

TEMPO DE DISRUPÇÃO

A DIMENSÃO TEMPORAL NO TRAIN E SUBWAY GRAFFITI

TIME OF DISRUPTION

THE TEMPORAL DIMENSION IN TRAIN AND SUBWAY GRAFFITI

Beatriz Neto Vieira¹

Resumo

Desde o seu aparecimento em Filadélfia, na década de 70, o *graffiti* tornou-se um fenómeno a nível mundial e, conseqüentemente, tem atraído a atenção da comunidade académica numa multiplicidade de disciplinas. A discussão académica em torno do *graffiti* tem, desde o seu início, selecionado focos como o espaço ou a criminalidade. Mas quando pensamos acerca do *graffiti* realizado em metros e comboios, qual é o elemento que diferencia esse tipo de expressão das outras? O seguinte artigo procura desenvolver a ideia de que a dimensão temporal é o fator diferencial nestes casos. Neste sentido, o artigo mobiliza não só fontes como livros e revistas mas também entrevistas, de forma a construir um argumento completo. Três dimensões de tempo diferentes são discutidas: aquela anterior à execução das expressões; aquela que corresponde ao momento em que são materializadas e, finalmente, aquela que diz respeito à duração da expressão até ser apagada definitivamente.

Palavras-chave: *Subway graffiti*; *Train graffiti*; Dimensão temporal; *Buff*; *Graffiti* europeu; *Graffiti* em Portugal.

¹ Beatriz Vieira (2001, Guimarães) é mestranda em Estudos de Arte: Estudos Museológicos e Curatoriais, na Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto. Licenciada em História da Arte, na Faculdade de Letras da mesma universidade, a sua pesquisa académica tem-se desenvolvido em torno do *graffiti* e da *street art*. É chefe da equipa de design gráfico e comunicação do Festival Arte no Lugar, organizado pelo Instituto Piaget em províncias angolanas desde 2021. Trabalhou na curadoria, produção e comunicação de exposições em Portugal e no Reino Unido, como Sim, Hoje Não e Blinds Shield Me From What I Distrust. Atualmente, encontra-se a desenvolver um projeto curatorial para a acessibilidade de pessoas cegas e com baixa visão no âmbito da *street art*, ao abrigo da Galeria de Arte Urbana da Câmara Municipal de Lisboa.

Abstract:

Since its birth in Philadelphia in the 70's, graffiti has become a worldwide phenomenon and consequently attracted the attention of the academic community across a variety of disciplines. The academic discussion around graffiti has, since its beginning, been focused on issues such as space or criminality. However, when we think of subway and train graffiti, which element stands out, compared to other types of graffiti expression? The following article argues the idea that the differential factor in these cases is their temporal dimension. As such, this paper mobilizes not only written sources, like books and magazines, but also interviews, so as to better build its argument. Three dimensions of time are brought into discussion: that before the execution of the expressions; that of the moment when said expressions are materialized and, finally, that which follows the timeline of the expression from the moment it happens, until its definite erasure.

Keywords: Subway graffiti; Train graffiti; Temporal dimension; Buff; European graffiti; Graffiti in Portugal.

Introdução

O jogo do *graffiti* é, em muitos aspetos, semelhante a um jogo de xadrez — há uma qualidade calculista, e a necessidade de prever os movimentos dos oponentes torna a execução do *graffiti* feito em comboios e carruagens de metro numa complicada coreografia que exige grande estudo e dedicação, conseqüentemente adquirindo um grande prestígio dentro da subcultura do *graffiti*.

O objetivo final destas expressões é elevar o nome do *writer*². O reconhecimento dos seus pares é alcançado através de um grande número de execuções, o que torna a *tag* (análoga a uma assinatura) uma das mais comuns e eficazes formas de *graffiti*, pela rapidez e simplicidade da execução. Outra forma de adquirir não só reconhecimento, como também admiração, reside na pintura de carruagens de comboio e metro. A dificuldade acrescida desta modalidade torna-a desejável — Ferrel (1996: 148) faz notar que o *graffiti* enquanto forma de expressão acontece num contexto que “desafia e celebra” a questão da ilegalidade, o que significa que ultrapassar medidas de segurança mais estritas exacerba a reputação do *writer* que o faz.

Chalfant, Henry (c.1980) *Riding with pride between the cars on the IRT*.



Artists Rights Society (ARS), New York; via Eric Firestone Gallery.

Em todo o caso, a questão em torno do qual este artigo se pretende desenvolver é: qual é o elemento principal que diferencia o *graffiti* realizado em meios de transporte face a expressões semelhantes noutros espaços urbanos? Neste sentido, o argumento que se segue defende que esta expressão orbita em redor do tempo, enquanto conceito multidimensional. Um público geral pode argumentar que o *graffiti* não difere verdadeiramente daquilo que consideramos arte urbana (senão talvez numa qualidade estética de “beleza”), no entanto, as duas expressões ocorrem dentro de espaços e tempos completamente distintos que, em última análise, formam a dicotomia entre o legal e o ilegal.

² As letras são o foco principal do *graffiti*, por isso, aqueles que o criam autodenominam-se “*graffiti writers*”.

A dimensão espacial é uma das mais amplamente trabalhadas no âmbito académico devido à importância do espaço para a realização do graffiti e um aspeto de marcação de território que o pauta. Ley e Cybriwsky (1974); Ferrell e Weide (2010); Brighenti (2010, 2014); McDonald (2013); e Campos (2007, 2017), todos refletem sobre o espaço, que representa uma das diferenças mais evidentes do *graffiti* e da *street art*. Estas expressões acontecem em locais específicos no espaço urbano — da parede ao *panel*³ —, modificando-o e construindo novos significados.

Por outro lado, as várias facetas da questão do tempo nem sempre fazem parte da consciência do público geral, não envolvido nas práticas do *graffiti* ou na cultura *hip-hop*. Alguns autores como Campos (2017); Karlander (2019); e Weide (2016), desenvolvem as dinâmicas temporais nas suas pesquisas. Aquela que é talvez mais evidente, diz respeito à durabilidade das expressões no espaço. “No espaço, ao executarmos certos gestos estamos também a jogar com o tempo. (...) Esta é uma dimensão que incorporamos (literalmente) de forma natural, porque o corpo lida com o tempo e gere-o.” (Campos, 2017: 2). As dinâmicas temporais que permeiam esta prática tornam-se mais evidentes na modalidade do *train graffiti*⁴.

Tempo de disrupção

Apesar de, historicamente, se poder fazer uma espécie de viagem invertida através dos tempos e encontrar algumas manifestações de carácter semelhante àquilo que hoje entendemos como *graffiti* desde a pré-história (McDonald, 2013: 10), o surgimento do *graffiti* contemporâneo é geralmente atribuído ao *writer* da cidade estadunidense de Filadélfia conhecido como Cornbread, ativo no final da década de 1960 (Stewart, 2009). Nos anos 70 do século passado, dá-se uma importante mudança de paradigma com o “nascimento” do *subway graffiti*⁵ em Nova Iorque (Gastman e Neelon, 2010: 48). Atendendo à vontade natural do *writer* de ser reconhecido entre os seus e estabelecer uma reputação dentro da comunidade, as carruagens, que viajam por cidades inteiras são uma tela altamente eficaz. Existe uma vasta produção académica em torno da subcultura do *graffiti*, dentro da qual podemos destacar alguns dos autores mais importantes: Castleman (1982), Ferrel (1995a, 1995b, 1996, 1998), Cooper & Chalfant (1998) Snyder (2009) e Ferrel & Weide (2010).

Muitos destes livros, artigos e conversas no geral discutem não só a história, génese e criação do *graffiti*, como também do *subway graffiti*, sendo mais raro que falem do *graffiti* feito noutro

³ Exterior de metal ou semelhante da carruagem que geralmente é alvo de vandalismo. Pode ainda referir-se ao *graffiti* produzido nesse exterior.

⁴ *Grffiti* realizado em comboios.

⁵ *Grffiti* realizado em carruagens de metropolitano.

gênero de comboios — neste âmbito, podemos enquadrar Ferrel (1996, 1998), que se foca na questão do *medium* em movimento e Weide (2016), que publica um artigo sobre a história do “*freight train*⁶ *graffiti*” na América do Norte.

Documentários e filmes como *Style Wars* (Tony Silver, 1983) e *Wild Style* (Charlie Ahearn, 1982), revistas e a música *hip-hop* (como *Tales From the Rails* de Lordz of Brooklyn, 1992) não só documentaram o crescimento destas expressões nas décadas que se seguiram, como ajudaram a disseminá-las a nível internacional — o *graffiti* torna-se um fenómeno. O crescimento deste “jogo” à escala global representa, por sua vez, uma nova mudança de paradigma - os *writers* começam a estender-se além da sua cidade e país, viajando com o objetivo de “coleccionar sistemas e modelos”⁷.



Anónimo (2020) *Interior de um respirador, Milão, Itália.*
Coleção privada.



Anónimo (2023) *Interior dos túneis do metro de Berlim, Alemanha.*
Coleção privada.



Anónimo (2021) *Interior dos túneis do metro de Lisboa, Portugal.*
Coleção Privada.

⁶ Refere-se aos comboios de carga, que transportam mercadorias.

⁷ Refere-se ao ato de pintar o maior número de modelos de comboio e/ou metros diferentes, no maior número de sistemas ferroviários diferentes à escala global.

Na modalidade de *train* e *subway writing*, os avanços tecnológicos, ao nível da segurança e sistemas antivandalismo, aumentam a dificuldade dos *writers* em pintar. Nalguns países, como Portugal, esta dificuldade estende-se de maneira semelhante por todo o território, sob a forma de seguranças em *yards*, hangares e estações terminais, bemcomo através do uso de câmaras. Em países como, por exemplo, a Suíça, existem esquadrões dedicados ao combate ao vandalismo.

Estas dificuldades acrescidas tornam-se aliciantes para os *writers*. Numa primeira instância, a dimensão temporal surge no tempo dedicado ao estudo dos percursos das linhas e parques ferroviários (*yards*, *layups*⁸), dos locais de paragem das carruagens de metro e de comboio quando se encontram fora de serviço e também dos acessos —, no caso dos metros, muitas vezes subterrâneos — e possíveis locais de fuga (Cooper & Chalfant, 1998: 23). A reputação internacional dos *writers* dá-se também através da comunicação com outros praticantes, que se entre-ajudam, levando *writers* estrangeiros a pintar nos seus países e alimentando a vontade de colecionar sistemas e modelos. Em setembro de 2022, um grupo de *writers* conseguiu ultrapassar os sistemas de segurança do metro de Milão e vandalizar as carruagens da nova linha de metro, ainda por estrear (Pinotti, 28 outubro 2022) (MilanoToday, 27 outubro 2022). De forma semelhante, recentemente, um grupo de *writers* espanhóis, parou um comboio da Comboios de Portugal em Nespereira, ao longo da linha Porto - Guimarães, para realizar *graffiti* (Dias, 23 agosto 2022).

Também o tipo de *graffiti* conhecido como *backjump*, que consiste na pintura das carruagens no momento de troca de linha, serviços ou pessoal (condutores), revela um extenso conhecimento da realidade ferroviária - que se vai reconstruindo devido às constantes mudanças de serviços e dos próprios sistemas de segurança, que se alteram periodicamente. Esta fase preparatória passa também pelo tempo de desenvolvimento do seu estilo próprio — como nos lembram Cooper e Chalfant (1998: 32), as fotografias que povoam a internet não são apenas uma questão de arquivo pessoal ou tentativa de alcançar fama, funcionam como material de estudo e possível aperfeiçoamento do *style* de qualquer *writer*.

Apesar destas manifestações aparecerem da noite para o dia, parece raro que as vejamos acontecer, não estando próximos do meio. Isto é ainda mais verdade no que toca à pintura sobre carruagens. A primeira vez que me cruzei com um *writer* em ação, em plena autoestrada, tive a estranha sensação de estar a ver um vídeo um pouco acelerado. Este sentimento assume outra proporção quando falamos de *train/subway graffiti* pois o tempo de execução pode ter de diminuir drasticamente. Encontramos relatos de realidade na letra de músicas, por exemplo, — “D’uma à outra porta pintamos a chapa / Tempo é restrito sem espaço p’a atrito / Olho à

⁸ Linhas usadas para “armazenar” carruagens quando não se encontram em circulação.

minha volta, já não falta nada” (Each1 & Check1, 2021: 00:00:51 - 00:00:56). Existem diversos vídeos disponíveis no Youtube em que é possível observar os *writers* nestes momentos (GMB, recuperado 2009, a) & b))⁹.

Quando invadem *yards*, dependendo das medidas de segurança, o intervalo de tempo para a execução das *pieces*¹⁰ pode variar entre 20 minutos ou estender-se por uma hora ou mais. Contudo, quando se trata de “missões”¹¹ *palanca* ou *backjump*, o tempo disponível pode diminuir significativamente — existindo algumas exceções, nestes casos os intervalos de tempo mais comuns vão dos 3 aos 15 minutos. Num artigo sobre a mobilidade semiótica, David Karlander (2016: 9-10) analisa um vídeo¹² onde se pode observar um *backjump*, ressaltando a rapidez e coordenação entre os dois *writers* que torna a manifestação possível. O *writer* sueco Leon afirma, em entrevista para a UndergroundProductions (2012: s.p.) que as “limitações fazem o *graff*”¹³. Por sua vez, o que Karlander sugere é que no jogo entre as autoridades que impõe estas limitações e os *writers* que as ultrapassam, a subversão acontece em conjunturas temporais específicas, e está dependente da capacidade do *writer* de dominar uma série de outras barreiras temporais e espaciais (2016: 8) — como tem vindo a ser demonstrado ao longo do texto.

Esta segunda dimensão temporal baseia-se num dos aspetos mais importantes do *graffiti*: a ilegalidade. O artista, *writer* e tatuador Dub considera que o *graffiti*, é fundamentalmente, “pintar com *spray*” (comunicação pessoal, novembro 4, 2020), no entanto, a natureza ilegal do *graffiti* — que se apresenta como uma das mais definitivas diferenças relativamente à *street art* — é um aspeto fulcral das expressões e, conseqüentemente, a realização das peças em períodos de tempo controlados define muitos aspetos da prática: desde os materiais utilizados à competição entre *writers*.

Após a conclusão da expressão, surge a terceira e mais visível das dimensões temporais - a duração daquilo que foi pintado¹⁴. Uma vez mais, a questão da ilegalidade define este período. Na rua, num país como Portugal, as peças podem durar semanas, meses ou até anos. No que toca aos *panels* em comboios, podem circular por cerca de uma semana; já nos metros (tanto em Lisboa como no Porto), raramente se vê algum tipo de *graffiti* a circular no exterior das carruagens, pois estas são imediatamente sujeitas a limpeza. Segundo o jornal Público, em 2020, o Governo português preparava legislação para voltar a criminalizar o *graffiti*, que durante o

⁹ GMB, recuperado 2009, a) : “Sabotagem1 (parte 1)” <https://www.youtube.com/watch?v=556M9LOVPwI> ; GMB, recuperado 2009, b): “Sabotagem2 (parte 9)” https://www.youtube.com/watch?v=DH_LQ7o7doA . Consultados em dezembro 2022.

¹⁰ Ou peças: denominação atribuída às obras.

¹¹ Denominação atribuída à preparação e realização das atividades isoladas da prática do *graffiti* em comboios.

¹² Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=61LtujqkSLc> . Consultado em novembro 2022.

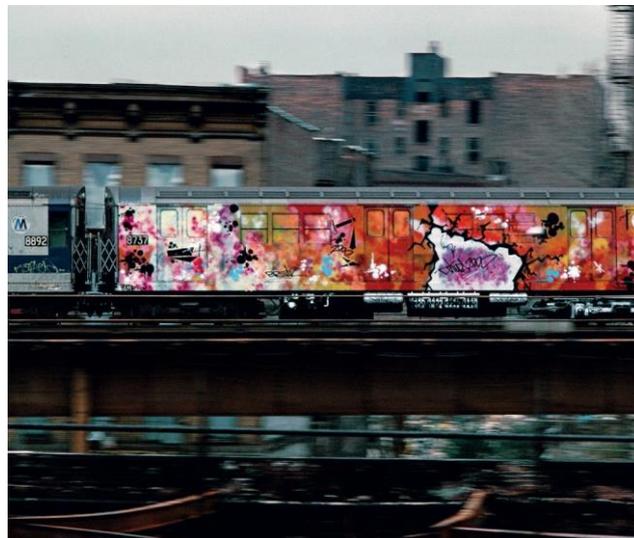
¹³ Tradução livre. No original: “*Limitations are what makes graff.*” (Leon, 2012, s.p.)

¹⁴ O ato de apagar/limpar *graffiti* denomina-se *buff*.

Executivo de Pedro Passos Coelho (2013) passou a (poder) ser punido como contraordenação¹⁵. A grande maioria das metrópoles europeias seguem lógicas semelhantes, observando-se algumas exceções, como por exemplo, Roma, onde os *panels* em metros circulam durante dias ou até semanas, dependendo da linha e do modelo vandalizado. Algumas têm regimes anti *graffiti* mais severos, como Estocolmo, onde mesmo as expressões na rua são apagadas num curto espaço de tempo.

Dentro do período de duração do *train/subway graffiti*, é possível ainda analisar uma relação espaço-tempo, devido à mobilidade das peças. Nos breves segundos em que as carruagens param nas estações ou passam em locais com visibilidade, criam-se momentos em que a ordem dos espaços urbanos é subvertida. O artista Claes Oldenburg lembra, numa célebre entrevista à *New York Magazine* (1973 *apud.* Karlander, 2016: 11), um destes momentos:

*Estás numa estação de metropolitano cinzenta e escura quando, de repente, uma carruagem com graffiti irrompe, trazendo consigo a luz de um molho de flores tropicais. Pensas: é anarquia, e perguntas-te se os metropolitanos vão continuar a funcionar. Mas depois habituas-te.*¹⁶



Martha Cooper (1980) Futura 2000: Break piece. Via The Bridges of Graffiti, Veneza

¹⁵ Notícia disponível em: <https://www.publico.pt/2020/09/27/economia/noticia/governo-preparase-criminalizar-graffiti-custam-milhao-cp-1932866>.

¹⁶ Tradução livre. No original: “You are in a grey and sad subway station when all the sudden a graffiti train breaks, bringing with it the light of a bunch of tropical flowers. You think: it’s anarchy, and you ask yourself if trains will keep working. But then you get used to it.” (Oldenburg, 1973 *apud.* Karlander, 2016, p.11)

Mesmo nos casos em que as expressões não circulam, estes momentos acontecem, embora de forma mais privada, e a possibilidade de gravar e registrar estes momentos prolonga as manifestações no tempo, tornando-se numa espécie de arquivo físico de uma longa tradição oral — expandindo o diálogo entre *writers*.

Ideias em discussão

As condições em que o *graffiti* acontece, bem como o desenrolar da vida útil destas expressões, devem-se a uma ideia legal de quem pode, deve e tem autorização para ocupar o espaço urbano. Ocupando o seu lugar nos espaços em que este controlo se encontra momentaneamente dormente, os *writers* estão, mais que qualquer outra pessoa, cientes da qualidade efémera das suas expressões — “Tu pintas uma parede hoje e amanhã limpam. E para ti aquilo não faz diferença nenhuma, porque tu pintas 20 ou 30 vezes uma coisa. É um princípio muito diferente [de outros tipo de expressão].” (Dub, comunicação pessoal, novembro 4, 2020).

O carácter temporário e a ideia de rapidez definem as práticas do *graffiti*, formando parte do entendimento coletivo dos seus participantes. Em grande medida, a antagonização dos poderes vigentes, do mundo da arte, da galeria são pontos de união para os *writers*, que procuram afirmar-se perante os seus pares e mais ninguém. O artista anteriormente referido, Dub, menciona que as letras intrincadas, os *styles* provocatórios que povoam os espaços urbanos não são feitos para o entendimento do público geral, mas para os outros *writers* (Dub, comunicação pessoal, novembro 4, 2020). Um *writer* entrevistado por Theo Kindynis (2017: 522) fala-nos de como o *writer* vê a cidade através do *graffiti* e entende e tece uma série de considerações acerca dos outros *writers* a partir daquilo que eles “*taggam*” ou pintam.

Como foi sendo demonstrado ao longo do presente artigo, as questões temporais funcionam como um motor para os praticantes destas expressões — mesmo a evolução e rigidez do *buff* se tornam uma provocação a que o *writer* responde (como foi o caso em Londres, aquando da preparação da cidade para as Olimpíadas de 2012) (Kindynis, 2017:517). Assim, o texto desenvolvido pretende contribuir para a discussão sobre as práticas subversivas do *graffiti*, partindo da premissa das dimensões temporais.

O *graffiti* obedece a regras intrínsecas, e os novos discursos que apontam a sua integração no mercado da arte e do quadro legal da arte urbana, ignoram elementos indispensáveis para que possamos falar realmente de *graffiti*. É neste sentido que o tempo torna a qualidade central desta prática, resultando da génese fundadora do *graffiti* como uma forma de disrupção e funcionando como o ponto central em direção ao qual todos os outros desembocam.



Anónimo (2022) Comboio pintado na estação de São Bento, Porto, Portugal.

Coleção privada.

Lista de Referências

Brighenti, Andrea Mubi. (2010). At the Wall: Graffiti Writers, Urban Territoriality, and the Public Domain. *Space and Culture*, 13 (3), 315 - 332. DOI: 10.1177/1206331210365283

Brighenti, Andrea Mubi. (2014) For a territoriology of graffiti writing / Territoriologiadel writing. *Frontier. The Line of Style*. Bologna: Damiani.

Campos, Ricardo. (2017). O espaço e o tempo do graffiti e da street art. *Cidades, Comunidades e Territórios*, 34, 1 - 16.

Campos, Ricardo. (2007). *Pintando a cidade : uma abordagem antropológica ao graffiti urbano*. Lisboa: Tese de Doutoramento em Antropologia na especialidade de Antropologia Visual apresentada à Universidade Aberta.

Disponível em linha: <http://hdl.handle.net/10400.2/765>.

Castleman, Craig. (1982) *Getting Up – subway graffiti in New York*. Cambridge, Massachusetts e Londres: MIT Press. ISBN: 0 262 03089 6.

Cooper, Martha & Chalfant, Henry. (1984). *Subway Art*. Londres: Thames & Hudson. ISBN: 9780500292129.

Dias, Rui. (2022, 23 agosto). CP vai apresentar queixa contra encapuzados que imobilizaram comboio. *Jornal de Notícias*.

Disponível em linha: <https://www.jn.pt/justica/cp-vai-apresentar-queixa-contra-encapuzados-que-imobilizaram-comboio-15110689.html>.

Each1, & Chek1. (2021). Agimos Muito Rápido. Em *Limites*.

Ferrell, Jeff (1995a). Urban Graffiti: Crime, Control and Resistance. *Youth & Society*.27 (1), 73–92.

Ferrell, Jeff (1995b). The World Politics of Wall Painting. In Ferrell, Jeff & Sanders, Clinton R. (Eds.) *Cultural Criminology*, 277–294. Boston, MA: Northeastern University Press. ISBN-10: 1555532365.

Ferrel, Jeff. (1996). *Crimes of style: Urban graffiti and the politics of criminality*. Boston, MA: Northeastern University Press. ISBN-10: 1555532764.

Ferrell, Jeff. (1998). Freight Train Graffiti: Subculture, Media, Dislocation. *Justice Quarterly*, 15 (4), 101–122.

Ferrel, Jeff, & Weide, Ronald D. (2010, 19 março). Spot theory. *City*, 14, 48 - 62. DOI: 10.1080/13604810903525157.

Gastman, Roger & Neelon, Caleb. (2010). *The history of American graffiti*. Nova Iorque, NY: Harper Design. ISBN: 9780061698781

Karlander, David. (2019). A semiotics of nonexistence?: Erasure and erased writing under anti-graffiti regimes. *Linguistic Landscape: An international journal*, 5 (2), 198 -216. DOI: 10.1075/ll.18023.kar.

Kindynis, Theo. (2018, março). Bomb Alert: Graffiti Writing and Urban Space in London. *The British Journal of Criminology*, 58 (3), 511 - 528. DOI: 10.1093/bjc/azx040.

Ley, David & Cybriwsky, Roman. (1974). Urban graffiti as territorial markers. *Annals of the Association of American Geographers*, 64 (4), 491 - 505. DOI: 10.1111/j.1467-8306.1974.tb00998.x.

McDonald, Fiona. (2013). *The Popular History of Graffiti: From the Ancient World to the Present*. Nova Iorque, NY: Skyhorse. ISBN: 0001616088680.

Pinotti, Ferruccio. (2022, 28 outubro). L'attacco dei writer spagnoli alla M4 ripropone l'esigenza di norme più severe. *Corriere della Sera*.

Disponível em linha: https://www.corriere.it/cronache/22_ottobre_28/attacco-writer-spagnoli-m4-ripropone-l-esigenza-norme-piu-severe-3397492c-5689-11ed-a727-0a765ede32f8.shtml

Scanian Colors. (2012) *Underground Productions*, 45, 58–62.

Snyder, G.J. (2009). *Graffiti Lives: Beyond the Tag in New York's Urban Underground*. New York, NY: NYU Press. ISBN-10: 0814740464.

Stewart, Jack. (2009) *Graffiti kings: New York city mass transit art of the 1970s*. New York: Abrams.

Vandalizzano metro M4 e si vantano sui social: colpite anche altre linee. (2022, 27 de outubro). *Milano Today*.

Disponível em linha: <https://www.milanotoday.it/attualita/metro-vandali-writer.html>

Weide, Ronald D. (2016). The history of freight train graffiti in North America. In Jeffrey Ian Ross (ed.). *Routledge Handbook of Graffiti and Street Art*, 36 - 47. Nova Iorque e Londres: Routledge. ISBN: 978-1-138-79293-7.