas e arquiteturas que conformam novas paisagens, também passa por mutações radicais. Ou ao menos deveria, como vem sendo estudado em diferentes áreas do conhecimento. Neste sentido, o *graffiti* é agente a se aliar neste processo para que encontremos, no momento que colocarmos o pé na calçada, uma cidade mais cidadã, mais apropriada por seus moradores, com mais espaços públicos de qualidade, mais acessível a todos.

## Referências

- ABARCA, J. From street art to murals: what have we lost?. In: NEVES, P. S. (org.). *Street Art & Urban Creativity Scientific Journal*. Lisboa, v. 2, Nº 2, 2016, p.60-67.
- ACHUTTI, L. E. R. *Fotoetnografia: um estudo de antropologia visual sobre cotidiano, lixo e trabalho*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1997.
- AL-ALAM, T. C. *De operário a universitário: transformações na paisagem do bairro Porto em Pelotas*. Rio Grande, Universidade Federal do Rio Grande-FURG. Dissertação de mestrado em Geografia, 2011.
- ALCANTUD, J. A. G. Nas ruínas de Detroit. In: ANDRADE, A. L.; BARROS, R. L. de; CAPELA, C. E. S. (orgs.). *Ruinologias: ensaios sobre destroços do presente*. Florianópolis: EdUFSC, 2016.
- ARRIADA, E. *Pelotas: gênese e desenvolvimento urbano (1780-1835)*. Pelotas: Editora Armazém Literário, 1994.
- BARRETO, F.; MEIRELLES, C. Escritas e inscrições: o deslocar-se enquanto leitura da paisagem urbana. *PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade*. Pelotas, v.1, n.1, p.174-183, 2017.
- BATESON, G.; MEAD, M. *Balinese character: a photographic analysis*. Special Publications of the New York Academy of Sciences, vol. 2, 1942.
- BENJAMIN, W. O flâneur. In: \_\_\_\_\_. *Obras Escolhidas III*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1994.
- \_\_\_\_\_. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2009.
- BOLLE, W. A Metrópole como espaço imagético. A construção do olhar sobre a cidade na Obra das Passagens. In: (quem é o autor? Se for o próprio Bolle, é só colocar seis risquinhos: \_\_\_\_\_) *Fisiognomia da metrópole moderna: representações da história em Walter Benjamin*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2000 (1994).
- CAMPOS, R. A *pixelização* dos muros: *graffiti* urbano, tecnologias digitais e cultura visual contemporânea. *Revista FAMECOS: mídia, cultura e tecnologia*. Porto Alegre, v.19, n.2, p. 543-566, maio/agosto 2012.
- \_\_\_\_\_. Entre as luzes e as sombras da cidade: visibilidade e invisibilidade no graffiti. *Etnográfica* [Online], vol. 13 (1) | 2009. Disponível em <<http://etnografica.revues.org/1292>>. Acesso em: 15 fev. 2018.
- \_\_\_\_\_. *Por que pintamos a cidade?: uma abordagem etnográfica do graffiti urbano*. Lisboa: Fim do Século, 2010.
- CARERI, F. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: Ed. Gili, 2013.
- CARNEIRO, T. Desenhar o olhar sobre o mundo. In: SALAVISA, E. (org.). *Diários gráficos em Almada: “Não somos desenhadores perfeitos”*. Almada: Câmara Municipal/Museu da Cidade, 2011.

- CARDOSO DE OLIVEIRA, R. O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir, escrever. In: \_\_\_\_\_. O trabalho do antropólogo. São Paulo: Ed. Unesp, 2000, p.17-35.
- CERTEAU, M. de. Terceira parte: Práticas de espaço. In: \_\_\_\_\_. *A invenção do cotidiano: Artes de fazer*. Petrópolis: Ed. Vozes, 1998, p.168-217.
- ECKERT, C.; ROCHA, A. L. C. da. Etnografia da duração: estudos da memória coletiva. In: \_\_\_\_\_. *Etnografia da duração: antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas*. Porto Alegre: Marcavisual, 2013, p.19-50.
- \_\_\_\_\_. Etnografia de e na rua: estudo de antropologia urbana. In: \_\_\_\_\_ (org.). *Etnografia de rua: estudos de antropologia urbana*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2013b, p.21- 46.
- \_\_\_\_\_. As variações “paisageiras” na cidade e os jogos da memória. In: \_\_\_\_\_. *Antropologia da e na cidade: interpretações sobre as formas da vida urbana*. Porto Alegre: Marcavisual 2013c, p.185-208,.
- \_\_\_\_\_. A fabricação das paisagens, os jogos da memória e os trabalhos da imaginação criadora. In: \_\_\_\_\_. *Antropologia da e na cidade: interpretações sobre as formas da vida urbana*. Porto Alegre, Marcavisual, 2013d, p.2009-236.
- ESSINGER, C. V. Entre a fábrica e a rua: a Companhia Fiação e Tecidos Pelotense e a criação de um espaço operário, Bairro da Várzea, Pelotas, RS (1953-1974). 2009. 117 f. Dissertação de Mestrado, PPGMP/UFPEL, Pelotas, 2009.
- FOOTE-WHYTE, W. *Sociedade de esquina*. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.
- GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Editora LTC, 2008.
- GIBSON, J. *The ecological approach to visual perception*. Boston: Houghton Mifflin, 1979.
- GITAHY, C. *O que é graffiti*. Coleção primeiros passos - São Paulo: Brasiliense, 1999.
- GURAN, M. *Documentação fotográfica e pesquisa científica: notas e reflexões*. XII Prêmio Funarte Marc Ferrez de Fotografia, 2012.
- HYPOLITO, B. de B. *Cidade, corpo e escritas urbanas: cartografia no espaço público contemporâneo*. 2015. 214f. Dissertação de Mestrado. PROGRAU/UFPEL, Pelotas, 2015.
- INGOLD, T. Jornada ao longo de um caminho de vida: mapas, descobridor-caminho e navegação. *Religião e Sociedade*, PPGAS, Museu Nacional, UFRJ, v. 25, n.1, p. 76-110, 2005.
- \_\_\_\_\_. Da transmissão de representações à educação da atenção. *Educação*, Porto Alegre, v. 33, n. 1, p. 6-25, EDIPUCRS Periódicos, jan./abr. 2010
- \_\_\_\_\_. Desenhando juntos: fazer, observar, descrever. In: \_\_\_\_\_. *Estar vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição*. Petrópolis: Vozes, 2015a, p. 315-324.
- \_\_\_\_\_. Antropologia não é etnografia. In: \_\_\_\_\_. *Estar Vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição*. Petrópolis: Vozes, 2015b, p.327-347.

\_\_\_\_\_. O dédalo e o labirinto: caminhar, imaginar e educar a atenção. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 21, n. 44, p. 21-36, jul./dez. 2015c. Disponível em <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-71832015000200002>>. Acesso em: mar/2018.

JACQUES, P. B. *Elogio aos Errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.

\_\_\_\_\_. Zonas de Tensão: em busca de micro-resistências urbanas. In: JACQUES, P. B; BRITTO, F. D. *Corpocidade: debates, ações e articulações*. Salvador: EDUFBA, 2010, p.106-119.

JUSTEN, D. Os tugures e a memória: uma construção em ruínas. In: ANDRADE, A. L.; BARROS, R. L. de; CAPELA, C. E. S. (orgs.). *Ruinologias: ensaios sobre destroços do presente*. Florianópolis: EdUFSC, 2016, p.203-209.

MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro. In.: \_\_\_\_\_. *Da periferia ao Centro: trajetórias de pesquisa em antropologia urbana*. São Paulo: Terceiro Nome, 2012a, p.251-279.

\_\_\_\_\_. As cidades de *Tristes Trópicos*. In: \_\_\_\_\_. *Da periferia ao Centro: trajetórias de pesquisa em antropologia urbana*. São Paulo: Terceiro Nome, 2012b, p.283-308.

\_\_\_\_\_. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. In: MAGNANI, J. G. C.; TORRES, L. de L. (orgs.). *Na Metrópole: textos de Antropologia Urbana*. EDUSP: São Paulo, 1996, p.12-53.

MALINOWSKI, B. Introdução. In. \_\_\_\_\_. *Argonautas do Pacífico Ocidental*. São Paulo: Abril Cultural (Os Pensadores), 1978, p.17-34.

MERLEAU-PONTY, M. [1945] *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1994.

PEIXOTO, N. B. *Paisagens Urbanas*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2003.

PEREIRA, A. B. *De rolê pela cidade: os puxadores da cidade de São Paulo*. 2005. 127f. Dissertação de Mestrado em Antropologia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - USP. São Paulo, 2005.

PERLONGHER, N. *Trottoir: a territorialidade itinerante*. *Desvios*, 5. São Paulo: Paz e Terra, 1986.

\_\_\_\_\_. *O negócio do michê: a prostituição viril em São Paulo*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

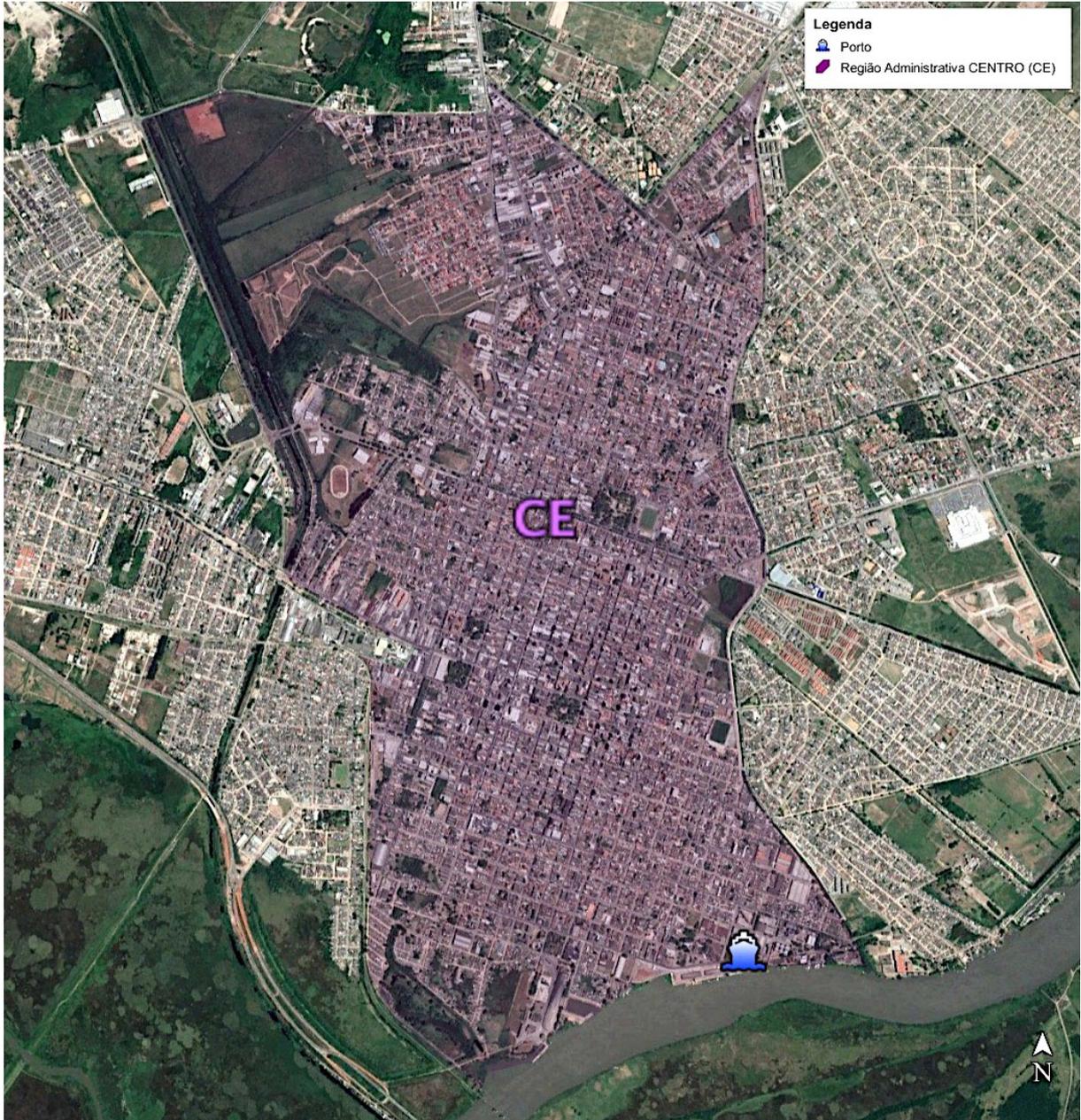
PÉTONNET, C. A observação flutuante: o exemplo de um cemitério parisiense. *Antropolítica*, Niterói, n. 25, p. 99-111, 2. sem. 2008.

POETSCH, M. C. *Zona do Porto de Pelotas e sua identidade*. 2002. 166f. Tese de Doutorado em Integração Regional, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2002.

RAMOS, C. M. A. Grafite & pichação: por uma epistemologia da cidade e da arte. 16º Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisadores de Artes Plásticas (ANPAP). Dinâmicas Epistemológicas em Artes Visuais – 24 a 28 de setembro de 2007 – Florianópolis.

- ROCHA, M. C. M. G. da. O antropólogo e o errante: uma etnografia do “perder-se” na cidade. 2013. IV Reunião Equatorial de Antropologia; XIII Reunião de antropólogos do Norte e Nordeste. Fortaleza, Ceará, 2013.
- SAMAIN, E. As imagens não são bolas de sinuca. In: \_\_\_\_\_. (org.). *Como pensam as imagens*. São Paulo: UNICAMP, 2012 pp. 21-36.
- SANTAELLA, L. *Percepção: fenomenologia, ecologia, semiótica*. São Paulo: Cengage, 2012.
- SILVEIRA, F. L. A da. A paisagem como fenômeno complexo, reflexões sobre um tema interdisciplinar. In.: CANCELA, Cristina; SILVEIRA, F. L. da. (orgs.). *Paisagem e cultura: dinâmica do patrimônio e da memória na atualidade*. Belém: EDUFPA, 2009, p. - .
- SILVEIRA Jr., N. E. da. *Superfícies alteradas: uma Cartografia dos Grafites na Cidade de São Paulo*. 1991. 160 f. Dissertação de Mestrado em Antropologia Social. Campinas, IFCH/UNICAMP, 1991.
- SIMMEL, G. A filosofia da paisagem (1903). In: SIMMEL, G. Política e trabalho 12 - 1996, p.15-24.
- \_\_\_\_\_. A ruína (1907). In: ANDRADE, A. L.; BARROS, R. L. de; CAPELA, C. E. S. (orgs.). *Ruinologias: ensaios sobre destroços do presente*. Florianópolis: EdUFSC, 2016, p.93-101.
- SIMÕES, S. S. *Observação flutuante: uma observação “desendereçada”*. *Antropolítica*, Niterói, n. 25, p.193-196, 2. sem. 2008.
- SIRCHAL, Ateliê Sirchal Pelotas. Revitalização da Área do Porto. Relatório Final. Pelotas, junho/2002.
- SITUACIONISMO. In: ENCICLOPÉDIA Itaú Cultural de Arte e Cultura Brasileiras. São Paulo: Itaú Cultural, 2018. Disponível em <<http://enciclopedia.itaucultural.org.br/termo3654/situacionismo>>. Acesso em: 17 nov. 2018.
- TÓDOROV, V. Introdução à fisiognomia de ruínas. In: ANDRADE, A. L.; BARROS, R. L. de; CAPELA, C. E. S. (orgs.). *Ruinologias: ensaios sobre destroços do presente*. Florianópolis: EdUFSC, 2016, p.177-187.
- TURNER, V. *Dramas sociais e metáforas rituais*. Dramas, campos e metáforas. Niterói: Editora UFF, 2008.
- VELHO, G. Unidade e fragmentação em sociedades complexas. In: VIANNA, H.; KUSCHNIR, K.; CASTRO, C. (orgs.). *Um antropólogo na cidade: ensaios de antropologia urbana*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013, p.110-124.
- WHYTE, William Foote. *Sociedade de Esquina*. RJ, Zahar, 1993.

## **Anexos**



Anexo A



Anexo B