



Fonte: G1 Ceará/divulgação/04 de maio de 2017

Graffiti em movimento: o uso do metrô como meio de comunicação 'artificial'

Dahiana dos Santos Araújo¹

Resumo: Este trabalho discute o uso do metrô de Fortaleza como um dispositivo, um meio de comunicação desde que o modal recebeu imagens grafitadas, entre abril e maio de 2017, por meio do Projeto Itinerante Wholetrain. A problematização recai sobre a arte urbana como uma espécie de código com o qual o metrô (adotado como um dispositivo) circula por paisagens, elevadas e subterrâneas, levando à urbe estéticas sob olhares de objetivações, significadas pelos sujeitos em meio à realidade da vida cotidiana. A metodologia consiste em uma análise do metrô de Fortaleza, junto a paisagens e indivíduos, levando em conta a relação entre corpo e cidade – além de entrevistas com usuários do modal. Busca-se, portanto, uma observação da urbe enquanto espaço geográfico de convivência e também de representação simbólica de estruturas dinâmicas e efêmeras, como a arte urbana, assim como um diálogo acerca da relação homem-máquina.

¹ Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Estudos da Mídia (PPgEM) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN); mestre em Estudos da Mídia, com graduação em Comunicação Social – Jornalismo. E-mail: dahiana.araujo@gmail.com

Palavras-chave: Metrô; Comunicação; Códigos; Graffiti; Arte urbana; Cidade

Abstract: This article discusses the use of the Fortaleza subway as a device, a means of communication since the modal received graffiti images, between April and May 2017, through the Itinerant Wholetrain Project. The problematization falls on urban art as a kind of code with which the subway (adopted as a device) circulates through landscapes, elevated and subterranean, leading to the aesthetic under the eyes of objectification, signified by the subjects in the midst of the reality of everyday life. The methodology consists of an analysis of the Fortaleza subway, together with landscapes and individuals, taking into account the relationship between body and city – besides interviews with modal users. Therefore, we seek an observation of the city as a geographic space of coexistence and also of symbolic representation of dynamic and ephemeral structures, such as urban art, as well as a dialogue about the man-machine relationship.

Keywords: Subway; Communication; Code; Graffiti; Urban art; City

Introdução

A arte urbana é tida com uma expressão que faz os muros transbordarem, unirem às suas estéticas estáticas expressões que dinamizam corpos, influenciando a produção de subjetividade e, em reflexo a isso, afetando também as relações sociais. O muro é a superfície que agiganta e mantém imóvel as expressões, a exemplo do graffiti. Entretanto, quando não são mais as pessoas que se movem até as imagens, mas esse fluxo é invertido, e as superfícies nas quais estão os graffitis se movimentam? Na cidade de Fortaleza (CE), esse cenário se tornou parte da vida cotidiana desde maio de 2017: imagens grafitadas em vagões do metrô chegam e partem todos os dias das estações.

A partir de então, além dos inúmeros processos comunicacionais percebidos dentro e no entorno do metrô, se sobressai a inserção de expressões artísticas na estrutura dos trens, aumentando as possibilidades de interação entre os atores sociais e entre homem e máquina, fortalecendo o potencial que tem o meio de transporte, como meio de comunicação, como uma espécie de dispositivo; e por que não também uma mídia (CAIAFA, 2006)?

Nessa dinâmica, não é mais apenas o observador quem se move, é a superfície na qual estão ancoradas as imagens que percorrem trajetos, ora elevados, ora subterrâneos em espaços da cidade. É o metrô de Fortaleza que, por meio do projeto itinerante

Wholetrain², vira superfície nas quais a arte urbana, de alguma forma, se movimenta até o público, expressando mensagens a partir de cores, signos, símbolos. “As diversas formas de grafismo utilizadas nas ambiências públicas foram produtos da subjetividade vigente, e também produtores de subjetividade e do imaginário de um lugar” (RINK, 2013, p. 19).

Essa interface construída entre arte, comunicação e espaços públicos é cenário recorrente desde o século passado em incontáveis lugares do mundo e funciona como inspiração e modelo de construção de novas sociabilidades e conexão cultural nessa dinâmica na qual o espaço público é também espaço de fluxos de mensagens. Nova York se destaca nesse aspecto, pois o graffiti foi inserido também em trens subterrâneos. Embora com características e contextos sociais e culturais diferenciados, eram nesses espaços em que ocorriam manifestações por meio dos códigos do graffiti.

Os trens nova-iorquinos grafitados levaram e trouxeram mensagens. Foram criticados - e apreciados -, mas possibilitaram a comunicação entre o centro e a periferia, entre os artistas e o mercado. Possibilitaram-nos perceber que outras vozes queriam e querem ser ouvidas, que outros sujeitos históricos existem em oposição às mídias diárias oficiais que divulgam e sustentam a sociedade do espetáculo. Levaram-nos a perceber outras formas de ocupação do espaço urbano e de percepção artística (RAMOS, 2007, p. 1263).

Uma das principais diferenças em relação ao cenário cearense é justamente a natureza transgressora sob a qual a inserção dos grafismos ocorria no metrô de Nova York. O próprio viés político adotado pelos artistas urbanos era distinto do aspecto presente no metrô de Fortaleza, em que as mensagens têm a autorização do poder público. Na cidade norte-americana, entretanto, as expressões inscritas no metrô eram caracterizadas como invasivas. “Linguagem de princípio transgressor [...] acabam sendo invadidos por outros grafiteiros ou, mais frequentemente, apagados por ordem das autoridades administrativas, e seus autores, quando pegos em flagrante, presos e autuados” (RAMOS, 2007, p. 1263). Assim como essas experiências de grafismos de

² O Projeto Wholetrain celebrou 15 anos em 2017 e já realizou ações em São Paulo, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, João Pessoa, Natal, Vitória, São Luis, Maceió. A iniciativa começou em 2002, quando os irmãos Gustavo e Otávio criaram painéis em estações da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

Nova York, ocorridas na década de 1970, outras foram levadas a cidades como Berlim e São Paulo.

Diferentemente do caráter transgressor inicial dos grafismos de Nova York, as intervenções em Fortaleza têm permissão, apoio e incentivo do Governo do Estado do Ceará. Conforme o Metrofor, equipamento do Estado que administra o metrô e o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), “a pintura dos trens estimula a relação entre o público e o metrô, ao agregar uma linguagem artística que se comunica com as ruas e com a cidade, e assim contribui para a valorização e preservação do patrimônio público”³.

Neste sentido, os grafismos estão ligados a temas como juventude, hip hop, trabalho, esporte, paisagens litorâneas características do Estado do Ceará e exemplos da vegetação local, além de letras largas e coloridas, reforçando nos trens o nome da Capital, Fortaleza. Outras cores e imagens mais abstratas também estão presentes nos vagões. As expressões artísticas foram grafitadas sob o comando dos criadores do projeto itinerante Wholetrain, a dupla “OSGEMEOS” – dos irmãos Gustavo e Otavio Pandolfo –, e do grafiteiro ISE, que convidaram 13 artistas urbanos⁴ para integrar a equipe no Ceará. As cidades cearenses Sobral e Juazeiro do Norte também receberam as ações, sendo, ao todo, 40 vagões de 15 trens diferentes. Em Fortaleza, estão grafitados os trens das linhas Sul e Oeste (VLT). Para o corpus deste trabalho, que tem um caráter qualitativo, utilizamos entrevistas realizadas com passageiros do metrô de Fortaleza, enfatizando o uso do modal como meio de comunicação e a relação entre atores sociais, arte e a cidade.

1. O metrô, seus códigos e o fim da transgressão

O graffiti inscrito no metrô é uma espécie de ruptura com a sua essência originária, tendo em vista que esse tipo de expressão, quando surge, na década de 1960, ocorre

³ Declaração publicada em matéria veiculada no site do Governo do Estado do Ceará, acesso em 20 de novembro de 2017, disponível em <http://www.metrofor.ce.gov.br/index.php/noticias/44147-ceara-recebe-osgemeos-para-grafitagem-de-trens-em-fortaleza-cariri-e-sobral>

⁴ O grupo do Ceará, segundo os dados do projeto, era formado por dez brasileiros e três estrangeiros: Coyo, Toes e Finok de São Paulo; Stile do Rio de Janeiro; Peter da Alemanha; os cearenses Grud, Solrac, Doug, Leo BDSS e o coletivo Acidum e os norte-americanos Josh e Barry Mc Gee.

atrelado a perspectivas da transgressão. Portanto, quando se pensa essa arte urbana consentida em um equipamento estatal, rompe-se, em parte, com a sua gênese: não se age mais nos territórios proibidos de tempos atrás. Ao contrário, ganha-se permissão e até incentivos, públicos e privados. “A comunicação pública é controlada pelas instâncias de poder, de forma mais ou menos estrita e de acordo com determinadas regras” (CAMPOS, 2007, p. 256).

E a regra agora é incentivar a utilização, o cuidado, o apego ao metrô de Fortaleza através de iniciativas inerentes à arte de rua, a expressões políticas e poéticas, por meio das quais a imagem é transformada em código de comunicação. “A comunicação humana tece o véu do mundo codificado, o véu da arte, da ciência, da filosofia e da religião, ao redor de nós, e o tece com pontos cada vez mais apertados [...]” (FLUSSER, 2007, p. 91).

O vaivém diário do metrô de Fortaleza é também um ir e vir de informações, de construção coletiva de significados e de decodificações, por meio das interações entre homens e máquina. Não apenas as imagens grafitadas protagonizam essa troca de informações. A própria existência (e resistência) do modal mobiliza símbolos diante das vivências dos atores sociais: sua capacidade diária de transportar passageiros; as regras de conduta, comportamento e preservação do metrô; as paisagens nas quais ele imerge a cada trajeto entre as estações; seu mobiliário.

Tudo que envolve a existência do metrô abre passagem para a decodificação de sua natureza maquínica ou limita a expansão do que se pode refletir com base na sua relação com a cidade experimentada. As diferentes “não-coisas” sobre as quais Flusser (2007, p. 54) discorre, quando se refere a “informações”, estão a todo momento ao redor do metrô de Fortaleza, sempre estiveram. Mas, agora, a inserção de imagens grafitadas no modal afeta a sua natureza e, ao elaborar diálogos por meio de seus inúmeros signos, proporciona outras “não-coisas” na vida cotidiana de quem tem qualquer tipo de experiência relacionada ao modal, ainda que apenas como observador. “Para que a informação se torne evidente, é preciso apenas ler as coisas, ‘decifrá-las’” (FLUSSER, 2007, p. 54).

Essas informações originadas em torno do que há no metrô são ainda multiplicadas em reflexões heterogêneas quando as inscrições ganham repercussão, por exemplo, na mídia – imprensa, sites e redes sociais digitais (Figura 1). “Essas não-coisas são, no sentido preciso da palavra, ‘inapreensíveis’. São decodificáveis. É bem verdade que, como as antigas informações, parecem também estar inscritas nas coisas: em tubos de raios catódicos, em celuloides, em *microchips* em raio *laser*”. (FLUSSER, 2007, p. 54, 55). São também as não-coisas, presentes antes estavam no entorno do metrô, que rompem tempo e espaço para resultarem em incontáveis informações, seja por meio da relação homem-máquina ou por meio de interações sociais.

Figura 1 Postagem de usuário do Instagram sobre o metrô de Fortaleza



Fonte: postagem do Instagram

A própria experimentação artística propiciada por meio das inscrições grafitadas no metrô é uma forma de criar trocas materiais e imateriais de códigos que se multiplicam dia a dia nas ruas e nos espaços elevados e subterrâneos por onde passam os vagões do Metrofor (como também é chamado o modal). Essa construção dialógica entre arte, comunicação e espaço urbano transforma não apenas a relação entre homem e máquina, mas as interações entre os atores sociais, influenciando nas formas de comunicação e na significação das não-coisas.

Quando eu vi [o metrô grafitado] pela primeira vez, eu fiquei muito impressionada porque achei uma coisa artística muito linda. Pra mim, comunica que a arte é uma forma de alegria e que pode estar em qualquer lugar e deixar o seu dia melhor⁵.

Na tentativa de responder ao questionamento inserido na introdução deste trabalho – o que ocorre quando o fluxo da comunicação é invertido e as superfícies nas quais estão os graffitis se movimentam? – ressaltamos ainda a perspectiva de Vilém Flusser (2007) sobre a artificialidade dos códigos por meio dos quais os homens se comunicam, consciente e inconscientemente, com outros homens. As próprias inscrições artísticas do metrô de Fortaleza são formas de comunicação que envolvem diferentes entes: artistas urbanos, representantes do Executivo Estadual, usuários do metrô, profissionais do modal, transeuntes, motoristas de outros meios de transportes. Cada um desses atores que compõe a dinâmica sistêmica do meio de transporte tem algo a comunicar e o faz a partir de diferentes ferramentas, símbolos, códigos, artifícios, a exemplo do graffiti.

A comunicação humana é um processo artificial. Baseia-se em artifícios, descobertas, ferramentas e instrumentos, a saber, em símbolos organizados em códigos. Os homens comunicam-se uns com os outros de uma maneira não ‘natural’: na fala não são produzidos sons naturais, como, por exemplo, no canto dos pássaros, e a escrita não é um gesto natural como a dança das abelhas. (FLUSSER, 2007, p. 91).

Para além das pessoas, essa circulação de mensagens por meio do Metrofor revela o potencial do modal de ser não apenas um meio de transporte, mas também de comunicação, o que, desde o início, já é percebido em diversos outros trens de cidades como Paris, Nova York, Paris, Rio de Janeiro, São Paulo. Caiafa (2006) discorre sobre a incursão midiática e comunicativa do metrô quando desenvolve pesquisas sobre as experiências comunicativas relacionadas a metrôs de vários locais do mundo, e ressalta o potencial do modal como meio, relacionando-o em diálogos que o colocam como meio físico e social.

Ao mesmo tempo que um *meio-ambiente maquínico*, o metrô é um *medium*, uma mídia. Ao lado da via histórico-semântica, os dados etnográficos, que

⁵ Entrevista concedida, em setembro de 2017, à autora deste artigo, pela estudante Emily Sales, 12 anos, usuária do metrô de Fortaleza.

também sugerem o aspecto de “ambiente”, são o melhor teste para a afirmação do metrô como *meio de comunicação* (CAIAFA, 2006, p. 2).

Um meio de comunicação em que os indivíduos estão inseridos como atores sociais, que interagem dentro do metrô, transformando seu ambiente físico, afetando seu uso social e adaptando sua estrutura a partir das experiências ocorridas todos os dias no entorno dos vagões. Todavia, a inserção de graffiti no modal, amplia esse uso do metrô, pois estende sua utilização levando em conta a sua adaptação como ambiência e como estrutura social, estrutura de mediação.

2. Comunicação, máquinas e corpos

Essa relação entre objetos e corpos humanos é uma realidade presente na vida cotidiana de qualquer cidade, no entanto, pode ter suas realidades alteradas quando novos elementos, a exemplo da arte urbana, se inserem nessa dinâmica que ocorre em formatos distintos e heterogêneos. “[...] pelo menos pelos meios de comunicação experimentamos nossos corpos de uma maneira mais passiva do que o faziam as pessoas que temiam suas próprias sensações” (SENNETT, 2016, p. 15). O uso do metrô de Fortaleza como uma espécie de meio de comunicação traz à tona novas experiências corporais ao mexer com os sentidos, as sensações, com a imaginação.

É como se a própria relação entre homem e máquina fosse fortalecida quando o graffiti passa a fazer parte desse vínculo. Os modos de ver e sentir os objetos, a forma de significar os vagões, a construção da realidade social a partir da produção subjetiva também é alterada. Quando se dimensiona a relação entre corpo e cidade, questiona, então, Sennett (2016): o que fará as pessoas expressarem fisicamente seus afetos? Quando pensamos essa indagação sob a perspectiva da arte urbana e da comunicação, refletimos sobre a mediação das emoções, da política, da cultura, da economia e em aspectos mais restritos, acerca da mobilidade urbana e das políticas públicas de acesso ao transporte nas grandes cidades.

Para ver nossos trabalhos, as pessoas tinham que pegar os trens e parar em determinadas estações. Aí começamos a pensar, junto com o ISE, outro grafiteiro de São Paulo, se não seria legal se, em vez disso, os trens levassem

a arte para essas pessoas. Foi quando tivemos a ideia de pintar os próprios trens⁶.

Uma relação de nós que unem corpos (e mentes) a objetos (e seus signos e símbolos). As experiências relacionadas ao metrô são frutos de avanços e atrasos⁷ históricos que resultam tanto na dinâmica imaterial da cidades, como nas práticas constitutivas de seus desenhos, e nas iniciativas estruturadas para dar conta da complexa densidade demográfica dos grandes centros urbanos. O metrô é uma dessas tentativas, entretanto, resultou de outras dinâmicas; e antecipa novas. Um sistema “arterial-venoso”, denominado por Sennett (2016) e que, de forma semelhante ao metrô de Londres ainda no século XIX – sobre o qual o autor se refere –, também mistura os habitantes ao deslocar massas de pessoas a determinados espaços da metrópole, como o Centro da Cidade.

Esses espaços – e agora as superfície do metrô (Figura 2) – são espécies de lugares de existência, mas são também locais de diálogos, de conflitos, de esperas da cidade, que transformam e são transformados por sujeitos que fazem dos vagões, assim como das ruas, muros, trilhos e calçadas espaços de fluxos contínuos e recíprocos de informações, de meios de comunicações, interações, mediações. Mais uma vez a comunicação entre sujeitos no espaço urbano e entre espaços e sujeitos transgride regras, retrata diferentes realidades, supondo-se que não há como se garantir uma certeza nessa comunicação. Quando se trata do cenário social em que estão as objetivações e subjetivações relacionadas à arte urbana, há de se pensar, sob o viés de Niklas Luhmann (2006), em uma “improbabilidade da comunicação” – inclusive em meio à relação entre sujeitos, cidades e arte urbana.

⁶ Citação do grafiteiro Otávio Pandolfo, publicada em matéria veiculada no site do Governo do Estado do Ceará, acesso em 20 de novembro de 2017, disponível em <http://www.metrofor.ce.gov.br/index.php/noticias/44147-ceara-recebe-osgemeos-para-grafitagem-de-trens-em-fortaleza-cariri-e-sobral>

⁷ Em 1987, o Ministério dos Transportes criou um consórcio para gerir o metrô de Fortaleza (o Metrofor, hoje equipamento do Governo do Ceará), de acordo com o jornal Diário do Nordeste (25/09/2014). As obras deveriam ter sido concluídas em três anos, a partir de então, mas, até agora, funcionam duas linhas, Sul e Oeste.

Figura 2 Imagem de vagão grafitado em Fortaleza



Fonte: Jornal O Povo – 2/05/2017

Quando dialoga acerca de uma teoria da comunicação, o Luhmann ainda defende que essa improbabilidade parte de aspectos ligados às incertezas em relação à compreensão, recepção e à obtenção dos resultados desejados pelo emissor. Entretanto, depois de problematizar a comunicação, considera que a evolução sociocultural ocorre a partir da ampliação das possibilidades de se estabelecer comunicação. “As improbabilidades do processo de comunicação e forma em que as mesmas se superam e se transformam em probabilidades regulam a formação dos sistemas sociais” (LUHMANN, 2006, p. 44). Uma improbabilidade constante e dinâmica, que se insere na vida cotidiana das cidades e dos transeuntes, inclusive nos espaços públicos, habitados e experimentados pela distintas lógicas políticas, artísticas e culturais dos atores sociais.

Eu vejo [o graffiti no metrô] como uma aproximação da sociedade e da arte com aquilo que o Estado nos oferece. Aqui em Fortaleza, tem artistas brilhantes e maravilhosos, e eu gosto de ver essa competência sendo, assim, mostrada tão explicitamente pra toda Fortaleza. Acho lindo! Além disso, chama a atenção das pessoas, atrai, para que venhamos a nos interessar em usufruir dessa nova modalidade de transporte que veio para nós.⁸

⁸ Entrevista concedida, em setembro de 2017, à autora deste artigo pela universitária Brena Rodrigues, 21 anos, usuária do metrô de Fortaleza.

As falas de quem se refere ao metrô grafitado e a própria presença do modal no cotidiano da cidade fortalece essa perspectiva do quão improvável pode ser a comunicação, humana e também entre sujeitos e máquinas. Potencializa a constante necessidade que têm os atores sociais de se pensarem dentro de uma dinâmica social. De ir além de racionalizar a subjetividade, mas de levar em conta os processos intersubjetivos nesse cenário urbano das metrópoles, como em Fortaleza.

E é justamente por meio desses significados (e dos signos) que os atores sociais acessam e modificam o mundo – ou são modificados. Inseridos em uma dinâmica constante da vida cotidiana, esse mundo, já partilhado por antepassados, se abre às experiências e interpretações de quem, no presente, constitui suas próprias experiências (e memória) com base também no que agora é passado. É uma troca de referências e de significados inerentes ao conceito que o sociólogo alemão Schutz tem sobre o mundo da vida:

O ‘mundo da vida cotidiana’ significará o mundo intersubjetivo que existia muito antes do nosso nascimento, vivenciado e interpretado por outros, nossos predecessores, como um mundo organizado. Ele agora se dá à nossa experiência e interpretação. Toda interpretação desse mundo se baseia num estoque de experiências anteriores dele, as nossas próprias experiências e aquelas que nos são transmitidas por nossos pais e professores, as quais na forma de ‘conhecimento’ à mão, funcionam como um código de referência (SCHUTZ, 1979, p.72).

Na partilha de tantos comuns, sejam objetos, ações ou sentimentos, os atores sociais erguem para si e para os outros memórias, marcas, interpretações, levando em conta que “o mundo da vida cotidiana é a cena e também objeto de nossas ações e interpretações” (SCHUTZ, 1979, p.73). É uma costura diária frente às possibilidades interiores e exteriores aos indivíduos e, dentre os vários aspectos permitidos pela interação social, essas vivências e essas formas de acessar o mundo trazem como características o que Schutz chama de “marcas”, que funcionam como lembretes, sinais.

Considerações finais

A fala, a escrita, diversas outras linguagens expressas pelo seres humanos na vida cotidiana são reflexos das heranças sociais, políticas e culturais dos povos. Essas expressões refletem incontáveis sentimentos e sensações sobre as quais os indivíduos dialogam, nos espaços públicos ou privados. Entretanto, nem sempre as distintas formas de externar sentimentos, sensações, desejos dão conta da realidade interior dos sujeitos. Por isso, reflete Vilém Flusser, a comunicação muitas vezes se dá por meio de artifícios. Em espaços elevados e subterrâneos da cidade de Fortaleza códigos, símbolos, signos se relacionam diariamente e, em diversos casos, o graffiti protagoniza as interações.

Essa mistura de imagens e textos, cores e formas chega via máquinas aos atores sociais, que incorporam diferentes formas de se relacionar entre si e com as próprias máquinas. Nasce novas estruturas, novas relações. Criam-se novas ambiências para se pensar o sujeito e suas demandas, sociais, individuais. O metrô de Fortaleza tem sido, nos últimos meses – e como também já foram e continuam sendo outros modais mundo afora – um dispositivo de comunicação, de trocas afetivas e políticas por meio das quais os sujeitos vivenciam a cidade, os cidadãos, o mundo.

Corpos e mentes, objetos e seus signos misturam-se frente à diversificada teia comunicativa na qual a sociedade está inserida. Quando se pensa o metrô diante das tantas transformações técnico-culturais das últimas décadas, se sobressaem as relações entre corpos na vida pública, justamente porque a inserção dos sujeitos em seus grupos de trabalho, família e lazer está submetida também a distintas dinâmicas midiáticas. Encontrar arte urbana no meio de transporte significa, então, pensar a produção para além da subjetividade dos indivíduos, mas num processo intersubjetivo de comunicações e por que não de controles sociais (e político-econômicos)?

Grafitar o metrô é tentar ir além da dinâmica hodierna entre homem e máquina na sistemática rotina que é usar o transporte público. No também sistemático modelo de olhar sob o qual inserimos as tarefas do dia a dia. Inserir na relação homem-máquina expressões da arte urbana nos remete a uma estratégia político-organizacional que ultrapassa as limitadas fronteiras da relação entre Estado e cidadão.

É ir ainda mais além: grafitar os vagões de um transporte que corta a metrópole carregando cidadãos numa agilidade que freia pensamentos e abstrações é pensar o modal como dispositivo também de alerta, de voz política, de expressão coletiva diante de modelos automatizados no seio social. Utilizar os vagões como mídia, como meio de comunicação é ainda dialogar, sob a perspectiva poética da linguagem humana, acerca de estéticas há tempos levadas a ambientes mais favorecidos e literalmente elevados da cidade.

Referências bibliográficas

CAIAFA, Janice. **Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro.** *In: Contemporânea - Revista de Comunicação e Cultura*, Salvador, Vol.4, nº2 p.45-64, dezembro de 2006.

CAMPOS, Ricardo. **A pixelização dos muros: graffiti urbano, tecnologias digitais e cultura visual contemporânea.** *In: Revista FAMECOS mídia, cultura e tecnologia*, Porto Alegre, v. 19, n. 2, pp. 543-566, maio/agosto 2012.

FLUSSER, Vilém. **O Mundo codificado: por uma filosofia do design e da comunicação.** São Paulo: Cosac Naify, 2007.

LUHMANN, Niklas. **A improbabilidade da comunicação.** Lisboa: Edições Vega, 2006.

RAMOS, Celia Maria Antonacci. **Grafite & pichação: por uma nova epistemologia da cidade e da arte.** *In: Anais do 16º Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisadores de Artes Plásticas (Anpap) - Dinâmicas Epistemológicas em Artes Visuais*, Florianópolis, 2007.

RINK, Anita. **Graffiti: intervenção urbana e arte.** Curitiba: Appris, 2013.

SCHUTZ, Alfred. **Fenomenologia e Relações Sociais.** Textos escolhidos de Alfred Schutz. Organização e introdução de Helmut R. WAGNER. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

SENNET, Richard. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental.** Tradução de Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Edições BestBolso, 2016.