

RIMAS DE IMPROVISO NOS TRENS DE SÃO PAULO: POESIA E CIRCULAÇÃO URBANA¹

Nívea Lopes Chagas²

Pedro Marques³

RESUMO

Este artigo objetiva analisar as rimas de improviso no Metrô de São Paulo em relação à sua presença na cidade paulista e no transporte metroviário. Essa prática artística é entendida, neste trabalho, como uma das manifestações coletivas da tradição oral no Brasil. Assim, o texto investiga como essa poética performática dialoga com a prática da poesia oral e, ao mesmo tempo, com as dinâmicas da cidade. Isso porque parte-se do pressuposto de que a performance é inseparável do espaço onde é realizada. Portanto, uma performance realizada na cidade não só se relaciona com o espaço, mas é composta por ele.

PALAVRAS-CHAVE: Poesia oral; Versificação de improviso; Espaço performático; Transporte urbano.

AS RIMAS DE IMPROVISO NOS TRENS DE SÃO PAULO

A cidade de São Paulo é constantemente caracterizada como a cidade mais multicultural do Brasil. Alguns eventos justificam essa caracterização, como o recebimento

¹ Este artigo integra a pesquisa de mestrado em andamento intitulada “Poesia oral no Brasil: o caso das rimas de improviso nos trens de São Paulo”, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade Federal de São Paulo.

² Licenciada em Letras-Português pela EFLCH-UNIFESP (2020). Mestranda em Letras pelo Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade Federal de São Paulo (PPGL-UNIFESP). São Paulo, Brasil. E-mail: nivea.lopes@unifesp.br. ORCID: 0009-0000-1305-0216.

³ Professor de Literatura Brasileira da EFLCH-UNIFESP. Bacharel e Licenciado em Letras pelo IEL-UNICAMP (2000). Mestre (2003) e Doutor (2007) em Teoria e História Literária pelo IEL-UNICAMP. E-mail: pedro.marques@unifesp.br. ORCID: 0000-0003-4154-3645.

de imigrantes de diversos lugares do mundo no final do século XIX e o êxodo rural que se desenvolveu na segunda metade do século XX. Dado esse histórico, há manifestações culturais que se destacam por conta de sua permanência, como é o caso da longa tradição oral do Brasil. Essa tradição teve e continua tendo relevantes manifestações na cidade paulista, visto que, na cidade, encontram-se diferentes situações de oralidade — inclusive a poesia oral — advindas não só das cinco regiões brasileiras, mas também de outras regiões do mundo.

A partir disso, observam-se, na cidade de São Paulo, diversas produções orais que carregam marcas culturais da própria capital paulista e que, ao mesmo tempo, demonstram formas de retorno a práticas culturais de outras regiões e povos. Dentro dessa realidade, destacam-se as rimas de improviso produzidas por artistas independentes dentro de transportes urbanos, especialmente os metrô e trens. Essa produção poética, ancorada na oralidade, traz características que apontam para o ritmo paulistano e para formas poéticas tradicionalmente conhecidas.

Esse trabalho de improvisação consiste em uma dinâmica em que, geralmente, dois artistas entram no vagão de trem e apresentam-se ao público. Eles iniciam uma performance de improvisação a partir do que veem naquele espaço, principalmente em relação aos próprios passageiros. Para esse trabalho, os improvisadores geralmente contam com o acompanhamento de um *beat* — uma batida ou uma base musical do rap — que é colocado em uma caixinha de som. Assim, os artistas vão se revezando, no que diz respeito às rimas e aos versos, e esperam receber, ao final da performance, a contribuição financeira do público — além da recepção positiva do trabalho realizado.

Além disso, trata-se de uma produção composta, pensada e difundida coletivamente. Os improvisadores que performam nesse espaço se conhecem e trocam informações entre si para compreender quais são as condições do espaço e como podem se organizar para melhor utilizá-lo. Desse modo, tais artistas funcionam e se entendem como um coletivo, mas esse senso de comunidade artística ainda não foi materializado em um *site*, livro etc. Essa coletividade passa a ser percebida por meio das análises desenvolvidas em espaços como este, isto é, do texto.

As rimas de improviso se tornam interessantes à análise, então, pelo fato de estarem presentes no cotidiano da cidade de São Paulo, pois, certamente, os elementos do espaço urbano não apenas influenciam a prática artística, como também fazem parte dela. Comparativamente, pode-se trazer à tona o que é dito por Paul Zumthor⁴ ao relatar a sua

⁴ Embora os estudos de Paul Zumthor sejam considerados antigos e circunscritos ao território europeu, o teórico integra a bibliografia da pesquisa por apresentar ferramentas de análise que, ajustadas ao objeto em questão, possibilitam uma análise preliminar e minimamente interessante.

experiência ouvindo os cantores nas ruas parisienses. A respeito dessa experiência, diz Zumthor (2018):

Havia o homem, o camelô, sua parlapaticice, porque ele vendia as canções, apregoava e passava o chapéu; as folhas volantes em bagunça num guarda-chuva emborcado na beira da calçada. Havia o grupo, o riso das meninas, sobretudo no fim da tarde, na hora em que as vendedoras saíam de suas lojas, a rua em volta, os barulhos do mundo e, por cima, o céu de Paris que, no começo do inverno, sob as nuvens de neve, se tornava violeta. Mais ou menos tudo isto fazia parte da canção. *Era* a canção (Zumthor, 2018, p. 28, grifo do autor).

Ou seja, conforme afirmado pelo teórico, os elementos da cidade e da rua parisiense faziam parte da canção apresentada pelo cantor. O barulho, as pessoas, o período do dia e a estação constituíam a performance de modo a não ser possível retomá-la posteriormente apenas com o texto da canção. Logo, é possível estabelecer um diálogo com aquilo que é feito pelos artistas dos trens. Isso ocorre porque esses poetas também se apresentam em um espaço onde outras coisas ocorrem: entrada e saída de passageiros; avisos sonoros; conversas paralelas; a presença de outros trabalhadores, como os vendedores ambulantes etc. Com isso, pode-se afirmar que os elementos notados no espaço do trem – e aqueles potencializados pelo ritmo paulistano – constituem as rimas de improviso, mesmo porque as rimas geralmente são realizadas a partir da observação desses elementos.

Dessa maneira, as rimas de improviso se apresentam como uma poética que irrompe no cotidiano da cidade e dos transeuntes, propondo diferentes usos do espaço e diferentes relações com ele. Assim, o passageiro do trem de São Paulo é convidado, por meio da poesia, a ser coparticipante de um jogo poético durante o seu trajeto, e o espaço de circulação ganha novos significados. A partir disso, as noções de cidade e de transporte deixam de ser rígidas para poderem acompanhar os movimentos imprevisíveis e, por vezes, críticos daqueles que ocupam tais lugares.

A CIRCULAÇÃO E A LEITURA DO ESPAÇO NO IMPROVISO⁵

⁵ A presente análise dos fragmentos de entrevistas e registros nos trens traz apenas uma amostra do que é realizado na dissertação que deu origem ao artigo. De modo semelhante, a relação entre as referências escolhidas e a análise do objeto-performance está estritamente apresentada naquela pesquisa.

Considerando que os improvisadores circulam pela cidade de São Paulo a partir do transporte urbano — onde performam diante dos passageiros —, importa entender o tipo de relação estabelecida entre o artista e esse espaço de performance, a fim de analisar quais são as estratégias traçadas por eles para utilizar o vagão dos trens da cidade como uma espécie de palco. Ao mesmo tempo, interessa observar como a cidade de São Paulo, cidade que “tanto se jacta de ser moderna e inteligente” (Carmo, 2003. p. 147), se relaciona com uma poética que não está inserida naquilo que se julga oficial, institucional ou digno de prestígio social. Portanto, lança-se agora um olhar para o uso da cidade e dos meios de circulação.

A princípio, entende-se que o uso do transporte urbano, seja por parte dos artistas, seja por parte dos passageiros comuns, aponta para as dinâmicas sociais e políticas da cidade. Por essa razão, interessa aqui o enfoque sociológico proposto por Eduardo A. Vasconcellos (2001), pois, de acordo com o engenheiro, “[...] o enfoque sociológico indaga por que e como a viagem é feita, e quais foram os condicionantes das decisões sobre oferta e uso do transporte” (Vasconcellos, 2001, p. 16). Sendo assim, o enfoque proposto serve como uma direção para se entender quem utiliza o transporte urbano e por quais razões, o que indica, minimamente, qual é o público das performances de rimas de improviso dentro dos trens. Ademais, o caminho de análise de Vasconcellos (2001) traz luz sobre como o espaço da cidade é utilizado e significado pelas diferentes classes sociais.

Antes de desenvolver a questão do transporte público, e especificamente dos trens, interessa lançar um olhar sobre a cidade como ambiente construído artificialmente e naturalizada no cotidiano da população. De acordo com Dear e Scott (1981), citado por Vasconcellos (2001):

Em cada cidade se materializa um sistema espacial complexo, compreendendo uma montagem interdependente de áreas funcionais (privadas e públicas). Estas [...] podem ser denominadas tanto como espaço de produção (no qual o processo de acumulação ocorre) ou de reprodução (no qual a recuperação da força de trabalho ocorre). Ambos os espaços são mediados por um terceiro espaço dedicado às necessidades de circulação (Dear; Scott, 1981 *apud* Vasconcellos, 2001, p. 33).

Por essa via, a circulação é entendida como mediadora em relação aos outros dois espaços da cidade: o espaço de produção e o espaço de reprodução. Ademais, a circulação é entendida por Vasconcellos (2001) como uma necessidade daqueles que ocupam o ambiente. A grande questão, porém, é que as pessoas são condicionadas, em relação à circulação, por fatores diferentes: “fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que

variam de uma sociedade para a outra” (Vasconcellos, 2001, p. 27). Logo, em se tratando de São Paulo, uma cidade brasileira, a circulação acontecerá a partir dos processos de desenvolvimento realizados nesse ambiente específico. Esses processos, por sua vez, implicarão mudanças significativas no modo como os diferentes grupos sociais ocupam a cidade.

Ao considerar as mudanças advindas da industrialização, por exemplo, Camilla Moreira de Oliveira (2018, p. 25) diz:

Cada elemento da cidade ganha uma codificação: a casa existe para moradia, a rua está a serviço dos automóveis, a calçada abriga os pedestres. Esse sistema de significação enrijece o uso e a relação das pessoas com os elementos do espaço urbano. É difícil olhar para as avenidas e enxergar algo além de um espaço de circulação de automóveis, ou enxergar o transporte público para além de sua função de locomoção. Esse enrijecimento torna cada vez mais difícil operar desvios e transformar as possibilidades de relação com a cidade (Oliveira, 2018, p. 25).

Essa mudança aponta para novos usos dos espaços urbanos. A princípio, é notável uma valorização dos meios de circulação motorizados em detrimento dos não motorizados. Outrossim, há uma valorização do automóvel por meio de políticas que privilegiam esse meio individual de circulação. Isso traz problemas a alguns grupos sociais, visto que há uma parcela significativa da sociedade que não tem acesso ao automóvel. Considerando que o automóvel (particular) é um transporte mais rápido em relação aos transportes públicos, aqueles que têm acesso ao automóvel terão uma relação significativamente diferente com a cidade em comparação àqueles que circulam por meio do transporte público. Segundo Vasconcellos, na cidade de São Paulo, “apenas os que têm acesso ao automóvel podem dela desfrutar com eficiência e conforto, restando aos demais papéis a condição de cidadãos de segunda classe” (Vasconcellos, 2001, p. 205-206). Isso ocorre porque a mobilidade na cidade reflete as diferenças de acesso, de ocupação e de renda dos grupos sociais.

Tratando-se especificamente da relação entre mobilidade e renda, Vasconcellos (2001) expõe:

Dentro de qualquer sociedade, a mobilidade aumenta quando a renda aumenta. Este pode ser considerado um fenômeno universal, independente de condições geográficas e sociais. Isto significa que em uma

dada cidade as pessoas com renda maior vão deslocar-se com maior frequência que aquelas de renda inferior (Vasconcellos, 2001, p. 116).

Essa é uma afirmação importante, pois, a partir dela, pode-se notar que os cidadãos com renda maior ocupam mais espaços na cidade e em menos tempo, enquanto aqueles com renda menor ocupam menos espaços e em um tempo maior. Isso gera um impacto em diferentes áreas da sociedade, e uma delas é a relação com a arte. Tendo em vista que os cidadãos de renda mais baixa passam mais tempo no transporte urbano, eles precisam buscar alternativas diversas para realizarem as suas atividades, incluindo as atividades relacionadas ao lazer e ao entretenimento. Nesse sentido, é possível perceber o transporte público sendo utilizado para a realização de algumas tarefas que, idealmente, seriam realizadas em outros lugares. Esse é o caso, por exemplo, das vendas ilegais dentro dos trens de São Paulo ou das crianças que estudam dentro dos ônibus. A esse respeito, é interessante trazer à tona o que Oliveira afirma, pois, segundo a pesquisadora (2018):

[...] a cidade ao mesmo tempo em que é maquinaria planejada para funcionar de determinada maneira, é também lugar de transformações e apropriações que escapam ao controle urbanístico. São práticas singulares que se proliferam, mesmo diante de tantos mecanismos de controle, e que servem como reguladores cotidianos (Oliveira, 2018, p. 26).

Ou seja, embora a cidade tenha os seus mecanismos de funcionamento, os seus habitantes procurarão maneiras alternativas de consumir o espaço, especialmente os habitantes da cidade que não são diretamente privilegiados pelas políticas propostas. Nesse processo, pode-se notar, por vezes, novos papéis sendo assumidos na circulação. De acordo com Vasconcellos (2001, p. 94), “todo mundo desempenha papéis ao circular”, e esses papéis podem ser o de pedestre, passageiro, trabalhador etc. Dentro do transporte público, por exemplo, espera-se que o cidadão assuma o papel de passageiro. No entanto, nas dinâmicas da cidade que fogem ao controle urbanístico, vê-se o cidadão, dentro do transporte, assumindo o papel de trabalhador, como é o caso dos improvisadores e dos vendedores ambulantes, e os papéis de espectador ou freguês, no caso daqueles que se tornam público das performances ou compradores de produtos vendidos dentro do transporte. Vasconcellos (2001), uma vez mais, discorre sobre essas mudanças no ambiente:

As cidades contemporâneas dos países em desenvolvimento podem, portanto, ser identificadas como tendo dois ambientes construídos, um

organizado pelo planejamento urbano formal e outro resultado de incontáveis ações individuais, independentes e frequentemente conflitantes com as regras formais (Vasconcellos, 2001, p. 69).

Posto isso, pode-se constatar que as rimas de improviso nos trens de São Paulo estão dentro dessas ações individuais conflitantes com as regras propostas. Isso se dá porque a prática artística é proibida pela Companhia do Metropolitano de São Paulo. A proibição se encaixa na Lei Municipal nº 15937/2013, a qual “proíbe o uso de aparelhos sonoros ou musicais no interior de veículos de transporte coletivo [...]”⁶. Como os improvisadores utilizam uma caixa de som no momento da performance, o trabalho se enquadra em uma das proibições da lei municipal. Além disso, a Companhia do Metropolitano de São Paulo e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, por meio de seus avisos sonoros, enfatizam que a realização de apresentações dentro do vagão não é permitida. Oliveira (2018) analisa essas regulamentações presentes na cidade:

O metrô é também um espaço marcado por regulações, pelo automatismo e pela vigilância. Há forte controle sobre a circulação, sobre onde se pode ir, como se posicionar e sobre os espaços que podem ser ocupados. Encontramos câmeras de videovigilância, avisos sonoros, sinalizações de fluxo, orientações, proibições e seguranças espalhados pelas estações e plataformas (Oliveira, 2018, p. 34).

Ou seja, os passageiros dos trens lidam, cotidianamente, com regulamentações que ditam o comportamento esperado dentro do espaço ocupado. No entanto, tais leis e regras não são suficientes para impedir que o espaço do vagão seja utilizado de maneiras subversivas, posto que o espaço ainda é utilizado para apresentações, mendicância e vendas, por exemplo. Nesse sentido, o espaço do Metrô e da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), como espaços públicos de circulação, será um ambiente de tensões e conflitos não só em relação às regras, mas também em relação aos próprios passageiros e transeuntes. De acordo com Oliveira (2018, p. 26), “o espaço público é onde essa vida pública acontece. É por excelência um ambiente de conflitos, onde há o encontro inevitável de grupos sociais complexos e divergentes”.

Nesse sentido, pode-se tomar como exemplo a Linha 3-Vermelha. Segundo o site *Metrô CPTM*⁷, a linha vermelha é uma das mais movimentadas do Metrô de São Paulo, logo é esperado que esse meio de circulação acomode grupos sociais diferentes, visto que

⁶ SÃO PAULO (Município). Lei nº 15.937 de 23 de dezembro de 2013.

⁷ Cf. <https://www.metrocptm.com.br/linha-3/>.

o trajeto da linha passa por diversos bairros da Zona Leste da cidade. Portanto, esse espaço acomodará, inevitavelmente, os conflitos que envolvem essas diferenças sociais, econômicas e culturais da região leste da cidade paulista; diferenças evidenciadas, inclusive, pelas próprias políticas aplicadas a respeito do transporte e da circulação.

Para compreender melhor essas relações e conflitos, nos anos de 2024 e 2025 foram realizadas entrevistas com cinco artistas paulistanos que trabalham como improvisadores nos trens de São Paulo — Metrô e CPTM. O contato se deu inicialmente por meio de Vulgo Mendes, vizinho e colega pessoal da pesquisadora, que apresentou outros improvisadores dispostos a compartilhar suas experiências dentro dos vagões de trem de São Paulo. A entrevista⁸ objetivou compreender como os artistas haviam se tornado rimadores e como eles se relacionavam com: 1) a prática poética; 2) o espaço da performance; e 3) os passageiros. Para isso, a pesquisa contou com a aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) para a sua devida aplicação⁹.

Dito isso, apresenta-se aqui o relato de Vulgo Mendes, artista paulistano que começou o seu trabalho com o *rap* e com o improviso em 2019. Em entrevista realizada no dia 30 de novembro de 2024, o improvisador expôs a sua impressão sobre como os passageiros interagem com a arte do improviso a depender do lugar da cidade onde a performance acontece:

[...] algo que é discutido entre nós, no dia a dia, é que, onde é mais próximo das periferias, o pessoal interage mais com a gente. Às vezes, as pessoas não têm dinheiro pra contribuir, né?! Mas elas interagem mais com a gente. E com as linhas que têm mais pessoas do centro, que provavelmente estão mais atreladas à burguesia, ou as pessoas ficam assustadas, né?! (As senhorinhas ficam meio com o olhar grandão, olhando pra gente). Ou, então, fica um silêncio... Menos interação acontece. Geralmente, esse pessoal contribui mais, já que, provavelmente, [tem mais grana]. Então, num montante, a gente nota que essas pessoas contribuem mais, porém financeiramente, não contribuem mais com o resultado da nossa arte, né?!

⁸ Foram realizadas dezesseis perguntas aos improvisadores focadas na sua prática poética, nas estratégias de trabalho e na relação com o público e com o espaço. A maioria das entrevistas foi realizada próxima à estação de trem em que os artistas estavam trabalhando no dia. No caso de Vulgo Mendes, a entrevista foi realizada próxima à sua residência, tendo em vista a familiaridade entre a pesquisadora e o artista.

⁹ A fim de proteger a identidade dos improvisadores, a pesquisa faz uso apenas de seus nomes artísticos. Tais artistas sabem dos objetivos da pesquisa, de seus riscos e benefícios e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), permitindo o uso das informações fornecidas para fins da pesquisa de Mestrado.

Então, eu acho que essa é uma diferença que, no dia a dia, com certeza qualquer pessoa nota (Vulgo Mendes, 2024).

Nesse caso, o improvisador evidencia as duas contribuições possíveis dentro do vagão: a contribuição financeira e a contribuição com o jogo poético. Para Mendes, há uma relação direta entre o tipo de contribuição e o tipo de público, pois, de acordo com a sua experiência dentro dos vagões, nas regiões mais periféricas da cidade, os passageiros costumam receber melhor a arte do improviso e participam do jogo sem tanta resistência. Em contrapartida, nas regiões mais centrais, há uma possibilidade de contribuição financeira maior, mas, ao mesmo tempo, uma resistência também maior quanto ao tipo de arte proposto. Em relação aos passageiros das regiões centrais, o artista afirma que:

[...] às vezes essas pessoas até podem jogar uma nota de R\$ 20,00, uma nota de R\$ 50,00 no boné, fazer um PIX, por exemplo, mas a gente percebe que a interação, a receptividade, às vezes [...] é diferente, mano. O olhar é diferente... É uma parada... Saca? De “Ah, mano, vou ajudar essa pessoa aqui...”, tá ligado? É mais uma ideia de “Eu vou ajudar essa pessoa aqui” do que “Eu vou contribuir com a arte dela”.

De acordo com Mendes, há uma diferença entre o passageiro que o ajuda — do mesmo modo como ajuda a um pedinte — e o passageiro que reconhece o improviso como arte e deseja contribuir com ela, como se pagasse o ingresso a um espetáculo fechado. Embora aponte também para os perigos da generalização, Mendes relata que esse costuma ser um padrão dentro do seu trabalho. Inclusive, ele relata que foi na linha verde do Metrô de São Paulo — linha que passa pela região da Paulista, por exemplo — que um passageiro o impediu de iniciar o seu trabalho. Aqui vale ressaltar que, antes de iniciar o improviso, é comum que os artistas perguntem aos passageiros se alguém se incomoda com aquela performance e deseja não participar. Segundo o relato de Mendes, houve um dia em que, ao realizar essa pergunta, um passageiro da linha verde pediu para que ele se retirasse.

Ainda sobre essa relação com os diferentes usuários do Metrô e da CPTM, Mendes informa:

Quando vai ali mais próximo às quebradas, as pessoas têm a tendência de dar mais atenção pra gente. Não sei, mano... Elas acolhem mais a gente. Automaticamente a gente se sente mais em casa e flui de um jeito gostoso, assim... E às vezes, nem tem muita parte financeira envolvida, tá ligada? É

simplesmente sobre o ambiente; a forma da recepção das pessoas pra com a gente e da gente pra [com as] pessoas.

A partir disso, fica evidente que, devido a essas diferentes relações, à vigilância e às regulamentações presentes dentro do trem, o artista deve realizar uma análise do espaço e desenvolver uma série de estratégias que lhe permitam trabalhar ali dentro. Essas estratégias dizem respeito à produtividade e ao retorno financeiro da arte produzida. Nesse sentido, os improvisadores costumam avaliar como os passageiros estão dispostos dentro do vagão, quais são os melhores horários para se realizar a performance, quais dias da semana e/ou do mês são mais produtivos e quais são os vagões que proporcionam um ambiente profícuo para o trabalho. Mendes, por exemplo, compartilha uma das avaliações que faz em relação aos passageiros do trem:

Tem alguns vagões em que eu entro e eu já desisto, que são os vagões que têm muita gente mexendo no celular, ou com fone de ouvido. Mexendo no celular? Beleza! Se não tá com o fone de ouvido, você consegue ali trocar uma ideia e a pessoa vai te ouvir, mas tem alguns vagões que a gente olha de fora, da janelinha, e tá todo mundo ali com o fone de ouvido e com o celular e a gente já olha um outro vagão, porque, se não, dificilmente a gente vai conseguir a primeira interação.

Isto é, tendo em vista que o improvisador precisa captar a atenção do passageiro para introduzi-lo no jogo poético, é necessário avaliar se há uma predisposição desse passageiro para não só ouvir passivamente as rimas, mas também para interagir ativamente com o improviso. Por essa razão, é comum que o improvisador fique alguns minutos observando os trens passarem até decidir entrar em um que pareça ter um melhor “público”. Assim, percebe-se uma proposta de mudança na própria dinâmica do espaço da cidade e do trem, pois os passageiros se deslocam e utilizam o transporte urbano para chegarem a destinos específicos, como o local de trabalho ou de estudo. No entanto, a partir do momento em que um poeta entra nesse espaço para executar uma performance, o passageiro deixa de ser simplesmente um usuário do trem e passa a ser um espectador. Isto é, ele passa a exercer, involuntariamente, outro papel no transporte. Isso se relaciona com uma característica da arte de rua. De acordo com Waldemar Zaidler (2013, pp. 130-131):

Essa peculiaridade talvez seja uma das principais características da autêntica arte de rua: o fato de ela participar de nosso cotidiano sem aviso

prévio, aliás, sem aviso de qualquer espécie, sem pedir licença, sem pedestais ou não-me-toques, sem “crachá de obra de arte”, singela e despretensiosamente, anunciando sua efemeridade como algo quase humano, casuístico, errático e ao mesmo tempo, sempre crítica e diretamente relacionada com sua época, e eventualmente com uma estética crua, agressiva, contestatória, reivindicatória, às vezes nada agradável, mas ainda assim admirável (Zaidler, 2013, p. 130-131).

Ou seja, nota-se como a arte de rua — e aqui especificamente a arte do improviso realizada nos vagões — se apresenta como uma surpresa para o passageiro, embora, do outro lado, o artista esteja bastante consciente do que está fazendo e com quais objetivos o faz. Inclusive, há uma escolha prática e objetiva de quando e onde realizar a arte. Ainda sobre as suas estratégias de trabalho, Mendes expõe como avalia os horários para se apresentar dentro do vagão:

Eu jamais vou ir pra linha vermelha próximo aí às 18h. Vai ser impossível! Vai tá muito cheio ao ponto de não conseguir andar direito... Eu posso até entrar no vagão, mas, assim, eu vou ficar limitado à porta, poucas pessoas vão me ouvir, a maior parte das pessoas já vão vir do seu dia cheio, vão tá no celular, vão tá estressadas... Todo mundo apertado... Calor... Tá ligado? É um bom momento pra eu fazer a arte ali naquele lugar? Não! Então, talvez, eu iria pra onde? Sei lá... Pra linha lilás, às 18h da noite. É um trem; não é o Metrô... O trem é mais espaçoso, dá pra andar entre os vagões...

Desse modo, percebe-se como uma arte, que aparenta espontaneidade, realiza-se a partir de inúmeras análises prévias do ambiente e do público receptor. Nesse sentido, Mendes não está sozinho nessas observações. Os cinco artistas entrevistados apontaram para estratégias bastante semelhantes — quando não idênticas — sobre o trabalho no vagão. Esse é o caso, por exemplo, do artista paulistano Henrickrc. O artista também sublinhou a importância de se considerar o horário e o dia para realizar os improvisos nos trens, sendo ainda mais específico em relação às suas estratégias:

Pra mim, o primordial é o horário, correndo todos os dias: cedo! Mas não cedo espetacular cedo, né?! Porque ninguém quer ouvir um doido com a caixa de som às 07h (da manhã) gritando no vagão. Tipo, umas 09h30 ou 10h [...]. Dias específicos que são bons e eu gosto é o domingo... É o dia que eu mais gosto, que não tem muito vendedor, não tem muito músico, e é muita gente que não costuma pegar Metrô e Trem e que acaba

circulando no domingo. E dia de jogo, independentemente de qual time for: São Paulo, Corinthians... Qualquer time que for. Pegar o horário, tipo, de um jogo [...] às 16h (da tarde). [Em dia de jogo] Então, eu pretendo trabalhar até 15h e pouco... 15h20 no máximo... E pegar o vagão que não é o da torcida organizada; torcedor comum, com a camisa oficial do time são os melhores [casos], independentemente de qual time que for, porque eles levam muito o esporte como esporte mesmo, tá ligado? Não leva pra um lado tão pessoal da torcida organizada [...]. [Meus] horários são assim... Carnaval eu detesto, porque, no Carnaval, o pessoal fala pra caramba, tipo, não presta atenção. Eles estão de rolê, então, tipo, eu não vou julgar eles [...], porque eles já estão indo pra um rolê deles e vão curtir o peão deles, tá ligado? Mas, pra mim, minha parada é essa: Carnaval ou chega antes de o pessoal subir para o bloquinho, tá ligado?... Dia de jogo: pegar o horário, assim, do jogo mesmo, mas ter o raciocínio do horário da torcida organizada; a torcida organizada desce no final, tipo, meia hora ou uma hora antes do jogo e o resto é tudo povão que vai pro jogo¹⁰ (Henrickrc, 2025).

Todos esses elementos apontados por Mendes e Henrickrc evidenciam o que Lamounier Lucas afirma ao dizer que “a arte pública contemporânea compreende um código próprio e estabelece diálogo bastante profícuo com o espaço urbano em que está instalada e com as comunidades que usufruem desse espaço” (Lucas, 2009, p. 123). Esse diálogo com o espaço e com as comunidades que o usufruem é notável nas rimas de improviso realizadas nos trens de São Paulo, pois, como já foi dito anteriormente, a performance é inseparável do local onde ocorre e se dá de modo relacional. De acordo com Zumthor (2018, p. 47, grifo do autor), “a palavra [performance] significa a presença concreta de participantes implicados nesse ato de maneira *imediata*”. A definição proposta se aplica perfeitamente ao que é notado contemporaneamente nos vagões, posto que existe a presença concreta dos improvisadores e dos passageiros no local e, para além disso, a poesia é feita a partir dessa presença. Ou seja, essas rimas de improviso dependem do espaço e da colaboração do passageiro.

Assim, observa-se, novamente, o quanto a poesia de improviso realizada nos vagões se dá colaborativamente. Isso acontece porque o poeta, primeiro, estabelece o contato com o seu espectador a partir de algo que o espectador tem ou faz e, depois, desenvolve

¹⁰ A entrevista com Henrickrc foi realizada no dia 14 de março de 2025, próxima à estação Tatuapé, Linha 3 – Vermelha do Metrô de São Paulo. Durou cerca de trinta minutos e apresentou as mesmas perguntas usadas nas entrevistas com os outros quatro participantes da pesquisa.

uma rima que deverá ser reconhecida e aceita pelo passageiro. Essa relação é necessária porque, no final da performance, o improvisador conta, evidentemente, com a contribuição financeira. Desse modo, a análise do espaço e o bom diálogo com o espectador são elementos importantes para que o jogo aconteça e são essenciais, sobretudo, porque o valor recebido dependerá dessa relação. Com isso, nota-se algo bem característico da arte de rua, em geral, pois, em uma arte em que há a interação com a cidade e com os transeuntes, “as diferenças entre artistas e espectadores são dissipadas, potencializando a relação entre a obra e sujeito” (Oliveira, 2018, p. 39).

Ainda, interessa analisar mais detidamente algumas das afirmações de Henrickrc, visto que, ao afirmar que inicia o seu trabalho cedo, mas não exatamente no horário de pico do transporte urbano, o artista evidencia que o seu público ideal não é o usuário do trem que está na estação às 7h00 para ir ao trabalho; o seu público ideal é o usuário do trem que, provavelmente, está no transporte por uma outra razão ou que utiliza o transporte em um horário menos conflituoso: isto é, um horário diferente daquele que reúne uma quantidade maior de pessoas se deslocando para um trabalho tradicional.

Isso fica ainda mais nítido quando o improvisador fala sobre os seus dias favoritos para realizar a performance: Henrickrc expõe a sua preferência pelo final de semana. Ou seja, mais uma vez, o usuário do trem com quem o artista interage, preferencialmente, é aquele usuário que está no transporte urbano por uma razão diferente daquela do deslocamento para o trabalho. Isso não significa que os improvisadores não performam nestas outras condições: diante de um trabalhador se deslocando para o seu trabalho em um horário mais conflituoso. No entanto, ao considerar a necessidade de uma relação mais produtiva com o passageiro, há uma escolha consciente de quando e com quem rimar.

Ao falar sobre as apresentações nos finais de semana, Janderson Fundação¹¹ também aponta para a diferença do público, pois, de acordo com o artista, o passageiro que usa o Metrô ou Trem durante a semana para ir ao trabalho evitará usar esse transporte no final de semana — devido ao cansaço, por exemplo. Por essa razão, as pessoas que estão nas estações no sábado ou no domingo, provavelmente, estão ali para realizar atividades de lazer e, conseqüentemente, poderão estar mais abertas ao jogo poético das rimas de improviso. Logo, percebe-se como a observação do público leva em conta, principalmente, o quanto os passageiros podem ou não receber a performance enquanto circulam pela cidade. Evidentemente, tais análises não são absolutas, e os próprios artistas afirmam que há diversas variáveis nessas relações. No entanto, a partir da experiência de trabalho, o improvisador considera as maiores recorrências.

¹¹ Artista maranhense que trabalha, entre outras coisas, como improvisador nos trens da cidade de São Paulo. Fundação concedeu a sua entrevista no dia 05 de dezembro de 2024.

Nesse sentido, as análises realizadas pelos artistas não se limitam aos dias da semana; há também uma análise quanto ao dia do mês. Isso acontece porque pode haver uma predisposição maior para se contribuir com a arte nos dias em que comumente são realizados os pagamentos dos trabalhadores. Vulgo Mendes, por exemplo, relata: “[...] obviamente, como todo brasileiro, a gente vai focar no dia 05, no dia 15, no dia 20 e vamos tentar fazer a nossa bolinha de meia também” (Mendes, 2024). Aqui, Mendes aponta para um dos pilares principais da arte do improviso nos vagões: alcançar a meta financeira de cada dia.

Ao acompanhar os artistas durante o seu trabalho, ficou claro que cada artista estabelece para si mesmo uma meta diária, que varia de R\$ 50,00 a R\$ 200,00 em média. Essa meta é estabelecida a partir de alguns critérios, por exemplo: se o artista trabalha integralmente com o improviso; se o artista dispõe de tempo para passar o dia inteiro circulando pelos vagões; se o artista tem alguma necessidade urgente para aquele mês; ou mesmo se o artista é experiente e/ou habilidoso o suficiente para atrair o interesse do público e arrecadar um valor maior. Para alcançar a meta, os artistas recorrem, então, a diferentes meios, e um deles é a escolha do dia do mês.

Em complemento a essa estratégia, há a escolha consciente do vagão em que o improvisador entra. Isso se dá porque o Metrô e a CPTM têm entre 6 e 12 vagões, e há vagões que costumam estar mais cheios do que outros. Isso não se relaciona apenas aos usuários, mas também às outras pessoas que trabalham dentro dos trens, como os vendedores ambulantes e os músicos. Desse modo, além de trabalhar estrategicamente a sua relação com o passageiro, o improvisador precisa trabalhar estrategicamente a sua relação com os trabalhadores que também ganham o seu sustento financeiro por meio do transporte urbano. Por essa razão, Henrickrc, em seu relato, afirma gostar mais do final de semana, porque trata-se de dias em que os vagões estão mais vazios e dias em que ele não precisará disputar a atenção e a contribuição do passageiro com outro trabalhador.

Aqui entra a escolha do vagão, pois, de acordo com o relato de Janderson Fundação, os vagões centrais são mais lotados tanto por passageiros quanto por vendedores ambulantes, o que também aumenta a vigilância nesses espaços. Logo, o artista do improviso, para evitar conflitos e disputas prejudiciais à sua performance, escolhe outras alternativas. Nesse caso, ele afirma que a sua escolha costuma ser a do penúltimo vagão, pois, segundo o improvisador, esse vagão é menos vigiado e não conta com a presença de tantos vendedores. Há ainda uma outra observação: embora o artista recorra aos vagões finais, ele não recomenda o último vagão, porque trata-se de um vagão que está muito próximo do maquinista e este, por sua vez, pode ouvir a performance e executar uma

denúncia aos seguranças do Metrô ou da CPTM. Inclusive, ao falar sobre as suas estratégias de trabalho, Mendes também cita a questão da vigilância. O artista declara:

Tem uma outra parte aí no meio dessa linha toda [que é], por exemplo, os seguranças: vai ter mais segurança em uma linha? Em outra? Aí já entra em uma complexidade até maior que, conforme você vai pegando experiência no seu dia a dia, você vai se habituando e vai conhecendo...

Percebe-se, a partir disso, que, além de lidar com todas as questões envolvidas na relação com o passageiro e com o espaço, o artista ainda precisa estar atento para não ser retirado do vagão por algum segurança — conflito que costuma ser frequente nessas interações. De acordo com o relato dos improvisadores, esse conflito pode ser mais ou menos intenso. Ao se deparar com um segurança, o artista geralmente é direcionado à saída da estação e, caso deseje continuar o seu trabalho, deve pagar a passagem novamente e/ou mudar de linha. Em alguns casos, o segurança faz um reconhecimento formal do improvisador para evitar que ele volte a realizar esse trabalho naquela estação. Há casos mais extremos de agressão física ou verbal, como mostram algumas notícias da cidade de São Paulo¹².

Embora essa problemática configure um empecilho, há artistas que buscam lidar com ele pacificamente, o que faz parte das demais estratégias de trabalho. Henrickrc, por exemplo, relata:

Com guarda eu não tenho nenhuma dificuldade. Se ele vier me tirar, eu saio natural, pago outra passagem e volto. Querendo ou não, é o trabalho dele. O governo implantou um trabalho pra não deixar um trabalhador irregular, né? Como eles falam [...] ser um autônomo é um trabalho irregular, porque eles falam que é você estar recebendo sem pagar imposto, tá ligado? Então, eu não vejo o guarda como uma dificuldade. Acredito que pra vendedor seria, sim, porque existe o risco de perder mercadoria, mas pra mim não é uma dificuldade, porque eu pago e volto. Melhor do que ficar arrumando confusão que só vai perder o tempo, e tempo pra gente é dinheiro, tá ligado? [...] O tempo que eu posso perder discutindo com o guarda é o tempo que eu podia tá em outro vagão [...].

¹² Cf. <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/06/05/seguranca-do-metro-de-sao-paulo-da-mata-leao-em-artista-de-rua-veja-video.ghtml>.

Nota-se, então, que, mesmo trabalhando debaixo de regulamentações que tentam impedir diretamente o seu trabalho, o poeta encontra modos de circular calculadamente pelas estações de trem a fim de conseguir o seu sustento financeiro e a consolidação da sua arte. E isso se dá porque alguns desses artistas encaram o vagão como um espaço para apresentar previamente a sua arte aos passageiros, os quais podem se tornar ouvintes de suas músicas posteriormente. De igual maneira, os improvisadores encaram o vagão também como um tipo de treinamento e até um ensaio para um palco oficial. Portanto, as análises realizadas sobre o espaço e sobre o público presente se relacionam a necessidades e metas de curto e longo prazo. Por essa razão, é mais vantajoso manter uma boa relação tanto com passageiros quanto com seguranças para que o tempo dentro do vagão seja bem aproveitado e dê um bom retorno.

Isso aparece no relato de Henrickrc quando o artista aborda, por exemplo, a sua relação com públicos específicos, como os torcedores de clubes de futebol. É sabido que há rivalidades intensas e violentas entre clubes — aqui especificamente os clubes paulistanos. Consciente disso, o artista busca interagir com o torcedor comum, em vez de rimar com uma torcida organizada, já que o jogo poético pode não ser bem recebido por esse público. Assim, embora os improvisadores proponham o jogo poético em situações e com temas considerados sensíveis, eles analisam os tipos de passageiros e mantêm a atmosfera da brincadeira para garantir a boa receptividade. Um exemplo disso foi registrado na linha vermelha do Metrô de São Paulo. No dia 7 de maio de 2023, ocorreu um jogo entre dois clubes de futebol: o São Paulo Futebol Clube contra o Sport Club Internacional. No vagão em que os improvisadores Vulgo Mendes e MCilas performavam, havia alguns torcedores do time do São Paulo que estavam a caminho do estádio. A seguinte rima foi feita nessas condições específicas:

*É, e agora eu vou riscando:
se tu não me ajudar, vai ter filho corinthiano.
E tem que tá pronto pra essa guerra!
Se prepara porque a arena é lá em Itaquera¹³.*

Nesse conjunto de versos, percebe-se que o artista brincou com a rivalidade existente entre o clube do São Paulo e o clube do Corinthians, algo não raro marcado, em outros ambientes, por conflitos e discussões violentos. Porém, por meio da performance e da brincadeira, as rimas foram recebidas com o sorriso dos passageiros. E isso foi

¹³ Rima de improviso feita novamente pelo artista MCilas e registrada no dia 7 de maio de 2023, na linha vermelha do metrô de São Paulo.

garantido não apenas pela realização das rimas, mas, como se tem mostrado aqui, pela boa leitura e análise dos artistas sobre os passageiros que ocupavam aquele espaço. Ou seja, os poetas que trabalham nos vagões não estão apenas treinados para a realização poética; eles estão se aprimorando também quanto ao uso do espaço da performance, espaço esse ocupado por diferentes passageiros e marcado pelos mais diferentes conflitos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante disso, nota-se como os improvisadores propõem uma prática artística que vai ao encontro de algumas dinâmicas e ritmos da cidade de São Paulo. O ambiente do deslocamento se torna, para esses artistas, palco de uma performance poética. A partir disso, o corpo do passageiro, que era apenas levado pelo ritmo do maquinário a contribuir com o funcionamento da cidade, é convidado a participar de um jogo de poesia e improvisação. Daí os conflitos e tensões do espaço se tornam, muitas vezes, tema das rimas produzidas, permitindo que os passageiros e os próprios poetas pensem essas relações e esse espaço por uma via diferente.

A partir do que constatamos, cai por terra a ideia, muitas vezes difundida, de que o improviso se dá de modo aleatório e desorientado. Por meio da análise do trabalho dos improvisadores, é perceptível o estudo realizado por eles sobre a própria prática e o diálogo estabelecido entre a poesia produzida, o espaço da performance e o público ouvinte. Isso resulta, ao fim, em uma arte reconhecível — e admirável — para os passageiros, os quais contribuem financeiramente não apenas para o sustento econômico dos artistas de modo isolado, mas também para a continuação desse tipo de poética no transporte urbano.

Além disso, na prática dos improvisadores do vagão, nota-se um interesse em se reapropriar da cidade como parte da experiência urbana. As rimas de improviso se apresentam como uma poética que desafia a dinâmica da Capital em dois sentidos: primeiro, em relação às regras e regulamentos referentes ao uso do espaço; segundo, em relação ao prestígio do registro escrito. Logo, essa experiência de sociabilidade e essa poesia oral, em geral abafadas pelas políticas oficiais de São Paulo, permanecem vivas.

As performances dentro dos trens transitam entre o micro espaço do vagão e o macro espaço urbano. Inicialmente, as rimas provocam e convidam o passageiro a assumir um novo papel: o papel de espectador e coautor da poesia. Depois, os improvisadores convidam os passageiros a participar da observação daquele ambiente, visto que a improvisação acontece a partir do que o improvisador vê e observa. Os passageiros entram, assim, no jogo poético, que talvez rejeitado em outra situação, é aceito por conta

do pacto, ainda que momentâneo, entre passageiros/ouvintes e passageiros/poetas. Por fim, o espaço, em princípio, apenas para o deslocamento e circulação, converte-se e mesmo subverte-se em arena ambulante para produção e consumo de poesia. E daí nasce um novo diálogo humanizado com a cidade.

IMPROVISED RHYMES ON SÃO PAULO'S TRAINS: POETRY AND URBAN CIRCULATION

ABSTRACT: This article aims to analyze improvised rhymes in the São Paulo Metro in relation to their presence within the city and the metro transportation system. In this study, this artistic practice is understood as one of the manifestations of oral tradition in Brazil. Thus, the text investigates how this performative poetics engages both with the practice of oral poetry and with the dynamics of urban life. This approach is based on the assumption that performance is inseparable from the space in which it takes place. Therefore, a performance carried out in the city not only relates to space but is also constituted by it.

KEYWORDS: Oral poetry; Improvised versification; Performative space; Urban transportation.

RIMAS IMPROVISADAS EN LOS TRENES DE SÃO PAULO: POESÍA Y CIRCULACIÓN URBANA

RESUMEN: Este artículo tiene como objetivo analizar las rimas improvisadas en el Metro de São Paulo en relación con su presencia en la ciudad paulista y en el sistema de transporte metropolitano. En este trabajo, esta práctica artística se entiende como una de las manifestaciones de la tradición oral en Brasil. Así, el texto investiga cómo esta poética performática dialoga tanto con la práctica de la poesía oral como con las dinámicas de la ciudad. Esto se basa en el supuesto de que la performance es inseparable del espacio en el que se realiza. Por lo tanto, una performance realizada en la ciudad no solo se relaciona con el espacio, sino que también está constituida por él.

PALABRAS CLAVE: Poesía oral; Versificación improvisada; Espacio performático; Transporte urbano.

REFERÊNCIAS

CARMO, Maurício Martins do. “De malocas e vagabundos: Adoniran Barbosa e a imagem paulistana”. In: CARMO, Maurício Martins do. *Oralidade e Literatura: manifestações e abordagens no Brasil*. Londrina: Eduel, 2003.

LUCAS, Lamounier. A arte no espaço urbano. *Concinnita*, v. 2, n. 15, p. 119-132, 2009. Disponível em: <https://lume-re-demonstracao.ufrgs.br/abarca/textos/LUCAS-A-arte-no-espaco-urbano-In-Concinnitas-UERJ-N-15.pdf>. Acesso em: 17 de jul. 2024.

OLIVEIRA, Camilla Moreira de. *Zigue-zagues nas linhas retas do metrô*. O trabalho de artistas das ruas subterrâneas. 2018. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 15.937 de 23 de dezembro de 2013.

SAUTCHUK, João Miguel Manzolillo. A poética cantada: investigação das habilidades do repentista nordestino. *Estudos de Literatura Brasileira Contemporânea*, Brasília, n. 35, 2010, p. 167-182. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/estudos/issue/view/884>. Acesso em: 18 jul. 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

ZAIDLER, Waldemar. Arte pública e arte de rua: graffiti x grafite. *Revista Farol*, v. 9, n. 9, p. 125-135, 2013. Disponível em: <http://periodicos.ufes.br/farol/article/view/11368/7928>. Acesso em: 17 de jul. 2024.

ZUMTHOR, Paul. *Performance, recepção, leitura*. Trad. Jerusa Pires Ferreira e Suely Fenerich. São Paulo: Ubu Editora, 2018.

Submetido em 13/02/2026

Aprovado em 24/03/2026

Publicado em 31/05/2026
