

REVISTA MARACANAN

Dossiê

Nunca sabemos o que esperar das viagens: Performance em trens urbanos e diálogos nos espaços públicos em *In_Trânsito*

We never know what to expect from commuting: City train performances and public space dialogue in the play In_Trânsito

Ana Paula Alves Ribeiro*

Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Duque de Caxias, Rio de Janeiro, Brasil

Recebido em: 12 jan. 2020.

Aprovado em: 11 maio 2020.



O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. A pesquisa teve início em 2013, durante o estágio de pós-doutorado no Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

* Professora Adjunta da Faculdade de Educação da Baixada Fluminense da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, atuando na graduação e no Programa de Pós-graduação em Educação, Cultura e Comunicação em Periferias Urbanas. Professora do quadro permanente do Programa de Pós-graduação em Cultura e Territorialidades da Universidade Federal Fluminense. Doutora em Saúde Coletiva, Mestre e graduada em Ciências Sociais pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Coordenadora do Laboratório de Experimentações Artísticas e Reflexões Criativas sobre as Cidades – LEARCC/FEBF/UERJ e do Museu Afrodigital Rio de Janeiro. (anapalvesribeiro@gmail.com)
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0002-6494-1470>
CV Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0181466068579034>

Resumo

O objetivo deste artigo é apresentar uma reflexão sobre a peça *In_Trânsito*, encenada pela Cia. Marginal, com direção de Isabel Penoni e Joana Levi. *In_Trânsito* configura-se como uma performance *site-specific* (encenada em espaços originalmente não dedicados a ela) desenvolvida durante viagens nos vagões do ramal Saracuruna, com início na Central do Brasil, estação ferroviária localizada no Rio de Janeiro. Por meio de um diálogo sobre circulação e direito à cidade e de um olhar para performances que tenham a cidade como palco ou personagem e que sejam localizadas em um território, procuramos entender, utilizando um relato etnográfico da peça, os dilemas pelos quais a cidade passa e como movimentos sociais e artísticos são perpassados pelo que acontece nesta mesma cidade.

Palavras-chave: Performance Site-Specific. Rio de Janeiro. *In_Trânsito*. Cia. Marginal. Territórios Urbanos.

Abstract

This paper aims to consider the play *In_Trânsito*, featuring the Cia. Marginal theater collective and directed by Isabel Penoni and Joana Levi. *In_Trânsito* is a site-specific performance (one that is staged in a physical space not originally built for this purpose) presented during people's commute in the train cars of the branch line Saracuruna, departing from Central do Brasil, the central train station in Rio de Janeiro's railway network. By providing a dialogue about urban motility and entitlement, and considering site-based performances that feature the city as stage or character, we try to comprehend – using an ethnographic account of the play – the dilemmas the city goes through and how social and artistic movements are permeated by what happens in the city.

Keywords: Site-Specific Performance. Rio de Janeiro. *In_Trânsito*. Cia. Marginal. Urban Spaces.

Fecho os olhos e as imagens não param de passar...

IN_Trânsito Áudio.¹

Introdução²

Esta viagem começa pelo meu encontro com o espetáculo *In_Trânsito – Odisseias Urbanas*, desenvolvido pela Cia. Marginal, que esteve em cartaz entre abril de 2013 e julho de 2014. Cheguei a *In_Trânsito* a partir de recomendações, já que o tema da peça, o tempo que passamos em transportes públicos e os trânsitos pela cidade, possibilitavam reflexões sobre pesquisas e performances artísticas, ocupação do espaço urbano, direito à cidade, entre outros temas que desenvolverei ao longo desta reflexão. Possibilitava ainda um mergulho em outras formas de fazer artístico que não o cinema, foco da pesquisa que desenvolvo sobre o Rio de Janeiro desde 2013. Fosse nos filmes ou nas peças a que assisti durante o período da pesquisa, outros Rios de Janeiro possíveis me foram apresentados ao longo desses percursos, Rios que se apresentaram no circular pela cidade para assistir a projeções de filmes em equipamentos culturais e em ruas da cidade, ou as possibilidades de performances que, em diálogo com esta mesma cidade, desenvolvidas por agentes compromissados em pensar não apenas a ocupação desses espaços, mas também com que cidade é esta e por quais encruzilhadas esta cidade passa. Fazer pesquisa nas ruas em 2013/2014 de certa forma também proporcionou certo lugar nos debates sobre as lutas urbanas, as performances e os campos artísticos para pensar em formas de combate e ativismo, para além das imagens

Agradeço a Priscila Siqueira por ser companheira de viagem nesta pesquisa e pela organização do banco de dados do projeto “Múltiplas Cidades: Representações do Rio de Janeiro no Cinema e em outras mídias”. Agradeço também os pareceres recebidos para esta publicação, a leitura atenta e comentários da primeira versão por Sophia Ferreira Pinheiro, os diálogos com Thiago Fernandes e com a turma “Intervenções Urbanas”, que cursei em 2019, a revisão de Francisco Manhães e tradução de Eduardo Castro (resumo em inglês).

¹ CIA MARGINAL. IN_Trânsito Áudio. Mp3 (7min. e 19 s.). Disponível em: <https://soundcloud.com/joana-levi/in-tra-nsito-audio>. Acesso em: 03 maio 2020.

² O espetáculo *In_Trânsito – Odisseias Urbanas*, encenado pela Cia Marginal, ficou em cartaz entre abril de 2013 e julho de 2014. Segundo sua página no *Facebook*, “A CIA MARGINAL é formada por jovens ativistas, que procuram transformar a realidade que os cerca. No teatro, fazem da cena uma frente de ação coletiva e libertação pessoal. Para isso, investem em formação técnica e artística, e nos últimos anos vêm se instrumentalizando para buscar a consolidação – espaço, continuidade, circulação. Composta em sua maioria por atores da Maré – maior bairro popular do Rio de Janeiro –, a companhia, que está em atividade desde 2005, trabalha em parceria com a oscip Redes de Desenvolvimento da Maré (REDES) [...]. O grupo é formado pelos atores Diogo Vitor, Geandra Nobre, Jaqueline Andrade, Priscilla Monteiro, Rodrigo Souza e Wallace Lino, e pela diretora Isabel Penoni. Além disso, reúne uma série de colaboradores, entre eles Rosyane Trotta (dramaturgia) e Bianca Fero (coordenação de produção), que acompanham o grupo há pelo menos cinco anos”. Cia Marginal. Sobre. *Facebook*. (Plataforma Eletrônica). Disponível em: https://www.facebook.com/ciamarginal/info/?tab=page_info. Acesso em: 05 maio 2020.

produzidas ou das que circulam nesses contextos.³ Durante o período que durou a primeira parte da pesquisa, de 2013 a 2018, tive a possibilidade de conhecer os textos da Cia. Marginal, do *Coletivo Bonobando* e de Marcus Vinícius Faustini. Em partes diferentes do Centro da cidade, ou partindo deste mesmo Centro, assisti por duas vezes a *In_Trânsito* e *Eles não usam tênis naique* (Teatro Glauce Rocha, em 2015), da Cia. Marginal. Na Escola de Teatro Martins Pena assisti a *Cidade Correria* pela primeira vez, em 2016. Na segunda vez, no Ocupa MinC⁴, no Palácio Gustavo Capanema, também em 2016. Nos três espetáculos da Cia. Marginal e do *Coletivo Bonobando*, o que me chamou atenção foram os discursos sobre a cidade e o desenvolvimento de narrativas que nos aproximava dos dilemas de serem moradores do Rio de Janeiro, moradores de favelas e periferias, negras e negros, muitos filhos de migrantes nordestinos, jovens. Atrizes e atores perpassados pelas interseccionalidades raciais, de gênero, sexualidade, religiosas, territoriais e geracionais, refletindo como o racismo, sexismo e machismo, lgbtfobia atuam em suas vidas, escrevendo e interpretando textos teatrais com possibilidades de construções coletivas (e por vezes com interlocuções autobiográficas ou autoetnográficas), sem que isso seja regra e com espaço para criação ficcional.

As peças encenadas pela Cia. Marginal, por exemplo, fazem parte deste contexto: *In_Trânsito* e *Eles não usam tênis naique*⁵ me ensinaram muito sobre as possibilidades de refletir sobre o Rio de Janeiro, sua multiplicidade e as violências que nos perpassam cotidianamente. No caso da primeira, *In_Trânsito*, sobre a qual refletiremos neste artigo, pela ausência de uma estrutura de transporte público, o que gera ainda mais desigualdades no deslocamento dos moradores que moram longe do centro da cidade ou de seus trabalhos.

³ Pode-se definir “artivismo” como “a abordagem de práticas que transitam entre arte e ativismo a partir dos anos 1990, do ponto de vista de sua relação com a emergência de formas de ação e organização política”. DI GIOVANNI, Julia Ruiz. Artes de abrir espaço. Apontamentos para a análise de práticas em trânsito entre arte e ativismo. *Cadernos de Arte e Antropologia*, v. 4, n. 2, 2015, p. 3. Desenvolveremos melhor o conceito ao longo do artigo.

⁴ Ocupa MinC. Em 12 de maio de 2016, a então Presidenta do Brasil, Dilma Rousseff, foi afastada do seu cargo, a partir da abertura e instauração de um processo de Impeachment, tendo seu vice-presidente, Michel Temer, assumido interinamente o cargo. Em 16 de maio, aproximadamente 12 prédios ligados ao Ministério da Cultura acabam por ser ocupados por agentes culturais, ativistas e por diversos setores ligados à classe artística, criando uma ocupação que se constituiu tanto política quanto artisticamente, mobilizando e produzindo atividades contra o governo provisório e contra a extinção do ministério. Nesse movimento, diversos artistas realizaram shows em solidariedade, o que atraiu público e deu projeção ao movimento. Além dos shows, apresentações de teatro, de dança e performance, foram realizadas projeções de filmes, sessões de cineclube, debates e atividades culturais. No Rio de Janeiro, os manifestantes ocuparam o Palácio Capanema (Edifício Gustavo Capanema, fundado em 1943 para ser originalmente a sede do Ministério da Cultura e Educação – MEC), onde permaneceram até 25 de julho daquele ano, quando se deu uma violenta reintegração de posse. Importante apontar que, durante o período do Ocupa MinC, foram realizadas centenas de atividades, que prezavam pela conservação do espaço e do seu patrimônio, o que tornou a ocupação um protesto constante contra o governo e importante e temporário polo cultural.

⁵ *Eles não usam tênis naique*, da Cia. Marginal. “Quarta montagem da companhia, a peça tem como cenário uma comunidade do Rio de Janeiro; é ali que se dá o reencontro de um pai com uma filha que não se veem há muito tempo. Em comum os dois personagens têm a profissão: o pai foi traficante de drogas nos anos 1980 – quando o tráfico tinha um vínculo moral com a população – e a filha se dedica ao comércio ilegal nos dias atuais. (...) Atuam no espetáculo os atores Geandra Nobre, Jaqueline Andrade, Phellipe Azevedo e Wallace Lino e o músico Rodrigo Souza”. *Eles Não Usam Tênis Naique*. *Itaú Cultural*. (Site). Disponível em: <https://www.itaucultural.org.br/eles-nao-usam-tenis-naique>. Acesso em: 5 maio 2020.

Desenvolver uma peça teatral na estrutura da SuperVia⁶ faz com que percebamos os tensionamentos existentes na circulação na cidade, e o direito que temos ao mesmo. Dialoga também com questões como mobilidade urbana e o valor das passagens; este último gerou, ao longo de 2013, principalmente, e de 2014, diversas manifestações do Movimento Passe Livre nas grandes capitais brasileiras. No caso da segunda, *Eles não usam tênis naique*, pelas questões trazidas sobre violência urbana, os territórios ocupados pelo tráfico de drogas na cidade, seus desdobramentos em termos de circulação dentro destes territórios, e imbricamentos familiares.

As peças da Cia. Marginal não são as únicas que trazem questões particulares sobre o Rio de Janeiro, ou, mais gerais, sobre questões urbanas. *Cidade Correria*, do Coletivo Bonobando, *Guia Afetivo da Periferia*, peça desenvolvida por Marcus Vinícius Faustini a partir do seu livro homônimo publicado em 2009 pela editora Aeroplano, *Sorte ou Revés* (2019), do Coletivo Peneira são exemplos de peças em que a cidade está em evidência e em que a vivência da cidade e as questões urbanas emergem no texto teatral.⁷ Com exceção de *Eles não usam tênis naique* e *Sorte ou Revés*, assisti a cada espetáculo duas vezes, em diferentes contextos e locais, sempre partindo do Centro da cidade, ou no próprio Centro. *In_Trânsito* e *Guia Afetivo da Periferia* têm ainda características que as fazem interessantes, como elementos transmídias, e, no caso da primeira, não apenas um uso específico das imagens – seja na construção da própria performance, na utilização de pinturas, fotografias e no próprio estímulo a se fotografar a peça, a registrá-la e compartilhar a experiência. No caso de *Guia Afetivo da Periferia*, no diálogo entre ator e videoinstalações sobre o percorrer a cidade, do centro às periferias.

⁶ SuperVia. Companhia operadora de transporte ferroviário, tendo recebido concessão para seu funcionamento do governo do estado do Rio de Janeiro em 1998 para um período de 25 anos, renovável por mais 25. Desta forma, opera o serviço de trens urbanos na Região Metropolitana (Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim), ao longo de uma malha ferroviária de 270 quilômetros, dividida em cinco ramais, três extensões (totalizando oito linhas) e 104 estações. Cf.: *SuperVia – Trens Urbanos*. (Site). Disponível em: <https://www.supervia.com.br/>. Acesso em: 05 maio 2020.

⁷ *Cidade Correria*, do Coletivo Bonobando: Bando de Artistas Autônomos. Segundo descrição do Bonobando na página *Sympla*, plataforma *online* de venda e administração de eventos e espetáculos: “O Coletivo Bonobando foi criado em 2014 a partir das experiências vividas na Residência Artística do Teatro da Laje, na Arena Carioca Dicró, na Penha. Somos de todas as partes do Rio e queremos conectar a cidade, ocupando espaços. Nossa cena é a rua, o beco, a praça e também o teatro. Exercitamos uma territorialização dinâmica, desejamos a descentralização e a democratização dos recursos e acessos à arte e à cultura, celebrando e mostrando a contribuição que as práticas cotidianas da juventude das periferias cariocas podem dar para a criação de um outro teatro possível. Fazem parte do nosso bando: Adriana Schneider, Cátia Costa, Daniela Joyce, Hugo Bernardo, Igor da Silva, Jádila Batista, Karla Suarez, Livia Laso, Lucas Oradovschi, Marcelo de Brito, Marcelo Magano, Patrick Sonata, Ricardo Cotrim, Thiago Rosa e Vanessa Rocha”. Bonobando. *Sympla*. (Plataforma Eletrônica). Disponível em: <https://www.sympla.com.br/bonobando>. Acesso em: 5 maio 2020.

Guia Afetivo da Periferia (Aeroplano, 2009), livro de Marcus Vinicius Faustini, adaptado e dirigido pelo próprio Faustini em 2016 como peça teatral transmídia. Encenada como monólogo por João Zappa, no qual o cinema e as videoinstalações dialogam com o jovem saído de Santa Cruz, que circulava intensamente pela cidade do Rio de Janeiro, no trajeto casa – escola – trabalho – lazer.

1. Partida: Central do Brasil, Circulação, Mobilidade e o Direito à Cidade

A peça *In_Trânsito* foi escolhida para este artigo por tratar de um tema urgente entre 2013 e 2014: a questão dos transportes públicos, do preço dos transportes e do tempo gasto em deslocamentos pela cidade. Por trazer questões atuais que fazem a ponte com o passado da cidade, como os processos de pacificação e a violência urbana. Escolho também pelas inúmeras informações que acessamos e aos estímulos visuais, que nos oferecem imagens da cidade, mas que oferecem, também, a possibilidade de criar fotograficamente as próprias imagens da performance, mas principalmente da cidade e dos bairros que ela percorre. Por ser uma peça em deslocamento, entendida como uma performance *site-specific*, partindo da Central do Brasil, para onde nos deslocamos e de onde mergulhamos em outros bairros e municípios.⁸

Em seu artigo "Site-specific art? Reflexões a respeito da performance em espaços não tradicionalmente dedicados a esta", Schiocchet nos aponta alguns caminhos para definir performance *site-specific*, a partir do *site* da Tate Gallery. Entendemos que a arte performática *site-specific* pode ser "a arte que dialoga com o espaço circundante incorporando-o à obra e/ou transformando-o temporariamente ou permanentemente, sendo esta fisicamente acessível".⁹ Para Miwon Kwon, "as obras *site-specific* se fundam na experiência do 'agora-agora', considerando a participação do público (responsável pela conclusão das obras) e as dimensões físicas e específicas do lugar, no processo de criação artística. Este fator seria o que impossibilitaria a readequação da obra a um outro espaço".¹⁰

Aqui também trazemos a questão da criação das imagens das cidades em diálogo com os movimentos sociais/movimentos coletivos relacionados aos transportes públicos e direito à cidade. Na mesma medida, podemos dizer que *In_Trânsito* se inscreve no contexto de performances artivistas. Movimentos por transportes urbanos acessíveis e de qualidade, direito à cidade e artivismo não estão distantes e são perpassados por questões de gênero (como mulheres e homens circulam por e ocupam diferentes espaços das cidades) e raça (negras e negros percebendo estas espacialidades tão distintas e sendo perpassados por estas). Estamos, em todos os casos, falando ou trazendo companhias de teatro com atrizes e atores que se definem como negras e negros, brancas e brancos, como corpos periféricos em circulação pelos espaços da cidade.

Também estamos falando de performances que têm como base uma cidade que passou por megaeventos recentes e que teve sua população profundamente afetada, fosse pelas obras

⁸ Sobre performance *site-specific*, cf.: KWON, Miwon. Um lugar após o outro: anotações sobre site-specificity. *Arte & ensaios*, Rio de Janeiro, EBA-UFRJ, n. 17, p. 166-187, 2008; SCHIOCCHET, Michele Louise. Site-specific art? Reflexões a respeito da performance em espaços não tradicionalmente dedicados a esta. *Urdimento – Revista de Estudos em Artes Cênicas*, Florianópolis, UDESC, v. 2, n. 17, 2011; PENONI, Isabel; LEVI, Joana. *In_Trânsito: o Jogo com o Real em uma Odisseia sobre Trilhos. Cadernos de Arte e Antropologia*, v. 7, n. 2, 2018.

⁹ SCHIOCCHET, Michele Louise. Site-specific art?... *Op. cit.*, p. 133.

¹⁰ KWON, Miwon. *Apud*: SCHIOCCHET, Michele Louise. Site-specific art?... *Op. cit.*, p. 134.

de reestruturação da cidade, pelos processos de remoção que alguns territórios passaram, ou pelos processos de requalificação urbana ou gentrificação.¹¹

Também podemos entender a performe proporcionada por *In_Trânsito* como uma performance que transita entre a arte e o ativismo, ativismo este identificado pelas lutas do direito à cidade, circulação e mobilidade urbana, já que, indiretamente, uma das questões abordadas diz respeito ao tempo que levamos em trânsito nos percursos referidos entre a casa, o trabalho e os espaços de lazer.

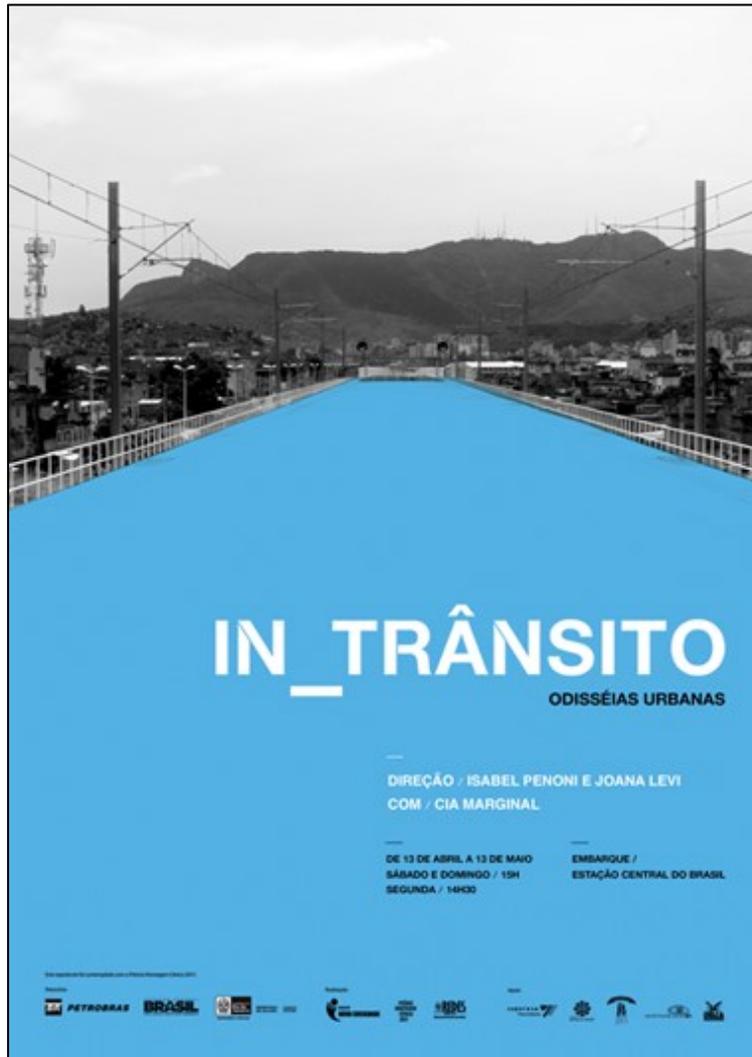
Como aponta Di Giovanni, "happening, performance e novos termos como ativismo são cada vez mais empregados para tratar também de formas de fazer política".¹² *Happening* ou Jogos Performáticos também podem ser outra definição para o que *In_Trânsito* faz e se constitui enquanto peça. O que estou afirmando é que uma performance *site-specific* pode se configurar também, ainda com Di Giovanni, como uma forma de fazer política. Desenvolver uma pesquisa permanente a partir do trabalho performático dos atores, em sua maior parte negros e moradores da Maré, da recepção da performance pelos espectadores e suas reflexões sobre os espaços e suas desigualdades – Rio de Janeiro, Central do Brasil, malha ferroviária, bairros do subúrbio e da zona norte – é também uma forma de fazer política, sensibilizando a recepção da audiência quanto a inúmeras questões: como os territórios se constituem, as desigualdades raciais e de gênero que perpassam os espaços das cidades, a precariedade dos transportes públicos e o tempo que se leva em deslocamentos intermodais e intermunicipais, para trazer alguns exemplos. Ao mesmo tempo, não estamos falando apenas da sensibilização dos espectadores, mas também do entendimento de que performar em espaços alternativos (outra definição para performances *site-specific*) afeta aqueles que se deslocam pela cidade em variados dias da semana, que não se engajam na peça pela própria performance, mas que chegam até ela pela viagem, durante o percurso.

Ao tomarem contato com a peça em algum trecho do percurso, também têm a possibilidade de refletir sobre as especificidades dos bairros, os impactos que os transportes e as desigualdades na mobilidade urbana têm sobre suas vidas.

¹¹ Gentrificação: "Em sua definição primeira, o termo refere-se a processos de mudança das paisagens urbanas, aos usos e significados de zonas antigas e/ou populares das cidades que apresentam sinais de degradação física, passando a atrair moradores de rendas mais elevadas. Os "gentrificadores" (*gentrifiers*) mudam-se gradualmente para tais locais, cativados por algumas de suas características – arquitetura das construções, diversidade dos modos de vida, infraestrutura, oferta de equipamentos culturais e históricos, localização central ou privilegiada, baixo custo em relação a outros bairros –, passando a demandar e consumir outros tipos de estabelecimentos e serviços inéditos. A concentração desses novos moradores tende a provocar a valorização econômica da região, aumentando os preços do mercado imobiliário e o custo de vida locais, e levando à expulsão dos antigos residentes e comerciantes, comumente associados a populações com maior vulnerabilidade e menor possibilidade de mobilidade no território urbano, tais como classes operárias e comunidades de imigrantes. Estes, impossibilitados de acompanhar a alta dos custos, terminam por se transferir para outras áreas da cidade, o que resulta na redução da diversidade social do bairro". ALCÂNTARA, Maurício Fernandes de. Gentrificação. 2018. In: Enciclopédia de Antropologia. São Paulo: Departamento de Antropologia da USP, 2018. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao>. Acesso em: 05 maio 2020.

¹² DI GIOVANNI, Julia Ruiz. Artes de abrir... *Op. cit.*, p. 16.

Figura 1 - Cartaz da peça *In_Trânsito – Odisseias Urbanas*.



Legenda: Na imagem do cartaz, a plataforma da estação Manguinhos.

Fonte: Acervo Pessoal da Autora, 2014.

Na primeira parte do artigo, trazemos um diálogo entre movimentos sociais, direito à cidade, interseccionalidades, performances e ativismos. A esta parte denominei “Partida: Central do Brasil, circulação, mobilidade e o direito à cidade”. A segunda parte do artigo, denominada “Percurso”, é um relato etnográfico da peça. O que desenvolvo na terceira parte, denominada “Chegadas”, dá conta dos caminhos percorridos. As fotografias que dialogam com o artigo são de minha autoria e compõem outra camada narrativa, uma etnografia visual que acompanha toda viagem.

As imagens dos trens do Rio de Janeiro são famosas e muito usadas para representar a população fluminense e seus processos de circulação, estando presentes em várias obras, como filmes, novelas, clipes musicais e programas de TV. Não raro, tais produções inserem imagens da Central do Brasil, estação ferroviária de onde partem composições para diversas partes da cidade e outros municípios da Baixada Fluminense. *Central do Brasil* também é o

nome e parte do cenário do filme de Walter Salles, de 1998, que nos conduzia para diversos Brasis, numa espécie de *Road Movie*. Estas vias abertas possibilitadas pela Central do Brasil, a real – a estação de trem – e a metafórica – centro de do país – nos fazem refletir sobre os processos de circulação, mobilidade e direito à cidade, um debate atual que mobiliza diversos movimentos sociais.

Debates públicos sobre equipamentos coletivos, como habitação, equipamento escolar, universitário e esportivo, equipamento cultural, sanitário e social, os movimentos sociais com base identitária e suas agendas, a luta por moradias populares e habitação urbana, movimentos pela gratuidade e qualidade em transportes públicos etc., fazem parte desses processos.¹³ Ressalto aqui o caráter político da performance, mas este não é identificado em forma de protestos. Aqui, a concessionária e seus serviços ganham novos sentidos com a ocupação da Cia. Marginal. Se as manifestações estão no domínio das ruas e se houve, em diferentes níveis, um descontentamento com os transportes públicos urbanos, principalmente com aqueles mais utilizados na circulação entre os municípios da região metropolitana da cidade, trazer uma performance não apenas utiliza a rede férrea e sua estrutura, mas, de muitas maneiras, negocia, dialoga, estabelece interlocuções e relações, mesmo que temporárias, entre seus usuários; dá novos significados para a construção do texto em si e do diálogo estabelecido corpo a corpo com os usuários do meio de transporte.

No *site Buala*, a Cia. Marginal está assim descrita:

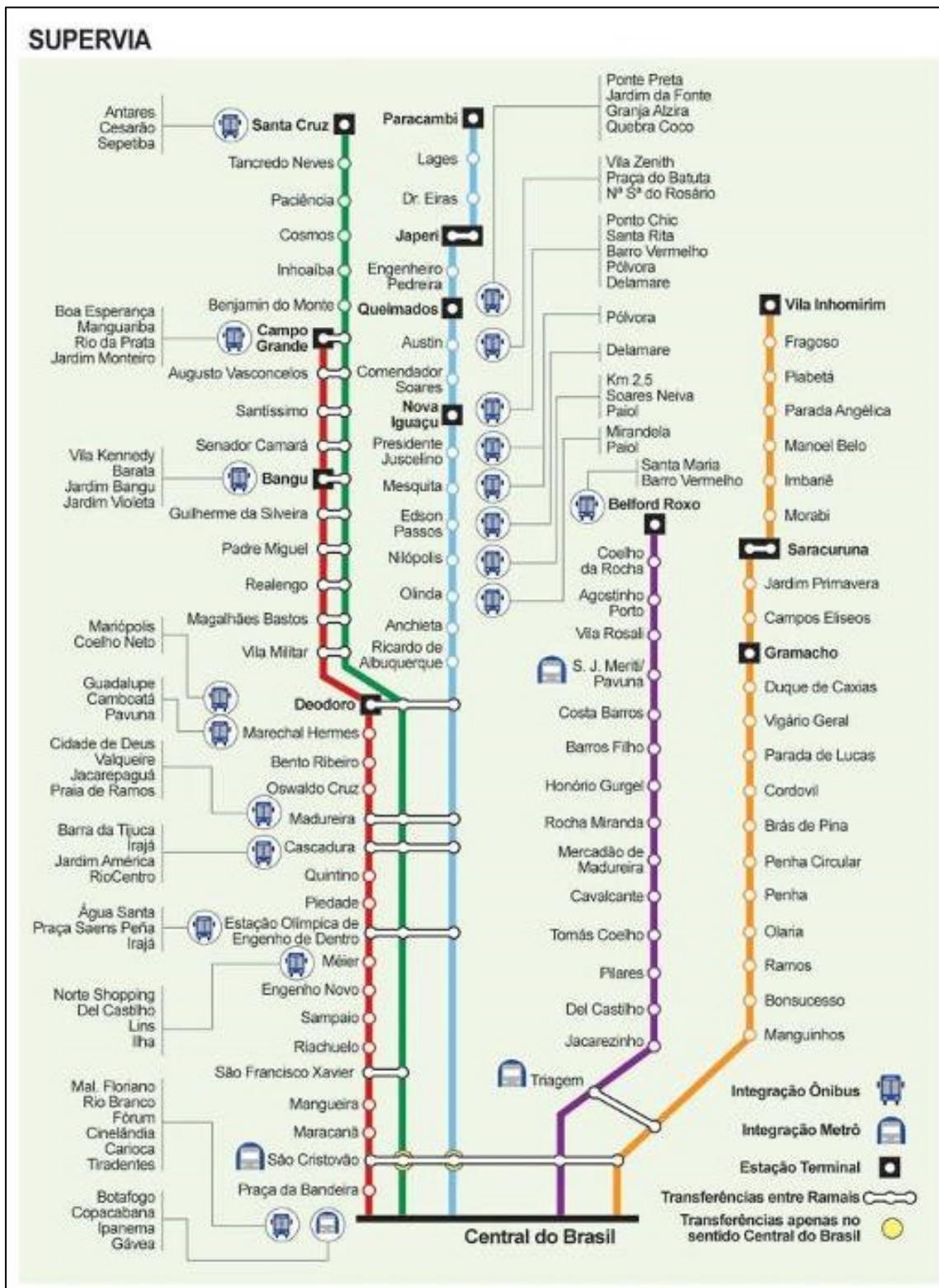
Criada em 2005, no maior complexo de favelas do Rio de Janeiro, a Maré. Reunindo artistas de dentro e fora da comunidade, o grupo manteve ao longo de sua trajetória um núcleo estável de atores, consolidou uma equipe de colaboradores e produziu quatro espetáculos: *Qual é a nossa cara?* (2007), *Ô, Lili* (2011), *In_Trânsito* (2013) e *Eles não usam tênis naique* (2015). Em sua maioria criados a partir de laboratórios de pesquisa em contextos situados (favelas, presídios, estações de trens), os espetáculos da Cia resultam de um projeto artístico de intervenção e reflexão sobre a cidade a partir de um ponto de vista específico: a periferia. Recebendo em 2014 uma moção de louvor da Câmara Municipal do Rio de Janeiro por “representar o engajamento do teatro nos dias atuais”, o grupo ocupa hoje espaço fundamental na cena contemporânea da cidade.¹⁴

Cheguei à peça por indicação de um colega que considerou que, para apreender as imagens das cidades, eu não deveria apenas focar na fotografia ou, no meu caso específico, no cinema. Deveria, se possível, não desprezar o campo das artes visuais, as exposições e muitas das instalações contidas nestas, assim como não deveria desprezar um conjunto de performances nas cidades, principalmente aquelas que tinham o Rio de Janeiro como foco e acionavam imagens da cidade. Dica anotada, passei a seguir as publicações da Cia. Marginal nas redes sociais, principalmente o Facebook, e assim que saiu uma nova temporada, me inscrevi para participar e assistir. É assim que esta mobilização começa especificamente, pelas redes sociais, em um engajamento com os eventos, principalmente com as confirmações de quem assistiria e os dias escolhidos.

¹³ CAIAFA, Janice. *Trilhos da Cidade – Viajar no metrô do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

¹⁴ Cia Marginal. *Buala*. (Site). Disponível em: <https://www.buala.org/pt/autor/cia-marginal>. Acesso em: 31 maio 2019.

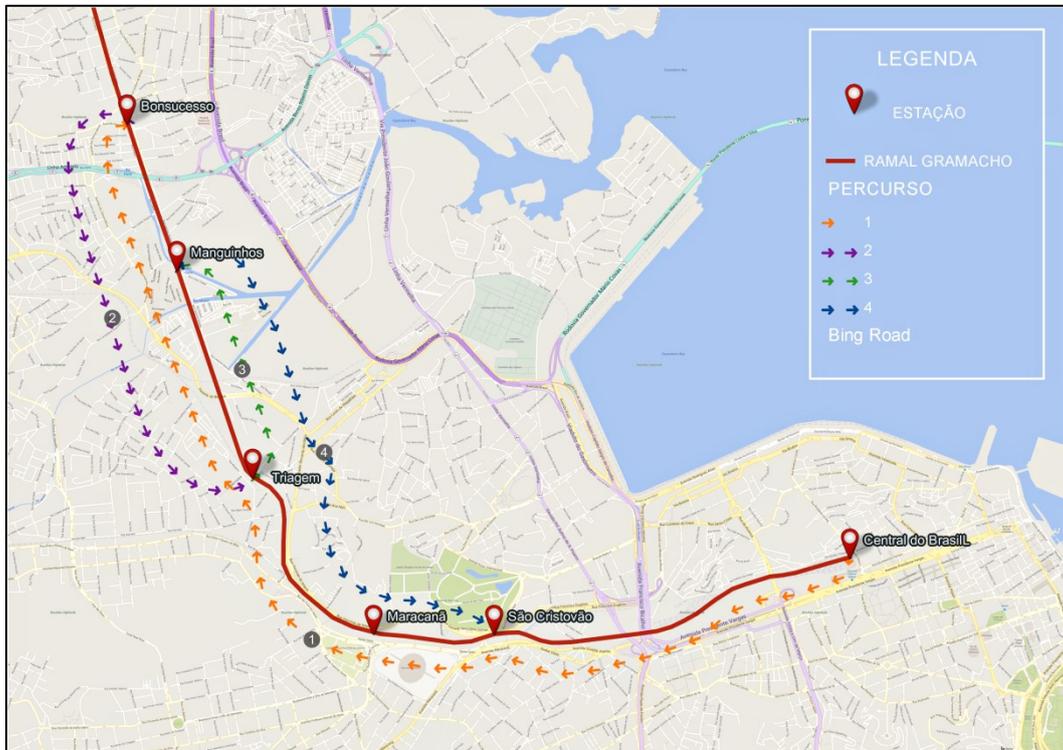
Figura 2 – Mapa dos ramais ferroviários contemplados na estrutura da SuperVia e possíveis baldeações e integrações.



Fonte: Mapa SuperVia. [s./d.]. *Trens Urbanos*. (Site). Disponível em: <http://trensurbanosrj.blogspot.com/p/mapa-ramais-da-supervia.html>. Acesso em: 6 dez. 2019.

2. Percurso

Figura 3 – Percurso In_Trânsito, março de 2014.



Legenda: (1) Central do Brasil – Bonsucesso, (2) Bonsucesso – Triagem, (3) Triagem – Manguinhos, (4) Manguinhos – São Cristóvão.

Fonte: [Mapa]. 2019. Elaborado por Evelly Salles.

Percurso

Fr: *parcours*; Ingl: *site-specific performance*

Al: *Parcours*; Esp: *itinerário*

Em reação contra uma tradição que fazia do espectador um ser passivo e 'amarrado' na cadeira, de frente para o palco, a encenação às vezes incita o público a um percurso no espetáculo e na cenografia: o cenário não é mais uma prisão (tanto para o ator quanto para o público) e, sim, um objeto percorrido pelo olhar desconstrutor e, na maioria das vezes, pelo deslocamento físico do público diante de áreas de atuação, tabladros, vitrines, salas, locais diversos ou objetos expostos.

[...]

O percurso passa a ser a materialização de uma liberdade de movimentos, de uma aproximação com as artes plásticas (instalação) ou como o jogo (passeio ou happening): ele gera visões e imagens múltiplas adaptadas ao objeto teatral e cênico, que não é mais literário e monocórdio, e sim fragmentado ou 'estrelado'.¹⁵

¹⁵ PAVIS, Patrice. *Dicionário de Teatro*. São Paulo: Perspectiva, 2008, p. 283.

Figura 4 – Central do Brasil, entre as plataformas 12 e 13, março de 2014.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora, 2014.

A expectativa era grande. Chamei amigos, convidei-os para o evento no Facebook assim que soube que a segunda temporada estava em cartaz e reservei a data: 9 de março. No dia, um domingo, fim de Carnaval, com um Rio cheio de blocos, me desloquei da Glória até a Central do Brasil, na companhia de foliões e do fim da festa. Chegando a Central, vejo o banner: *“In_Trânsito – Odisseias Urbanas.*

Chego mais perto e perguntam pelo meu nome.

– Sou eu, respondo.

Checam meu nome na lista, perguntam se eu tinha baixado o áudio e levado fones, me passam um guarda-chuva (e eu não questiono para que serve ou em que hora será utilizado) e tal qual em família em dia de viagem, me passam as recomendações: beba água, vá ao banheiro (tem um na plataforma 13), você precisa comprar o bilhete, caso não tenha, nos encontramos às 15h20min na plataforma 12.

– Ok.

São 14h51min, vou me adiantar para quando a amiga com quem havia combinado chegar.

Ao longe a vejo, aceno e saio para seguir o resto das recomendações – e a mais importante é: Não se atrase, nos encontramos na plataforma 12 (Ramal Gramacho-Saracuruna).¹⁶

Água – Bilhete – Banheiro – Saracuruna.

É domingo, dia de estações mais vazias, não fosse o último dia dos blocos e do feriado do Carnaval.

Central do Brasil – Bonsucesso – Triagem – Manguinhos – São Cristóvão.

Sentamos e começamos a falar sobre a vida, a observar quem chega e a esperar, sem saber muito também o que esperar.

Mesmo com o folder da peça em mãos e com a recomendação de que eu tinha que ver/sentir/estar, é essa a sensação: não sei o que esperar.

Vamos identificando outros companheiros de viagem pelas pulseiras distribuídas pela produção – verde, amarelo, rosa, laranja, lilás – cores aleatórias, mas que nos identificam como grupo ou como subgrupos, algo que descobriria mais tarde.

Já são 15h30min e vejo uma movimentação – uma bateria, duas pessoas tocando, animais peludos começam a transitar entre nós – são roupas e complementos peludos, mas ora, é Carnaval!

Em uma cidade calorenta, cuja tradição é brincar em máscaras e fantasias de batedoras e gorilas e carregar fantasias de escolas de samba, animais no último domingo da folia não é nada, assim como o pedido de entrevista para um trabalho sobre a peça.

Ao longe, outra participante acena. Me encaminho e vou chamado outros viajantes. Mais perto ela me diz, “já vim uma vez, a viagem/peça começa aqui”.

Agradeço e sou atropelada (metaforicamente) pelos bichinhos peludos humanos, correndo na plataforma.

E o som começa. E a viagem começa...

¹⁶ Ramal Gramacho/ Saracuruna. Ramal que serve ao município de Duque de Caxias e estações de embarque e desembarque de passageiros do município, localizadas nos bairros homônimos.

Figura 5 – Banda/Elenco, Peça *In_Trânsito*, março de 2014.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora, 2014.

2.1. Medo de escuro

É permitido fotografar! É permitido filmar!

Só não se separe do grupo: "A sua segurança também é sua responsabilidade".

E em meio ao som, somos convidados a explorar a plataforma. E, em meio ao som e a narrativa de boas-vindas, somos convidados a esperar para entrar na composição e nos unirmos aos irmãos de pulseira.

A minha, rosa, encontra um rapaz e a nossa guia, Priscilla, uma moça de fala calma que recebe o pedido de inclusão de duas pulseiras amarelas por conta do tal trabalho para a faculdade. Entramos no vagão. Sentamos próximos. Somos um grupo unido pela contingência das pulseiras coloridas. Ao nosso lado, usuário do trem. No meu grupo são três entrevistadores e eu, calada e curiosa. Com tudo. Reparo nas perguntas que os futuros jornalistas fazem à senhora a seu lado: Anda de trem com que frequência? Está gostando da peça?... E a senhora responde: Sim, estou indo para Caxias. O trem é rápido, mais rápido que o ônibus. Vou sempre. Que peça?

Nossa tranquila guia começa a falar dos trens. Dos seus usos. Dos seus fluxos. De que anda pouco. De como começou a usar mais por conta do projeto. E nos pergunta: Vocês andam de trens? Sempre? Meu grupo anda pouco, um dos rapazes está lá pela primeira vez. E eu?

Ando desde sempre, parece que nasci em um vagão.

Moradora de Turiaçu, bairro do Subúrbio, espremido entre Madureira e Rocha Miranda, que vive às margens da linha férrea, cresci ouvindo histórias de amor, acidentes, crimes e desovas próximas à linha do trem. Cresci também cruzando um buraco no muro, quase um portal, que nos levava de um lado a outro de Madureira, atravessando as chácaras para visitar parentes ou fazer compras. A passarela não era e nunca foi opção. No escuro era pior. À noite, as histórias faziam mais sentido. E aquele portal/buraco, nunca era fechado. Ou era. E a marreta no dia seguinte ia lá e quebrava o muro. As linhas de trem do Subúrbio foram feitas para transitar, ou dentro dos vagões ou a pé mesmo.

E eu?

Mais tarde, muito mais tarde, Santa Teresa – Realengo – Maracanã – Realengo – Santa Teresa, só era possível de ser percorrido por que há trilhos – de metrô, mas, principalmente, de trem. De três a quatro vezes por semana, ao longo de cinco anos foi meu percurso. Perdi a noção do tempo, coisa que o balanço do trem faz.

E eu? Ainda hoje para voltar para casa, seja qual casa for, uso o trem.

Fecha os olhos (ou poderia ter sido isso!)

– Vou fazer uma proposta a vocês –, fala nossa guia, tirando óculos de natação da bolsa. Vamos viajar com os óculos?

Entrega um para cada componente do grupo, olho imagens de caravelas em uma das lentes, coloco os óculos e mergulho.

Ouço a senhora de Caxias dispensar...

Barulho de conversa. Balanço do trem. Fico alerta. Tento escutar o que Priscilla, a guia, fala.

Me perco e me acho, tem muito barulho, é carnaval ainda, as histórias vêm e vão como ondas. Sento direito. Relaxo. Eu não tinha fechado os olhos?

A guia senta ao meu lado e pergunta:

– E aí, o que você está achando da viagem? O que você está sentindo na viagem?

E contei do medo e do pânico, como se fosse perder a estação que vou descer. De ser deixada para trás. De me perder. Depois relaxei de novo. O medo não tinha sentido e falei isso para a Priscilla.

Silêncio.

Estava sozinha de novo.

2.2. A UPP foi um (Bom) sucesso?

Somos orientados a tirar os óculos/vendas. Está na hora de descer. Bonsucesso.

A história do bairro e do Morro do Alemão nos é contada.¹⁷ A violência da escravidão e a violência urbana se aproximam nos corpos negros e nas narrativas contadas. São várias vidas em uma só e a claridade me deixa meio tonta, olhando de um lado para o outro, fazendo o caminho do teleférico. Da bolsa da Priscilla, a guia, bolas azuis passam a sair e a encher fazendo par com a placa da estação – BONSUCESSO.¹⁸ Não dá, pela paisagem, para esquecer onde estamos. Casas, casas, morro, teleférico, trem, de um lado, do outro, vida, ruídos, barulhos. Nada disso é estranho. É subúrbio. Ainda tonta e habituada a paisagem, não fotografo.

Bonsucesso foi só um pulo. Entramos novamente no trem, rumo à Central do Brasil e as bolas azuis de Priscilla passam a fazer parte da paisagem/cenário, da brincadeira no vagão. Depois da terceira bola flutuando no ar me toco: são presentes. A primeira, o senhor que estava sentado ao meu lado devolveu. A segunda, ainda flutuando perto de nós, pego e dou para ele e digo: é sua! Ele fica brincando com a bola e considerando que o teatro tem que chegar às comunidades.

Ele murmura, e fica olhando os capacetes de olhar.¹⁹ para trás andando para frente e brincando com a bola azul. O que aprendemos com o passado, com o que ficou para trás?

Um menino, ainda criança, fica encantado com o capacete. Todo mundo fica na realidade. Bolas azuis flutuando no trem, capacetes mágicos que nos impulsionam a seguir em frente sem esquecer o passado.

Antes de prosseguir a nossa viagem, uma parada. Aqui é importante apontar que, aquilo que está sendo construído, são as formas de se contar a história de uma cidade, e mais perto, dos subúrbios, da Região da Leopoldina, dos seus bairros (e entendendo aqui os complexos de favelas da região como bairros). Também aparecem as possibilidades de se narrar estas histórias e ouvir estas vozes, muitas vezes dissonantes, muitas vezes inauditas e que vão emergindo aos poucos. É importante trazer este debate, pois ao longe, quando falamos das imagens do Rio de Janeiro que se apresentam, muitas vezes identificamos imagens que aparecem de forma mais recorrente, como imagens de cartões postais, pontos turísticos e suas belezas naturais, ou ainda o reforço estereotipado de alguns lugares, narrados como o de ausência ou precariedade. Estas imagens polarizadas pouco ou nada dão conta de visões distintas e, como nos ensina Nicolau Sevcenko, a partir das leituras de Ortega y Gasset, “a única perspectiva falsa é essa que pretende ser a única”.²⁰

¹⁷ Complexo do Alemão. Também chamado de Alemão, hoje se constitui um dos maiores complexos de favelas da Região da Leopoldina, Zona Norte do Rio de Janeiro. Foi oficializado como bairro em 1993 e a partir de 2010 teve seu território ocupado pela Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ) e pelas Forças Armadas e, posteriormente, pelas Unidades de Polícia Pacificadora.

¹⁸ Bonsucesso. Bairro da Zona Norte do Rio de Janeiro, localizado na Região da Leopoldina e conhecido por sua centralidade naquela região.

¹⁹ Capacetes de olhar ou Máquina de ver para trás – o que estou denominando de capacetes de olhar no meu relato etnográfico, as diretoras da peça denominaram de “máquina de ver para trás”. Máquina de ver para trás, por terem espelhos que nos permitem olhar para trás, simbolizando a memória e o passado. Cf.: PENONI, Isabel; LEVI, Joana. In_Trânsito... *Op. cit.*

²⁰ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: NOVAIS, Fernando Antônio de. *História da Vida Privada no Brasil*. Vol. 3: República: Da Belle Époque à Era do Rádio. Org.: Nicolau Sevcenko. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 523.

É neste sentido que, ao olharmos para *In_Trânsito*, percebemos na sua construção uma apresentação à história do Rio de Janeiro a partir dos bairros do subúrbio, a partir de quem circula em direção ao Centro e retorna, também fazendo o movimento dos primeiros habitantes daqueles bairros, que lá foram parar a partir da expansão da malha ferroviária, ainda no século XIX.

Em um trabalho já clássico, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Maurício Abreu coloca que o Estado tem tradicionalmente apoiado os interesses e os privilégios das classes e grupos sociais dominantes, via a adoção de políticas, controles e mecanismos reguladores altamente discriminatórios e elitistas.²¹ Este espaço urbano não é neutro e conta a história dos conflitos existentes entre as diferentes classes e a luta pelo domínio do espaço, desta maneira, marcaria a forma de ocupação do solo urbano.²²

Da mesma forma, ao pensarmos sobre a possibilidade de pensar as paisagens urbanas com as quais nos relacionamos e experienciamos, Name diz que

as paisagens em si mesmas, não existem, é mera abstração [...]. É parte de um processo cultural, contínuo e dinâmico da relação dos homens e das mulheres, em seus grupos sociais, com o(s) seu(s) mundos conhecido(s) e desconhecido(s), mediado por filiações ou desfiliações identitárias e conflitos de poder.²³

A história da cidade e a forma como ela se constitui, portanto, não se fez sem conflito. Não cabe neste artigo condensar acontecimentos e análises do século XX, mas não gostaria de perder de vista os dilemas de sua formação, tampouco as maneiras como a história recente da cidade se desenvolvem e as estratégias de seus moradores, e, neste caso específico, de seus artistas e agentes culturais. Análises como as de Sevckenko, refletindo sobre as transformações no Rio de Janeiro na primeira metade do século XX, Pires e seu livro sobre as intervenções urbanas na cidade, e Carvalho, trazendo, como ele mesmo indica, uma história cultural da cidade a partir de áreas com pouca visibilidade, demonstram como este Rio de Janeiro se desdobrou em suas várias camadas e na "experiência pessoal de diferentes grupos da sociedade carioca".²⁴

Coloco *In_Trânsito* como uma performance *site-especific art*, que vai construir uma contranarrativa, às vésperas dos 450 anos da cidade, comemorados em 2015. Em um momento em que, para uns, havia um olhar eufórico para a cidade como projeto e todo um investimento em megaeventos que impactaram diretamente outras áreas da cidade, fosse na ausência de investimentos ou em políticas públicas voltadas para a área de segurança pública, em seu projeto de "pacificação", também período de aceleradas transformações urbanas na

²¹ ABREU, Maurício de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

²² *Idem*.

²³ NAME, Leonardo. *Geografia Pop: o cinema e o outro*. Rio de Janeiro: Apicuri; Ed. PUC, 2013, p. 71.

²⁴ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante... *Op. cit.*, p. 523; PIRES, Ericson. *Cidade Ocupada*. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2007; CARVALHO, Bruno. *Cidade Porosa: dois séculos de história cultural no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2019.

cidade do Rio de Janeiro.²⁵ Refiro-me ainda aos eventos ocorridos entre os anos de 2013 e 2014 – compreendendo o período das Jornadas de Junho e da preparação do Rio de Janeiro para os megaeventos – e às maneiras pelas quais a cidade reagiu aos processos de transformações urbanísticas. Concomitantemente, certas medidas governamentais passam a afetar diretamente sua população, como o desfinanciamento em determinadas áreas e as políticas urbanas de remoção forçada e de segurança pública, que invariavelmente afetaram as populações mais pobres e vulneráveis.

Na abertura do seu primeiro capítulo em *Cidade Ocupada*, Ericson Pires expõe sobre a opção de falar da produção dos coletivos artísticos no Rio de Janeiro dos anos 2000 e como alguns pontos

poderiam ser pensados como leitmotiv desse fenômeno. O esvaziamento cultural e financeiro pelo qual passa a cidade – com uma evasão, inclusive demográfico – ; a ausência total, ou quase total de políticas públicas significativas no nível municipal e estadual; o recrudescimento e/ou fechamentos de espaços e vias institucionais – sejam galerias, museus, salões etc. – ;ou a obstrução dos espaços públicos da cidade em nome de uma noção fundamentalista de segurança, que, de fato, não gera os resultados esperados e acaba por aumentar a possibilidade de insegurança, na medida em que impede a circulação lúdica e criativa pelos espaços públicos.²⁶

Aqui, Pires não está falando de reação a este cenário. E nos anos 2010, tal como na década anterior, estes movimentos nos possibilitam refletir que havia uma “insistência na resistência”.²⁷ Possibilita que haja também, 1) a história contada por outros pontos de vista e 2) a construção da história, contada por meio da performance e 3) o registro da performance e sua construção realizada pelas câmeras – pode fotografar, lembram? – pelos compartilhamentos em redes sociais, e na interlocução criada com o público, espontâneo ou não, do espetáculo.

O que estava sendo discutido de alguma forma, é que o Rio de Janeiro não emerge apenas nas imagens de sua violência urbana e que sim, existem outros tipos de violência na cidade, como precariedade na mobilidade urbana, e que, para além da violência, a cidade, os bairros do subúrbio e as favelas são produtoras de arte, cultura e das suas próprias imagens. A transformação da cidade em uma cidade olímpica, nos pobres sendo empurrados para longe, nas imagens de sucesso desta cidade que tenta ‘dar certo’ desde o século XIX, precisa ser

²⁵ ROCHA, Lia de Mattos; CARVALHO, Monique Batista; DAVIES, Frank Andrew. Crítica e controle social nas margens da cidade: etnografia de espaços de participação em favelas “pacificadas” do Rio de Janeiro. *Revista de @ntropologia da UFSCar*, São Carlos (SP), v. 10, n. 1, jan.-jun. 2018.

Unidades de Polícia Pacificadora (UPP). Instituídas a partir de 2008, a Unidade de Polícia Pacificadora é um projeto da Secretaria de Segurança Pública do Governo do Estado do Rio de Janeiro, implementado em favelas, principalmente da capital do estado. Como coloca Rocha, “As UPPs são um Programa da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Rio de Janeiro e estão em 2 funcionamento em diversas favelas cariocas, num total de 39 Unidades até esta data. Tratam-se de postos da Polícia Militar dentro das favelas, com contingente alto de policiais com treinamento especializado para o policiamento de proximidade. A quantidade de policiais alocados nas UPPs é diversas vezes superior a quantidade de policiais em bairros formais da cidade.” (ROCHA, 2014: 2). Para uma melhor discussão sobre política de “pacificação de favelas”. Ver, também: ROCHA, Lia de Mattos; CARVALHO, Monique Batista; DAVIES, Frank Andrew. Crítica e controle... *Op. cit.*

²⁶ PIRES, Ericson. *Cidade Ocupada*. *Op. cit.*, p. 22-23.

²⁷ *Ibidem*, p. 17.

contada para os lugares com presença das Unidades de Polícia Pacificadora, como comenta um espectador.

2.3. A cidade abandonada, o mostro e a fuga

Figura 6 – Memórias, março de 2019.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora, 2014.

Chegamos em Triagem e descemos na estação.²⁸ Priscilla pergunta se quero experimentar o capacete. Claro! Fico doida tentando regular e enxergar o que está atrás, o que ficou para trás. Ela pergunta o que vejo, e eu digo: Triagem. E o que você sente, o que você acha? Respondo que eu vejo uma cidade abandonada. Com o capacete eu corro, eu ando de costas, eu brinco na estação. Só não subo as escadas. Tenho limites. Tenho medos.

Triagem no domingo pós-Carnaval realmente parecia um lugar abandonado. Não sei muito bem onde estou, onde exatamente fica, só sei que estive ali apenas nos trilhos, sejam os do trem, sejam os do metrô, já que Triagem é estação de integração. Ainda subindo as escadas que nos levarão a outra plataforma observo: Trilhos com pouca manutenção, favelas

²⁸ Triagem. Localidade na Zona Norte do Rio de Janeiro, constituída como bairro não oficial, próximo a Benfica. Indústrias estão em seu entorno e temos uma estação de trem e uma estação de metrô (Linha 2) com o mesmo nome.

ao fundo, um paredão com inscrições em pichações. Do outro lado o que parece ser um depósito. E um bairro do subúrbio. Mais um, com tudo de bom e contraditório que esta afirmação tem.

Descemos a outra plataforma e encontramos tendas. Uma para cada grupo. Sento ao fundo da tenda vermelha, que deixa tudo ou quase tudo meio diáfano. E a odisseia recomeça. Da outra plataforma, a banda toca e conta histórias. Dentro da tenda, Priscilla começa a contar um trecho da *Odisseia*, de Homero. E tento prestar atenção, entre os colegas de viagem meio resistentes, meio ansiosos.

É difícil às vezes desligar, prestar atenção, curtir a viagem, todas as viagens. É um perrengue, como pegar trem, ônibus e metrô lotados. Desacostumamos a ouvir. Desacostumamos a olhar e ver. Olhamos o outro sem ver. E nunca ou quase nunca curtimos a viagem ou as histórias, pois estamos cansados demais para que isso aconteça e só queremos chegar aos nossos destinos.

O monstro fez com que todos criassem estratégia de fuga e desaparecessem por baixo de grandes carneiros. Temos medo dos monstros cotidianos e esperamos sempre carneiros que nos salvem.

Entra outra mediadora. Com uma caixinha aberta, nos dá visões com fotos e nos conta do momento de encantamento do monstro. De como se pacifica o monstro. Pacificação – e as imagens vão passando por nós: Macunaíma, indígenas e seus “protetores”, a ocupação do Alemão cai na minha mão, começo a rir de nervoso. Pacificação. Indígenas, Negros e Favelados, o monstro de Homero. Pacificação não tem graça nenhuma, sempre tem custos dolorosos.

E mais uma parte da história chega com outro mediador. De trás para frente, a história contada é um exercício de memória. Como a história poderia ser? Quais os sentidos trocados quando a ordem é também trocada? Como a cidade e a memória da cidade vão sendo também trocadas constantemente? Misturo as histórias e fico com a sensação de que preciso reler Homero. Bebemos água. Estamos no intervalo. Todos saem da tenda e eu continuo sentada. Pensando na cidade, na memória, na experiência. E nas imagens, no quão interessante é cruzar imagens e referências.

Falo isso com Priscilla. Ela concorda vagamente e saímos da tenda. Na outra plataforma, à espera do trem, começamos e conversar sobre Triagem. A esta altura os grupos se misturaram e todos conversam. “Era para ser um jockey”. “Está abandonado”. “Olha as cocheiras”. “É passagem”. “Perto de Benfica”. “O metrô vê o bairro por cima”. “Tem o Hospital do Exército”... chega o trem e embarcamos.

2.4. Vagando, descobrimos pelo menos duas cidades

Figura 7 – Não transite pela vi(d)a, março de 2014.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora, 2014.

Próxima parada: Manguinhos. Entramos no vagão com a banda, que começa a tocar. Os passageiros começam a interagir na hora. É carnaval. Muitos dançam, riem e brincam. Alguns parecem estranhar e torcem o nariz, outros, incomodados com o som parecem pensar em sair e trocar de vagão.

Via de regra, é isso: O som é ótimo e todos nós, no entorno da banda. O som para. Chegamos. Não transite pela via. Um colega ao ver a foto disse: está faltando um “d”. É isso: não transite pela vida. Plataforma da estação Manguinhos: a hora que esperávamos chegou. Liga o áudio, são 7 minutos.²⁹ Se joguem na plataforma. Escutando o áudio, começamos a zanzar e a fotografar. De um lado um bairro arrasado, bombardeado. Remoção? Desconstrução? Não construção? Crianças pulam dentro dos destroços. Uma passageira acena e passa a fazer um balé sincrônico com as crianças – de cima ela faz um movimento; abaixo, elas repetem. Todos param para ver. Rimos. Acenamos. Começamos a andar mais pela

²⁹ CIA MARGINAL. IN_Trânsito Áudio. Mp3 (7min. e 19 s.). Disponível em: <https://soundcloud.com/joana-levi/in-tra-nsito-audio>. Acesso em: 03 maio 2020.

plataforma e de repente me dou conta: Todos, absolutamente todos, olham para os escombros. Atrás um bairro se apresenta. Ninguém olha. O que mais há para ver?

2.5. Cidade Olímpica, aldeias indígenas, tomamos tudo e o Rio funciona

Os grupos se desfizeram de vez. Volto sentada ao lado da minha amiga, entre em transe e reflexiva. Velhos os muros para além das portas dos trens. Para quê tantos muros? E por que tantas separações nesta cidade?

Há uma conversa entre passageiros e mediadores.

Peço para tirar foto de Rodrigo, outro guia-mediador em nossa viagem. Rodrigo começa a falar dos espelhos. De não se acostumar com fotos e espelhos. Não tem espelhos. Me identifico. Fotografo, mas demorei a gostar de espelhos. Olho Rodrigo e concordo silenciosamente. Estou cansada.

Andar pela cidade, fazer baldeação, viver na correria, não ter tempo é isso: cansaço. Me arrasto para fora da composição e começo a falar “preciso escrever o que estou sentindo”.

Sentamos pela última vez nesta viagem.

3. Chegadas

Figura 8 – Chegadas-Esperas-Partidas, março de 2014.



Fonte: Acervo Pessoal da Autora, 2014.

Estamos em São Cristóvão. Sentada, começo a observar as pessoas na plataforma, os trens, e perco os monitores de vista, e só os descubro espalhados em duas plataformas.

A banda toca. Alguém pega o microfone e começa a descrever uma pessoa do outro lado da plataforma. Todo mundo na estação para e presta atenção. São histórias compartilhadas, maravilhosas histórias compartilhadas – de partidas, de chegadas, de lugares em comum, das possibilidades cotidianas.

O avô com o neto preparou uma surpresa para quando chegarem. O grupo de amigas ri das descrições delas. Alguém está indo para o trabalho, ou chegando de viagem.

De repente, escuto uma voz infantil contando a história de alguém em outra plataforma: “ele vai chegar em casa e vai ter uma surpresa!”. Ao microfone ele diz: Meu nome é Wallace.

– Você mora onde? – Pergunta Júnior, outro passageiro.

– Em Nova Iguaçu e você?

– Eu moro na Baixada...

A esta altura estou chorando. Olho para o lado e percebo pessoas também emocionadas. Me desliguei. Perdi a estação ou encontrei meu rumo. Hora de ir, de chegar de uma viagem que nunca será a mesma: a cidade, sua circulação e nossas interações nunca são as mesmas. São passageiros outros que nos avisam do que estamos perdendo, de gente que baila acima e junto das crianças, dos mediadores/atores fantásticos e de Wallaces, pequena voz, que tornará esta viagem, assim como a vida, sempre diferente. Sempre em trânsito.

Possíveis Conclusões

Olhando para 2013, os anos seguintes e seus desdobramentos políticos, percebo hoje uma série de performances que visavam a dialogar com a cidade do Rio de Janeiro daquele momento. Entre 2013 e 2016, quatro peças se sobressaem neste contexto: *In_Trânsito* e *Eles não usam tênis naique*, ambas da Cia. Marginal; *Cidade Correria*, do Coletivo Bonobando, e *Guia Afetivo da Periferia*, texto de Marcus Vinícius Faustini, inspirado no livro homônimo de sua autoria.

É possível que *In_Trânsito* tenha possibilitado a aproximação de pessoas que não conheciam bairros da zona norte e do subúrbio da cidade, assim como não fazia parte da rotina de muitos o uso intensivo, rotineiro e cotidiano dos trens urbanos. Da mesma forma, é possível também que *In_Trânsito* tenha possibilitado aos usuários dos trens urbanos poderem dialogar com arte, performance, política e imagens sobre a cidade e suas rotinas de deslocamentos.

Compreendo, portanto, *In_Trânsito* a partir de um diálogo com os transportes urbanos, circulação e mobilidade urbana na cidade, e os corpos que compõem este enfrentamento diário – em sua maioria negros, moradores de áreas mais afastadas da cidade, e que dependem dos transportes públicos na sua locomoção – aqueles que, como Ulisses, de *Odisseia*, chegam as

gastar quase dez anos para retornar para a casa, encontrando distrações, inimigos e obstáculos para chegar ao lar.

Referências

Fontes

Recursos Sonoros

CIA MARGINAL. IN_Trânsito Áudio. Mp3 (7min. e 19 s.). Disponível em: <https://soundcloud.com/joana-levi/in-tra-nsito-audio>. Acesso em: 03 maio 2020.

Publicações Online

ALCÂNTARA, Maurício Fernandes de. Gentrificação. 2018. In: Enciclopédia de Antropologia. São Paulo: Departamento de Antropologia da USP, 2018. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao>. Acesso em: 05 maio 2020.

Bonobando. *Sympla*. (Plataforma Eletrônica). Disponível em: <https://www.sympla.com.br/bonobando>. Acesso em: 5 maio 2020.

Cia Marginal. *Buala*. (Site). Disponível em: <https://www.buala.org/pt/autor/cia-marginal>. Acesso em: 05 maio 2020.

Coletivo Bonobando. *Facebook*. (Plataforma Eletrônica). Disponível em: <https://www.facebook.com/coletivobonobando/>. Acesso em: 05 maio 2020.

Eles Não Usam Tênis Naique. *Itaú Cultural*. (Site). Disponível em: <https://www.itaucultural.org.br/eles-nao-usam-tenis-naique>. Acesso em: 5 maio 2020.

Mapa SuperVia. [s./d.]. *Trens Urbanos*. (Site). Disponível em: <http://trensurbanosrj.blogspot.com/p/mapa-ramais-da-supervia.html>. Acesso em: 6 dez. 2019.

SuperVia – Trens Urbanos. (Site). Disponível em: <https://www.supervia.com.br/>. Acesso em: 05 maio 2020.

Bibliografia

ABREU, Maurício de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

ALCÂNTARA, Maurício Fernandes de. Gentrificação. 2018. In: *Enciclopédia de Antropologia*. São Paulo: Departamento de Antropologia da USP, 2018. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao>. Acesso em: 05 maio 2020.

ALCURE, Adriana Schneider. Inversões, invenções e outros modos de produção em Cidade Correria. In: FLORES, Livia; SOMMER, Michelle (orgs.). *Cadernos Desilha*. Rio de Janeiro: PPGAV/EBA/UFRJ; Circuito, 2017, v. 1, p. 58-66.

BELLAVANCE, Guy. Mentalidades urbanas, mentalidades fotográficas. *Cadernos de Antropologia e Imagem*, Rio de Janeiro, v. 4, p. 17-30, 1997.

BELLAVANCE, Guy. Proximidade e distância da cidade: a experiência da cidade e suas representações. *Interseções: revista de estudos interdisciplinares*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 67-86, 1999.

CAIAFA, Janice. *Trilhos da Cidade – Viajar no metrô do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

CARVALHO, Bruno. *Cidade Porosa: dois séculos de história cultural no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2019.

- DI GIOVANNI, Julia Ruiz. Artes de abrir espaço. Apontamentos para a análise de práticas em trânsito entre arte e ativismo. *Cadernos de Arte e Antropologia*, v. 4, n. 2, 2015.
- KWON, Miwon. Um lugar após o outro: anotações sobre *site-specificity*. In: *Arte & ensaios*, Rio de Janeiro, EBA-UFRJ, n. 17, p. 166-187, 2008.
- NAME, Leonardo. *Geografia Pop: o cinema e o outro*. Rio de Janeiro: Apicuri; Ed. PUC, 2013.
- PAVIS, Patrice. *Dicionário de Teatro*. São Paulo: Perspectiva, 2008.
- PENONI, Isabel; LEVI, Joana. In_Trânsito: o Jogo com o Real em uma Odisseia sobre Trilhos. *Cadernos de Arte e Antropologia*, v. 7, n. 2, 2018.
- PIRES, Ericson. *Cidade Ocupada*. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2007.
- WINTER, Roberto. *Trinta mil vezes enigma*. São Paulo: Aurora, 2016.
- RANCIÈRE, Jacques. *A partilha do sensível: Estética e política*. São Paulo: EXO experimental; Editora 34, 2009.
- ROCHA, Lia de Mattos; CARVALHO, Monique Batista; DAVIES, Frank Andrew. Crítica e controle social nas margens da cidade: etnografia de espaços de participação em favelas "pacificadas" do Rio de Janeiro. *Revista de @ntropologia da UFSCar*, São Carlos (SP), v. 10, n. 1, jan.-jun. 2018.
- ROCHA, Lia de Mattos. Da "cidade integrada" ao "empreendedorismo": participação e gestão nas margens em tempos de "pacificação". (versão preliminar). *38º Encontro Anual da Anpocs, Caxambu – Minas Gerais, Outubro de 2014. GT 34: Sobre Periferias – Novos Conflitos no Espaço Público*. Disponível em: <https://www.anpocs.com/index.php/papers-38-encontro/gt-1/gt34-1/9156-da-cidade-integrada-ao-empreendedorismo-participacao-e-gestao-nas-margens-em-tempos-de-pacificacao/file>. Acesso em: 3 out. 2019.
- SCHIOCCHET, Michele Louise. Site-specific art? Reflexões a respeito da performance em espaços não tradicionalmente dedicados a esta. *Urdimento – Revista de Estudos em Artes Cênicas*, Florianópolis, UDESC, v. 2, n. 17, 2011.
- SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: NOVAIS, Fernando Antônio de. *História da Vida Privada no Brasil*. Vol. 3: República: Da Belle Époque à Era do Rádio. Org.: Nicolau Sevcenko. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.