

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTES E COMUNICAÇÃO SOCIAL
CURSO DE PRODUÇÃO CULTURAL**

DORA MOTTA DOS SANTOS

**TODO ARTISTA TEM DE IR AONDE O POVO ESTÁ
A ocupação do metrô pelos artistas na cidade do Rio de Janeiro**

Niterói

2018

Ficha catalográfica automática - SDC/BCG

S237t Santos, Dora Motta dos
Todo artista tem de ir aonde o povo está:A ocupação do metrô pelos artistas na cidade do Rio de Janeiro / Dora Motta dos Santos ; Marildo José Nercolini , orientador. Niterói, 2018.
85 f. : il.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Produção Cultural)-Universidade Federal Fluminense, Instituto de Arte e Comunicação Social, Niterói, 2018.

1. Artista. 2. Metrô. 3. Costumes sociais. 4. Produção intelectual. I. Nercolini , Marildo José , orientador. II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Arte e Comunicação Social. III. Título.

CDD -

TODO ARTISTA TEM DE IR AONDE O POVO ESTÁ
A ocupação do metrô pelos artistas na cidade do Rio de Janeiro

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para conclusão do grau de Bacharel em Produção Cultural.

Orientador Acadêmico
Prof. Dr. Marildo J. Nercolini

Niterói
2018/2

DORA MOTTA DOS SANTOS

TODO ARTISTA TEM DE IR AONDE O POVO ESTÁ

A ocupação do metrô pelos artistas na cidade do Rio de Janeiro

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Produção Cultural.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marildo J. Nercolini (orientador acadêmico)
UFF – Universidade Federal Fluminense

Ma. Lilian Michelli Giovanelli da Costa (avaliador)
UFF – Universidade Federal Fluminense

Me. Kyoma Silva Oliveira (avaliador)
UFF - UFF – Universidade Federal Fluminense

Bel. Renan do Nascimento Santos (avaliador)
UFF – Universidade Federal Fluminense

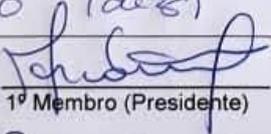
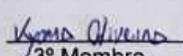
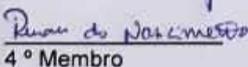
Niterói
2018



ATA DE APRESENTAÇÃO DE TRABALHO FINAL DO CURSO DE PRODUÇÃO CULTURAL

IDENTIFICAÇÃO DO TRABALHO	
Nome do Candidato: DORA MOTTA DOS SANTOS	Matricula: 615 033 049
Título do Trabalho: "TODO ARTISTA TEM DE IR AONDE O POVO ESTÁ: A OCUPAÇÃO DO METRÔ PELOS ARTISTAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO."	
Orientador(a): MARILDO NERCOLINI	
Categoria: MONOGRÁFICA	Data da Apresentação: 14/12/2018

BANCA EXAMINADORA
1º Membro (Presidente): Dr. Marildo Nercolini
2º Membro: Me. Lilian Michelli Giovanelli da Costa
3º Membro: Me. Kyoma Oliveira
4º Membro: Bac. Renan do Nascimento Santos

AVALIAÇÃO:		
Análise / Comentário		
<p>A banca destaca:</p> <ul style="list-style-type: none">* monografia bem escrita;* temática pertinente e bem recortada;* bom uso da bibliografia, estabelecendo conexões pertinentes;* a maneira relacional com que trabalha a temática, levando em conta os distintos sujeitos do modelo, e, por fim, a coragem de encarar uma temática contemporânea e a complexidade que isso implica. Em função da qualidade do material apresentado, a banca sugere a continuidade da pesquisa.		
Nota Final (média dos três integrantes da Banca Examinadora): 10,0 (dez)		
ASSINATURAS:  1º Membro (Presidente)	 2º Membro	 3º Membro
 4º Membro		

Dedico este trabalho especialmente aos meus queridos avós por terem me ensinado tanto.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente às pessoas que fizeram com que o processo da escrita desta monografia fosse mais leve e prazeroso. Em primeiro lugar, ao Marildo, que com muita paciência e atenção me ajudou muito ao longo desse percurso. Marildo, é visível e contagiante sua paixão pela profissão de professor e com certeza seu envolvimento e energia colocada em todo esse ano de orientação ajudou muito o resultado final deste trabalho.

Michelli, quero agradecer muito a você, de todo coração, por ter me acompanhado nesses últimos dois semestres. Você é uma ótima professora e com toda sua paciência, afeto, disponibilidade e alguns puxões de orelha, foi essencial para me passar segurança e dar força para a escrita desta monografia.

Aos professores Luiz Mendonça, Marina, Luiz Augusto, Andrea, Wallace, Thiago, Kyoma, Débora, Flávia e João, agradeço por todas as aulas incríveis, pelas trocas em sala de aula, pelo brilho no olho e por tanta dedicação e paixão pelo trabalho! Especialmente ao João e ao Kyoma, por terem estado comigo no grupo de pesquisa, ensinando tanto sobre tanta coisa, e ao Wallace, por ao longo de um ano ter vivenciado comigo a experiência da monitoria das disciplinas Teorias da Cultura e Gestão de Espaços Culturais. Um muito obrigada aos três por me mostrarem um lado tão bacana da vida acadêmica!

Aos meus amigos artistas de rua, em especial ao Joaquim, Guido, Dudu Falcão, Moragas, Léo, Rodrigo, Bis, Dudu Rezende, Leon, Pâmela, Sônia, Nyiate, Lulu, Natalia, Iara, Pablo, Jéssica e Cauã que ao longo de todos esses anos estiveram por perto nessa coisa linda que é tocar pela cidade.

Aos belos encontros que tive ao longo da faculdade: Valadão, Nat, Paulinha, Mari, Mayara, Fabi, Ná, Duda, Rosa, Saudino, Fred, João Felipe, Carol e Fabrício. Vocês são um presentão que a UFF me deu!

Especialmente ao meu pai, minha mãe e meu irmão, que são professores e me ensinam tanto ao longo da vida. Obrigada por me

incentivarem no que sou e no que sonho me tornar. Sigamos juntos nesse cuidado mútuo tão bonito que construímos!

À minha tia Bel e à minha prima Gabi que mostraram que era possível escolher a profissão que eu queria.

À minha vó Vera, por todas as tardes e noites cantando que passamos juntas e, é claro, pelas que ainda vamos passar, e à minha vó Emilia, por me olhar de outro plano, auxiliando na caminhada.

Ao meu grande companheiro, amigo, cúmplice e amado demais, Yan, por ser tão parceiro e carinhoso. Alegria dividir a vida com você!

Por último, mas não menos importante: agradeço de coração a todas as pessoas com quem conversei ao longo das idas a campo e no processo da escrita da monografia. Vocês foram essenciais para que este trabalho existisse!

“Todo artista tem de ir aonde o povo está.
Se for assim, assim será”.

(Fernando Brant / Milton Nascimento)

RESUMO

Esta pesquisa dialoga com o conceito de “direito à cidade”, cunhado por Henri Lefebvre e trabalhado por diversos outros autores, para pensar acerca dos espaços da cidade que, apesar de muitas vezes proibidos ou domesticados, são usados pelos cidadãos. Com foco nos artistas metroviários do Rio de Janeiro, a intenção foi compreender como se dá a prática da ocupação artística feita por eles, principalmente dentro dos vagões, que, independente de ser autorizada ou não, acontece. Investigamos e analisamos as disputas e negociações estabelecidas entre os envolvidos na temática, especialmente artistas e o metrô carioca, além de buscarmos compreender a perspectiva do usuário deste transporte coletivo diante deste cenário.

Palavras-chave: direito à cidade, ocupação artística, artistas metroviários, transporte coletivo.

ABSTRACT

This research dialogues with the concept of the “right to the city”, exalted by Henri Lefebvre and developed by several other authors, in order to reflect on the spaces of the city which, despite being often prohibited and domesticated, they are used by citizens. Focusing on the metro artists of Rio de Janeiro, the idea was to comprehend how the practice of artistic occupation by such artists takes place, especially inside the train wagons, which happens whether authorized or not. We investigate and analyze the disputes and negotiations established between the parties involved in the theme, especially artists and Rio metro, in addition to seeking to understand the perspective of the user of such collective transportation in view of this scenario.

Keywords: right to the city, artistic occupation, metro artists, collective transportation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa metrô do Rio. Fonte: site do Metrô Rio.	30
Figura 2. Mapa do metrô São Paulo. Fonte: Site do “Saopaulomap360”	31
Figura 3. Captura de tela de matéria do Jornal O Dia publicada em 21 de agosto de 2015. Fonte: Jornal O Dia.....	34
Figura 4. Captura de tela de matéria do Jornal R7 publicada em 31 de julho de 2017. Fonte: Jornal R7.....	34
Figura 5. Captura de tela de matéria publicada no Jornal O Globo dia 6 de novembro de 2018. Fonte: O Globo.	35
Figura 6. Figura com ordem cronológica do período entre a criação da PL e a sanção da lei. Fonte: feita pela autora.....	38
Figura 7. Foto de capa do eventodo Facebook da audiência pública sobre a PL2958/14, criado pela Comissão de Cultura da ALERJ. Fonte: Facebook.....	39
Figura 8. Captura de tela do corpo do evento do Facebook da audiência pública sobre PL2958/14, criado pela Comissão de Cultura da ALERJ.....	39
Figura 9. Captura de tela da petição criada pelo Coletivo AME em outubro de 2015. Fonte: site do Avaaz.....	41
Figura 10. Captura de tela de matéria do Catraca Livre publicada em 14 de outubro de 2018. Fonte: Site do Catraca Livre.....	47
Figura 11. Fotografia dos usuários com seus livros, smartphones e olhares baixos no metrô. Fonte: registro feito pela autora (2018).....	56
Figura 12. Gráfico da faixa etária dos entrevistados. Fonte: feito pela autora.....	60
Figura 13. Gráfico da região onde os entrevistados moram. Fonte: feito pela autora.....	58
Figura 14. Gráfico relativo ao gosto dos entrevistados. Fonte: feito pela autora.....	59
Figura 15. Gráfico relativo à aprovação dos entrevistados. Feito pela autora.....	60

Figura 16. Captura de tela do vídeo postado no Instagram do Coletivo AME em 8 de novembro de 2017. Fonte: Instragram do Coletivo AME.....	62
Figura 17. Fotografia do vagão lotado na hora do rush. Fonte: feita pela autora (2018).....	63
Figura 18. Fotografia do grande fluxo de pessoas na estação de Botafogo às 17h30 de uma terça feira. Fonte: feita pela autora.....	64
Figura 19. Fotografia de músicos tocando dentro do vagão. Fonte: feita pela autora (2016).....	66
Figura 20. Fotografia de musicistas aguardando próximo trem. Fonte: feito pela autora (2018).....	66
Figura 21. Captura de tela de umas das fotos do Coletivo Poetas do Vagão. Fonte: Perfil do Instagram do coletivo Poetas do Vagão.....	68
Figura 22, 23, 24, 25 e 26. Captura de tela de comentário da página dos Poetas do Vagão. Fonte: página do Facebook do coletivo Poetas do Vagão.....	69, 70
Figura 27. Captura de tela da matéria publicada em 30 de julho de 2018. Fonte: Jornal O Extra.....	71
Figura 28. Captura de tela dos comentários da matéria publicada em 30 de julho de 2018. Fonte: Jornal O Extra.....	72
Figura 29: captura de tela de matéria publicada no Jornal O Extra em 26 de setembro de 2018.....	75

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1- O DIREITO À CIDADE E A OCUPAÇÃO DOS ESPAÇOS	18
2 - METRÔ, UM EQUIPAMENTO COLETIVO: A TRAJETÓRIA ENTRE A CRIAÇÃO DA PL E A SANÇÃO DA LEI	29
2. 1- O metrô enquanto espaço coletivo, de sociabilidade e de potências	29
2.2 - Tensões em torno da elaboração do Projeto de Lei: os conflitos de interesse entre os artistas e o metrô	37
2.3- As práticas e projetos do metrô	43
3 - METRÔ NÃO GOSTA DE MIM, O PASSAGEIRO GOSTA	56
CONCLUSÃO	76
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	80
SITES ACESSADOS	82
APÊNDICE A (Autorização)	86

INTRODUÇÃO

Esta monografia se propõe a abordar a temática da ocupação dos espaços da cidade pelos artistas no Rio de Janeiro e fazer um estudo de caso sobre os artistas que se apresentam no Metrô Rio. Ao pensar essa ocupação através dos artistas-metroviários se pretende entender quem são esses agentes e quais são as suas principais motivações e desafios. A presente pesquisa visa trazer a idéia de “direito à cidade” de Henri Lefebvre e entender como esse conceito se aplica no caso de uma entidade privada de circulação pública, partindo do entendimento de que metrô carioca é, em última instância, um serviço público.

O trabalho tem como principal norte o fato de que, embora muitas vezes proibido ou domesticado, diversos espaços da cidade são usados mesmo assim, e esses usos assumem significados muito importantes porque se relacionam com o direito do cidadão a sua cidade.

Com foco nos artistas metroviários, a idéia é compreender como se dá a prática da ocupação artística feita por eles, principalmente nos vagões, que, independente de ser aprovada pelo Metrô ou não, acontece.

Importante ressaltar que durante o processo de escrita desta monografia a Lei Nº 8120, autorizando as performances artísticas no metrô, foi sancionada. Apesar de nunca ter sido proibido tocar nesse espaço, a aprovação da lei serve como um importante instrumento de legitimação dessa prática, historicamente censurada ou marginalizada.

A minha experiência como artista de rua traz à pesquisa um olhar aguçado para o tema, tanto pelas minhas próprias práticas no campo, como pela observação dos usos que outros artistas fazem de diferentes espaços da cidade.

Compreendo como legítimo o uso do metrô como espaço de prática artística, tanto pelo que isso representa como direito, quanto por essa prática representar uma importante fonte de renda para os artistas.

Ao observar os visíveis conflitos, resistências e disputas envolvendo os múltiplos agentes do recorte escolhido, compreendo a importância de pautar tal assunto para, dessa forma, com o auxílio de outros teóricos que escreveram sobre temáticas primas, desenvolver um estudo de caso acerca do tema e buscar compreender melhor a complexidade das questões envolvidas.

A pesquisa é centrada nos artistas metroviários e cita alguns grupos, como por exemplo, o coletivo “Poetas do Vagão”, formado por artistas da baixada fluminense, e o “Coletivo AME”, coletivo de artistas metroviários que começou a se organizar principalmente a partir da criação de um projeto de lei (PL 2958/2014) que previa a regulamentação das práticas artísticas dentro do metrô a partir das demandas dos próprios artistas. Atualmente, este projeto de lei se tornou a Lei Nº 8120, aprovada em setembro de 2018.

Busco no presente trabalho investigar as relações estabelecidas entre os artistas, usuários do metrô e a instituição Metrô Rio, as disputas e negociações estabelecidas entre esses sujeitos e também destacar a dimensão política, como as leis relacionadas ao tema, os editais lançados pelo Metrô Rio, a disputa dos discursos e usos e a relação de tudo isso com a cidade.

No primeiro capítulo busco fazer uma revisão bibliográfica de alguns autores que pautam em suas pesquisas a apropriação dos espaços públicos pelo olhar da legitimidade e os limites e retrocessos da noção de “bem público”.

A partir do segundo capítulo a temática a ser discutida amplia o foco para o caso específico da ocupação cultural dos artistas metroviários do Rio de Janeiro nos vagões do metrô e traça um panorama desde a criação do Projeto de Lei até sua sanção como lei que autoriza as apresentações, trazendo perspectivas de alguns autores, analisando a legislação e, principalmente através de reportagens, notas e publicações, trazendo os discursos dos artistas e do metrô. Além disso, apesar de não citar diretamente, aproximar a discussão do conceito de “direito a cidade”, trabalhada no capítulo anterior.

No terceiro capítulo a idéia foi ir ao encontro do espaço do metrô e dos agentes que conduzem essa situação na prática, sendo eles usuários do transporte, artistas metroviários e os seguranças do metrô, através de observação participante e de um questionário quantitativo.

CAPÍTULO 1

O DIREITO À CIDADE E A OCUPAÇÃO DOS ESPAÇOS

Para começar a pensar sobre a apropriação dos espaços e direito à cidade, é importante trazermos as visões de Henri Lefebvre, filósofo francês. O conceito de “direito à cidade” foi cunhado pelo autor no contexto da urbanização da França na década de 1960 em seu livro publicado em 1968 com o mesmo nome.

O autor fala de industrialização para pensar as cidades modernas, como Paris e as cidades americanas, e indica esse processo como ponto de partida para expor a “problemática urbana”, afirmando que o mesmo vinha sendo o motor de diversas transformações sociais. (LEFEVBRE, 2011, p. 11)

Lefebvre traz a idéia de que nesse período houve uma supremacia do valor de troca (espaço que visa o lucro) sobre o valor de uso (fruição) nas relações dos indivíduos com o espaço urbano e afirma que há uma dependência da cidade e da realidade urbana para com o valor de uso. Para o autor:

O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso. (LEFEVBRE, 2011, p.14).

Ao longo desse processo de industrialização, houve um crescimento do proletariado e ampliaram-se as péssimas condições de trabalho formadas nessas cidades. Enquanto os burgueses tinham amplo acesso à cidade, o restante da população tinha de lidar com severas restrições.

Entretanto, ao clamar pelo exercício do “direito à cidade” e à fuga da “cidade deteriorada e não renovada” e “à vida urbana alienada” (LEFEVBRE, 2011, p. 117), alienação essa que tem ligação com um não sentimento de

pertencimento dos habitantes para com o espaço urbano, Lefebvre deixa claro que a idéia não é o direito à cidade arcaica, mas “à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o *uso pleno e inteiro* desses momentos e locais etc” (LEFEBVRE, 2010, p. 139). Isto pode nos remeter a uma reflexão sobre a fruição do direito à cidade. É interessante refletirmos sobre o fato de que as diferentes opressões que afetam nossos corpos afetam a forma como o indivíduo desfruta da cidade. O corpo mulher, negro e/ou trans, por exemplo, não tem o mesmo acesso à cidade e nem os mesmos direitos que o corpo de um homem cis branco.

Alguns dados podem nos ajudar a refletir sobre uma série de limitações que diversos indivíduos têm para com a fruição da cidade. Uma mulher andando na rua de noite, por exemplo, vai correr muito mais risco de ser violentada do que um homem. Segundo pesquisa do Datafolha realizada em 2017 e registrada em reportagem pela jornalista Júlia Barbon para a Folha de São Paulo¹, quatro em cada dez brasileiras (42% da população feminina) relata já ter sofrido assédio sexual, sendo que um terço delas afirma já ter passado por isso na rua e um quinto, no transporte público². Sobre o corpo trans, segundo a Associação Nacional de Travestis e Transexuais (Antra)³, só em 2017 foram contabilizados 179 assassinatos de travestis ou transexuais e a cada 48h uma pessoa trans é assassinada no Brasil.

Outro exemplo que corrobora a ideia apontada acima sobre a diferença de acesso à cidade é o caso dos cidadãos cariocas vindos de ônibus dos subúrbios da cidade para as praias da Zona Sul parados pela polícia. Esse fato deixa evidente que o acesso à cidade de um jovem negro da periferia não é igual ao de um branco de classe média morador na zona mais “nobre” da

¹ Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/12/1945636-42-das-mulheres-relatam-ja-ter-sofrido-assedio-sexual-aponta-datafolha.shtml>> Acesso em 30/09/2018

² Segundo a pesquisa, uma entrevistada pode ter sofrido assédio em mais de um lugar. Foram entrevistadas 1.427 brasileiras com 16 anos ou mais, nos dias 29 e 30 de novembro de 2017, com margem de erro de 2 pontos percentuais.

³ Disponível em <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-01/assassinatos-de-travestis-e-transexuais-e-o-maior-em-dez-anos-no-brasil> Acesso em 30/09/2018

cidade. Em entrevista para o Jornal Extra⁴ realizada em 2015, onde todos os jovens ouvidos estavam em linhas que saem da Zona Norte em direção à orla e nenhum deles portava drogas ou armas, um dos entrevistados diz que os policiais acham que ele e os amigos são ladrões apenas pelo fato de serem negros e outro afirma que eles sofrem humilhação na “favela e na pista”. Uma conselheira tutelar ouvida pelo jornal afirma que a situação vinha sendo corriqueira e que no início o critério era estar sem documentação e dinheiro para a passagem, mas que no momento não havia mais critério nenhum, “É pobre? Vem para cá. Só pegam quem está indo para as praias da Zona Sul. Tem menores que, mesmo com os documentos, são recolhidos. Isso é segregação”.

Com relação a Lefebvre, é muito importante nos atentarmos para não reduzirmos o entendimento do autor sobre o direito à cidade apenas como o acesso à cidade. Ao falar sobre esses cidadãos expulsos para os subúrbios das cidades pela industrialização, o autor afirma que o entendimento do conceito precisa ser mais amplo. “O direito à cidade não pode ser concebido com um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada e renovada” (LEFEBVRE, 2011, p. 117,118).

No entanto, apesar de ter sido cunhado em 1968, o conceito de direito à cidade está muito presente nas discussões atuais de diversos campos, mesmo que já não estejamos vivenciando a mesma cidade (moderna) de Lefebvre.

Ao entendermos na atualidade a cidade conformada mais intensamente pelo capital financeiro do que pelo capital da produção industrial, podemos observar que as opressões também se modificam. Para pensar esses novos formatos, diversos teóricos trouxeram o potente conceito de “direito à cidade” para mais perto dos dias atuais, como David Harvey. O autor tem como destaque o livro publicado em 2012 “Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana”, onde através do seu olhar anticapitalista retoma as

⁴ Disponível em <https://extra.globo.com/noticias/rio/pm-aborda-onibus-recolhe-adolescentes-caminho-das-praias-da-zona-sul-do-rio-17279753.html> Acesso em 15/09/2018

contribuições de Henri Lefebvre e as usa para pensar acerca dos movimentos sociais urbanos recentes.

Para Harvey⁵, nós estamos vivendo um momento em que os ideais de direitos humanos saíram do nosso foco principal tanto política como eticamente. Entretanto, para muitos, “os conceitos em circulação não desafiam a hegemonia liberal e a lógica de mercado neoliberal ou o modo dominante de legalidade e ação estatal”. O autor afirma que vivemos em um mundo em que os direitos à propriedade privada e a taxa de lucro estão acima das outras noções de direito.

Segundo a matéria do Portal Aprendiz⁶, Harvey sugere que o direito à cidade e todos os direitos humanos sejam pleiteados por atividades do não mercado e afirma que precisamos retirar alguns aspectos da vida pública das mãos do mercado. Reivindicar essas áreas pela esfera pública e lutar contra sua privatização, para o autor, são formas de combater a totalidade dessa forma do capital. Essa afirmação pode nos remeter ao objeto de estudo do presente trabalho que será mais aprofundado a partir do segundo capítulo: a ocupação dos artistas dentro dos vagões do Metrô Rio. Busco compreender como se dá a apropriação desse espaço, que apesar de ser um transporte público, se trata de uma concessão pública a uma entidade privada.

Diversos autores vêm estudando o conceito de direito à cidade. Destaco aqui a percepção de Fernanda Machado, advogada que tem estudos acerca da temática. Para a autora, a ascensão dessa idéia no debate teórico em diversos países é um sinal de que a crise urbana, ponto de partida para as demandas do período em que o conceito foi cunhado, ainda não foi superada. A autora (MACHADO, 2017) defende que a crise que se sustentou durante todos esses anos foi modificada com o passar do tempo, passando a ter outros contornos devidos, principalmente, à emergência do capitalismo neoliberal globalizado.

A partir dessas reflexões trazidas por Lefebvre e retomadas e atualizadas por Harvey, podemos pensar acerca de um dos fenômenos sociais

⁵Disponível em <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/o-direito-a-cidade/>. Acesso em 03/10/2018

⁶ Disponível em <http://portal.aprendiz.uol.com.br/2018/08/22/david-harvey-pela-desvinculacao-da-logica-de-mercado-do-direito-a-cidade/> acesso em 29/08/2018 às 18h26.

presente nas cidades contemporâneas que aparece como grande obstáculo a essa apropriação dos espaços públicos, a gentrificação. Esse processo modifica a cidade tendo em vista o mercado e opera através da valorização imobiliária de novas construções que teoricamente visam à renovação do espaço urbano das metrópoles. Na prática, esse processo expulsa as pessoas consideradas não agradáveis – sob a ótica do capital – à paisagem⁷.

O termo remete ao processo que começou a acontecer na década de 1970 em diversas cidades do mundo no contexto das transformações da gestão das cidades na era do neoliberalismo e foi cunhado pelo geógrafo e antropólogo Neil Smith, professor da Universidade da Cidade de Nova York. Para Smith (2003), entre o início dos anos setenta e os primeiros anos do século XXI, “emergiu um novo urbanismo (ou forma urbana), no qual a gentrificação⁸ representa uma dimensão central”.

Para Catherine Bidou-Zachariasen, socióloga francesa autora do livro “De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos”, embora na década de 1970 a gentrificação não passasse de um processo marginal iniciado por alguns atores privados, na atualidade (referindo-se aos anos 2000) esse processo tornou-se a forma dominante do urbanismo contemporâneo “assim como “a” política urbana das grandes cidades ocidentais, articulando parcerias público-privadas” (ZACHARIASEN, 2006, p 32). Para a autora, tal a tese de Neil Smith, a gentrificação começou também a fazer adeptos em outros contextos urbanos, como nas cidades dos países emergentes. “Os programas urbanos de gentrificação são agora expandidos em escala mundial, e largamente vinculados à economias nacionais e globais” e ressalta que eles têm também, muitas vezes, a particularidade de se ocultar sob a nomeação eufemista de “regeneração” urbana. (IDEM).

Sobre esses processos de “revitalização” do espaço urbano, podemos abordar o texto de Luiz Antonio Simas, historiador que escreve sobre cultura

⁷Ao longo da história da cidade do Rio de Janeiro teve inúmeros exemplos disso, como o desmanche do Morro do Castelo, por exemplo.

⁸ A palavra tem origem do inglês, “gentry”, e significa burguesia, dessa forma “gentrification” refere-se ao “aburguesamento” de uma região.

popular e a cidade do Rio de Janeiro. SIMAS (2013) fala sobre o “processo de revitalização” do Centro de Abastecimento do Estado da Guanabara, conhecido como CADEG. O autor afirma que os jornais e revistas anunciaram que o mercado passava no ano de 2013 pelo dito processo e traz um olhar crítico sobre esse acontecimento. Para ele a expressão “revitalizar” é complicada, visto que vitalidade é o que nunca faltou ao Cadeq, local extremamente popular onde o carioca sempre freqüentou para fazer suas compras ou almoçar, por exemplo. Simas afirma que acredita na importância do lugar estar bem cuidado, acessível e fortalecido, porém teme que “a tal revitalização” se transforme em descaracterização e elitização do espaço.

Ao falarmos sobre todos esses processos urbanos que tem como consequência a gentrificação podemos trazer diversos exemplos atuais dentro da cidade do Rio de Janeiro, como a reforma do porto (que deu lugar ao chamado “Porto Maravilha”) e o caso da Vila Autódromo, ambas situações que geraram diversas remoções no período dos Jogos Olímpicos 2016.

Segundo a matéria do Jornal El País publicada em agosto de 2015⁹, quando a cidade do Rio foi eleita como sede das Olimpíadas, o plano da Prefeitura previa realizar a demolição do antigo autódromo de Jacarepaguá para construir o Parque Olímpico, fazer diversas obras públicas do seu entorno e efetivar a remoção total da Vila Autódromo. Uma equipe técnica formada por membros da Universidade Federal Fluminense (UFF) e da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), junto com os moradores da Vila Autódromo produziram o Plano Popular de Urbanização, dessa forma apresentando uma alternativa ao plano do governo municipal para que não houvesse a remoção da comunidade. O projeto ganhou o prêmio internacional “*Urban Age Award*”, do Deutsche Bank e da London School of Economics and Political Science.

Segundo a matéria, o projeto foi enviado para o governo municipal ainda em 2013, mas a prefeitura só decidiu iniciar as negociações após as manifestações de junho do mesmo ano. Ao começar os debates, sob a

⁹ Disponível em https://brasil.elpais.com/brasil/2015/06/20/politica/1434753946_363539.html> Acesso em 20/10/2018

justificativa de que entre a intervenções previstas estavam as vias de acesso ao Parque Olímpico (que deveriam passar por dentro da favela), a prefeitura trouxe uma proposta, mas nela sobrava muito pouco da Vila, tendo que haver uma remoção de um grande número dos habitantes.

Os moradores então apresentaram uma segunda versão do plano, dessa vez prevendo o resguardo de tudo aquilo que era declarado como imprescindível pelo governo municipal, mas sem que a Vila fosse atingida. Entretanto, era visível na solução da prefeitura que a intenção era retirar dali um grande número de famílias, mesmo que fosse claro que haviam outros meios de encaminhar a situação. Segundo a matéria, “As remoções na Vila Autódromo começaram em fevereiro de 2014 e, desde então, cerca de dois terços de sua população deixou a comunidade”.¹⁰

É importante trazeremos para o presente trabalho alguns autores contemporâneos que tem grande influência dos estudos de Lefebvre e Harvey e que abordam esses conceitos para pensar as cidades brasileiras na atualidade. Uma importante contribuição sobre o tema é feita por Raquel Rolnik, arquiteta, urbanista e professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP que estuda a temática da apropriação dos espaços públicos. Segundo ROLNIK (2015) em entrevista realizada para o canal “A Batata precisa de você”¹¹, a cidade vive uma crise, além de moradia e imobilidade, de cidade agradável e boa para viver e isso se dá pela lógica de se fazer cidade acionada. Para Rolnik, a cidade foi governada por uma política urbana que priorizou principalmente dois elementos, a cidade como um lugar de fazer negócios (negócios públicos e negócios privados), ou seja, para gerar renda e a idéia do privado como elemento estruturador e não o público. Importante ressaltar que nessa entrevista a autora está falando sobre o caso de São Paulo, mas imagino que suas impressões possam se estender para diversas outras metrópoles.

¹⁰ Ver mais sobre remoções no livro “SMH 2016: Remoções no Rio de Janeiro Olímpico” (Mórula Editorial), do arquiteto e pesquisador da UFRJ Lucas Faulhaber e da jornalista Lena Azevedo.

¹¹ Entrevista disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=EQLe2_N1IQg>. Acesso em 29/08/2018 às 20h10. O projeto é formado por moradores e frequentadores do Largo da Batata, em São Paulo e visa transformar o local em um espaço de estar e não apenas de passagem.

Sobre esse primeiro elemento, ROLNIK (2015) afirma que ele se tornou base da lógica de se fazer cidade na atualidade, tornando-se a grande questão sobre todas as outras. Um pensamento que entende a cidade como um lugar para gerar riqueza – para alguns, já que essa renda é concentrada na mão de poucos e deixa de lado as idéias de cidade como polis, espaço político, cívico, como artefato cultural, espaço de encontro e de criação.

O segundo elemento trata-se da dimensão do privado. Para ROLNIK (2015) tudo é pensado no lócus do privado, o espaço público representa apenas a ligação entre pontos privados. “A rua é o lugar para carro, a calçada é a mínima possível”.

A autora fecha a entrevista falando da importância na política urbana de movimentos que estão defendendo a idéia de que o espaço público não se limita ao desenho do arquiteto. Rolnik afirma que eles não querem apenas praças com banco e sombra, que precisam de uma gestão da praça, de uma apropriação daquele espaço por indivíduos que estão, vivem e usam aquele espaço. A autora chama para uma nova forma de se apropriar e definir o espaço público. Para Rolnik, um espaço público não pode ser um lugar que, alguém que não tem nenhum vínculo com o local, dita a forma como será construído. É necessário entender que já existem questões colocadas ali e que a maioria das vezes elas são marcadas por milhões de desejos diferentes não harmônicos e que a cidade é o lugar de trabalhar e entender esses conflitos.

Outra autora contemporânea que pensa acerca do espaço público pelo olhar da antropologia urbana e que contribui às discussões expostas aqui é Teresa Caldeira. A autora trabalha o conceito de “enclaves fortificados” e entendo que essa idéia pode nos ajudar a pensar sobre diversos espaços urbanos da cidade do Rio de Janeiro.

Para CALDEIRA (2000, p. 9) “a violência e o medo combinam-se a processos de mudança social nas cidades contemporâneas, gerando novas formas de segregação espacial e discriminação social.”. A autora afirma que em diversas cidades como São Paulo, Los Angeles, Buenos Aires e Cidade do México, uma série de grupos sociais, principalmente os de classes mais altas,

tem usado o medo da violência e do crime como forma de justificar “tanto novas tecnologias de exclusão social quanto sua retirada dos bairros tradicionais dessas cidades”.

CALDEIRA (2000, p. 10) afirma, entretanto, que é evidente que o universo do crime não é o único a gerar discriminação nas sociedades contemporâneas, mas que, no entanto, é importante investigar a respeito desse universo devido ao fato dele fomentar o desenvolvimento de dois novos tipos de discriminação: a privatização da segurança e a reclusão de alguns grupos sociais em enclaves fortificados. Para a autora esses processos estão mudando as noções de público e de espaço público que até pouco tempo predominavam em sociedades ocidentais.

Para explicar melhor o conceito da autora:

Os enclaves fortificados são espaços privatizados, fechados e monitorados, destinados a residência, lazer, trabalho e consumo. Podem ser shopping centers, conjuntos comerciais e empresariais ou condomínios residenciais. Eles atraem aqueles que temem a heterogeneidade social dos bairros urbanos mais antigos e preferem abandoná-los para os pobres, os “marginais”, os sem-teto. Por serem espaço fechados cujo acesso é controlado privadamente, ainda que tenham um uso coletivo e semipúblico, eles transformam profundamente o caráter do espaço público. Na verdade, criam um espaço que contradiz diretamente os ideais de heterogeneidade, acessibilidade e igualdade que ajudaram a organizar tanto o espaço público moderno quanto as modernas democracias. (CALDEIRA, 2000, p. 11)

Para CALDEIRA (2000, p. 12) as privatizações, os cercamentos, o policiamento de fronteiras e as técnicas de distanciamento criam outro tipo de espaço público, sendo este: “fragmentado, articulado em termos de separações rígidas e segurança sofisticada, e no qual a desigualdade é um valor estruturante.”. Para a autora esse novo meio urbano reforça e valoriza

desigualdades e separações e, portanto configura-se em um espaço público não-democrático e não-moderno.

Através desse conceito dos “enclaves fortificados” e das mudanças nas noções de espaço “público”, podemos pensar um pouco sobre o tema que irei aprofundar mais a partir do segundo capítulo, a ocupação do espaço do Metrô Rio por artistas.

A partir desse momento iremos focar nesse recorte: embora seja proibido ou domesticado, diversos espaços da cidade são usados mesmo assim e esses usos assumem significados muito importantes porque se relacionam com o conceito do direito à cidade.

Podemos trazer para a discussão nesse momento dois autores que abordam esse conceito e sua relação com o transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro, sendo eles Kyoma Oliveira e Priscila Santos.

Ao escrever o artigo, “Desculpe incomodar o silêncio de vocês: o transporte coletivo enquanto espaço público”, Priscila Santos (2018) traz a percepção de que a adoção desde meados do século XX de uma arquitetura que se relaciona pouco, ao mesmo tempo em que nega o espaço público, auxilia para desqualificá-lo esteticamente e contribui para o seu processo de esvaziamento.

OLIVEIRA (2017) acrescenta que devido a forma como os espaços urbanos tem se desenvolvido, os centros de uso e apropriação das cidades estão ficando cada vez menos utilizados.

Para o autor:

Os subúrbios, periferias, favelas, bem como os condomínios e a privatização do espaço público, por motivos distintos, são exemplos cotidianos concretos da maneira com que a produção e a significação dos espaços permitem que os sujeitos culturais urbanos deixem de compreender a totalidade da cidade, além do potencial de criação e invenção coletivo presente nesse espaço. A “dissipação da consciência urbana” proveniente de tal fragmentação nubla direitos inalienáveis aos indivíduos, dentre eles os direitos culturais e o direito à cidade. (OLIVEIRA, 2017, p.7)

Ainda segundo o autor, a construção da racionalidade da cidade vem se dando “para que se entenda que qualquer tipo de utilização do espaço público para fins que não sejam o do deslocamento ou algumas poucas variedades além desse, sejam passíveis de repressão e/ou ordenação” (OLIVEIRA, 2017, p.9).

Entretanto, é possível observar que o instinto social do ser humano resiste, mesmo que em menor proporção, e que “muitos espaços na cidade ainda são capazes de reunir estranhos, promover a troca entre eles e potencializar o sentido social, civil e político do espaço público.” (SANTOS, 2018, p.45)

Todas as reflexões apontadas ao longo desse primeiro momento serão usadas como pano de fundo para pensar sobre a apropriação artística do metrô do Rio de Janeiro, um espaço que serve, em última instância, a um serviço público. Buscaremos analisar como se dá o uso efetivo desse local que, a despeito de regulamentação, é usado pelos artistas.

No segundo capítulo o objetivo será registrar e problematizar os recentes acontecimentos, como a aprovação da Lei 8120/18 que prevê a permissão de apresentações culturais nas estações de barcas, trens e metrô no âmbito do Estado do Rio de Janeiro, sobre o ponto de vista dos sujeitos envolvidos nessa prática. A ideia é abordar sobre a visão do Metrô Rio, dos artistas que ocupam esse espaço e ao mostrar os diferentes pontos de vista tentar compreender as principais questões que permeiam cada uma das partes envolvidas.

CAPÍTULO 2

METRÔ, UM EQUIPAMENTO COLETIVO: A TRAJETÓRIA ENTRE A CRIAÇÃO DA PL E A SANÇÃO DA LEI

No presente trabalho o objetivo é nos aprofundarmos na compreensão de como se dá o uso efetivo do espaço do Metrô Rio pelos artistas. A partir do entendimento de que o metrô carioca é, em última instância, um serviço público, a idéia é compreender como se dá a prática da ocupação artística feita principalmente nos vagões, a despeito de ser autorizada ou não.

Neste capítulo a idéia é refletirmos a partir de referencial bibliográfico sobre as práticas artísticas, trazendo perspectivas de alguns autores, assim como os embates e negociações em torno da legislação e as manifestações dos artistas e do Metrô Rio.

2.1 O metrô enquanto espaço coletivo, de sociabilidade e de potências

Em diversas cidades do mundo o metrô é usado como espaço de prática artística e aqui abordaremos o caso específico da cidade do Rio de Janeiro. Ao entrar no metrô carioca é bem provável que o usuário encontre ao longo de sua viagem alguma apresentação artística acontecendo dentro dos vagões. Esta é uma prática que, apesar de por muito tempo não ter sido regulamentada, não era proibida e se tornou cada vez mais comum na cidade. Isso se dá por uma série de motivos que vão desde o fato de ser uma atividade usada como fonte de renda pelos artistas e também como forma de divulgação de seus trabalhos, assim como pela difusão do acesso a performances culturais dentro da rotina corrida dos usuários do transporte coletivo, por exemplo¹².

Kyoma Oliveira analisa em artigo publicado em 2017 o projeto Palco Carioca lançado pelo Metrô Rio e traz importantes visões pela ótica do direito à cidade e dos direitos culturais. O autor afirma que “o rápido deslocamento e a possibilidade de fuga do trânsito fazem com quem o metrô, em discussões

¹²A análise da ida a campo (com as percepções sobre os artistas metroviários e agentes de segurança do metrô) e o resultado do questionário com os usuários está disponível no terceiro capítulo.

cotidianas, ganhe o status de uma das soluções para a questão da mobilidade urbana”. Para Oliveira (2017, p. 11), “a lógica de deslocamento subterrâneo aliado aos mapas não geográficos das estações fazem também com que o usuário deixe de se localizar, ver e atuar em trechos significativos da cidade”. Dessa forma, as estações acabam por se transformar em espaços de passagens, “onde os sujeitos estão geralmente correndo em direção ao próximo vagão ou então à superfície, isso tudo sempre ao som do ranger dos carros sobre os trilhos”.

É interessante observar que o metrô no Rio de Janeiro, apesar de, na teoria, ser uma solução para a mobilidade urbana, na prática seus serviços beneficiam apenas algumas poucas regiões, como é possível ver no Mapa Cartográfico¹³. É gritante a diferença em relação a metrôs de outras metrópoles, como São Paulo, por exemplo, onde tem um alcance muito maior para com o território. Enquanto no Rio o metrô traça algumas “retas”, em São Paulo é possível notar uma capilaridade muito maior, expandindo bem mais a distribuição pela cidade. Seguem abaixo dois mapas para ilustrar:

Figura 1: Mapa metrô do Rio¹⁴



Fonte: site do Metrô Rio

¹³ Disponível em <<https://www.metrorio.com.br/Content/imagens/mapas/mapa-cartografico.pdf>> Acesso em 10/11/2018.

¹⁴ Disponível em https://www.metrorio.com.br/Content/imagens/mapas/diagrama_de_rede.pdf Acesso em 10/11/2018.

Figura 2: Mapa do metrô São Paulo¹⁵



Fonte: Site do Saopaulomap360

Kyoma Oliveira¹⁶(2017, p 11) ao se referir aos artistas que se apropriam artisticamente do metrô, afirma que “o sopro de criação” que eles levam ressignificam estes espaços de passagem, levando ao subterrâneo “traços que se sobrepõem a assepsia que geralmente prepondera”.

Trago para o texto também algumas contribuições de Janice Caiafa. A autora é poetisa, antropóloga e professora da UFRJ e estuda sobre as relações que se dão dentro do universo do metrô. Segundo CAIAFA¹⁷(2006, p 47) as escadas para acessar os metrôs conduzem em geral a outro ambiente, com seus próprios caminhos, regras e atrações e que nesse transporte coletivo se evidencia a necessidade de certo “traquejo para conviver com outros numa cidade, dividir espaço, acompanhar o fluxo que se produz”.

Segundo Caiafa, no espaço público como o metrô, é preciso que as pessoas renunciem a alguns gestos costumeiros que usariam, por exemplo, se

¹⁵ Disponível em <https://pt.saopaulomap360.com/carte/pdf/pt/mapa-metro-sao-paulo.pdf> Acesso em 10/11/2018.

¹⁶ Artigo disponível para baixar em <http://www.cult.ufba.br/enecult/programacaoxiv/apresentacao-em-grupos-de-trabalho-nos-14-eixos-tematicos/anais/> Acesso em 18/11/2018.

¹⁷ Artigo disponível para baixar em <https://portalseer.ufba.br/index.php/contemporaneaposcom/article/view/3493/2549> Acesso em 18/11/2018

estivessem em suas casas, e que aprendam outros necessários para o ritmo da vida coletiva. Para a autora “há uma fruição possível em ingressar nessa onda coletiva: não se está em casa, é preciso recolocar o corpo, e isso pode ser uma experiência interessante”. Segundo ela, o metrô é “circuito de direções precisas” e esse fato gera algumas exigências. [...] “É uma tensão urbana, uma fricção que anima os corpos” (CAIAFA, 2006, p.48).

A referida autora também constata que várias pessoas percebem o ambiente do metrô como ordeiro e que isso lhes passa segurança. Para ela, o fato do metrô ser de alguma forma “isolado, circunscrito e sob o solo, é normal que o metrô possa despertar alguma insegurança nas pessoas, o que pesaria a favor da organização do espaço” e afirma que é certo que “alguma regulação é necessária para a operação bem sucedida do sistema e pode mesmo, como vimos, servir para um exercício muito particular em que os próprios usuários encontram um proveito e uma fruição”. Entretanto, afirma que para que isso ocorra é necessário que estes possam “coreografar um pouco eles mesmos - como ocorre entre nós, acredito, mesmo que por vezes à revelia de algum excesso de disciplina” (IDEM, p.52).

O metrô para CAIAFA (2006, p.53) “trata-se, resumidamente, de um dispositivo urbano de uso coletivo”. A mesma autora afirma em outro texto que:

Num equipamento coletivo presta-se um serviço para uma coletividade – daí a denominação equipamento de serviço que avancei em “Consumo e transporte coletivo”. A noção de serviço não é uniforme e sua variabilidade define em parte a própria diversidade dos equipamentos. Os equipamentos coletivos surgem originalmente no perímetro da atividade estatal. De fato, o Estado se apoiou neles para consolidar seu poder. Assim, por exemplo, os hospitais, as escolas, as autoestradas, as creches – estes e outros equipamentos coletivos foram pontos de ancoragem do Estado no contexto do estabelecimento de relações capitalistas de produção econômica e subjetiva. É o aspecto de controle do equipamento coletivo.

Por outro lado – e no mesmo golpe em que se exerce o controle – num equipamento coletivo se geram também fenômenos que podem ser utilizados pelos indivíduos fora do esquadramento pelo Estado ou por qualquer outro gestor. Esses fenômenos confluem na figura do uso. Trata-se do uso de um serviço público – destinado a uma coletividade e de importância suficiente para estar em algum grau na alçada do Estado, mesmo que sua definição não seja uniforme e que possa vir a ser de diversas formas delegado (na modalidade da concessão, da permissão, etc.) (CAIAFA,¹⁸ 2007, p 1)

¹⁸ Artigo disponível para baixar em http://www.compos.org.br/data/biblioteca_189.pdf Acesso em 18/11/2018.

A autora defende que, por essa via, é possível ver e analisar o sistema de metrô do Rio de Janeiro como equipamento coletivo, além do que isso nos permitiria pensar sobre “os efeitos de poder que se produzem no fornecimento desse serviço. Além ou mesmo antes de desempenhar uma função, o equipamento coletivo tem um projeto de poder” (CAIAFA, 2006, p. 53)

Para ela “o encontro coletivo de desconhecidos, tão emblemático nas cidades, passa em algum grau pelo funcionamento de equipamentos coletivos, ou seja, pelo uso coletivo de equipamentos urbanos que funcionam em parte estipulando regras”. Entretanto, explica que para que esse encontro aconteça, o peso dado a normalização não pode predominar. (IDEM, p.54)

Para Caiafa, o metrô precisa determinar regulações e estas podem compor um “exercício interessante, do ponto de vista da experiência coletiva que ali se torna possível”, entretanto, a autora afirma que pode acabar havendo, nos diferentes sistemas e em diversos graus, “um sobreinvestimento na regulação”, acentuando dessa forma seu aspecto repressivo (CAIAFA, 2006, p. 54). E, nesse contexto, seria possível observar interferências por parte dos usuários, os quais tentam impor seu próprio ritmo à circulação do equipamento coletivo, dessa forma buscando furar a ordenação.

Auxiliando-nos a melhor compreender nosso objeto de pesquisa, CAIAFA afirma que:

Para que o ritmo coletivo se construa e permita o encontro urbano entre os desconhecidos que freqüentam o metrô, estes precisam fruir de alguma liberdade. Têm que coreografar um pouco a circulação. No caso do metrô de Londres, como vimos, a excessiva preocupação com o lucro por parte dos operadores impediu isso. Por outro lado, nos metrôs de Paris e Nova York, apesar de o espaço não estar oficialmente liberado para os artistas de rua, podemos ouvir um belo violino na plataforma, por exemplo, ou um canto coral de blues no trem. Provavelmente uma folga na regulação, junto com uma interferência por parte dos usuários, acabou abrindo uma brecha para que essa variação ocorresse no espaço regrado do metrô. (IDEM, p. 55)

No entanto, é possível que essa ocorrência nem sempre seja desejável, sobretudo para o metrô carioca (em que muitos usuários afirmam valorizar o silêncio), mas acaba por mostrar certo grau de “permissividade ou distração que, sem produzir o caos, nos proporciona um itinerário menos ordenado, mais

livre e mais intenso do ponto de vista das relações no espaço do metrô” (IDEM, p. 55).

Com relação ao “sobreinvestimento na regulação” e a acentuação do aspecto repressivo, aspectos muito importante trazidos pela autora, podemos relacionar , por exemplo, com os relatos de violência ocorridos com os artistas metroviários. Diversas matérias de jornais já registram esse tipo de ocorrência, como podemos ver abaixo:

Figura 3: captura de tela de matéria do Jornal O Dia publicada em 21 de agosto de 2015¹⁹

RIO DE JANEIRO

Músico é agredido por segurança do metrô e passageiros se revoltam

Funcionário deu socos no rosto da vítima, que tocava flauta transversa na estação Botafogo, no último dia 14

Por O Dia
21/08/2015 01h34 Atualizado às 21/08/2015 20h15

Fonte: Jornal o Dia

Figura 4: captura de tela de matéria do jornal R7 publicada em 31 de julho de 2017²⁰

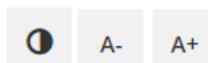
Músico é retirado de vagão do metrô no Rio e acusa seguranças de agressão; veja vídeo

Caso foi parar na delegacia de Copacabana

RIO DE JANEIRO

Do R7

© 31/07/2017 - 16h21



Fonte: Jornal R7

¹⁹ Disponível em https://odia.ig.com.br/_conteudo/noticia/rio-de-janeiro/2015-08-21/musico-e-agredido-por-seguranca-do-metro-e-passageiros-se-revoltam.html Acesso em 12/11/2018

²⁰ Disponível em <https://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/musico-e-retirado-de-vagao-do-metro-no-rio-e-acusa-seguranças-de-agressao-veja-video-31072017> Acesso em 12/11/2018

Para ilustrar melhor essa questão, usaremos como exemplo um desses casos de agressão, registrado pelo Jornal O Globo²¹ em 6 de novembro de 2018:

Figura 5: captura de tela de matéria publicada no Jornal O Globo dia 6/11/2018



Fonte: Jornal o Globo

Ao usar especificamente essa matéria como exemplo, a ideia é trazer para o trabalho o registro de alguns pontos de vista diferentes frente a uma mesma situação. A perspectiva dos músicos, dos agentes de segurança/instituição Metrô Rio e de um dos representantes da OAB.

Nesse caso, segundo a matéria, os músicos estavam tocando no metrô quando sete seguranças do Metrô Rio os obrigaram a parar, chegando a usar força física contra um dos artistas. Essa mesma notícia conta com um vídeo que termina com os músicos berrando “polícia” enquanto são perseguidos pelos seguranças. Uma cena um tanto quanto estranha visto que usuários do metrô (já que eles pagaram passagem) correm dos seguranças chamando pela polícia para protegê-los de quem deveria lhes dar proteção.

Segundo o jornal, no dia seguinte as agressões, um desses artistas recebeu ameaças em uma de suas redes sociais por parte de um dos agentes de segurança que aparece nas imagens. Entretanto, ainda segundo a matéria do Jornal o Globo, a assessoria de imprensa do metrô negou qualquer agressão e rejeitou o conteúdo do vídeo, alegando que o mesmo teria sido editado, e, em relação à ameaça, a instituição disse que iria apurar a

²¹ Disponível em <https://oglobo.globo.com/rio/musicos-sao-agredidos-em-vagao-do-metro-acusam-seguranças-17982262> Acesso em 06/10/2018

ocorrência e, se fosse constatado desvio de conduta, o funcionário sofreria sanções disciplinares cabíveis (apesar dessa afirmação, não conseguiu encontrar nenhuma matéria mostrando se houve as devidas apurações ou se foi aplicada alguma sanção, por exemplo).

Segundo o jornal, o vice-presidente da Comissão de Direitos Humanos da OAB/RJ, afirmou que “não se viu, por parte dos rapazes, nenhum gesto agressivo, nenhum ato de violência que justificasse uma abordagem mais dura” e que, na ocasião, a comissão acompanharia o processo, dando auxílio aos músicos.

Em contraponto, o jornal afirma que a versão do Metrô Rio difere da narrada pelo agente de segurança nas redes sociais. Para a empresa:

Um usuário incomodado com o som alto e a panfletagem comunicou aos seguranças da concessionária sobre a presença de músicos na composição (...) Apesar de terem sido convidados a se retirar do sistema, os músicos se recusaram a sair do trem. Os agentes do MetrôRio agiram para evitar danos à segurança e aos usuários que estavam na composição. As câmeras de monitoramento registraram toda a ação e estão à disposição das autoridades. O vídeo editado e divulgado na internet mostra a discussão do usuário com os músicos. Para resolver o impasse, o MetrôRio acionou os policiais militares do convênio Proeis (O GLOBO, 2015)

Segundo a matéria, os músicos, entretanto, contestaram a nota do Metrô Rio e disseram que processariam a concessionária.

O caso registrado nessa matéria do Jornal O Globo traz para o trabalho diversas perspectivas diferentes dos múltiplos agentes envolvidos nessa mesma situação. É possível compreender que as narrações conflitantes diante das mesmas cenas têm forte ligação com o papel que cada um desses agentes representa nesse contexto, e que vai muito além do episódio narrado, sendo parte, em termos mais amplos, do longo processo de conflitos entre o Metrô Rio e os artistas. .

2.2 Tensões em torno da elaboração do Projeto de Lei: os conflitos de interesse entre os artistas e o metrô

Desde 2014 tramitava na Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro o Projeto de Lei 2958 que visava à regulamentação das manifestações culturais no interior dos trens, metrô e barcas no Estado do Rio de Janeiro. Apesar do texto original²² prever a permissão das apresentações no interior dos vagões do metrô do Rio, apontado logo no artigo 1 que: “Fica permitido a apresentação cultural no interior dos trens e do metrô no âmbito do Estado do Rio de Janeiro”, ao longo do processo ele sofreu algumas alterações e passou a prever apenas intervenções artísticas nas estações.

Desde o início, como podemos ver na matéria do G1, publicada em 6/10/2015²³, os artistas já pediam algumas alterações na proposta, como por exemplo, na criação do cadastro único, previsto na proposta de lei . Para eles o mesmo devia ser administrado pela Secretaria de Estado de Cultura (no texto original esse cadastro ficava a cargo da concessionária).

Já a posição do metrô, como é possível ver nessa matéria, desde o começo foi argumentar sobre a segurança dos passageiros e defender que esse era o principal obstáculo para que as manifestações culturais fossem autorizadas nos vagões. Segundo o jornal, o diretor do Metrô Rio até então afirmou que:

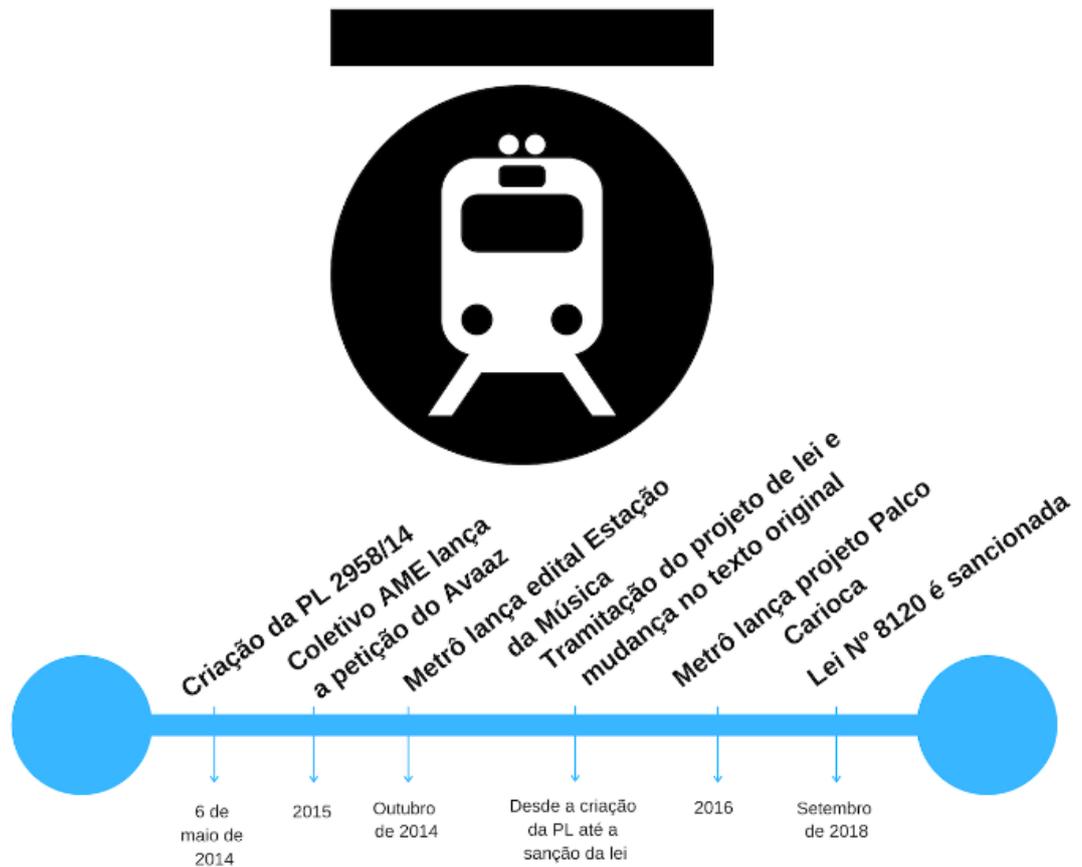
Se a gente for seguir o exemplo dos outros metrôs do mundo, nas estações fora de plataforma é possível [autorizar as apresentações musicais]. Agora, dentro dos trens, não. Primeiro para você poder preservar tanto o artista quanto o usuário. Você tem risco de queda, problema na circulação e dificulta as pessoas escutarem os avisos sonoros na questão de segurança.(G1, 6/10/2015)

Da criação do projeto de lei até a votação do texto final e sua sanção, houve diversas etapas, como audiência pública e a ida ao plenário. Ilustro aqui em um desenho um pequeno esquema da ordem cronológica de alguns dos fatos dessa história, a fim de auxiliar na compreensão do leitor

²² Disponível em <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1115.nsf/18c1dd68f96be3e7832566ec0018d833/c3b365ce09c856783257cd00055c377?OpenDocument> Acesso em 20/11/2018.

²³ Disponível em <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/10/projeto-de-lei-que-autoriza-musicos-em-trens-e-metro-e-discutido-na-alerj.html> Acesso em 20/11/2018.

Figura 6: Figura com ordem cronológica do período entre a criação da PL e a sanção da lei



Fonte: feito pela autora.

É interessante observar que ao longo desse processo, os embates entre o Metrô Rio e os artistas se mantiveram muito parecidos. Ao analisar as notas e falas de ambas as partes, seja no início dessa história ou após a aprovação da lei, vai ser possível perceber que até os argumentos usados se mantêm os mesmos, como por exemplo, a questão da segurança para o Metrô.

Figura 7: Foto de capa do evento²⁴ do Facebook da audiência pública sobre a PL2958/14, criado pela Comissão de Cultura da ALERJ



Fonte: Facebook

Figura 8: Corpo do evento do Facebook da audiência pública sobre a PL2958/14, criado pela Comissão de Cultura da ALERJ

OUT 6 Audiência Pública - PL 2958/14
Manifestação Cultural no Metrô e Trens
Público · Organizado por Comissão de Cultura ALERJ

★ Tenho interesse

🕒 Terça-feira, 6 de outubro de 2015 de 11:30 a 13:30 UTC-03
Há mais de um ano

📍 Alerj - Sala das Comissões 316

169 compareceram · 20 interessados
Compartilhe este evento com seus amigos

Detalhes

O Presidente da Comissão de Cultura Dep Zaqueu Teixeira convida para a Audiência Pública sobre o Projeto de Lei 2958/14 de autoria do Dep André Ceciliano, que regulamenta a Manifestação Cultural no interior dos trens e no Metrô no estado do Rio de Janeiro.

Convidados:
Yuri Rodrigues, Felipe Lemos e Juan Munhoz - artistas
Representante da Secretaria de Estado de Cultura
Representante da Secretaria de Estado de Transporte
Representante da Supervia
Representante da Metrô Rio

A audiência iniciará pontualmente. Pedimos chegar com 30 minutos de antecedência para o credenciamento.

Texto da lei em discussão:
<http://bit.ly/LeiManifestaçãoMetrôeTrem>

Fonte: Facebook

²⁴ Disponível em <https://www.facebook.com/events/1005535042812287/> Acesso em 20/11/2018.

Em outra matéria sobre os embates entre os interesses dos artistas e do Metrô Rio, publicada pelo O Globo no dia 12 de junho de 2015²⁵, o coordenador de Música da Secretaria Estadual de Cultura propõe tentativas de solução:

Desde que assumi, em agosto, fizemos algumas reuniões com os músicos do metrô para entender a realidade deles — conta Daniel Domingues, coordenador de Música da Secretaria Estadual de Cultura. — Nos encontramos também com MetrôRio e Supervia, que batem muito não só na tecla dos problemas de segurança das apresentações nos vagões, mas também na de que seus usuários não querem música. Sugerí então uma pesquisa com os usuários, com urnas eletrônicas do TRE nas estações principais. Sugerimos a existência de “vagões de silêncio” ou “vagões das artes”, mas a ideia não foi bem recebida.

Segundo o jornal, a pesquisa seria uma base para se pensar a legislação, devido ao fato de que não havia dados suficientes sobre a aceitação por parte dos usuários de música nos vagões. Segundo a matéria, entretanto, o MetrôRio afirmou que “das interações nas redes sociais do MetrôRio sobre músicos no sistema, 62% são de críticas às apresentações nos trens”, mas não informando o que isso representaria em termos de volume ou qual seria o teor das críticas.

Sobre essa afirmação da empresa, a matéria registra a resposta de um dos músicos metroviários afirmando que ao entrar no Facebook do Metrô ter encontrado pouquíssimas menções à música, e as que existiam eram quase todas favoráveis aos artistas.

²⁵Disponível em <<https://oglobo.globo.com/cultura/musica/batalha-underground-veto-musicos-no-metro-trens-do-rio-gera-debate-18302179>> Acesso em 18/11/2018.

A partir da criação da PL, um grupo de artistas que já exercia regularmente a prática artística no metrô, oriundos de diversos locais da cidade, começou a se articular para colocar suas reivindicações dentro deste projeto de lei²⁶ e criou o coletivo AME (Artistas Metroviários). É possível observar no texto da petição de 2015 “Em defesa da arte nos transportes coletivos no Rio de Janeiro”²⁷ feita por esses artistas, quais eram até então suas queixas e demandas. Para eles, essa prática é diária e histórica e faz parte do patrimônio cultural da cidade.

Figura 9: petição criada pelo Coletivo AME em outubro de 2015

The image shows a screenshot of a petition page on the Avaaz.org website. At the top left is the Avaaz.org logo with the tagline 'Petições da COMUNIDADE'. To the right are navigation links: ASSINE, ENTRAR, QUEM SOMOS, AJUDA. Below the logo is a blue banner with the text 'A maior e mais efetiva comunidade de campanhas online para mudanças' and a red button that says 'INICIE UMA PETIÇÃO'. The main heading of the petition is 'Coletivo AME : em defesa da arte nos transportes coletivos do Rio de Janeiro'. Below the heading is a graphic featuring a yellow bee with 'AME' on its body, a red stamp that says 'CENSURADO', and the text 'Manifesto pela #ARTENOMETRO artistas metroviários'. A progress bar below the graphic shows '1.661' signatures out of a goal of '100.000', with the text '1.661 assinaturas. Vamos chegar a 100.000'. To the right of the graphic is a sign-up section titled 'ASSINE A PETIÇÃO' with a quote of the petition title, a form to 'Preencha o seu email' with an 'Email' input field, and a red 'ASSINE' button. Below the form is a privacy notice: 'Avaaz.org protegerá sua privacidade, e te manterá atualizado sobre isso e campanhas similares.' and a note: 'Esta petição foi criada por Yuri Rodrigues G. e pode não representar a visão da comunidade da Avaaz.'

Fonte: Site do Avaaz

No texto da petição, os artistas levantam a questão de que o Projeto de Lei 2958/2014 que visava à regulamentação da arte nos metrôs, trens, barcas e ônibus do Rio de Janeiro, estava sendo votado pela ALERJ, mas, como já falado anteriormente, alertam para o fato de que ao longo do processo o texto passou a prever autorização apenas às apresentações realizadas nas estações, dessa forma não considerando as performances que ocorrem no

²⁶ Ver mais sobre em <<http://biblioo.info/coletivo-ame-em-defesa-da-arte-no-metro-do-rio/>> Acesso em 06/10/2018.

²⁷ Disponível em <https://secure.avaaz.org/po/petition/Coletivo_AME_Em_defesa_da_arte_nos_transportes_coletivos_do_Rio_de_Janeiro/?tyJBDb> Acesso em 06/10/2018

interior dos trens. Segundo a petição dos artistas, o projeto “foi alterado de tal forma que deixou de ser uma regulamentação e passou a ser uma proibição”.

Eles colocam em seguida que “regulamentar a atividade, portanto, não pode ser alterar a essência da própria atividade” e afirmam que sabem que o assunto é polêmico, mas que gostariam de saber a opinião da população e por isso criaram uma petição pública pedindo para que todos que apóiem a arte dentro dos vagões assinassem o documento, dessa forma mostrando que a prática realizada por eles visa a melhoria e a qualidade de vida de milhares de pessoas que passam por aquele espaço todos os dias.

O texto o Coletivo AME reivindica a sua “presença ativa em todo o processo de construção e elaboração do PL 2958/2014 e em qualquer outro assunto relacionado ao mesmo e ao nosso trabalho” e afirma que:

A arte pública é livre por excelência, é de todos, para todos, subverte, inventa, reinventa, é autêntica. A nossa arte se dá no dia-a-dia das pessoas, dentro dos vagões: no olhar e no sentimento que cada um pode ter ao ouvir melodias; no arrepio, na vibração, na vontade de dançar ao som dos graves, médios e agudos da percussão; na calma e na excitação do soar das palavras de um poema, como brisa e vendaval; nas reflexões, epifanias e devires dos encontros entre artistas e demais usuários dos transportes coletivos; em cada sentimento, cada sorriso, cada lágrima de quem vivencia intervenções urbanas. (Petição online de 2015 do AME no AVAAZ)

Os artistas afirmam, nesse mesmo texto, que vivenciam a arte itinerante dentro dos vagões “como forma de promover o acesso à cultura para aqueles que não dispõem de tempo e/ou recurso para acessá-la em outros espaços” e que a arte no vagão possibilita e estimula a aproximação, integração e vínculo entre o público e o artista, “criando uma atmosfera de interação entre todas as pessoas; promove a humanização das relações entre os passageiros, gerando bem estar frente à precariedade e ao estresse cotidiano do transporte coletivo”, além de propagar valores e estimular o público a conhecer mais a diversidade cultural brasileira, novos artistas e com quem dialogam.

Nessa mesma petição os artistas levantam a questão da segurança e afirmam que logo após a primeira audiência pública que discutia a PL em questão mais de um artista foi agredido por seguranças do Metrô Rio.

2.3 As práticas e projetos do metrô

No dia 4 de setembro, o texto final da PL 2958/14 foi aprovado pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), e sancionada pelo governador Luiz Fernando Pezão no dia 25 de setembro do corrente ano.

Trago para análise o texto da lei em questão, Lei Nº 8120, a fim de problematizar alguns de seus incisos:

Art. 1º - Fica permitida a apresentação cultural nas estações de barcas, trens e metrô, no âmbito do Estado do Rio de Janeiro.

Parágrafo Único - Entende-se por apresentação cultural, para efeito do disposto no caput deste artigo:

I - apresentação musical vocal;

II - apresentação musical instrumental;

III - apresentação de poesia, teatro, dança e outras manifestações artísticas.

Art. 2º - A concessionária responsável pela administração do trem, do metrô ou das barcas criará um cadastro de artistas que já trabalham ou estejam interessados em realizar a apresentação de que trata o artigo 1º.

Parágrafo único - O cadastro não terá caráter autorizativo ou de seleção de artistas habilitados, valendo apenas para efeito de concessão de gratuidade e de organização dos horários de apresentação.

Art. 3º - Fica facultada à concessionária a concessão de gratuidade aos artistas cadastrados.

Parágrafo único - Não havendo a gratuidade de que trata o caput deste artigo, o artista deverá pagar a sua passagem para ingressar às barcas, aos trens e ao metrô.

Art. 4º - A apresentação de que trata o artigo 1º será realizada no horário das 6 h (seis horas) às 23 h (vinte e três horas), nos dias úteis, e das 7 h (sete horas) às 23 h (vinte e três horas), nos sábados, domingos e feriados.

§ 1º - A concessionária poderá convencionar, junto aos artistas, horários distintos aos estabelecidos no caput deste artigo.

§ 2º - O artista para a apresentação de que trata o artigo 1º não poderá cobrar cachê dos usuários, salvo se, de forma espontânea, estes fizerem doação.

§ 3º - É permitida a realização de performances artísticas no interior das embarcações e dos vagões, que será regulamentada pelo Poder Executivo, ouvidos os artistas.

Art. 5º - A concessionária regulamentará a realização de apresentações em datas em que o funcionamento dos transportes, por aumento do fluxo de passageiros, deverá seguir esquema especial.

Art. 6º - O artista que descumprir as obrigações dispostas nesta Lei terá o seu cadastro junto à concessionária cancelado.

Art. 7º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

(Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/210327346/doi-rj-poder-executivo-26-09-2018-pg-2>> Acesso em 06/10/2018)

A título de contextualização, vale destacar as demandas colocadas pelos artistas metroviários no texto da petição do Coletivo AME para o Avaaz em 2015, já citada anteriormente. Na época em que fizeram esse manifesto, os artistas registraram a defesa de um projeto de lei que:

- Compreendesse as manifestações artísticas e culturais no interior dos vagões e dos demais transportes coletivos;

- No caso de haver necessidade de identificação dos artistas, que a mesma fosse feita através de um cadastro a ser gerido pela Secretaria de Estado de Cultura junto aos artistas – e não pela concessionária -, dessa forma não havendo caráter de autorização ou seleção de artistas habilitados;

- Mantivesse a dinâmica de horários das apresentações, compreendidas entre os horários de maior fluxo de passageiros (das 9h30 às 16h e 19h30 às 22h nos dias úteis e das 9h às 22 h nos sábados, domingos e feriados).

Sobre a primeira demanda colocada por eles, é importante ressaltar que, apesar de toda a mobilização dos últimos anos feita pelos artistas metroviários, no texto da lei em si, depois de diversas alterações sofridas, está escrito que fica “permitida a apresentação cultural nas estações de barcas, trens, metrô”, não **dentro das composições**. Apenas no artigo 4, parágrafo 3, aparece que “é permitida a realização de performances artísticas no interior das embarcações e dos vagões, que será regulamentada pelo Poder Executivo, ouvidos os artistas”. A luta dos artistas pela prática dentro do vagão segue latente e no momento eles aguardam para saber qual setor regulamentará tal questão.

Sobre a dinâmica das apresentações, o horário autorizado na lei ficou mais amplo e melhor do que o demandado pelos artistas no texto da petição.

Com relação ao cadastro dos artistas (art.2), na lei está previsto que a concessionária responsável pela administração do trem, metrô e barcas ficará encarregada de criá-lo (tanto dos artistas que já trabalham, quanto dos que estão interessados em se apresentar nesses transportes coletivos). Isso é contrária ao desejo dos artistas do AME, que, diante da necessidade da existência de tal cadastro, o mesmo fosse gerido pela Secretária de Estado de Cultura.

É compreensível eles não quererem que a concessionária fique responsável por esse cadastro, nesse caso. Partindo do princípio de que nessa situação a empresa e os artistas vêm há anos tendo diversas disputas e conflitos de interesses com relação as apresentações, acredito que os artistas

preferiam que quem coordene esses cadastros esteja fora do palco central desse longo processo de embates.

Segundo o texto da lei, “o cadastro não terá caráter autorizativo ou de seleção de artistas habilitados, valendo apenas para efeito de concessão de gratuidade e de organização dos horários de apresentação”. No entanto, no Artigo 3 está escrito que “fica facultada à concessionária a concessão de gratuidade aos artistas cadastrados” e que se não houver a concessão, os mesmos deverão pagar suas passagens para ingressar nas barcas, trens e metrô.

Cabe destacar que o Metrô lançou uma nota (registrada na matéria²⁸ do Diário Carioca publicada em 26 de setembro de 2018) se posicionando contra a Lei Nº 8120. Levando em consideração que não é obrigatória a garantia por parte da empresa da gratuidade para os artistas que se apresentarão e visto que há diversos registros de perseguição para com os artistas metroviários²⁹, fica em questão qual será a real funcionalidade desse cadastramento e, mais do que isso, da real aplicabilidade dessa lei.

Na nota do Metrô Rio, a empresa se diz totalmente contrária a lei, afirmando que “os vagões não são locais apropriados para apresentações artísticas”, pois, no interior das composições, seria necessário pensar primeiramente na segurança dos clientes e dos próprios artistas. A empresa explica que, em todos os principais metrôs do mundo, as apresentações dentro dos vagões são proibidas a fim de se evitar acidentes e problemas na operação, pois, de acordo com eles, ofereceriam riscos aos usuários e comprometeriam o fluxo de pessoas, “seja em situações normais ou em momentos de necessidade de deslocamento rápido de ocupantes”.

²⁸Disponível em <https://www.odiarioriocarioca.com/noticia-2018-09-26-metrorio-se-posiciona-sobre-lei-regulamenta-apresentacoes-artisticas-no-metro-9630685.carioca.html> Acesso em 09/10/2018.

²⁹“Frente à perseguição e violência ocorridas, frequentemente, no metrô, contra os artistas, criando tensão, estresse e diversos prejuízos – inclusive, para os demais usuários – nós, Coletivo AME - Artistas Metroviários, vimos repudiar estas ações e nos posicionar a favor da arte dentro dos vagões!” – Trecho do texto da petição do Coletivo AME disponível em https://secure.avaaz.org/po/petition/Coletivo_AME_Em_defesa_da_arte_nos_transportes_coletivos_do_Rio_de_Janeiro/?tyJBDb> Acesso em 09/10/2018

Na nota o Metrô Rio continua afirmando que “em consonância com as regras mundiais de acessibilidade e segurança, é necessário também observar os avisos sonoros e alertas de emergência”, que não podem ser abafados por eventuais sons das apresentações, dessa forma oferecendo risco para os clientes, principalmente aqueles que possuem necessidades especiais.

A empresa coloca ainda que “assim como ocorre nos demais sistemas do mundo, respeita o direito individual dos clientes” e que:

Para apresentações de artistas nas dependências do sistema, o MetrôRio mantém nas estações de maior fluxo, desde 2016, o projeto Palco Carioca. A iniciativa destina espaços adequados a performances musicais em dias úteis, das 12h às 20h. As inscrições para participação do projeto são gratuitas e podem ser feitas no site www.metrorio.com.br/Cultura/PalcoCarioca. No projeto Palco Carioca, o MetrôRio recolhe junto ao Ecad (Escritório Central de Arrecadação e Distribuição) os valores referentes aos direitos autorais dos compositores, o que não acontece em relação aos artistas que se apresentam livremente. (Nota do Metrô disponível em matéria do Jornal O Extra³⁰, 2018)

Sobre a questão da segurança, é interessante trazer a perspectiva dos artistas metroviários, registrada no texto da petição do Coletivo AME para o Avaaz em 2015, já citado anteriormente. No texto da petição o Coletivo AME coloca que não há registros de acidentes ou problemas de segurança causados pelos artistas, mesmo em casos de freadas bruscas, que no caso já configuraria um exemplo da péssima qualidade do serviço prestado pela empresa. Os artistas afirmam que, no Rio, “os transportes coletivos não são seguros”, apontam sobre a falta do cinto de segurança, além de “usuários em pé; superlotação; freadas bruscas; alta velocidade; roubos; furtos; má conservação das composições, ar-condicionado e caixas de som com mau funcionamento”, enfim, apontam para a precariedade dos serviços em geral (IDEM).

Eles afirmam que uma de suas preocupações é ter “o bom senso de não atrapalhar a circulação, por respeito aos demais usuários e para que a apresentação seja mais visível e audível, inclusive respeitando os avisos sonoros” e que, no caso de pessoas com necessidade especiais, não somente eles, mas também outros usuários do metrô ajudam sempre que

³⁰Disponível em <<https://extra.globo.com/noticias/rio/apesar-de-lei-que-permite-apresentacoes-artisticas-musico-expulso-de-composicao-do-metro-23104966.html>> Acesso em 09/10/2018.

possível no embarque e desembarque, mesmo que esta seja uma responsabilidade da concessionária. (IDEM)

No texto da petição, os artistas colocam ainda que faz parte do cotidiano deles “a dinâmica de se adaptar ao uso comum dos transportes coletivos” e afirmam que no caso de haver muitas pessoas dentro do vagão, a apresentação se torna inviável. Eles afirmam que “os transportes coletivos ainda carecem da arte viva que a arte itinerante proporciona” e que a mesma se manifesta em diversos ambientes como praças, ruas, trens barcas e ônibus, ressignificando esses espaços. O abaixo assinado segue no ar e até o presente momento³¹ conta com 1.661 assinaturas.

Outro ponto interessante da Lei Nº 8120 a merecer destaque é a autorização da contribuição autônoma e espontânea dos usuários para os artistas. No artigo 4, parágrafo 2, a lei prevê que “o artista para a apresentação de que trata o artigo 1º não poderá cobrar cachê dos usuários, salvo se, de forma espontânea, estes fizerem doação”, dessa forma, permite aos artistas seguir com sua prática de, ao final de suas apresentações “passar o chapéu” e receber as contribuições.

É interessante trazermos esse tópico para colocarmos em contraponto com o projeto Palco Carioca, citado pelo Metrô Rio na nota contra a aprovação da Lei Nº 8120 e com o edital lançado pela empresa em 2014, o “Estação da Música”.

Em 2014, o Metrô Rio lançou um edital chamado “Estação da Música”, que convidava artistas para se apresentarem em suas estações, mas o projeto causou grande polêmica devido às regras do edital.

Figura 10: captura de tela de matéria do Catraca Livre publicada em 14/10/18

[Página Inicial](#) » [Cidadania](#) »

Metrô Rio abre edital para músicos e causa polêmica

O fato de não haver contrapartida financeira desagradou os artistas

14/10/2014 - 13:25

Por: Redação | [Comunicar erro](#)



Fonte: Site do Catraca Livre

³¹ Até o dia 15/10/2018

Segundo a matéria do Catraca Livre³² publicada em 14 de outubro de 2014, o fato que mais incomodou os artistas foi o argumento de que o objetivo do projeto era proporcionar que os artistas envolvidos pudessem divulgar seus trabalhos, mas no entanto não prevendo nenhuma contrapartida financeira e não autorizando que os mesmos pudessem “passar o chapéu”, além de não deixarem que artistas usassem a energia das estações.

É interessante observar esses incômodos. Ao analisarmos as datas dos fatos conseguimos traçar uma linha de raciocínio. Em 6 de maio de 2014 é lançado o Projeto de Lei Nº 2958/2014, prevendo em seu texto original que os artistas possam se apresentar dentro dos vagões, prática essa que, apesar não ser regulamentada, nunca foi proibida e já era realizada com frequência há muitos anos. Tocar dentro do vagão, entretanto, além de promover o acesso à cultura para quem não dispõem de tempo ou recurso para acessá-la em outros espaços, por exemplo, também implica no fato de que nos vagões têm bastante público para as apresentações, o que é positivo para o artista tanto pelo fato de que sua arte está sendo assistida, quanto pelo fato de que ao “passar o chapéu”, os usuários que quiserem poderão contribuir com alguma quantia.

Como já vimos, desde que o projeto de lei foi lançado, o Metrô Rio se posicionou contrário as apresentações dentro dos vagões, querendo reduzir na lei que as autorizações fossem apenas para apresentações nas estações. Em outubro do mesmo ano da criação da PL, a empresa lança um edital que convida os artistas a tocarem nas estações, o que poderia indicar uma tentativa da instituição de propor o formato que eles acreditam ser o correto e quem sabe dessa forma os artistas aprovarem e os embates entre ambos os lados se reduzirem.

³²Disponível em <<https://catracalivre.com.br/cidadania/metro-rio-abre-edital-para-musicos-e-causa-polemica/>> Acesso em 12/10/2018

Mas, no entanto, ao lançar o edital, a empresa ao invés de propor um modelo que fosse interessante para ambos os lados, já partindo da questão que convidava os artistas apenas para apresentações **nas estações**, ainda tira a possibilidade deles passarem o chapéu, não prevendo também nenhuma contrapartida financeira. Olhando dessa forma é possível observar que, nesse projeto, os artistas teriam menos público do que quando se apresentam, como sempre fizeram, dentro dos vagões e ainda por cima não conseguiriam as tão importantes contribuições espontâneas que conseguem dentro dos vagões, por exemplo.

Vale destacar que experiências que tive de assistir apresentações no Palco Carioca, por exemplo, um dos fatos que mais chamou atenção foram as poucas pessoas parando para ver os artistas, além da acústica dos espaços destinados a eles não ser muito boa.

É muito importante que a empresa planeje uma estrutura interessante para os artistas e conseqüentemente uma apresentação mais atraente para os usuários do metrô. Partindo do fato que o edital convida os músicos a se apresentarem nas estações, seria uma ótima oportunidade do Metrô Rio pensar um formato que fosse mais confortável para esses artistas. Se formos analisar, a princípio, se o local destinado para se apresentar dentro das estações for bem planejado, pode ser mais confortável do que dentro dos vagões. A não autorização de uso da energia elétrica, por exemplo, ao meu ver, foi mais uma falta de estratégia por parte da empresa no projeto Estação da Música.

Em nota sobre o edital (também disponível na matéria do Catraca Livre), o Metrô Rio afirmou que “o Projeto Estação da Música tem caráter exclusivamente cultural”, possibilitando aos músicos participantes a oportunidade de mostrar seus trabalhos em “espaços bem posicionados e estruturados para apresentações nas estações e com divulgação nos meios de comunicação, observando o contrato de concessão e as restrições operacionais”. A empresa explica que em 10 dias de divulgação já haviam tido 24 artistas inscritos e que o projeto tinha por objetivo a abertura de espaço nas

estações com grande circulação diária de pessoas, “para fins de divulgação da sua arte”:

Como Concessionária de Serviço Público, o MetrôRio deve observar a legislação pertinente, bem como as regras contidas no Contrato de concessão, não podendo autorizar qualquer ato que incentive a doação de dinheiro por parte de seus usuários e nem permitir a prática de qualquer ato que venha constranger seus usuários, além de não poder incentivar a venda de produtos de forma não legal e sem os recolhimentos fiscais pertinentes. (IDEM)

A nota da empresa diz ainda que, considerando o Metrô Rio como uma empresa de operação e manutenção do transporte metroviário, ao definirem os espaços para apresentação dos músicos selecionados não conseguiram garantir que todos teriam fácil acesso à energia elétrica, “razão pela qual, em observância à necessidade operacional e segurança dos usuários, foi prevista esta regra no Regulamento”.

Além disso, eles afirmam que a ideia do projeto era “apresentar músicos independentes, com obras autorais próprias ou de domínio público, para fomentar a divulgação de novos talentos, devendo obedecer a lei de direitos autorais vigente no Brasil”.

Segundo eles as músicas de outros autores poderiam ser apresentadas, desde que estivessem enquadradas nas diretrizes que regem o recolhimento de direitos autorais e que “com base no contrato de concessão”, não eram permitidas manifestações políticas ou religiosas nas dependências do Metrô Rio. Não havendo restrição de gênero musical das apresentações.

No outro projeto, o “Palco Carioca”, iniciado em 2016, o Metrô Rio se propõe a disponibilizar um espaço em três estações específicas para a apresentação dos músicos, que precisam realizar um cadastro prévio³³. Vale atentar para o fato de que mesmo que esse segundo projeto tenha sido lançado dois anos após o primeiro edital, as polêmicas envolvidas seguiram praticamente as mesmas. O projeto segue não prevendo contrapartida financeira para os músicos que se apresentam, proibindo expressamente a apresentação dos artistas no interior das áreas controladas e das composições

³³Regulamento do Palco Carioca <<https://www.metrorio.com.br/Content/PDF/Regulamento-Palco-Carioca.pdf>> Acesso em 14/10/2018.

do Metrô Rio e veda a apresentação de quaisquer músicas de “cunho religioso, político, com palavras de baixo calão e/ou apologia ao crime”. Além disso, o regulamento prevê que não serão aceitas discriminações de gênero, cor, raça, credo, nacionalidade, opção política, orientação sexual, classe social, regionalidade, condição de pessoa com deficiência e idade.

Sobre a não permissão de manifestações artísticas ou religiosas nas dependências do Metrô, vale complexificar essa tomada de posição. Quem e como se controlaria isso? Esse controle, por exemplo, passaria por uma série de questões subjetivas, por parte de quem analisaria. Quais os critérios a serem usados?

Ao analisar em seu artigo o regulamento do Palco Carioca, OLIVEIRA (2017) coloca que:

Tem caráter sintomático o item 4.9 do regulamento, onde dentre outras diversas proibições, consta a de execução de qualquer música de “cunho político”. É bastante provável que o cunho político em questão tenha sido pensado em caráter estrito, talvez partidário, mas as medidas de regulação para a manutenção do controle social investem diretamente contra o cunho político mais amplo da vida, como aliás agem as forças que vêm mantendo a cidade sob a égide de seu valor de troca. (IDEM, p.13)

No entanto, com relação a não serem aceitas discriminações, é importante destacar a importância desse item no regulamento, visto que é necessário garantir que não serão aceitas manifestações preconceituosas.

Nesse projeto, entretanto, um dos principais motivos de insatisfação dos artistas com relação ao edital de 2014, a proibição com relação aos artistas poderem “passar o chapéu”, foi alterada. No regulamento do Palco Carioca fica permitido aos participantes “receber contribuições voluntárias dos usuários do Sistema Metroviário do Rio de Janeiro, dentro do espaço delimitado para as apresentações musicais (Palcos)”, mas, no entanto “são expressamente proibidas quaisquer comercializações de materiais dos Participantes, incluindo, mas sem se limitar, CDs e camisetas” (IDEM).

É de enorme contribuição para o trabalho a percepção com a qual Kyoma Oliveira (2017) fecha seu artigo. O autor afirma que a partir do momento que entendemos a cidade, seja seu espaço público ou privado, como

uma “arena cultural urbana”, passamos a compreender que as “movimentações e incidências das forças que disputam sua hegemonia emergem de diferentes formas e de maneira constante”. Para ele:

A necessidade de ordenamento das práticas artístico-culturais existentes na cidade carioca confirma a hipótese de que um dos meios para inviabilizar transformações estruturais no espaço urbano, é o esvaziamento político das práticas culturais por parte do Estado e da iniciativa privada, estratégia central que pode conter variações formais, mas sempre o mesmo objetivo. Estamos vivenciando a perda de espaços virtualmente heterotópicos da cidade por meios legais e talvez por isso, naturalizados. (IDEM. p 14)

Com relação às informações trazidas nesse capítulo, analiso o embate entre o Metrô Rio e os artistas da seguinte forma: os artistas tinha e seguem tendo reivindicações, e a empresa, apesar de se colocar contrária a principal demandas deles (que seja regulamentada a prática artística dentro dos vagões), dá alguma abertura para a temática ao lançar o edital Estação da Música e o Palco Carioca. Entretanto, apesar de defender que os artistas possam tocar dentro dos vagões e entender como legítima essa demanda por parte deles, foi possível perceber que o Metrô perdeu várias chances de apaziguar os conflitos estabelecidos até então. Não que acredite que os embates acabariam, visto que os artistas não querem se apresentar somente nas estações, mas ao mesmo tempo compreendo que faltou estratégia por parte do metrô no momento em que, ao invés de buscar um formato em seus projetos, mesmo que não incluindo os vagões, que fosse interessante para ambos os lados, inclusive para o público (considerando principalmente que na criação do Palco Carioca eles já haviam tido contato com as críticas dos artistas ao projeto anterior, Estação da Música), pecou com questões que, ao meu ver, podiam ser solucionadas a fim de construir uma proposta boa tanto para eles quanto para os músicos e quem sabe dessa forma reduzir o embate entre as partes.

No próximo capítulo, iremos analisar como está se dando na prática a ocupação dos artistas no espaço do Metrô Rio pós a aprovação da Lei Nº 8120 e tentar compreender as tensões latentes no momento em que diversas estratégias de ordenação até então colocadas pela concessionária foram abaladas.

CAPÍTULO 3

METRÔ NÃO GOSTA DE MIM, O PASSAGEIRO GOSTA

Neste capítulo focaremos sobre as percepções adquiridas na pesquisa de campo feita no Metrô Rio, principalmente após a aprovação da Lei N° 8120³⁴, que autoriza a apresentação cultural nas estações de barcas, trens e metrô, no âmbito do Estado do Rio de Janeiro. Para isso, selecionamos materiais publicados a partir de 26 de setembro (dia seguinte que a lei foi sancionada pelo governador) e fomos a campo para buscar compreender um pouco mais sobre como está se dando, na prática, a ocupação dos artistas no espaço do Metrô Rio após a aprovação dessa lei.

Importante ressaltar que ao longo desse trabalho o foco foi o uso feito pelos artistas dentro dos vagões, para além das práticas dos artistas nas estações. Na lei, como falado no capítulo anterior, esse tipo de apresentação é citada apenas no artigo 4, parágrafo 3, dizendo que “é permitida a realização de performances artísticas no interior das embarcações e dos vagões, que será regulamentada pelo Poder Executivo, ouvidos os artistas”.

Um dos motivos que impulsionou a ida ao campo foi a percepção de que a prática artística dentro do vagão é bastante polêmica. Eu, como usuária do metrô, por exemplo, apesar de aprovar que os músicos possam tocar dentro dos vagões e normalmente adorar as performances, algumas vezes não gosto da apresentação que acontece.

A despeito do fato dos artistas usarem o espaço do vagão para tocar e do Metrô Rio se posicionar contrário a essa prática, era importante ouvir o público, os usuários desse transporte coletivo. Isto é, buscar perceber se a prática era realmente bem aceita pelos usuários, visto que é compreensível que algumas pessoas, principalmente as imersas na rotina de ida e volta do trabalho pudessem preferir o “silêncio” dentro dos vagões (as aspas se dão devido ao fato que, em horários de pico, a última coisa que se tem nos vagões lotados é ausência de barulho). Muitas pessoas poderiam gostar de

³⁴Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/210327346/doerj-poder-executivo-26-09-2018-pg-2>> Acesso em 06/10/2018)

ler durante suas viagens de metrô, por exemplo, e poderiam sentir-se incomodadas com as performances dentro dos vagões, preferindo ter viagens silenciosas.

Sobre essa temática, cabe resgatar novamente as contribuições de Janice Caiafa, já citada no capítulo anterior, e seu texto “Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro”, publicado em 2006 pela Contemporânea.

Nesse texto, a autora traz as impressões de alguns usuários sobre, por exemplo, as diversas regras existentes no metrô. Enquanto alguns acham excessivas, “vários parecem, por outro lado, aprovar que o metrô seja um ambiente ordeiro. Dizem sentir-se seguros” (CAIAFA, 2006, p. 52). Entretanto, o que foi interessante perceber é que a discussão da autora em seu texto fica entorno de como se dá o **uso** do metrô. Caiafa aborda o fato de que a maioria das pessoas viaja em silêncio, a despeito de preferirem viagens silenciosas a possíveis dinâmicas (como poderia ser uma apresentação artística dentro do vagão, por exemplo).

Para a autora,

Esse silêncio pode estar povoado de presenças, as presenças desses desconhecidos que nos despertam curiosidade com seus apetrechos, seus gestos, suas escolhas do que fazer durante a viagem. O outro sempre me traz outros mundos, que são de fato entrevistados, vislumbrados.

(...) O silêncio no metrô do Rio de Janeiro é um silêncio *denso* porque se dá num meio coletivo heterogêneo onde mundos estranhos se expõem em algum Grau para nós, compondo a nossa experiência. Ali somos parte dessa cena e nos expomos também como mais uma descontinuidade nesse meio diverso em que estranhos se encontram. (IDEM, p. 58)

É interessante observar que, apesar da autora escrever sobre as viagens silenciosas do metrô, ela fala muito sobre o interesse para com o outro e afirma que “essa cena solitária pode abrigar muita atividade” (IDEM, p.57). Para a autora, no metrô estamos num espaço regulado, “em que a circulação segue direções precisas, num vagão fechado, ao lado de outros solitários, mas que nem por isso seguem tristes ou passivos”. Caiafa afirma que:

O metrô parece funcionar, por exemplo, como um espaço de *observação* e *contemplação* de desconhecidos e seus gestos. Frente à frente por vezes (o que é facilitado pela disposição dos assentos), mas de toda forma próximos e num ambiente *clean*, com poucas e regulares interpelações, acolhemos muitas

vezes esse confronto com estranhos – típico da experiência urbana – com um silêncio especialmente *denso* que tem suas forma próprias de fruição da presença coletiva. (IDEM, p. 57)

Fui a campo com essas ideias em mente, disposta a complexificar sobre esse pretense desejo de silêncio por parte de certos usuários em contraponto a outros que apoiam e gostam de atividades artísticas que rompem tal silêncio e possibilitem mais diretamente a interação, como as propostas e feitas pelos artistas metroviários, meu objeto de pesquisa, e suas performances dentro dos vagões do metrô.

De fato, foi possível observar muitas das percepções que Caiafa trouxe em seu texto, como o fato de que “o espaço sóbrio e ordenado das viagens parece intensificar essa troca silenciosa”. No entanto foi possível perceber através dos questionários que, apesar de desagradar alguns, a maioria dos entrevistados gosta dessas intervenções artísticas, pois ampliam as trocas e trazem novas dinâmicas para as viagens, antes tão apáticas.

Durante as idas ao metrô, pude observar um grande número de usuários olhando o celular ininterruptamente ao longo da viagem, mantendo a cabeça baixa e não mantendo grande relação com outras pessoas. Fui capaz de ver algumas vezes os olhares das pessoas levantarem de seus smartphones para dar atenção a alguma performance artística dentro do vagão, fato que, até os artistas entrarem naquele espaço onde dominava o silêncio e as luzes dos celulares, parecia difícil de imaginar.

Figura 11 – fotografia dos usuários com seus livros, smartphones e olhares baixos no metrô.



Fonte: Registro feito pela autora (2018)

Ao longo da aplicação dos questionários (realizada no período de 12 a 16 de novembro de 2018) foram entrevistados 50 usuários do metrô carioca, tanto dentro dos vagões, quanto nas estações.

A busca foi por ir a campo em diferentes horários e pegando diferentes sentidos do metrô, para, dessa forma, conseguir abarcar uma maior diversidade de usuários. Durante as idas me dividi entre horários de pouca circulação, entre 14h e 15h, e horários de “rush”, no final da tarde, como a feita na plataforma central do metrô de Botafogo, às 17h30min, de uma sexta feira, com aquela clássica cena dos vagões chegando vazios, as portas se abrindo e as pessoas entrando correndo (literalmente) para conseguir ocupar os lugares para tentarem sentar e ir até seu destino com mais conforto.

Foi possível perceber ao longo das idas a campo que durante a hora do “rush”, por exemplo, era impossível falar com as pessoas dentro dos vagões, pois os mesmos ficavam muito cheios. Nos dias em que fui nesse horário optei por entrevistar as pessoas nas plataformas. Ao longo do tempo fui percebendo que falar com quem estava saindo do vagão também era mais complicado. Nessa situação, a maioria das pessoas costumava estar com pressa e eu não me sentia à vontade de interromper o ritmo apressado delas em direção à porta

de saída da estação. Fui percebendo que a melhor forma de abordar as pessoas para aplicar os questionários era falar com quem estava esperando o trem chegar para entrar.

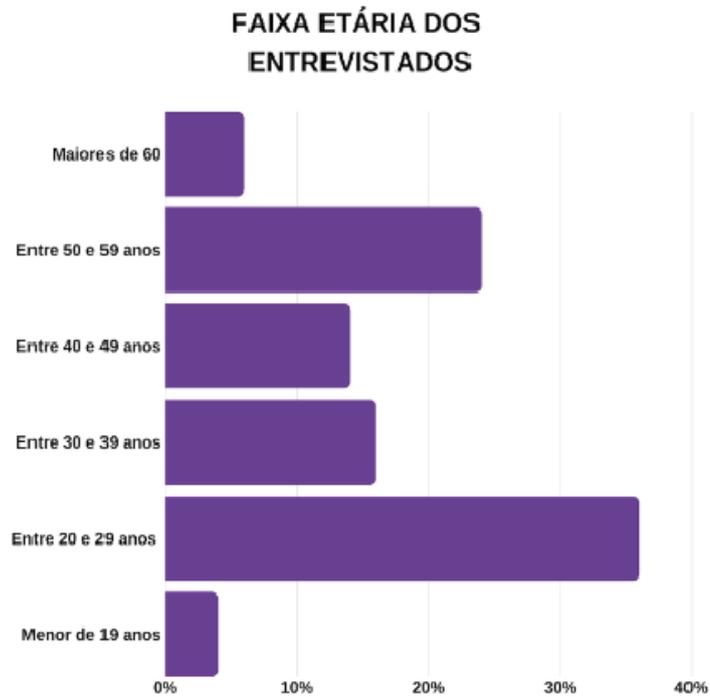
Outra percepção que tive ao longo das idas a campo foi com relação aos seguranças. Uma das vezes fiquei bastante tempo na plataforma aplicando os questionários e esperando os trens saírem para ter a brecha de disponibilidade das pessoas para responderem as perguntas enquanto aguardavam a chegada da nova composição. Ao longo desse período que fiquei ali me senti observada por dois seguranças, que chegaram a descer em determinado momento e ficar na plataforma observando o que eu estava fazendo. Acredito que ao perceberem que eu não estava incomodando os usuários, eles pararam de olhar tanto, no entanto não saíram da plataforma até eu ir embora.

As perguntas escolhidas para a pesquisa foram: “Você pega metrô todo dia?”; “Você já viu alguma apresentação de artistas dentro dos vagões de metrô?”; “Você costuma gostar dessas apresentações?” e “Você aprova que os artistas possam tocar dentro dos vagões de metrô?”. Além dessas perguntas, os entrevistados informavam sua idade e região da cidade onde moravam.

Vamos agora a apresentação dos dados obtidos a partir dos questionários aplicados.

Entre os usuários que responderam o questionário, 6% eram maiores de 60 anos, 24% tinham entre 50 e 59 anos, 14% entre 40 e 49 anos, 16% entre 30 e 39 anos, 36% entre 20 e 29 anos e 4% era menor de 19 anos. Como podemos ver no gráfico abaixo:

Figura 12 – Gráfico da faixa etária dos entrevistados



Fonte: feito pela autora

Sobre os locais onde moram os entrevistados:

Figura 13: gráfico da região onde os entrevistados moram



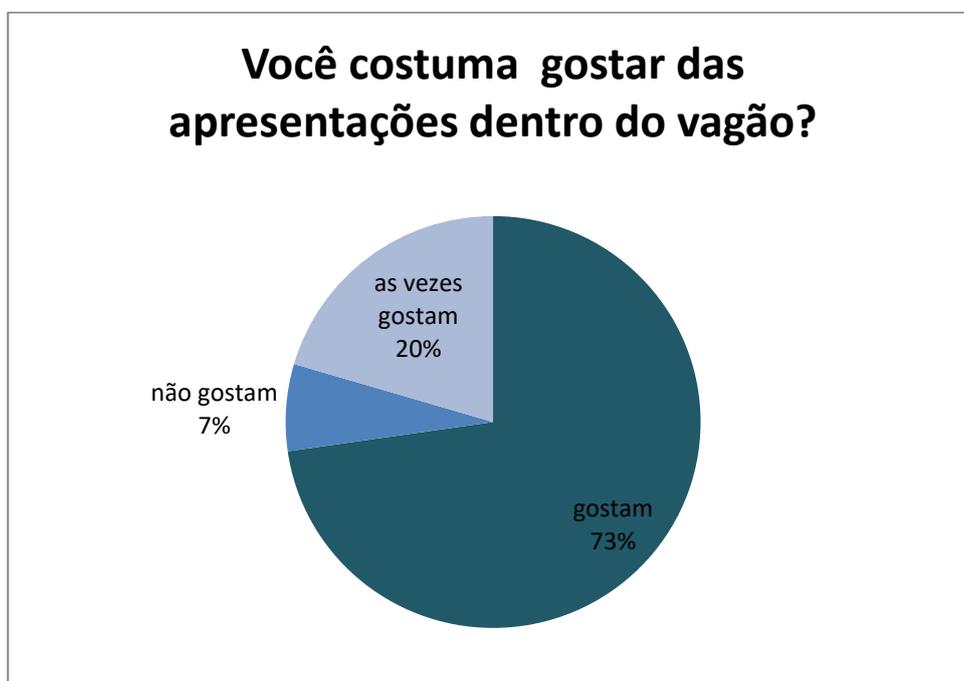
Fonte: feito pela autora

Sobre o uso regular do metrô, um pouco mais da metade dos usuários entrevistados (58%) não usavam o metrô todos dias. Isso pode ter ocorrido devido a maioria das minhas idas ao campo ter ocorrido fora dos horários de maior fluxo, quando as pessoas estão indo ou voltando do trabalho. Acredito que se tivesse entrevistado mais pessoas em sua rotina de ida e volta para casa após o expediente, teria encontrado mais usuários freqüentes do metrô, visto que a maioria que entrevistei nos horários do “rush” respondeu que usava diariamente o metrô.

Com relação a já ter visto apresentações de artistas dentro das composições do metrô, 12% nunca havia visto apresentação de artistas dentro do vagão.

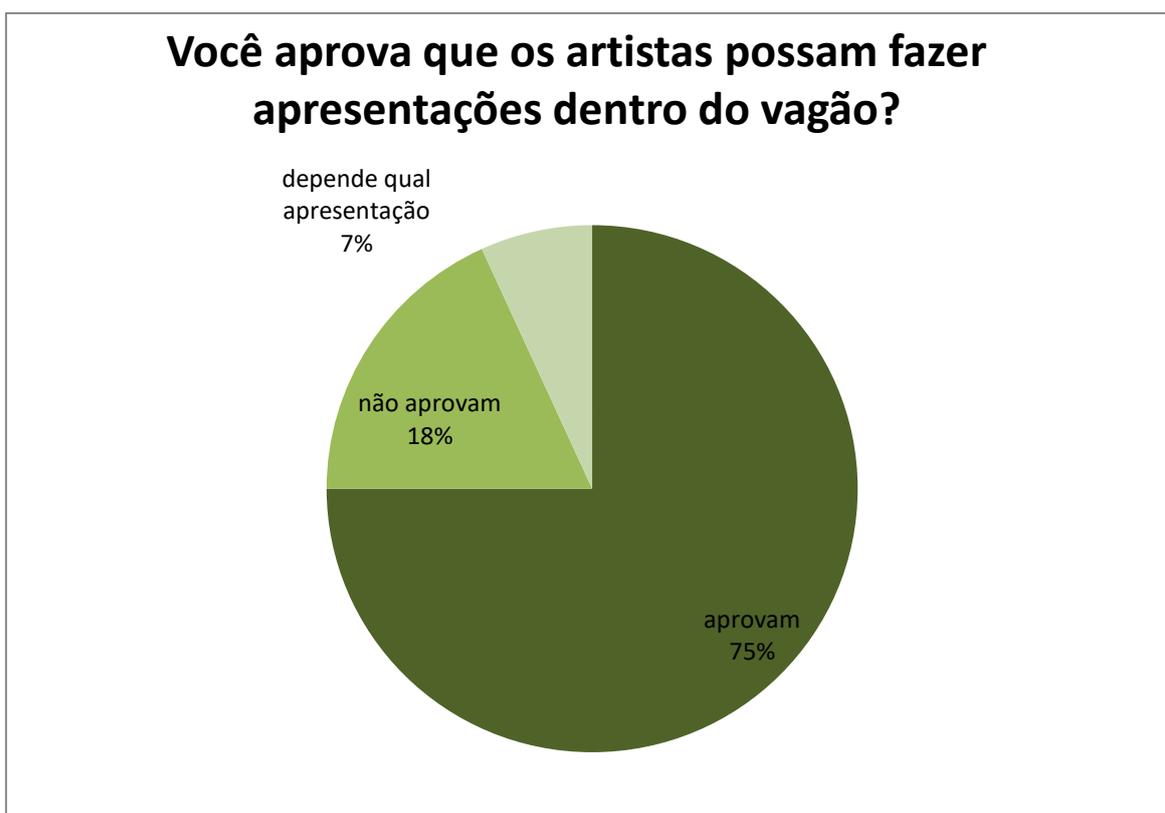
É significativo levantar a questão de que apesar das perguntas “você costuma gostar dessas apresentações?” e “você aprova que os artistas possam tocar dentro dos vagões de metrô?” serem parecidas, houve um resultado levemente diferente entre elas, como podemos ver nos gráficos abaixo:

Figura 14 – gráfico relativo ao gosto dos entrevistados



Fonte: feito pela autora

Figura 15: gráfico relativo à aprovação dos entrevistados



Fonte: feito pela autora

Na minha primeira ida ao metrô para aplicar os questionários fiquei pensando se fazia sentido mesmo fazer essas duas perguntas, mas no fundo sentia que não queriam dizer a mesma coisa e que seria importante para o trabalho responder a ambas, pois a ideia era compreender a intersecção entre elas, visando dar conta do cenário complexo a ser ilustrado.

Há quem às vezes goste das apresentações, às vezes não, mas, no entanto, aprove que os artistas possam se apresentar dentro dos vagões, e há também quem costume gostar das apresentações, mas não aprove que elas aconteçam dentro das composições, por exemplo. Alguns entrevistados responderam que costumavam gostar das performances dentro dos vagões, mas, no entanto, para a segunda pergunta diziam que não aprovavam, visto que preferiam que elas acontecessem apenas nas estações.

Durante a aplicação dos questionários, algumas pessoas respondiam apenas as perguntas realizadas, como por exemplo, se aprovavam ou se já haviam visto artistas no vagão, outras, no entanto, acabavam indo além do questionário, comentando os porquês de cada coisa. Foi possível observar que

a duração das respostas e a forma como elas seriam dadas tinha forte ligação com o tempo que o metrô demorava a chegar à plataforma ou o tempo que faltava para a pessoa precisar saltar do vagão. Se o trem tivesse acabado de sair quando a pessoa chegou e eu logo a abordasse, possivelmente teríamos além das respostas objetivas do questionário, diversos comentários feitos por esse usuário. Por outro lado, se o trem tivesse quase chegando, as respostas seriam as mais cruas possíveis de modo que a pessoa não perdesse o tempo de pegar a próxima composição.

Importante colocar que apesar de compreender que a amostra dessa pesquisa foi pequena (50 usuários do metrô carioca), a ida a campo foi extremamente importante para trazer para o trabalho o olhar de alguns usuários desse transporte coletivo. Apesar de alguns entrevistados terem afirmado que não costumam gostar, não aprovam ou que só às vezes gostam e que dependendo da apresentação aprovam que os artistas apresentem no vagão ou não, uma das coisas que ficou mais explícita é que a maioria dos entrevistados nessa pesquisa já havia visto performances artísticas dentro das composições, costuma gostar das apresentações dentro do vagão e aprova que os artistas possam tocar dentro do vagão.

Com relação ao olhar do Metrô, achei as diversas notas da instituição, as falas de alguns de seus representantes, os projetos lançados por eles e as observações dos seus agentes de segurança (expostas mais à frente no trabalho) deram conta da perspectiva defendida pela empresa.

Para esclarecimento, o título deste capítulo se dá devido ao resultado dessa pesquisa quantitativa com os usuários do transporte e faz referência ao vídeo³⁵ publicado na página Instagram do Coletivo AME (no dia 8 de outubro de 2017) em que os músicos tocam dentro do vagão uma parodia da canção Jorge Maravilha de Chico Buarque, substituído por essa letra. Segundo a postagem, os artistas do coletivo estavam tocando essa música em forma de protesto contra a violência, repressão e censura do Metrô Rio.

³⁵ Disponível em <<https://www.instagram.com/p/BbO6xxkFxc0/>> Acesso em 23/11/2018.

Figura 16 – Captura de tela do vídeo postado no Instagram do Coletivo AME em 8 de novembro de 2017



Fonte: Instagram do Coletivo AME.

Ao longo das idas a campo que ocorreram para além desse período em que foram feitas as entrevistas com os usuários, foi possível observar também a rotina dos artistas metroviários.

Ficou evidente o fato que os horários preferidos pelos artistas são aqueles em que os vagões estão cheios, mas não lotados, como de 9h às 16h ou por volta das 15h ou 16h da tarde. Foi possível observar que o fato de serem horários de menos fluxo de pessoa possibilita a presença significativa de público para assistir à apresentação e, ao mesmo tempo, permite uma melhor execução da performance, possibilitando espaço para o deslocamento, tanto dos artistas quanto dos usuários, não atrapalhando a circulação de ambos.

Em horários como 7h ou 18h, chamados de horários do rush (em que a maioria dos usuários está indo ou voltando do trabalho), entretanto, foram vistos menos artistas, o que é compreensível visto que esses são momentos do dia em que os vagões ficam totalmente lotados.

Figura 17: fotografia do vagão lotado na hora do rush.



Fonte: registro feito pela autora. 2018.

Em uma das minhas idas a campo, na plataforma sentido Jardim Oceânico, estava na estação quando o trem passou e fiquei tentando observar se via algum artista se apresentando dentro dos vagões enquanto o trem parava.. Quando “estacionou”, duas meninas saltaram da composição com seus instrumentos e foram andando em direção às escadas, para então se deslocar para o outro lado da estação, que dava sentido para a zona norte. Fui atrás delas.

Ao chegar perto me apresentei (conhecia uma delas de vista) e informei que estava fazendo uma monografia sobre o tema, se podia acompanhar a entrada delas no vagão, e elas concordaram. Quando fomos entrar, percebemos o quanto a composição estava lotada e elas me explicaram que quando está dessa forma não fazem as apresentações. Se estava difícil se locomover ali dentro, que dirá conseguir executar uma performance artística. Uma delas me explicou que talvez se elas tivessem se mantido no sentido Jardim Oceânico talvez pudessem ter conseguido vagões menos lotados (estávamos quase na hora do “rush” sentido zona norte, eram 16h30, horário em que nesse sentido o metrô começa a ficar realmente

lotado). Elas acabaram por não se apresentar e ao explicar que já estavam no metrô fazia algumas horas, optaram por ir para casa e se despediram algumas estações depois.

Segui no mesmo vagão por mais algum tempo e percebi que realmente o deslocamento das pessoas ali dentro estava bem complicado. Era necessário traçar uma estratégia para conseguir sair do vagão caso na estação que você pretendesse descer a porta só abrisse do lado oposto a que você estivesse. É perceptível que a maioria dos usuários já sabe em qual estação abre de que lado e, quando se aproxima a sua, começa a tentar encontrar brechas entre os demais para conseguir alcançar a porta a tempo de ela não fechar. Tracei a minha estratégia e saltei.

Fui para o outro lado da plataforma, a fim de pegar o metrô de volta para o outro sentido, já que as meninas haviam me alertado que possivelmente no sentido Jardim Oceânico estaria mais vazio. Infelizmente não encontrei mais nenhuma artista tocando nesse dia, mas ficou claro que fui numa hora “ruim”. Quando bateu 17h, a decretada hora do rush, decidi ir embora, entendendo que a partir daquele horário (até pelo menos umas 19h30) não haveria muitas apresentações artísticas dentro das composições.

Figura 18: fotografia do grande fluxo de pessoas na estação de Botafogo às 17h30 de uma terça-feira.



Fonte: Registro feito pela autora. 2018.

Outra característica que ficou perceptível é que a maioria dos artistas vão em duplas ou sozinhos. No máximo trios. Busquei tentar entender o porquê desse formato, e ao longo das idas a campo pude perceber que essa escolha se dá tanto pelo espaço ocupado (três pessoas, por exemplo, já ocupam bastante espaço. Se o metrô estiver um pouco cheio, já pode ficar complicado três corpos se apresentarem ali), quanto pelo fato de que ao “passar o chapéu”, se houver muitos membros no grupo da performance, o valor arrecadado para com os usuários que queiram dar alguma contribuição terá de ser dividido entre todos, podendo resultar, conseqüentemente, em pouco para cada um.

As apresentações vistas foram principalmente de músicos e de poetas, e ao longo das idas a campo apenas duas vezes foram vistas performances de “street dance”.

Algo que chamou muita a minha atenção foi a forma como a maioria das apresentações começa ou termina. Sabendo que nem sempre a receptividade do público será boa, a maioria dos artistas começa pedindo licença e dizendo que se alguém se incomodar pode avisar que eles param de tocar. Claro que não acredito que a maioria das pessoas que venham a se incomodar vá se sentir à vontade para informar em voz alta para todo o vagão “eu me incomodo!”, mas ao fazer essa colocação no início das apresentações os artistas se colocam de forma gentil e educada , convidando os usuários a se manifestar , dessa forma não apenas “impondo” uma performance para os usuários.

Figura 19: fotografia de músicos tocando dentro do vagão.



Fonte: Registro feito pela autora. 2016.

Figura20: fotografia de musicistas aguardando próximo trem.



Fonte: Registro feito pela autora. 2018.

O mesmo acontece na finalização da apresentação. Antes de passar o famoso chapéu, os artistas costumam dizer coisas engraçadas como, por exemplo, quem quiser contribuir com um abraço, com um sorriso, com centavos ou milhões de reais, será muito bem-vindo, mas quem não tiver, sem problemas. Pude observar que essas colocações por parte dos artistas divertem a maioria dos usuários, tornando mais atrativo para ambos os lados o momento do “chapéu”. Os usuários costumam, nessa hora, contribuir com algum valor em dinheiro ou com alguma manifestação de agradecimento ou carinho, como palmas, por exemplo. Foi interessante observar a interação entre artistas e usuários nesse momento, seja com um olhar ou um sorriso por parte do artista que se apresentou para com o usuário que o prestigiou.

Um dos grupos visto ao longo das idas foi o “Poetas do vagão”, um coletivo de poetas (em maioria composto de moradores da Baixada Fluminense) que se apresenta dentro das composições do metrô. Versos fortes, falando sobre a realidade que vivem e muito atentos com o cenário atual, trazendo referências à acontecimentos da atualidade o tempo todo.

Na primeira vez que os vi, eu nem estava na parte do trabalho destinada as idas a campo, mas como usuária do metrô, em um dos meus deslocamentos pela cidade. Esse primeiro encontro aconteceu logo depois do incêndio no Museu Nacional. Lembro-me de entrar no vagão e avistar dois integrantes do grupo (um homem e uma mulher) recitando uma poesia contundente sobre esse tema. Eles falavam alto, andavam pelo espaço e chamavam a atenção dos outros usuários. Lembro que fiquei vidrada. Já estava impactada com o acontecimento do Museu, mas ao entrar no vagão e no meio de uma viagem curta (saindo do Catete para o Centro), feita no meio da correria da minha rotina, ir ao encontro daquele casal falando de forma firme sobre um tema tão presente em meus pensamentos, naquele momento me deixou muito emocionada. Ao terminar a apresentação eles falaram sobre suas redes sociais (Instagram e Facebook) e de como se podia contatá-los, e fui procurá-las.

Entre selfies do grupo, havia fotos e vídeos individuais de cada um dos artistas falando sobre seus trabalhos para além do coletivo, além de registros das apresentações realizadas pelo grupo dentro dos vagões. O uso que eles

fazem das redes sociais permite compreender um pouco mais sobre eles e acompanhar seu trabalho. O Instagram³⁶ é freqüentemente atualizado por eles, demonstrando que investem nessa forma de divulgar seu trabalho e nos mostra os diversos formatos com que fazem suas apresentações, às vezes em duplas, como a que vi a primeira vez, e outras vezes em grupos maiores.

Em vídeos postados por eles, é possível observar os usuários com olhares atentos e ao final das apresentações a maioria batendo palmas. Entre as hashtags utilizadas por eles nas publicações estão #poetasdovagao, #riodejaneiro, #reppresent, #repp., #artistasmetropolitanos, #artistasderua, #favelados, #poesiainmarginal, #emoçao, #resistencia, #negros, #arte e #informação. Essas palavras escolhidas por eles como “palavras-chave” ajudam a traçar um perfil para o grupo, que, através de muita resistência e representatividade, levam a voz de artistas negros, favelados e/ou comumente marginalizados para dentro dos vagões, impactando os usuários através de informação e emoção.

Figura 21: Captura de tela de umas das fotos do Coletivo Poetas do Vagão



Fonte: Perfil do Instagram do coletivo Poetas do Vagão

Ao analisar suas redes sociais é possível observar uma série de elogios feitos as apresentações realizadas pelo grupo.

³⁶Disponível em <<https://www.instagram.com/poetasdovagao/>> Acesso em 23/11/2018.

A página do Facebook deles³⁷, por exemplo, tem a curtida de 3.137 pessoas. Eles têm 82 avaliações, a maioria 5 estrelas. É importante considerar que a maioria das pessoas que vai até as plataformas digitais deles possivelmente, só por essa ação, já demonstra algum interesse pelo grupo, mas destaco aqui alguns comentários de internautas encontrados na página:

Figuras 22, 23, 24, 25 e 26- capturas de tela de comentário da página dos Poetas do Vagão

Figura 22

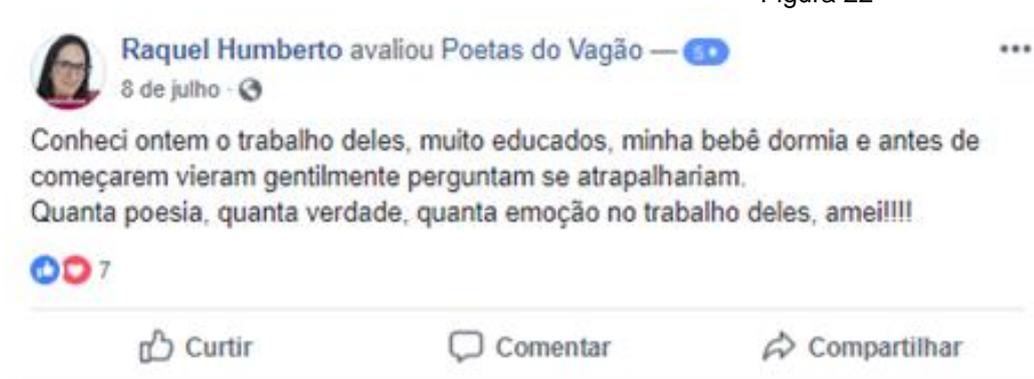


Figura 23



³⁷ Disponível em <<https://www.facebook.com/poetasdovagao/>> Acesso em 01/10/2018.

Figura 24

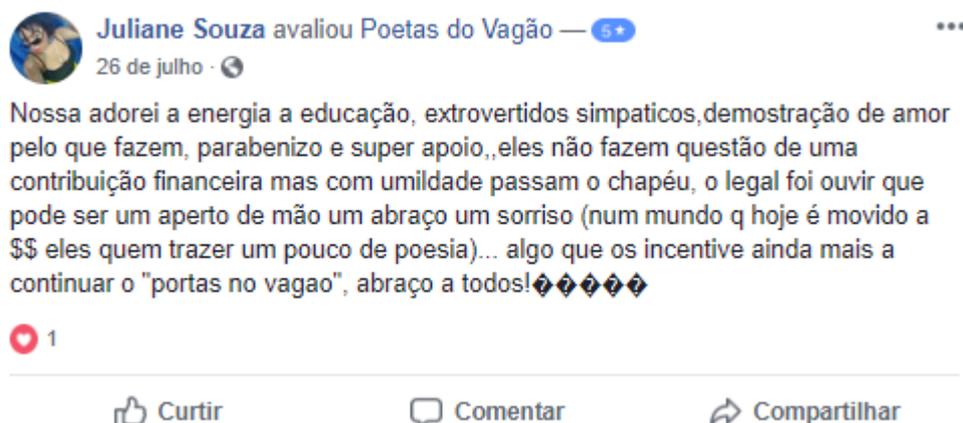


Figura 25

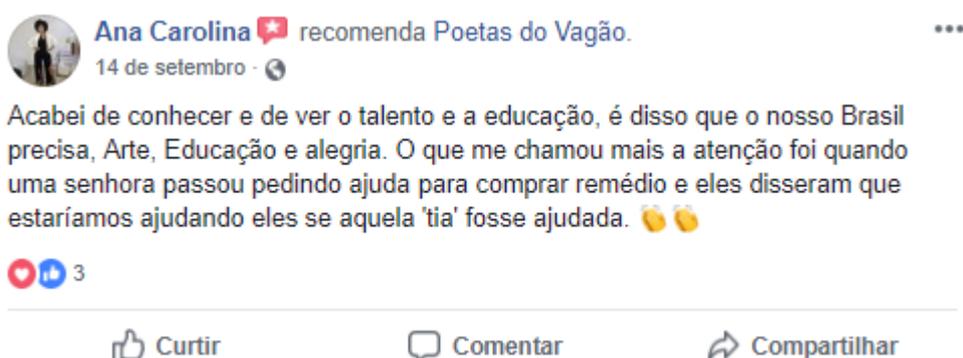
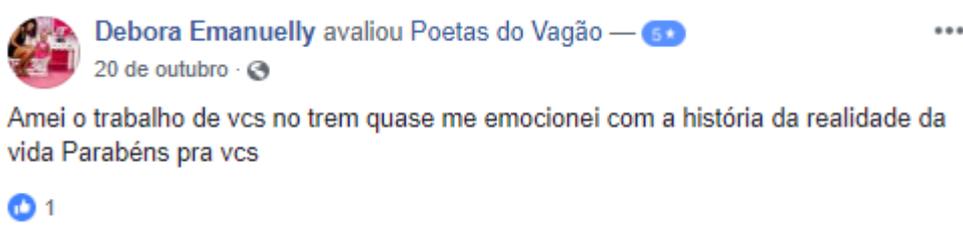


Imagem 26



Fonte: página do Facebook do coletivo Poetas do Vagão.

Todos os cinco comentários feitos por mulheres, e vale ressaltar que esse último foi feito após a aprovação da Lei Nº 8120.

O coletivo aparece em algumas matérias publicadas antes e após a aprovação da lei.

Figura 27: captura de tela da matéria³⁸ publicada em 30/07/18



Fonte: Jornal O Extra

Nessa matéria, publicada no Jornal O EXTRA, em 30 de julho de 2018, antes da aprovação da Lei Nº 8120, o foco são os artistas desse coletivo, “Poetas do Vagão”. Essa matéria é interessante porque traz perspectivas de diferentes agentes da situação, como os poetas, o público (através dos comentários) e o Metrô Rio, através de uma nota.

Segundo o jornal:

O trajeto de ida e volta para casa do trabalho pode ser cansativo, estressante, sem graça. Com isso em mente, os jovens do coletivo Poetas no Vagão decidiram levar um pouco de sua arte para dentro do metrô. Atuando no início da Linha 4, onde os intervalos entre as paradas são maiores, o grupo rapidamente transforma passageiros em

³⁸ Disponível em <<https://extra.globo.com/noticias/rio/poesia-no-metro-faz-viagem-ficar-mais-leve-da-sustento-22931005.html>> Acesso em 20/10/2018

público ao pedir licença para declamar seus poemas, que versam sobre racismo, violência, machismo e corrupção. Assim, nos sete minutos entre as estações Jardim Oceânico e São Conrado, os 20 membros do grupo encontraram uma forma de sustento, enquanto lidam com diferentes formas de preconceito.

No entanto, segundo a matéria, um dos membros do grupo afirma que eles lidam com muitas críticas e que “Falam mal da nossa aparência, do nosso vocabulário. Já até acharam que nós éramos assaltantes. Devia ser porque é muito preto junto”. Entretanto o jovem afirma na sequência que também tem muita gente, pode-se dizer a maioria, que agradece a eles.

Em contraponto, é interessante observar os comentários postados por internautas nessa matéria, evidenciando posturas conflitantes:

Figura 28: captura de tela dos comentários da matéria publicada em 30 de julho de 2018



Fonte: Jornal O Extra

Na mesma matéria o jornal coloca uma nota do Metrô Rio sobre a apresentação dos jovens nos vagões, muito similar a outras já expostas no presente trabalho:

O MetrôRio informa que, respeitando os padrões mundiais de segurança, não autoriza apresentações artísticas nos trens e plataformas das estações. A medida visa evitar acidentes e problemas na operação e é amparada pela Lei 6.149/74 e Decreto Estadual 2.522/79.

O MetrôRio apoia e organiza exposições artísticas nas estações, em espaços pré-determinados, assim como acontece nos metrô das principais capitais do mundo. O Palco Carioca, criado pela Concessionária em janeiro de 2016, é um projeto de apresentações musicais em locais delimitados nas estações Carioca, Siqueira Campos e Maria da Graça. O objetivo é promover a cultura e o entretenimento, além de incentivar novos talentos.

As inscrições são gratuitas e podem ser feitas pelo site do MetrôRio (<https://www.metrorio.com.br/Cultura/PalcoCarioca>). Não há curadoria para selecionar os participantes e a idade mínima para se apresentar é de 18 anos. As apresentações ocorrem em dias úteis, entre 12h e 20h. Cada apresentação dura, no máximo, uma hora, sendo necessário que os participantes cheguem à estação com antecedência mínima de 15 minutos, portando documento de identidade informado no momento da inscrição. (Nota do Metrô publicada dia 30 de julho de 2018 na matéria no jornal O Extra)

Ao longo das buscas por matérias que falassem sobre esse grupo (Poetas do Vagão), foi possível encontrar um vídeo³⁹ denominado “Artistas no Metrô Rio”, publicado no dia 6 de outubro de 2018, no canal do youtube “5 minutinhos de Alegria”. Esse canal posta vídeos curtos sobre diversos temas e, nesse episódio, retratou os artistas metroviários. O vídeo começa com o entrevistador explicando que há uma semana havia sido sancionada a lei permitindo que artistas se apresentassem no metrô do Rio de Janeiro e a ideia então era ir ao encontro desses artistas para compreender melhor o universo deles.

Entre vários artistas, um dos grupos que aparece é o Poetas do Vagão. O vídeo registra um trecho de uma poesia deles sobre racismo e genocídio negro:

³⁹ Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=NlaziI0Y5_Q> Acesso em 20 de novembro de 2018.

Quando tem um corpo de negro jogado no chão eles nem ligam. Eles só ligam pra ambulância e eles só ligam pra polícia. (...) Chegou mais um carro de reportagem e nem parou pra ver o corpo e disse que era bandidagem. (...) É obvio que tiroteio na rocinha vai acertar alguém e na maioria das vezes acerta gente de bem. Escrevi essa para dizer que meu povo é gente também. (Trecho da poesia do coletivo Poetas do Vagão no vídeo “Artistas no Metrô Rio” do canal “5 minutinhos de alegria”. Grifo da autora).

É possível observar a reação do público para com a apresentação, a maioria olhando atentamente e impressionada com as falas fortes e os relatos da realidade que eles vivem e contam. No vídeo é possível encontrar quem não olhe e não contemple, mas é visível como a grande maioria ficou atenta à apresentação deles nesse dia.

Um dos artistas que aparece no vídeo, um trompetista, afirma que todos os dias sai de Guapimirim (Região Serrana) em direção ao centro para tocar no Metrô. O músico afirma que o público costuma receber bem o trabalho deles, e as apresentações têm ajudado bastante em sua renda familiar. Em outro momento do vídeo, um dos artistas afirma que antes da lei ser aprovada não era tranqüila a relação com os seguranças do metrô, mas que desde que foi sancionada essa relação melhorou muito, “agora tá tudo tranquilo, não tiram a gente, dão bom dia, boa tarde”.

Com relação aos seguranças do metrô, houve alguns registros de agentes que, mesmo após aprovação da lei, expulsaram artistas dos vagões do metrô, como por exemplo, nessa matéria⁴⁰ do Jornal O Globo, publicado em 26 de setembro de 2018 (um dia após a lei ser sancionada):

⁴⁰Disponível em <<https://extra.globo.com/noticias/rio/apesar-de-lei-que-permite-apresentacoes-artisticas-musico-expulso-de-composicao-do-metro-23104966.html>> Acesso em 20 de novembro de 2018.

Figura 29: captura de tela de matéria publicada no Jornal O Extra em 26/09/18

26/09/18 20:13 26/09/18 20:16  

Apesar de lei que permite apresentações artísticas, músico é expulso de composição do metrô



Fonte: Jornal O Extra

Entretanto, nas minhas idas a campo após a aprovação da lei não flagrei nenhum episódio de seguranças retirando artistas dos vagões. Em uma das vezes, ao assistir uma dupla de músicos tocando dentro do vagão, observei a chegada de um dos seguranças e fiquei apreensiva. No entanto, o homem se aproximou, pareceu até contemplar a performance e saiu uma estação depois, sem nenhuma represália com o grupo que se apresentava.

Em outro episódio, dois seguranças passaram por um grupo de três artistas entrando com uma sanfona, uma zabumba e pandeiro nos vagões e os cumprimentaram, também sem demonstrar nenhum tipo de insatisfação com a prática artística dentro das composições.

As idas ao metrô para fazer as observações e análises necessárias para finalizar esse trabalho foram muito importantes para mim enquanto pesquisadora. Com o auxílio dos autores trazidos ao longo do texto e percebendo a forma como eles relatam suas experiências de campo, fui diversas vezes ao metrô para então escrever sobre as minhas vivências e, considerando que os agentes envolvidos na temática escolhida estão no centro de um cenário de constante movimento e aceleradas mudanças, tracei como objetivo trazer a vivacidade do meu objeto de pesquisa para o papel.

CONCLUSÃO

É interessante observar que esse trabalho foi iniciado para pensar sobre o uso que os artistas faziam do metrô, principalmente dos vagões, a despeito de serem autorizados ou não e num período em que a discussão sobre as apresentações nesse espaço estava “só” nas articulações de artistas metroviários, num projeto de lei ou nos projetos propostos pelo Metrô, como o Palco Carioca. Durante o processo de escrita desse trabalho, quando eu já estava começando meu segundo capítulo, o até então Projeto de Lei 2958/2014 que visava à regulamentação das manifestações culturais em trens, metrô e barcas no Estado do Rio de Janeiro e estava em tramitação desde 2014, teve seu texto final aprovado e em menos de um mês depois foi sancionada a Lei Nº 8120.

Apesar de no dia a dia os artistas nunca terem parado de fazer suas apresentações, o assunto voltou a ficar latente em diversas mídias, por exemplo. Dessa forma, inesperadamente, houve o acompanhamento de um período de transição determinante para os múltiplos agentes envolvidos na temática. Uma surpresa em meio à escrita de um trabalho que a princípio não tinha a ambição de acompanhar um período tão importante.

A revisão bibliográfica foi de extrema importância para conseguir dar conta dos complexos conceitos que envolvem a temática escolhida, sendo o principal deles o “direito à cidade”, cunhado pelo filósofo francês Henri Lefebvre na década de 1960.

As percepções de Lefebvre foram essenciais para a construção de um embasamento teórico para este trabalho, principalmente ao considerarmos esse conceito como “direito à vida urbana, transformada e renovada”, (LEFEBVRE, 2011, p. 117,118) para além de apenas o acesso à cidade.

Outro autor essencial para a construção do meu texto foi David Harvey, que em seus estudos retoma o conceito de “direito à cidade” realocando-o para

a contemporaneidade a fim de pensar os movimentos sociais urbanos recentes através de seu olhar anticapitalista.

Além desses, foram muito importantes para a construção da narrativa deste texto outros autores, pois possibilitaram a aproximação das questões teóricas abordadas com o objeto de pesquisa a ser analisado na segunda parte do trabalho (a ocupação artística no espaço do metrô carioca). Destaco Kyoma Oliveira e Priscila Santos que abordam a questão da ocupação artística na cidade e a relacionam com o transporte coletivo no Rio de Janeiro; a urbanista Raquel Rolnik e a advogada Fernanda Machado e seus estudos sobre a apropriação dos espaços da cidade; e as perspectivas da antropóloga Janice Caiafa e suas análises sobre o metrô carioca e as relações que se estabelecem dentro dele.

No segundo capítulo, voltado para o caso específico dos artistas metroviários e o uso que os mesmos fazem do espaço do Metrô Rio, principalmente dos vagões, o objetivo traçado era compreender os conflitos de interesse e os principais embates entre os agentes dessa história, além de traçar um panorama geral dos acontecimentos ocorridos nos últimos anos, os embates e negociações e os distintos sujeitos envolvidos nesse processo.

Através da análise de reportagens e notas publicadas por ambos os lados pôde ser abordada no trabalho a forma como toda essa história estava reverberando para além da empresa Metrô Rio e dos artistas metroviários, além de trazer as perspectivas com que esses dois agentes vinham norteando seus intensos embates.

Considerando que o recorte a ser abordado neste trabalho é composto por diversos agentes e suas relações e, dessa forma, compreendendo a complexidade do tema, ficou perceptível ao longo do processo a necessidade de ir mais a fundo, ou seja, ir a campo e buscar trazer para o trabalho a vivacidade necessária. Isso eu busquei apresentar no capítulo 3 dessa monografia.

As muitas idas ao Metrô, percorrendo suas estações, circulando dentro e fora de seus vagões, foram fundamentais para que fosse possível comprovar

algumas hipóteses, se opor a outras e descobrir ainda novas perspectivas até então nunca imaginadas.

Além de poder observar a forma como os próprios artistas conduzem suas apresentações ao longo das idas ao metrô, foi interessante encontrar outros agentes que compõem esse cenário, como os usuários e os seguranças. Com relação à aprovação dos usuários para as apresentações artísticas no metrô, antes da pesquisa o cenário imaginado era parecido, mas não esperava que a aprovação fosse tão grande. Em compensação, com relação aos seguranças do metrô, por exemplo, pensei que veria alguma expulsão de artistas por parte deles, mesmo após a aprovação da lei, como ocorria com frequência em períodos anteriores, mas fui surpreendida ao não presenciar nenhuma ação parecida.

No que diz respeito ao registro deste momento de intensas mudanças que ambas as partes desta história estão acompanhando e considerando que os agentes envolvidos vivenciam na prática diariamente este conflito de interesses, que se atualiza a todo tempo, acredito que minha monografia auxilia a melhor compreender as questões e problemáticas envolvidas, apesar de crer que eu não tenha conseguido dar conta de todas as complexidades existentes na temática. Outras pesquisas são necessárias para aprofundamento e continuidade dos estudos.

Além disso, ao longo da pesquisa pude observar que os embates e as diferentes visões de mundo entre o Metrô Rio e os artistas metroviários estão longe de acabar. Registro que gostaria de seguir acompanhando o desenrolar de toda essa situação, compreendendo, por exemplo, como vai acontecer na prática a regulamentação das apresentações dos artistas dentro dos vagões do metrô, que ficam permitidas, mas ainda serão regulamentadas pelo Poder Executivo, como previsto no Artigo 4, parágrafo 3 da Lei Nº 8120.

Foi um enorme prazer ter tido a sorte de acompanhar todos esses movimentos de mudança e poder registrá-los e analisá-los criticamente ao longo do período de escrita desse trabalho.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAIAFA, Janice. *Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro*. Contemporânea • Vol.4 • nº2 p.45-64. Dezembro 2006. Disponível em <<https://portalseer.ufba.br/index.php/contemporaneaposcom/article/view/3493/2549>> Acesso em 18/11/2018

CAIAFA, Janice. *Uso e consumo no metrô do Rio de Janeiro*. Texto apresentado ao Grupo de Trabalho "Comunicação e Sociabilidade" do XVI Encontro da Compós, na UTP, em Curitiba, PR, em junho de 2007. Disponível em <http://www.compos.org.br/data/biblioteca_189.pdf> Acesso em 18/11/2018

CALDEIRA, T. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Ed. 34 / EDUSP, 2000.

HARVEY, David. "A Liberdade da Cidade". In: Ermínia Maricato... (et al.). *Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. Boitempo, 2013.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. Editora Centauro, 2001.

MACHADO, Fernanda. *Ei você aí, me dá um dinheiro aí? – Conflitos, disputas e resistências na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Lumen Juris, 2017.

OLIVEIRA, Kyoma. *A cidade do Rio de Janeiro como arena cultural urbana: os direitos culturais e o direito à cidade como ferramentas de disputa*. In: XII Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura - XII ENECULT, Salvador. Anais do XII Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura - XII ENECULT, 2016. Disponível em <<http://www.cult.ufba.br/enecult/programacaoxiv/apresentacao-em-grupos-de-trabalho-nos-14-eixos-tematicos/anais/>> Acesso em 18/11/2018.

SANTOS, Priscila. "Desculpe incomodar o silêncio de vocês: o transporte coletivo enquanto espaço público". *Revista e-metropolis*#33, 2018. Disponível

em <<http://emetropolis.net/artigo/253?name=desculpe-incomodar-o-silencio-de-voces>> Acesso em 10/09/2018

SMITH, Neil. “A *gentrificação generalizada: de uma anomalia local à regeneração urbana como estratégia urbana global*”, in BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (org.). *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006

SIMAS, Luiz Antonio. *Pedrinhas Miudinhas: ensaios sobre ruas, aldeias e terreiros*. Rio de Janeiro, Mórula Editorial, 2013.

SITES ACESSADOS

ALERJ. “Projeto de Lei Nº 2958/2014”. Disponível em <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1115.nsf/18c1dd68f96be3e7832566ec0018d833/c3b365ce09cc856783257cd00055c377?OpenDocument>> Acesso em 20/11/2018.

Assad, Paula. “Poesia no Metrô faz viagem ficar mais leve e dá sustento”. *Jornal Extra*. 2018. Disponível em <https://extra.globo.com/noticias/rio/poesia-no-metro-faz-viagem-ficar-mais-leve-da-sustento-22931005.html>> Acesso em 20/10/2018

PETIÇÃO DO COLETIVO AME. “AME: Em defesa da arte nos transportes coletivos do Rio de Janeiro”. *Avaaz*. 2015. https://secure.avaaz.org/po/petition/Coletivo_AME_Em_defesa_da_arte_nos_transportes_coletivos_do_Rio_de_Janeiro/?tyJBDb> Acesso em 09/10/2018

BETIM, Felipe. “Remoções na Vila Autódromo expõem o lado B das Olimpíadas do Rio”. *Jornal El País*. 2015. Disponível em https://brasil.elpais.com/brasil/2015/06/20/politica/1434753946_363539.html> Acesso em 20/10/2018

CARIOCA, Diário. “Metrô Rio se posiciona sobre lei que regulamenta apresentações artísticas no metrô. 2018”. Disponível em <https://www.odariocarioca.com/noticia-2018-09-26-metrorio-se-posiciona-sobre-lei-regulamenta-apresentacoes-artisticas-no-metro-9630685.carioca.html>> Acesso em 09/10/2018

EVENTO DA AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA PL 2958/14. *Audiência Pública - PL 2958/14 Manifestação Cultural no Metrô e Trens*. Disponível em <https://www.facebook.com/events/1005535042812287/>> Acesso em 20/11/2018

FOLHA DE SÃO PAULO. *42% das mulheres relatam já ter sofrido assédio sexual aponta Datafolha*.2017. Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/12/1945636-42-das-mulheres-relatam-ja-ter-sofrido-assedio-sexual-aponta-datafolha.shtml>> Acesso em 30/09/2018

GARCIA, Cecília. “*David Harvey: pela desvinculação da lógica de mercado do direito à cidade*”.Portal Aprendiz UOL. 2018.Disponível em <<http://portal.aprendiz.uol.com.br/2018/08/22/david-harvey-pela-desvinculacao-da-logica-de-mercado-do-direito-a-cidade/>> Acesso em 29/08/2018 às 18h26.

GRINBERG, Felipe. “Apesar de lei que permite apresentações artísticas músico é expulso de composição do metrô”.*Jornal O Extra*. 2018.Disponível em <<https://extra.globo.com/noticias/rio/apesar-de-lei-que-permite-apresentacoes-artisticas-musico-expulso-de-composicao-do-metro-23104966.html>> Acesso em 09/10/2018.

G1, Globo. “Projeto de Lei que autoriza músicos em trens e metrô é discutido na alerj”. 2015. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/10/projeto-de-lei-que-autoriza-musicos-em-trens-e-metro-e-discutido-na-alerj.html>> Acesso em 20/11/2018.

HARVEY, David. O direito à cidade. *Revista Piauí*. 2013. Disponível em <<https://piaui.folha.uol.com.br/materia/o-direito-a-cidade/>> Acesso em 03/10/2018

HERINGER, Carolina e BARROS, Rafaella. PM aborda ônibus e recolhe adolescentes a caminho das praias da Zona Sul do Rio. *Jornal O Extra*. 2015. Disponível em <<https://extra.globo.com/noticias/rio/pm-aborda-onibus-recolhe-adolescentes-caminho-das-praias-da-zona-sul-do-rio-17279753.html>> Acesso em 15/09/2018

JUSBRASIL. Página 2 do Poder Executivo do Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro (DOERJ) de 26 de Setembro de 2018. Disponível em <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/210327346/doerj-poder-executivo-26-09-2018-pg-2>> Acesso em 06/10/2018

LIVRE, Catraca. Metrô Rio abre edital para músicos e causa polêmica. 2014. <<https://catracalivre.com.br/cidadania/metro-rio-abre-edital-para-musicos-e-causa-polemica/>> Acesso em 12/10/2018

LICHOTE, Leonardo. “Batalha underground. Veto de Músicos no metrô e trens gera debate”. *Jornal O Globo*. 2015. Disponível em <<https://oglobo.globo.com/cultura/musica/batalha-underground-veto-musicos-no-metro-trens-do-rio-gera-debate-18302179>> Acesso em 20/11/2018

MARTINS, Helena. “Número de assassinatos de travestis e transexuais é o maior em dez anos no Brasil”. *Agência Brasil*. 2018. Disponível em <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-01/assassinatos-de-travestis-e-transexuais-e-o-maior-em-dez-anos-no-brasil>> Acesso em 30/09/20

METRÔRIO. “Regulamento Metrô Rio Projeto Palco Carioca”. Disponível em: <<https://www.metrorio.com.br/Content/PDF/Regulamento-Palco-Carioca.pdf>> Acesso em 14 de outubro de 2018.

METRÔRIO. “Diagrama de rede”. Disponível em: <https://www.metrorio.com.br/Content/imagens/mapas/diagrama_de_rede.pdf> Acesso em 10/11/2018

METRÔRIO. “Mapa Cartográfico”. Disponível em <<https://www.metrorio.com.br/Content/imagens/mapas/mapa-cartografico.pdf>> Acesso em 10/11/2018.

PÁGINA OFICIAL DO “POETAS DO VAGÃO”. Poetas do Vagão. Disponível em <<https://www.facebook.com/poetasdovagao/>> Acesso em 01/10/2018.

PERFIL “COLETIVO AME”. Coletivo AME. Disponível em <<https://www.instagram.com/p/BbO6xxkFxc0/>> Acesso em 23/11/2018

PERFIL “POETAS DO VAGÃO”. Poetas do Vagão. Disponível em <<https://www.instagram.com/poetasdovagao/>> Acesso em 23/11/2018.

O DIA. Músico é agredido por segurança do metrô e passageiros se revoltam. 2015. Disponível em <<https://odia.ig.com.br/conteudo/noticia/rio-de-janeiro/2015-08-21/musico-e-agredido-por-seguranca-do-metro-e-passageiros-se-revoltam.html>> Acesso em 20/10/2018

ROLNIK, Raquel. “Cultura e Espaço Público”. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=EQLe2_N1IQg> Acesso em 29/08/2018 às 20h10

R7. “Músico é retirado de vagão do metro no Rio e acusa seguranças de agressão”. Disponível em <<https://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/musico-e-retirado-de-vagao-do-metro-no-rio-e-acusa-seguranças-de-agressao-veja-video-31072017>> Acesso em 12/11/2018

SÃOPAULOMAPS360. “Mapa metrô de São Paulo”. Disponível em <<https://pt.saopaulomap360.com/carte/pdf/pt/mapa-metro-sao-paulo.pdf>> Acesso em 10/11/2018

TARGINO, Rodolfo. “Coletivo AME, em defesa da arte no Metrô Rio”. Disponível em <<http://biblioo.info/coletivo-ame-em-defesa-da-arte-no-metro-do-rio/>> Acesso em 06/10/2018.

5 MINUTINHOS DE ALEGRIA. “Artistas no Metrô Rio”. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=Nlajzl0Y5_Q> Acesso em 20 de novembro de 2018.



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL
UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTE E COMUNICAÇÃO SOCIAL
COORDENAÇÃO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM PRODUÇÃO CULTURAL

AUTORIZAÇÃO PARA DIVULGAÇÃO DE MONOGRAFIA

Niterói, 14/12/2018

Eu, **DORA MOTTA DOS SANTOS**, CPF 159.721.377-20, formando(a) do curso de Graduação em Produção Cultural da Universidade Federal Fluminense, autorizo a divulgação do conteúdo da monografia (texto integral e/ou fragmentos, respeitada a autoria) intitulada “**TODO ARTISTA TEM DE IR AONDE O POVO ESTÁ: A OCUPAÇÃO DO METRÔ PELOS ARTISTAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.**” defendida nesta data, em bibliotecas e sítios de divulgação de resultados científicos e acadêmicos. Para tal, comprometo-me a entregar a presente monografia em versão digital, em PDF.

Dora Motta dos Santos

DORA MOTTA DOS SANTOS