

CIDADE *STRAIGHT* VERSUS CIDADE DISSIDENTE: A *STREET ART* COMO DEMARCAÇÃO DO LUGAR EM LISBOA¹

Marcelo de Trói²
Susana Batel³

Resumo: O artigo discute aspectos da formação do espaço urbano em Lisboa na sua relação com a mobilidade e de que maneira a *street art* tem se configurado enquanto expressão ativista de outros sujeitos (i)móveis da cidade. A análise leva em conta a presença do automóvel como estruturante da cidade sexualizada e as expressões urbanas produzidas por mulheres e coletivos artísticos como forma de resistência e demarcação do lugar e da mobilidade. Os estudos queer, a sociologia, a antropologia urbana e a filosofia compõem o arsenal teórico que dão suporte a essa investigação multidisciplinar.

Palavras-Chave: Cidade. Street art. Mobilidade. Corpos dissidentes.

STRAIGHT CITY *VERSUS* DISSIDENT CITY: STREET ART AS A DEMARCATION OF THE PLACE IN LISBON

Abstract: The article discusses aspects of urban space formation in Lisbon in its relation to mobility and how street art has been configured as an activist expression of other (i)mobile subjects in the city. The analysis takes into account the presence of the automobile as the structuring of the sexualized city and the urban expressions produced by women and artistic collectives as a form of resistance and demarcation of the place and mobility. Queer studies, sociology, urban anthropology and philosophy make up the theoretical arsenal that supports this multidisciplinary research.

Keyword: City. Street art. Mobility. Dissident bodies.

1 Esse artigo é parte do resultado da investigação realizada pelo autor, em 2020, no estágio de doutorado sanduíche no Instituto Universitário de Lisboa (Cis-IUL) com financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior/Ministério da Educação do Brasil.

2 Doutorando em Cultura e Sociedade no Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos (UFBA) e pesquisador do Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades. E-mail: troi.marcelo@ufba.com.

3 Investigadora integrada do Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), Cis-IUL, Lisboa, Portugal. E-mail: Susana.Batel@iscte-iul.pt.

Introdução

As relações entre o espaço urbano e as suas corporeidades fazem parte de estudos no campo da sociologia, antropologia, arquitetura e urbanismo, e também da arte. Tenta-se mapear e compreender a maneira como são constituídas as relações nas cidades enquanto formações histórico culturais sob influência de grupos que atingiram a hegemonia e com a resistência de grupos não-hegemônicos, minorizados, subalternos, que não encontram no espaço citadino o que Henri Lefebvre (2001) definiu, ainda nos anos 60, como o direito à cidade.

Na cidade forjada pelo disciplinamento e por diversas normatividades, palco de um machismo estrutural onde a feminilidade não encontra espaço de expressão (PRECIADO, 2017), qual a maneira que corpos dissidentes (TROI, 2018) fazem frente às imposições de uma urbanidade que mais exclui que inclui? Que estratégias de resistência e demarcação da cidade, em particular relacionadas com a arte urbana, podem ser mapeadas em Lisboa a respeito desses conflitos? Em que medida a *street art* tem sido usada como um ativismo para discutir questões de gênero e sexualidade? Como tais expressões se movem pela cidade?

No intuito de responder a essas questões, o objetivo desse texto é, primeiro, aprofundar a relação entre as mobilidades e a formação do espaço urbano, principalmente no que diz respeito ao uso do carro como normatividade, elemento que contribui com o esvaziamento das áreas centrais e a alienação e a falta de interação na cidade; Segundo, pretende-se pensar a *street art* como percepção e construção de discussões emergentes em Lisboa, ressaltando como essa expressão urbana tem sido utilizada como estratégia ativista de corpos dissidentes e reivindicação do lugar.

Assim, na primeira parte do texto, serão apresentados os contextos da mobilidade para a construção do espaço urbano e depois um panorama sobre o *graffiti* e a *street art* na cidade de Lisboa, principalmente em seus aspectos identitários e políticos. Em seguida, haverá um esforço para pensar essas produções textuais/culturais nos muros da cidade como emergência de novos sujeitos e em conexão com os ativismos das dissidências sexuais e de gênero (TROI, 2018; COLLING, 2019). Nessa parte do texto será importante

discutir a presença de mulheres e de trabalhos do coletivo Pixa Bixa como dissidência da própria *street art* em Lisboa.

Impérios dos normais, carrocracia e a formação do espaço *straight*

Sobre o Império dos Normais, o filósofo Paul B. Preciado afirma:

O Império dos Normais, desde os anos 1950, depende da produção e da circulação em grande velocidade do fluxo de silicone, fluxo de hormônio, fluxo textual, fluxo das representações, fluxo de técnicas cirúrgicas, definitivamente, fluxo dos gêneros. Com certeza, nem tudo circula de maneira constante e, sobretudo, os corpos não retiram os mesmos benefícios dessa circulação: é nessa circulação diferencial de fluxos de sexualização que se desempenha a normalização contemporânea do corpo (PRECIADO, 2011, p. 13).

A normalização e disciplinamento que servirá de referência para todas as outras subjetividades dependem essencialmente da produção e reprodução de padrões comportamentais ligados a valores hegemônicos que também são moldados pela subjetividade. Para Preciado (2017, p. 14), tanto o trabalho discursivo quanto o técnico, e nesse último inclui-se a arquitetura, o urbanismo e o cinema, por exemplo, são produtos de um sujeito sexual. Isso equivale a dizer que as nossas subjetividades forjam e interpretam o mundo objetivo e material. Ao identificar a velocidade com um dos códigos semiótico-técnicos da masculinidade heterossexual branca, *straight* (PRECIADO, 2018, p. 130), o filósofo não deixa de permitir relacionar os carros, expoentes do novo paradigma da velocidade moderna, como pertencentes a essa normatividade. Paul Virilio (2006) também estabeleceu as relações intrínsecas entre velocidade e política na chegada do século XIX e de como as revoluções industriais modificaram o percurso da humanidade.

A história humana é permeada por objetos que criam agência em nossas subjetividades. Nesse ponto, o carro se apresenta como um modelador de subjetividades na cidade a partir do século XX. O sistema automobilista ou a carrocracia (TROI, 2017) se configura como um fenômeno global (URRY, 2004; DEMOLI E LANNOY, 2019) e o automóvel tem constituído nos últimos

100 anos a “normalidade” da paisagem urbana contemporânea, provocando diferenciações no espaço da cidade; Sheller (2004, p. 221-222 – aspas da autora) caracteriza as sociedades de automobilidade como aquelas “[...] nas quais a ‘liberdade coercitiva’ de dirigir molda espaços públicos e privados de todas as escalas e tipos”⁴.

Ao analisar a presença do automóvel em Portugal entre 1920-1950, Maria Luísa Oliveira e Sousa (2013) demonstrou como ele se constituiu enquanto um objeto masculino e de como as mulheres passaram a ser estigmatizadas:

As condutoras ameaçavam a masculinidade e a identidade dos condutores e, por isso, foram feitas tentativas de lhes limitar o acesso à condução através de argumentos pseudo-biológicos que reforçavam uma separação das esferas, afirmando a incapacidade das mulheres de se concentrarem por estarem habituadas a serem protegidas e cuidadas pelos homens e, por isso, adoptarem um comportamento irresponsável e egoísta na estrada (SOUSA, 2013, p. 116 – grafia da autora).

Apesar da democratização do acesso ao automóvel nos dias de hoje, o que não necessariamente deveria se converter em algo apenas positivo em virtude das consequências nefastas do seu uso para o meio ambiente –, é evidente que o carro sempre foi e de muitas formas ainda é um artefato da masculinidade (AVERY, 2012). Por exemplo, apenas a partir de 2018 as mulheres tiveram o direito de dirigir na Arábia Saudita⁵. Nos Estados Unidos, pesquisas revelaram que “enquanto mulheres e homens podem ser atraídos pela potência da velocidade do carro, os velocistas tendem a ser do sexo

4 Tradução dos autores, no original em inglês: “[...] in what might be characterized as ‘societies of automobility’ in which the ‘coercive freedom’ of driving shapes both public and private spaces of all scales and kinds (Sheller and Urry, 2000; Urry, 2004). Yet most practical efforts at promoting more ‘ethical’ forms of car consumption have been debated and implemented as if the intense feelings, passions and embodied experiences associated with automobility were not relevant”.

⁵ Um decreto real emitido pela monarquia absolutista de Salman bin Abdulaziz Al Saud, em Setembro de 2018, garantiu às mulheres o direito de conduzir. A notícia foi divulgada pelo site das Nações Unidas no Brasil em publicação do dia 29 jun. 2018, disponível em: <<https://nacoesunidas.org/mulheres-conquistam-direito-de-dirigir-na-arabia-saudita/>>. Acesso em: 28 jun. 2020.

masculino” (LUTZ, FERNANDEZ, 2010, p. 23)⁶. Historicamente, como apontam Demoli e Lannoy (2019, p. 14), os críticos masculinos se levantaram contra o acesso feminino ao automóvel porque ele corromperia a “esfera do lar”. Por outro lado, Cara Daggett (2018) cunhou o termo “petromasculinidade” para descrever uma combinação nociva entre negacionismo climático, racismo e misoginia, o que se relaciona fortemente com a história do automóvel e a formação das cidades contemporâneas⁷. Essa constatação também se aproxima da definição do perfil dos indivíduos negacionistas na Suécia, em estudo realizado por Anshelm e Hultman (2014). Para eles, os céticos do clima podem ser compreendidos como sendo “ligados à masculinidade da modernidade industrial” que estaria em pleno declínio.

Assim, fenômenos globais permeiam esse artefato moderno que interfere nas subjetividades e ganham protagonismo nas áreas metropolitanas de cidades como Lisboa, porque o carro conquistou relevância a partir da suburbanização da urbe que passou a ser um local de passagem, esvaziada, com a população sendo empurrada para localidades distantes que exigem deslocamentos diários e tráfego intenso. Dados do inquérito sobre mobilidade do Instituto Nacional de Estatística (2018) demonstram que 60% dos 5, 4 milhões de deslocamentos/dia na Área Metropolitana de Lisboa⁸ foram feitos em transporte individual e apenas 16% em transporte público.

Enquanto componente dessa paisagem normatizada e masculinizada, o automóvel contribuiu para formar essa cidade sitiada, onde o espaço será experimentado de maneira diferente a partir do gênero de quem circula pela urbe: “A produção de sujeitos desviados na modernidade é inseparável da modificação do tecido urbano, da fabricação de arquiteturas políticas específicas nas quais esses sujeitos circulam, se adaptam e resistem à normalização” (PRECIADO, 2017, p. 11).

⁶ Tradução dos autores, no original em inglês: “While both women and men can be attracted to the car’s power-through-velocity, speeders tend to be male”.

⁷ Sobre o tema consultar Hultman (2013).

⁸ A Área Metropolitana de Lisboa é formada por 18 municípios com população estimada em 3, 1 milhões de pessoas, enquanto a cidade de Lisboa conta com mais de 504 mil habitantes (COSTA, 2016).

A cidade é o local de inscrição das normativas corporais como apontou Richard Sennett ao estudar a formação de padrões corporais em diversas épocas, da Grécia à Roma, passando pela cidade contemporânea:

Imagens ideais do corpo humano levam à repressão mútua e à insensibilidade, especialmente entre os que possuem corpos diferentes e fora do padrão. Em uma sociedade ou ordem política que enaltece genericamente “o corpo”, corre-se o risco de negar as necessidades dos corpos que não se adequam ao paradigma (SENNETT, 2003, p. 22 – aspas do autor).

Assim, para Sennett, há um “corpo político” que exerce o poder e “cria formas urbanas” com imagens dominantes que criam um “processo de transferência para a cidade” (idem). Ele demonstra que, ao logo dos séculos, essa cidade também abrigou “exilados”:

Todos esses aspectos da experiência urbana – diferença, complexidade, estranheza – sustentam a resistência à dominação. Essa geografia urbana, difícil e surpreendente, é que nos acena com uma promessa específica, baseada em valores morais, e pode abrigar os que se sentem como exilados no Paraíso (SENNETT, 2003, p. 24-25).

Sennett (2003, p. 18) vai pontuar ainda como o automóvel na cidade e a condição física do corpo em deslocamento reforçam a desconexão do espaço: “Em alta velocidade é difícil prestar atenção à paisagem”. Simmel também argumentou que o olho é uma “conquista sociológica” (apud URRY, 2004, p. 30) e olhar para o outro afeta as conexões e interações dos indivíduos, o *face-to-face* responsável pela reciprocidade. O sistema automobilista com suas “gaiolas de ferro” (*iron cages*) impede essas interações, transformando muitas cidades em ambientes para carros, “locais de mobilidade dentro dos quais os motoristas são isolados enquanto residem dentro do carro” (MORRIS, 1988 apud URRY, 2004, p. 30)⁹.

⁹ Tradução dos autores, no original em inglês: “And they then exert spatial and temporal dominance over surrounding environments, transforming what can be seen, heard, smelt and tasted (the spatial and

Corpo dissidente e artivismos

A normalidade se impõe como paradigma a partir do aparelho do Estado, das instituições, dos dispositivos e tecnologias de controle e da construção da ideia de anormalidade (FOUCAULT, 2001). A mobilidade também se constituiu enquanto signo da normalidade e do disciplinamento das cidades. Para o ecofeminismo queer (GAARD, 2011), que aproximou o ecofeminismo das questões e estudos queer¹⁰, a cidade deve ser lida como uma construção social histórica a partir da heterossexualidade compulsória. Algumas evidências estão no incentivo da migração de casais heteros na colonização do Oeste norte-americano, na construção de espaços públicos na Europa do século XIX para as demonstrações pública de afeto dos “normais” e na constatação de que o espaço urbano é muito mais perigoso para as pessoas com gênero e sexualidade dissidentes (MORTIMER-SANDILANDS, 2011, p. 185). Os ecofeminismos queer estabeleceram ligações entre a opressão das mulheres, o erótico e a natureza, reexaminando períodos históricos para demonstrar que não era apenas o gênero que determinava as opressões, mas também a sexualidade e outras práticas eróticas. Esse exercício levou “às raízes de uma ideologia na qual o erótico, as sexualidades queer, as mulheres, as pessoas não brancas e a natureza estão todos conceitualmente interligados” (GAARD, 2011, p. 218).

Ao narrar acontecimentos de sua vida pessoal e contextualizar questões históricas como o fatos das travestis terem sido perseguidas e mortas na cidade de São Paulo durante a ditadura militar brasileira, Viviane Vergueiro (2015) aprofundou o olhar sobre a normatividade que se cruza com o gênero e a cidade ao discutir o conceito de cismatividade: a normatividade cisgênera, a saber, produções discursivas com reflexos na materialidade da vida, normas, instrumentos institucionalizados que atravessam sociedades e culturas, efeitos colonizatórios que estabelecem

temporal range of which varies for each of the senses). They are sites of mobility within which car-drivers are insulated as they 'dwell-within-the-car'".

¹⁰ Os estudos queer são uma corrente de pensamento interdisciplinar que teve início nos anos 80 e que provocou um estranhamento nas teorias sociais ao levantar questões sobre a desnaturalização e suplementaridade dos processos de investigação, enfatizando os sujeitos a partir do gênero, da sexualidade, de processo discursivos e de outras construções histórico culturais.

como “normalidade” as pessoas que se identificam com o gênero que lhes foi determinado quando do seu nascimento e que colocam todos os outros gêneros, especialmente pessoas trans e travestis, à margem dos direitos e das humanizações.

Mas como nos ensinou Foucault (2009, p. 16), onde há poder, há resistência, pois esta se faz presente em “toda rede de poder”. Ao pensar nessas resistências e ao analisar essa luta entre os grupos hegemônicos e paradigmáticos na cidade, conforme sugerido por Sennett (2003), passamos a articular o conceito de “corpo dissidente” (TROI, 2018), um corpo político, fora dos padrões hegemônicos, que faz frente à violência dessa cidade dominada pela norma. Assim, embora a criação do conceito tenha surgido de interlocuções como o campo das artes¹¹, com o andamento das pesquisas no campo foi possível identificar que se tratava de uma articulação política para além das artes:

E qual opressão não tem como última fronteira o corpo? É o corpo dissidente que opera uma poderosa desconstrução a partir da própria reação aos sistemas opressores. Corpo dissidente como o corpo ciclista que afronta a norma carrocrata (TROI, 2017), o corpo dissidente na inconformidade de gênero que afronta a norma de gênero, a cisnormatividade e a própria deliberação do que deve ser o corpo feminino ou masculino. O corpo senil, a corpa flamejante com o fogo na raba, o movimento da cintura e dos gestos que perturbam o outro, sempre no local do defensor e cúmplice dos paradigmas coloniais; corpo dissidente que tem a potência da desaprendizagem, a desnaturalização, processo decolonial permanente, luta permanente, movimento permanente (TROI, 2018, p. 118).

¹¹ A partir dos estudos do teatro e da performance, Daphne A. Brooks (2006) argumenta que, na metade do século XIX, nos Estados Unidos, ativistas transatlânticos, atores, cantores negros transformaram a experiência e alienação das marginalizações em performances artísticas como forma de autoatualização. Brooks demonstra a aparição pública dessas figuras, a criação de uma “blackness” (negritude) no imaginário transatlântico, “corpos dissidentes” em estado de dissonância que executavam políticas de oposição.



Figura 1: intervenções do coletivo Pixa Bixa na Rua do Passadiço, em Lisboa: dissidências e racismo como temática. Fonte: Marcelo de Trói

Nesse ponto, é totalmente coerente alinhar certas expressões urbanas de Lisboa ao que chamamos de ativismos queer ou ativismos¹² das dissidências sexuais e de gênero (TROI, 2018; COLLING, 2019). Em articulação com o campo das artes, da sociologia e dos estudos queer, o conceito de ativismos queer designa produções artísticas emergentes na última década em diversas partes do mundo e que enunciam uma desobediência do gênero e da sexualidade sintonizadas com a luta antirracista, anticolonial e anarquista (TROI, 2018).

Assim, veremos que os trabalhos da Pixa Bixa, projeto coletivo anônimo formado por brasileiros e que marca os muros de Lisboa com imagens de corpos não normatizados e práticas consideradas abjetas, podem ser pensados nessa perspectiva. A atividade chamada de “arte de rua poc” (poc é o nome pejorativo com o qual chamam as pessoas LGBTQIA de baixa renda no Brasil) apareceu na capital portuguesa no final de 2018 e é “uma tentativa

¹² Sobre o conceito de ativismo, ver Raposo (2015). Sobre a emergência dos ativismos das dissidências sexuais e de gênero, consultar Colling (2019).

de provocar a cidade de Lisboa com aquilo que criamos e com o que nos inquieta enquanto homossexuais curiosos”¹³.

Embora a efemeridade seja um caráter da *street art* e do *graffiti* (SEQUEIRA, 2015; CAMPOS, 2007), muitas das artes impressas nos muros de Lisboa pelo coletivo Pixa Bixa são retiradas com rapidez do espaço público, vandalizadas, provavelmente por seu caráter pornográfico e disruptivo em relação ao gênero e à sexualidade. Mais a frente nos deteremos um pouco mais nas obras, mas antes é importante fazer algumas relações entre identidade e *street art* e o modo como esses trabalhos se configuram na capital de Portugal.

Identities and urban expressions

A respeito das origens do *graffiti* e *street art* em Lisboa, o trabalho de Campos (2007) e de Sequeira (2015), ao tratarem das questões identitárias, citam o *hip hop* enquanto fenômeno cultural em que se inicia o percurso global de ambas manifestações urbanas, no entanto há uma importante lacuna nesses trabalhos: nenhum deles se atem de forma mais detalhada ao caráter étnico e racial da origem do *graffiti*, manifestação notadamente preta e urbano periférica (FERRELL, 1995), com fortes interações entre a comunidade latina e negra nos Estados Unidos (WACLAWEK, 2008), com influências do movimento negro institucionalizado e antirracista (SILVA, 2011). Apesar disso, Daniel dos Santos, estudioso das masculinidades negras no Brasil, fala sobre um processo gradativo de ocupação dessa cultura pelo *White Rap* (Rap branco), e também por “artistas femininas e LGBT’s”, situando o *hip*

¹³ Na entrevista dada ao site português, o repórter enfatiza o sotaque dos entrevistados. O projeto Pixa Bixa possui uma página na rede social Instagram na qual compartilha as imagens que produz na cidade de Lisboa, disponível em: <https://www.instagram.com/pixabixa_lx/>. Em contato com o coletivo, obtivemos a resposta: “Temos uma política sobre entrevistas principalmente por acreditarmos que o que temos pra dizer já está nas ruas e é isso que nos interessa mais em trocar. Desta maneira, agradecemos muito o seu interesse e respeitando a sua pesquisa pedimos para que acesse nosso perfil no Instagram para encontrar mais informações sobre o nosso trabalho”. Assim, as informações do coletivo nesse texto são de canais oficiais ou publicadas em veículos de Lisboa, a exemplo da entrevista no site TimeOut, em 20 jan. 2019, disponível em: <<https://www.timeout.pt/lisboa/pt/noticias/pixa-bixa-a-street-art-queer-que-chegou-para-provocar-lisboa-011719>>. Acesso em: 16 jun. 2020.

hop como um “campo de batalha racial e de gênero”, mas com bases ligadas à diáspora negra e ao colonialismo:

As estruturas híbridas da cultura Hip Hop, construídas e fundamentadas na diáspora negra a partir da década de 1970, apesar de possuir sólidas matrizes de uma cultura vernacular negra engendrada nas experiências do colonialismo e escravismo nos Estados Unidos, foram moldadas e sustentadas pelas conexões entre a cultura *sound system* jamaicana e as inovações tecnológicas estadunidense da segunda metade do século XX, processo que, com o decorrer de quase meio século de história, continuou acontecendo em nível industrial, ampliando a cultura Hip Hop a dimensões globais e complexificando as relações internas dos sujeitos que a integram, imersos nos campos de forças dos jogos de poder sociais (DOS SANTOS, 2017, p. 21).

Por situarem as investigações nessa “dimensão global”, os estudos portugueses trazem pouca menção às palavras “raça” e “negro”, numa falta de problematizações mais profundas acerca da etnicidade dessa cultura, o que indica certo apagamento das questões identitárias ligadas à origem do *graffiti*. Ainda assim, outro caráter identitário da manifestação foi levado em conta quando se afirma uma prática difundida entre os jovens, os quais não sabemos a cor. Se questões identitárias permeiam a autoria dessas manifestações, a discussão sobre etnia e raça parece um ponto central para compreendê-las.

O caráter de contestação é outra característica explorada por Campos (2007; 2014) que afirmou que o *graffiti*, em especial, é dotado de certo caráter “revolucionário”, configurando-se como rebeldia e não aceitação dessa “cidade legal”, sendo um veículo para se protestar. Em alguma medida, isso vem se modificando com a institucionalização do *graffiti* e da *street art*, conforme aponta Sequeira (2015, p. 234). A partir de depoimento de artistas, a pesquisadora evidencia que a institucionalização pode ter caráter “limitativo”, com “liberdade inferior” de trabalho. No Brasil, discussão semelhante aconteceu quando a pichadora Pivetta da Motta “invadiu” a Bienal de São Paulo, em 2008, em uma edição que era dedicada ao “vazio”, sendo inclusive presa e, posteriormente, processada. Em 2012, o grupo Pixadores SP protagonizou outro fato envolvendo a discussão da legalidade/ilegalidade na

Bienal de Berlim, “expandindo os limites previamente determinados pela instituição e escalando paredes da igreja em que acontecia o evento para deixar ali suas mensagens” (SANT'ANNA *et al.*, 2017, p. 832). Membros do grupo que estavam ali a convite do evento e o curador da Bienal agrediram-se com direito a banhos de tinta. Esses fatos geraram diversas discussões a respeito da legalidade e da ilegalidade do *graffiti*, prática que, em São Paulo, é chamada de “pixação”.

Além das discussões sobre identidade, rebeldia e ilegalidade que permeiam a prática da *street art* e do *graffiti*, importante frisar um outro aspecto: o gênero de quem imprime sua marca na cidade. Ricardo Campos, em diálogo com outros autores, afirmou que o espaço do *graffiti* é dominado pela masculinidade: “O *graffiti* surge assim, como uma prova de virilidade, em que os rapazes testam os seus limites e as suas capacidades, competindo pela fama alcançada através de actos de bravura. É, assim, em grande medida, uma manifestação de rapazes dirigida a rapazes” (CAMPOS, 2007, p. 386 – grafia original). Recentemente, Valente (2016) e Sequeira (2015; 2018), identificando uma lacuna nos estudos sobre o tema, trataram de evidenciar o papel da mulher na *street art* em Lisboa, mapeando diversas artistas que atuam no espaço urbano da cidade como Tamara Alves, Moami, Maria Imaginário, Vanessa Teodoro, Leonor Brilha, Luísa Cortesão. Esta última se iniciou na *street art* com mais de 60 anos (a artista morreu em 2016 e tinha como marca o *stencil*¹⁴ com bruxinhas e seus veículos de transporte: a vassoura voadora). Por não ter um caráter de subcultura, Sequeira acredita que isso facilite a entrada e permanência das mulheres na *street art*, “sendo crescente o número de mulheres artistas de arte urbana que têm conseguido penetrar no contexto da galeria e marcado presença no mundo e mercados da arte contemporânea” (SEQUEIRA, 2018, p. 58). Fazendo um apanhado da mulher na arte pública, Catarina Valente afirmou que “as artistas portuguesas têm alterado a visualidade do espaço público acrescentando pormenores, vivências e imagéticas disruptivas que celebram a diversidade que hoje o espaço público encerra” (VALENTE, 2016, p. 122).

¹⁴ Técnica popular de *graffiti* que consiste em uma matriz de papel, plástico ou outro material, que é facilmente aplicável e replicada nos muros com o uso de tinta spray.



Figura 2: Stencil característico de Luísa Cortesão (1951-2016) nos muros de Lisboa. A artista começou a fazer *street art* aos 61 anos, depois de participar de um workshop. Fonte: página em memória da autora no Facebook.



Figura 3: Mural de Tamara Alves no bairro Coração de Jesus, em Lisboa. Corpos femininos na paisagem urbana. Fonte: Jaime Silva

Nesse ínterim, a presença feminina na *street art* e de outros sujeitos urbanos como o coletivo Pixa Bixa, que dá ênfase às questões trans, é um ponto fora da curva do que vemos em Lisboa e reflete a demarcação dessa cidade *straight*, heterossexualizada e machista, por outros sujeitos. Mas convém lembrar que, embora as intervenções artísticas e urbanas femininas e da comunidade LGBTQIA+ sejam recentes, elas têm um histórico a ser lembrado. Vinícius Almeida (2018), no artigo *Bixa também pixa*, afirma que o espaço disciplinar dos banheiros públicos masculinos é um local de

sociabilidade, comunicação e “instrumento de produção de significados espaciais” (ALMEIDA, 2018, p. 344). Almeida ainda recupera a história da pixação gay na cidade de São Paulo nos anos 70 e narra a evolução desses registros urbanos:

Em 2014, como forma de enfrentar o conservadorismo, viver e criar a cidade sob uma ótica positiva, [Rafael] Suriani¹⁵ utilizou a ideia de hibridez, presente em seus trabalhos artísticos anteriores, para discutir as nuances de feminilidade e masculinidade, estampando as ruas de Paris e São Paulo com imagens de *drag queens* (ALMEIDA, 2018, p. 348).

Almeida ainda conclui: “O pixo gay é político tanto em sua forma – a escrita não autorizada –, quanto em seu conteúdo – a representação e repercussão de sua mensagem” (ALMEIDA, 2018, p. 370). Além de se apresentarem como um corpo não normatizado na cidade, ao tocarem nas questões do racismo, os trabalhos do coletivo Pixa Bixa se impõem em uma atividade historicamente rebelde e ilegal, com imagens políticas no conteúdo em uma atividade urbana que não deixa de ser masculina e misógina.

Imagens que nos olham

Mas não somos apenas nós que olhamos as obras nos muros. As figuras da *street art* também olham os transeuntes quando estes passam por ela. Aqui usamos um dos artifícios de Didi-Huberman (2010) quando defende que a análise das imagens a partir da perspectiva da história da arte deveria levar em conta a arte que “nos olha”, indagando: “o que nos olha quando vemos alguma coisa?”. Andar por Lisboa é se deparar com paredes que comunicam¹⁶, muros coloridos que trazem representações de imagens que

¹⁵ Nascido em 1981, é artista de rua com trabalhos em países como Estados Unidos, França e Brasil. Em 2013 iniciou uma série de obras urbanas conhecidas como *Street Queens* espalhando imagens relacionadas à comunidade gay e queer.

¹⁶ Uma mostra da diversidade de estilos e temáticas da *street art* de Lisboa pode ser vista na rede social Instagram do projeto Galeria de Arte Urbana, disponível em: <https://www.instagram.com/galeria_de_arte_urbana/>. E também no site do projeto, disponível em: <<http://gau.cm-lisboa.pt/galeria.html>>. Acessos em: 17 jun. 2020.

estabelecem uma forte conexão com a natureza, com pessoas racializadas, indígenas, seres antropomórficos, representações de um mundo no qual os sonhos e a harmonia parecem expressar uma cidade ainda por vir.

Sequeira (2015) afirma que a *street art* é herdeira de uma tradição muralista que sempre fez parte de Portugal. Essa tradição nas artes portuguesas foi enfatizada no modernismo artístico do início do século XX em Portugal/Lisboa e traduzido também no eixo Portugal/Brasil com o futurismo e a Revista Orpheu (1915)¹⁷, com um modernismo que era reflexo da paisagem urbana inspirado nas ideias de velocidade e de progresso:

As multidões, as cidades e capitais modernas, cosmopolitas e buliçosas, os automóveis, a luz eléctrica, os navios e as locomotivas, os aeroplanos, enfim tudo o que significa progresso, velocidade e embriaguez pelo controlo dos maquinismos, encontraremos nas duas odes de Álvaro de Campos, Triunfal e Marítima, no poema Manucure, de Sá-Carneiro e nos poemas, manifestos e narrativas de Almada Negreiros (D'ALGE, 1989, p. 30).



Figuras 4, 5 e 6: Intervenções do coletivo Pixa Bixa, respectivamente, no Campo dos Mártires da Pátria, na Avenida da República e nas Amoreiras. Fonte: Instagram/Pixa Bixa.

¹⁷Um dos poemas de Álvaro de Campos nessa edição, *Ode Triunfal*, é um exemplo desse espírito: “Ó rodas, ó engrenagens, r-r-r-r-r-r eterno!/ Forte espasmo retido dos maquinismos em fúria!/ Em fúria fora e dentro de mim, / Por todos os meus nervos dissecados fora, / Por todas as papilas fora de tudo que eu sinto! Tenho os lábios secos, ó grandes ruídos modernos” (REVISTA ORPHEU, 1915, p. 83).

Se a Orpheu foi capaz de transmitir esse modernismo na literatura, os murais do modernista Almada Negreiros fortaleceram a ligação de Lisboa com as expressões de arte pública. Com a Revolução dos Cravos, em 1974, cartazes e *graffitis* endossaram nos muros as mensagens daquele momento político, constituindo um verdadeiro “simbolismo iconográfico desta revolução” (NAGEL, 1983, p. 75).

Na continuidade dessa linha filiativa muralista e de dinâmicas artísticas coletivas de caráter efêmero, Ágata Sequeira (2015, p. 89) registra ainda a formação de grupos como o *Acre*, no pós-25 de abril, que pintavam padrões abstratos. Nos anos 90, Lisboa teve uma nova fase da *street art* com *Lisboa’94 Capital Europeia da Cultura*, seguido pelo *Expo’98*, nos quais a lógica de “evento” faz bastante sentido. A lógica de eventos de arte pública marcados pela efemeridade seguirá influenciando as últimas décadas com projetos como *Lisboa Capital do Nada*, em 2001, *Luzboa*, em duas edições em 2004 e 2006, *Vicente*, em 2011, e, recentemente, a alcunha midiática: *Lisboa, capital do graffiti* (SEQUEIRA, 2015, p. 90).

Todo esse histórico se difere em muito da produção do Pixa Bixa, uma experiência calcada na imanência do corpo, com mudanças também nas temáticas tradicionalmente tratadas pela *street art* de Lisboa. O coletivo demarca a cidade com corpos dissidentes a partir de técnicas como *stencil* e *sticker* (adesivos). Com essas intervenções, o coletivo apresenta e imprime nas cidades práticas não hegemônicas e dissidentes da sexualidade, do corpo e do gênero.

O coletivo Pixa Bixa criaria dessa forma uma espacialidade *queer*, conceito definido por Javier Lecñena (2019) ao analisar a obra da dupla Cabello/Carceller¹⁸. Assim como a dupla, o coletivo Pixa Bixa rechaça a figura do artista individual, utilizando-se também de uma nomenclatura imprecisa. Na parte discursiva do trabalho com frases “Bixa não seja racista”, “Tu vai morrer na punheta”, “Nojo da sua masculinidade”, “Seu pau enorme não me

¹⁸ Cabello / Carceller é uma dupla de artistas formada em 1992 por Helena Cabello e Ana Carceller. Atualmente, elas moram e trabalham em Madri (Espanha) e lecionam na Faculdade de Belas Artes de Cuenca, Universidade UCLM, no mesmo país. Mais informações sobre a dupla estão disponíveis em: <<http://www.cabellocarceller.info/eng/>>. Acesso em: 18 jun. 2020.

faz gozar”, o coletivo demonstra certa popularização de pressupostos de teorias feministas e decoloniais, mescladas ao anarquismo, irrompendo o caráter meramente artístico e visual, partindo para uma mensagem direta que recupera a tradição de inscrições políticas nos muros. Isso não deixa de ser uma forma de reapropriação do espaço:

Historicamente, os gays eram ostracizados, obrigados a adotar um estado de invisibilidade na sociedade em que viviam. No entanto, eles desenvolveram estratégias paralelas de reconhecimento e identificação entre os membros de sua comunidade, implementando gradualmente táticas de reapropriação espacial desenvolvidas ao longo do século XX (LECIÑENA, 2019, p. 250).¹⁹

Para o autor, a idiossincrasia do espaço urbano torna possível o nascimento de novas maneiras de experimentar a identidade pessoal e as sexualidades dissidentes. A apropriação dos espaços públicos seria então uma maneira radical de “criar espacialidades”. O “espaço queer” ao qual se refere Leciñena se articula a partir de uma obliteração tanto da heteronormatividade como da homonormatividade e subverte esse espaço urbano com o corpo, em oposição a esse espaço normatizado e *straight* da cidade, do qual o carro é peça essencial. Assim, a espacialidade queer é “uma espacialidade em permanente construção e desconstrução; que não fala apenas sobre impulsos sexuais, mas também questiona qualquer categoria de identidade, classe, gênero ou sexualidade; uma forma de coabitação e troca coletiva, focada na problematização e transgressão” (LECIÑENA, 2019, p. 251)²⁰.

¹⁹ Tradução dos autores, no original em espanhol: “Históricamente, las personas homosexuales se vieron relegadas al ostracismo, obligadas a adoptar un estado de invisibilidad en la sociedad en la que vivían. Sin embargo, desarrollaron paralelamente estrategias de reconocimiento e identificación entre los integrantes de su comunidad, llevando a cabo paulatinamente tácticas de reapropiación espaciales desarrolladas a lo largo del siglo XX”.

²⁰ Tradução dos autores, no original em espanhol: “una espacialidad en permanente construcción y deconstrucción; que no solamente hablara de pulsiones sexuales, sino que pusiera en cuestión cualquier categoría identitaria de clase, género o sexualidad; una manera de cohabitación colectiva y de intercambio, centrada en la problematización y la transgresión”.

Considerações finais

O estudo das relações entre a legalidade e ilegalidade tanto do *graffiti* como da *street art* podem contribuir para compreendermos o papel dos sujeitos no espaço urbano e suas relações com os espaços de poder, sejam eles institucionais ou de grupos que conquistaram a hegemonia nas representações do espaço urbano. As recentes manifestações a respeito dos símbolos da cidade de Lisboa como a vandalização da estátua do Padre Vieira com a inscrição “descoloniza” podem sinalizar que já não se aceita com tanta normalidade e naturalidade determinadas representações e símbolos sem um revisionismo histórico a partir do protagonismo de grupos considerados subalternos e de versões dos fatos históricos a partir dos sujeitos colonizados.

Os muros urbanos, suporte para manifestações como o *graffiti* e de inscrições de caráter político, sempre se apresentaram como espaço de reivindicação de grupos minorizados e historicamente subalternizados (FERRELL, 1995). Mas, recentemente, os muros de uma escola nos Olivais foram utilizados para manifestações de grupos supremacistas com mensagens de caráter xenófobo e racista contra negros e imigrantes²¹, o que em muito difere do caráter histórico dessas manifestações urbanas. Os temas tratados aqui, embora não se aprofundem nessas questões, perpassam esses conflitos latentes no espaço urbano e na contemporaneidade, principalmente, como fruto da modernidade e da configuração da cidade enquanto local de disputa na qual representações e práticas sociais são inscritas nessa espacialidade.

Ao abordar as relações entre cidade, mobilidade, ativismo e *street art*, o texto aponta outros caminhos de investigação possíveis a serem percorridos nesse campo. Existem histórias e conflitos a serem contados e mapeados na construção do espaço urbano ao longo dos séculos.

Produções culturais, criativas e estéticas têm demonstrado formas de resistência a determinado tipo de formações culturais canônicas.

²¹ “Morte aos refugiados”, “Portugal é branco”, “Árabes e Pretos fora” foram algumas das frases pichadas e podem ser vistas em reportagem do site Cofina Media publicada em 13 jun. 2020, disponível em: <<https://www.cmjornal.pt/sociedade/detalhe/escolas-e-centros-de-refugiados-vandalizados-com-frases-racistas-veja-as-imagens>>. Acesso em: 21 jun. 2020.

Especificamente, no caso do coletivo anônimo Pixa Bixa, supostamente formado por brasileiros que vivem em Lisboa, essas temáticas ganham outros contornos, pois se tratam de sujeitos do Sul Global colonizado ocupando uma metrópole do Norte Global, o que poderia suscitar outras análises e conexões que não foram tratadas nesse texto por falta de espaço e de foco temático. Entretanto, é importante ressaltar que, apesar de representar dissidências de gênero e da sexualidade, o coletivo aparentemente não dá conta de representar questões, por exemplo, envolvendo as mulheres lésbicas de maneira mais enfática, o que, em grande medida, já a partir do nome do coletivo, reinsere o grupo no campo das masculinidades, apesar de gay e trans. Isso nos leva a concordar com Paul Preciado (2017, p. 6), quando afirma o sujeito gay como um “hermeneuta privilegiado do espaço urbano”, enquanto que a figura da lésbica é “desmaterializada” e “fantasmagórica” na cidade.

Por fim, se os carros imprimem sua força na paisagem urbana e assim se destacam enquanto presença, a *street art* não deixa de representar uma força contra-hegemônica nessa paisagem. Como afirmou Lefebvre (2001, p. 54), se a cidade é considerada “obra de certos agentes históricos e sociais”, não é possível separar o espaço urbano dos grupos que o produzem. Ao invés da fumaça, do tráfego, das masculinidades tóxicas em crise dentro de suas carruagens modernas, a *street art* apresenta a possibilidade de produção de um mundo lúdico nas paredes da cidade, colorido, servindo muitas vezes como uma outra paisagem para aqueles que se locomovem nos diversos modais. As inscrições nos muros da cidade feita por mulheres e por coletivos como o Pixa Bixa desnormalizam as impressões urbanas com seu caráter ativista, produzindo disjunções a respeito do caráter disciplinar do corpo, sendo elas mesmas a morfologia dessas dissidências.

Se arte urbana em Lisboa tem sido veículo para discussão de questões contemporâneas como o direito à cidade, mobilidade, urgência climática, crise migratória, as questões de gênero e sexualidade também encontram nessas produções culturais, espaço para reivindicação e ativismo. A *street art*, como vetor desses novos discursos na cidade, transforma-se em espaço para a expressão dos “exilados” aos quais se referiu Richard Sennett (2003).

Questões aparentemente díspares se entrelaçam como produção de atividade e representação humana na cidade como forma de resistência e de disputa de mundos. Se, historicamente, a *street art* e o *graffiti* têm sido capazes de refletir os dilemas e as questões políticas de sua época, não será surpresa que as temáticas relacionadas a outras alteridades e subjetividades venham a conquistar mais espaços na cidade. Nessa perspectiva, os muros da antiga Lisboa têm se configurado como um local para esta experimentação.

Referências

- ALMEIDA, Vinícius Santos. Bixa também pixa: a pixação gay nos banheiros masculinos como uma contestação do espaço heteronormativo. In: *Revista Periódicus*, n.10, v. 1, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018, p. 343-372.
- ANSHELM, Jonas. HUTLMAN, Martin. A green fat Climate change as a threat to the masculinity of industrial modernity. In: *Norma: International Journal for Masculinity Studies*, vol 9, n. 2, 19 Mai. 2014, p. 84-86.
- AVERY, Jill. Defending the markers of masculinity: Consumer resistance to brand gender-bending. In: *International Journal of Research in Marketing*, vol. 29, Issue 4, December 2012, p. 322-336.
- BROOKS, Daphne. *Bodies in dissent: spectacular performances of race and freedom, 1850 – 1910*. Durham: Duke University Press, 2006.
- CAMPOS, Ricardo Marnoto de Oliveira. *Pintando a cidade: uma abordagem antropológica ao graffiti urbano*. Tese (Doutorado Antropologia Visual), Lisboa, Universidade Aberta. 512 f. 2007.
- CAMPOS, Ricardo Marnoto de Oliveira. Graffiti writer as superhero. In: *European Journal of Cultural Studies*, 16 (2), 2014, p. 155-170.
- COLLING, Leandro. A emergência e algumas características da cena artista das dissidências sexuais e de gênero no Brasil da atualidade. In: COLLING, Leandro (Org.). *Artivismos das dissidências sexuais e de gênero*. Salvador: EDUFBA, 2019, p. 11-40.
- COSTA, Eduarda Maques da. Socio-Economia. In: *Atlas Digital da AML*. Lisboa: Direção-Geral das Autarquias Locais e a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, 2016. Disponível em: https://www.aml.pt/index.php?cp=COMPONENT_TEXT&sr=SUS57FCBBEE58CA4&item=. Acesso em: 28 jun. 2020.

DAGGETT, Cara. Petro-masculinity: fossil fuels and authoritarian desire. In: *Millennium: Journal of International Studies*, 47(1), 2018, p. 25-44.

D'ALGE, Carlos. *A Experiência futurista e a Geração de Orpheu*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa/ Ministério da Educação, 1989.

DEMOLI, Yoann. LANNON, Pierre. *Sociologie de l'automobile*. Paris: La Découverte, 2019.

DIDI-HUBERMAN, Georges. *O que vemos, o que nos olha*. São Paulo: Editora 34, 2010.

FERRELL, Jeff. Urban graffiti: crime, control and resistance. In: *Youth & Society*, vol. 27, n.1, 1995, p. 73-92.

DOS SANTOS, Daniel. *Como fabricar um gangsta: masculinidades negras nos videoclipes dos rappers Jay-Z e 50 Cent*. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade), Universidade Federal da Bahia, Salvador, Brasil. 176 f. 2017.

FOUCAULT, Michel. *A história da sexualidade 1: a vontade de saber*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2009.

FOUCAULT, Michel. Aula de 15 de janeiro de 1975. In: Foucault, Michel. *Os anormais*. São Paulo: Martins Fontes, 2001, p. 39-68.

GAARD, Greta Claire. Rumo ao ecofeminismo queer. In: *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 1, n.19, jan-abr 2001, p. 197-223.

HULTMAN, Martin. The making of an environmental hero: a history of ecomodern masculinity, fuel cells and Arnold Schwarzenegger. In: *Environmental Humanities*, vol. 2 (1), 1 May, 2013, p. 79-99.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LUCIÑENA, Javier. Hacia una espacialidad queer en la obra de Cabello/Carceller. In: *De Arte – Revista de Historia del Arte*, 18, 2019, p. 245-260.

LUTZ, Catherine. FERNANDEZ, Anne Lutz. *Carjacked: the culture of the automobile and its effect on our lives*. New York: Palgrave Mcmillan, 2010.

MORTIMER-SANDILANDS, Catriona. Paixões desnaturadas? Notas para uma ecologia queer. In: *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 1, n.19, jan-abr 2011, p. 175-195.

NAGEL, Rolf. Imagens da revolução ou graffiti de 1974. In: *Cadernos Bibliotecários, Arquivistas e Documentalistas*, Lisboa (1), 1983, p. 75-80.

PRECIADO, Paul B. Multidões queer: notas para uma política dos anormais. In: *Revista Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 19, n. 1, abril 2011, p. 11-20. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0104-026X2011000100002>>. Acesso em: 11 jun. 2020.

PRECIADO, Paul B. Cartografias queer: o flâneur perverso, a lésbica topofóbica e a puta multcartográfica, ou como fazer uma cartografia zorra com Annie Sprinkle. In: *Performatus*, Inhumas, ano 5, n. 17, jan. 2017, p. 1-32.

PRECIADO, Paul B. *Testo Junkie: sexo, drogas e biopolítica na era farmacopornográfica*. São Paulo: editora n-1, 2018.

RAPOSO, Paulo. Artivismo: articulando dissidências, criando insurgências. In: *Cadernos de Arte e Antropologia*, Salvador, v. 4, n. 2, 2015, p. 3-12.

REVISTA ORPHEU. Lisboa: Typografia do Commercio, 1915. 90 f.

SANT'ANNA, Sabrina Marques Parracho; MARCONDES, Guilherme; MIRANDA, Ana Carolina Freire Accorsi. Arte e política: a consolidação da arte como agente na esfera pública. In: *Sociologia e Antropologia*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 3, setembro 2017, p. 825-849. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2238-38752017v737>>. Acesso em: 17 jun. 2020.

SENNETT, Richard. *Carne e Pedra*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2003.

SEQUEIRA, Ágata. *A cidade é o habitat da arte: street art e a construção de espaço público em Lisboa*. Tese (Doutorado em Sociologia e Políticas Públicas), Instituto Universitário de Lisboa – ISCTE-IUL. 378 f. 2015.

SEQUEIRA, Ágata. As mulheres que pintam na cidade: representações de gênero na arte urbana. In: *Faces de Eva-Estudos sobre a Mulher*, (40), 2018, p. 41-60.

SHELLER, Mimi. Automotive emotions: feeling the car. In: *Theory, Culture & Society*, Vol. 21 (4/5), 2004, p. 221 – 242.

SILVA, Adriano Bueno da. *Luta de classe e tensão racial na palavra dos manos: uma análise sócio-histórica da formação do rap como gênero do discurso*. Trabalho de conclusão de curso, Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação. 100 f. 2011.

TROI, Marcelo de. Carrocrazia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade. In: *Revista Periódicus*, UFBA, Salvador, vol. 1, n.8, novembro 2017, p. 270-298.

TROI, Marcelo de. *Corpo dissidente e desaprendizagem: do Teat(r)o Oficina aos a(r)tivismos queer*. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade), Universidade Federal da Bahia, Salvador, Brasil. 162 f. 2018.

URRY, John. The system of automobility. In: *Theory, Culture & Society*, vol. 21 (4/5), 2004, p. 25-39.

VALENTE, Catarina Martins Carvalho Lourenço. *A Street Art no feminino-O lugar da mulher na Arte Pública*. Dissertação (Mestrado em Cultura e Comunicação), Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa. 202 f. 2016.

VERGUEIRO, Viviane. *Por inflexões decoloniais de corpos e identidades de gênero inconformes: uma análise autoetnográfica da cisgeneridade como normatividade*. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade), Universidade Federal da Bahia, Salvador. 244 f. 2015.

VIRILIO, Paul. *Speed and politics*. Los Angeles: Semiotext(e), 2006.

WACLAWEK, Anna. *From graffiti to the street art movement: negotiating art worlds, urban spaces and visual cultures, c. 1970-2008*. Tese (Doutorado em Filosofia), Concordia University, Quebec, Canadá. 380 f. 2008.

Recebido em 29 de julho de 2020.

Aceito em 30 de outubro de 2020.