IN _ TRÂNSITO: O JOGO COM O REAL EM UMA ODISSEIA SOBRE TRILHOS

Isabel Penoni¹ & Joana Levi²

UFRJ, Rio de Janeiro, Brasil / Universidade Nova de Lisboa, Portugal

Este artigo aborda os jogos performativos instaurados em vagões e estações de trens da malha ferroviária do Rio de Janeiro (Brasil) por meio da performance site specific “In_Trânsito – Odisseias Urbanas”. Realizada entre os anos 2013 e 2015, a performance é resultado de uma parceria entre Joana Levi e o grupo de teatro carioca Cia Marginal, tendo sido dirigida por ambas autoras do artigo. Ao longo do texto, veremos como “In_Trânsito” se constitui como uma viagem-jogo que, ao lidar com uma paisagem viva e acidentada, fricciona os limites entre realidade e ficção, abrindo o espaço-tempo do presente para uma atualização da Odisseia de Homero.

Palavras-chave: performance site specific, intervenção urbana, Odisseia, Cia Marginal, Rio de Janeiro

1 Programa de Pós-Graduação em Artes Cênicas da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Isabel Penoni é diretora de teatro, cineasta e antropóloga, com mestrado e doutorado pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (PPGAS) do Museu Nacional, UFRJ, e pós-doutorado pelo Musée du quai-Branly (Paris, França). Atualmente, realiza novo estágio pós-doutoral no Programa de Pós-Graduação de Artes Cênicas (PPGAC) da UNIRIO. Desenvolve projetos colaborativos de pesquisa, criação cênica e produção fílmica em diferentes áreas indígenas do mundo e na periferia urbana do Rio de Janeiro. É diretora fundadora do grupo teatral carioca Cia Marginal, respondendo pela direção dos espetáculos “Qual é a nossa cara?” (2007), “Ô, Lili!” (2011), “In_Trânsito” (2013) e “Eles não usam ténis naique” (2015). No cinema, dirigiu “Porcos Raivosos?” (10’, 2012) e “Abigail” (17’, 2016), ambos exibidos na Quinzena dos Realizadores (Cannes 2012 e 2016) e premiados em diversos festivais nacionais e internacionais. Contato: isabelpenoni@gmail.com

2 Departamento de Filosofia. Joana Levi é diretora, atriz/performer, formada em Filosofia pela USP e, atualmente, desenvolve sua pesquisa de mestrado em Filosofia/Estética (“O estado da embriaguez em Nietzsche e Artaud”) na Universidade Nova de Lisboa. Nos últimos anos dedicou-se a criação de projetos contextuais e indisciplinados, dentre eles: a performance-exposição “Museu Encantador” (MAM-RJ), o espetáculo multimídia “Róza” (Festival de Curitiba) e a performance site specific “In_Trânsito” (Prêmio Montagem Cênica 2011). Como atriz/performer trabalhou com Sônia Baptista, José Celso Martinez Correa/Teatro Oficina, Roberto Bacci/Fondazione Pontedera Teatro, Cacá Carvalho/Casa Laboratório, entre outros. Há quinze anos pesquisa as relações entre presença, processos da imaginação e experiência perceptiva-sensorial e, desde então, ministra laboratórios para atores, bailarinos e performers. Contato: joana.levi@gmail.com

De muitos homens vi as cidades e conheci os pensamentos.
(Homero)

Fecho os olhos e as imagens não param de passar.
(In_Trânsito)

Segundo Schechner (2006), o jogo (do inglês *play*) seria uma propriedade constitutiva de toda *performance* – noção que o autor atribui a uma vasta gama de atividades, que vão desde o desempenho de papéis sociais na vida cotidiana, até a prática de rituais e cerimônias religiosas, passando pelos mais variados tipos de entretenimento popular, pelo esporte e pelas artes da *performance*. Com efeito, segundo Schechner, toda ação visível (feita para ser vista) poderia ser analisada “como” *performance*, mesmo que apenas algumas sejam socialmente reconhecidas como tal (2006: 38-40). As noções de ritual (aqui entendido como a tendência mais ou menos comum de “rotinizar” o comportamento e as ações cotidianas) e de jogo constituem, para o autor, o cerne de toda *performance*, definida em seu trabalho pela fórmula: “*ritualized behavior conditioned/permeated by play*” (Schechner 2006: 89).

Ao lado da abordagem antropológica, multicultural e multidisciplinar de Schechner, que se popularizou nos países anglo-saxões, estruturando os chamados “estudos da *performance*” (*performances studies*), consolidou-se, em certos países europeus, como na França, e também no Canadá, uma abordagem da *performance* de uma perspectiva fundamentalmente artística. Posicionando-se criticamente com relação à abordagem schechneriana, autores vinculados àquela última tendência associam o termo especificamente ao gênero que emergiu nos Estados Unidos nos anos 1960, em íntima relação com o contexto das artes plásticas e visuais, popularizado pelo nome de *performance art*. Desenvolveu-se a partir dessa perspectiva um vasto campo de estudos sobre a cena contemporânea, de onde surgiriam as noções de “teatro pós-dramático” (Lehmann 2007) e de “teatro performativo” (Féral 2008), ambas referindo-se a um conjunto de práticas cênicas híbridas, inteiramente atravessadas pelos princípios da *performance art*, como a ênfase na presença do ator (ou *performer*) e na ideia de evento (ou acontecimento), e também o recurso à interatividade, às tecnologias e às mais variadas mídias.

Interessadas no estudo das formas artísticas contemporâneas e numa perspectiva de análise mais particularista que universalizante, como a de Schechner, iremos discutir neste artigo um caso particular do que se convencionou chamar de *performance site specific* e que também poderia ser associado às noções de “intervenção urbana” e de “percurso-passeio” (do inglês, *promenade performance*; do francês, *parcours théâtral*) (Pavis 2017). Trata-se de “In_Trânsito – Odisseias Urbanas”, trabalho que estreou em 2013, no Rio de Janeiro (Brasil), e foi dirigido pelas duas autoras deste texto, envolvendo o conjunto de artistas que integram o grupo teatral carioca Cia Marginal. Interessa-nos, particularmente, discutir que tipo de jogo este trabalho envolve. Se, como diz Schechner (2006), citando Bateson, o jogo instaura uma moldura metacomunicativa que enquadra a *performance* no domínio do “como se”, sinalizando tanto para espectadores como para *performers* que “we are just playing”, veremos como, no caso de “In_Trânsito”, o que está em jogo é a produção de uma moldura fissurada, que acaba por criar uma zona de indeterminação entre o que é realidade e o que é ficção.

O ATRAVESSAMENTO PELO “REAL” NA CENA CONTEMPORÂNEA

O jogo entre realidade e ficção vem sendo identificado por uma série de autores como o denominador comum da cena contemporânea. De fato, de maneira geral, o ator contemporâneo (ou *performer*) não é mais aquele que deixa sua identidade do lado de fora para assumir uma outra quando entra em cena. Ao contrário, é imperativo para esse ator colocar-se em cena “aqui, agora”, pondo em crise qualquer acordo tácito que o espectador venha a assumir previamente. Afinal, trata-se exatamente de desestabilizar ou “irritar” sua percepção (Fischer-Lichte 2007), que oscila entre a crença e a descrença numa zona de dúvida e incerteza “onde não se sabe mais onde começa o teatro e onde acaba a realidade” (Protokoll *apud* Leite).

Experimentos cênicos que jogam com a presença do ator “aqui, agora” vem, cada vez mais, desafiando a ideia de representação, por praticarem uma espécie de “utopia da proximidade” (Cornago 2008), que alguns autores atribuem a uma necessidade do artista contemporâneo de abertura para a alteridade, ou a “um desejo de ação frente ao outro e à intenção de recuperar a possibilidade do social em termos menores, não mais de militância política, mas de ética relacional” (Fernandes *apud* Cornago 2007: 07-08). São trabalhos onde se observa o que Lehmann (2007) generalizou como a “irrupção do real” em cena, ou ainda o que Féral (2008) chamaria de uma contaminação radical entre procedimentos da teatralidade e da performatividade – traço que não só marca hoje o campo do teatro, mas também o das artes visuais, o da dança e o do cinema.

No campo das artes cênicas propriamente ditas, experimentos com a presença do ator “aqui, agora” ou com o “real”³ podem variar, segundo Fernandes (2007), de “intervenções diretas na realidade, especialmente no espaço urbano, em geral referidas como *site specific*, a modos renovados de teatro documentário, comuns no panorama recente, sem esquecer a proliferação de performances autobiográficas e a inclusão de não atores em cenas disjuntas” (2007: 03). Intervenções *site specific*, como a que iremos discutir ao longo deste artigo, assumem o espaço urbano não apenas como o ponto de partida da encenação, mas como sua própria matéria e fim, sendo concebidas não “como um lugar a preencher, uma tarefa a cumprir, mas como uma experiência que parte das condições concretas do lugar” (Pavis 2017: 313).

Situando-se, muitas vezes, no cruzamento do teatro performativo, das artes plásticas, da instalação e do ativismo, essas intervenções são tomadas aqui como exemplos extremos do que Bident (2016) chama de “teatro atravessado”, para se referir a trabalhos que expressam um impulso de abertura do teatro e da representação para a vida e o mundo ao redor. Operando, em grande medida, segundo uma ética relacional, elas se inserem no domínio das interações humanas e propõem novos modos de encontro, convívio e socialidade, para citar Bourriaud (2009). Tal é o que veremos com a análise de “In_Trânsito”, *performance* realizada em vagões e estações de trem da malha ferroviária do Rio de Janeiro, por um conjunto de cinco atores e três músicos, entre integrantes e colaboradores da Cia Marginal.

A realização de “In_Trânsito” partiu de uma proposta inicial de Levi à Cia Marginal. A diretora, atriz/performer carioca dedica-se a criação de projetos performativos interdisciplinares. Sua pesquisa, focada no desdobrar autoral da presença do performer, aborda relações de tensão

3 Sem querer nos aprofundar em definições filosóficas do “real”, que não caberiam dentro dos limites deste artigo, cabe dizer, entretanto, que o “real” será sempre tomado neste artigo menos como elemento temático, do que como experiência performativa que perfura o tecido ficcional, abrindo o teatro para a alteridade.

do tipo centro-periferia presentes em contextos urbanos, (pós) coloniais e de gênero - flagrantes na circulação restritiva de pessoas e mercadorias, nas posições fora da heteronormatividade e nas heranças escravocratas e extrativistas.⁴ Já a Cia Marginal criada em 2005, na Maré (maior complexo de favelas do Rio de Janeiro), reúne, além de Penoni, na direção do grupo, uma produtora, seis atores (todos moradores de espaços populares do Rio) e uma equipe estável de colaboradores. Em 12 anos de trabalho continuado, o grupo desenvolveu uma linguagem cênica que articula território, memória e política, baseando-se em imersões sensíveis e reflexivas em contextos periféricos determinados, e em diferentes maneiras de inscrever o “real” em cena. O caráter performativo dos espetáculos⁵ de palco do grupo decorre, principalmente, do recurso a relatos autobiográficos, que, como diria Cornago (2009) não se apoiam apenas na capacidade do *performer* “de contar lo que vio, sufrió o experimentó, sino en la propia presencia de un cuerpo que vio eso, lo sufrió o lo experimentó” (2009: 04). Como fruto do entrelaçamento dessas pesquisas, “In_Trânsito” propõe ativar um jogo com o “real” em cena não apenas ancorado na presença de um corpo que viu, sofreu e experimentou aquilo que conta, mas também na relação com o espaço público, na desestabilização dos papéis do ator e do espectador, assim como na atualização do mito no cotidiano, como veremos adiante.

Livrentemente inspirado na Odisseia de Homero, “In_Trânsito” procura intervir nos espaços de trânsito entre a casa e o trabalho, tal como encontra-se expresso em trecho do projeto da *performance*:

A ideia é que o mito de Homero inspire um novo olhar sobre as odisséias cotidianas e que o tema do retorno de Ulisses à Ítaca depois da guerra sirva de analogia para o trajeto percorrido pelos cidadãos comuns contemporâneos no seu regresso à casa depois de mais um dia de trabalho. (“In_Trânsito – Odisséias Urbanas”, Prêmio Montagem Cênica 2011)

Ao longo do artigo, abordaremos os jogos performativos propostos em trechos escolhidos do percurso de “In_Trânsito”. Portanto, o trabalho não será analisado aqui em sua totalidade, mas a partir de algumas partes exemplares, a saber: o trajeto inicial que vai da Estação Central do Brasil à Estação de Bonsucesso e os tempos de permanência nas estações de Bonsucesso, Manguinhos e São Cristóvão.

ODISSEIA, CENTRAL DO BRASIL E AS REGRAS DO JOGO

A Odisseia, de Homero, começa com o fim da guerra de Tróia. Após dez anos de batalha, os gregos saem vitoriosos e Ulisses (Odisseu), o arquiteto do cavalo de Tróia, coloca-se a caminho de Ítaca, sua terra natal. Em partida apressada, porém, negligencia as obrigações para com o deus dos mares e o implacável Poseidon amaldiçoa o herói. Mais dez anos vão se passar até que Ulisses consiga alcançar seu destino. Antes disso, perderá tudo - navio, tripulação, amigos -, enfrentará sozinho a fúria dos mares, monstruosas criaturas e, por fim, descerá ao Hades. A longa viagem de volta para casa despedaça o herói. A transformação do caráter, como em grande parte dos antigos mitos, é o tema fundamental da Odisseia. Este movimento, contudo, não é vivido apenas por Ulisses. Em duas décadas de ausência, seu reino é invadido por pretendentes ansiosos por tomarem sua esposa Penélope e sua coroa. Mas, a longa espera fortalece a

4 O racismo sistêmico e a exploração massiva e inconsequente dos recursos naturais são exemplos emblemáticos dos atuais reflexos da história colonial na cultura e na política brasileira.

5 “Qual é a nossa cara?” (2007), “Ô,Lili” (2011) e “Eles não usam tênis naique” (2015).

fibra daquela mulher que usa de toda sua astúcia para manter longe de sua cama os invasores. Paradoxalmente, enquanto Ulisses é levado a despir-se de todo seu poder soberbo, Penélope empodera-se de seu corpo, de sua casa e faz valer sua vontade.

Quando usamos a palavra mito, pensamos, muitas vezes, numa relação entre cultura e tempo, ou ainda, numa história de antepassados, uma trama de ações que atravessa gerações, sobrevivendo a elas e influenciando-as, até alcançar-nos hoje, aqui e agora. Contudo, pensando deste modo, sublinhamos aquilo que no mito re-liga, remonta, rememora, ressurte, reafirma valores do passado, quer dizer, aquilo que segundo Vernant (2009) serve à conservação e transmissão da memória social. Desse modo, poderíamos dizer que a ação do mito sobre o corpo presente é conectá-lo ou fixá-lo às suas heranças e tradições, ou ainda a um “fundo comum de crenças” (2009: 15). O que em si não seria pouco. Porém, existe um outro aspecto que nos interessa pôr em relevo, a saber, as forças que agem no mito, as forças que o movem. Quer dizer, interessa-nos aqui, como nos sugere Artaud (1999) não “recorrer às imagens expiradas dos velhos Mitos, (...) [mas] extrair as forças que se agitam neles” (1999: 96).

Tomemos um exemplo: a palavra grega *týche* significa, ao mesmo tempo, destino e acaso. Pensar estes dois sentidos conjugados provoca-nos um esforço, um tanto fissurante em nosso entendimento habitual, excludente, causal e não relacional. No caso da Odisseia, *týche* seria, ao mesmo tempo, a força que leva Ulisses a fixar seu destino em Ítaca e a que o faz atravessar uma série de acidentes em seu percurso. A isso, então, equivaleria dizer que todos os acontecimentos acidentais que constituem sua viagem jogam com seu destino? Está posta, justamente, nesta força-palavra (que reúne acaso e destino) uma conjunção/acordo conflitante entre algo decidido, estabelecido, fixo ou necessário e outro algo impensado, fluido, acidental ou contingente.

É principalmente por esta perspectiva das forças que agem em um mito que tomamos o retorno de Ulisses como inspiração da *performance* “In_Trânsito”. As analogias entre guerra e trabalho, mar e trilhos, barcos e trens, ilhas e estações, reino e casa, forjaram-se no processo como balizas, destinos estabelecidos, situações específicas que nos colocaram em relação com o presente dos acontecimentos, no risco mesmo de sua fluidez e imprevisibilidade. O processo laboratorial de construção da *performance* permitiu-nos, portanto, a elaboração de uma escritura tecida pela inter-relação entre realidade e mito.

Se por um lado buscamos extrair as forças que pulsam no mito homérico e nos convocam outros tempos, por outro, encontramos no espaço real das vias férreas do Rio de Janeiro os problemas atuais que constituíram nosso jogo performativo. O diálogo constante entre essas duas camadas de experiência marcaram o processo de construção de “In_Trânsito”. Assim, após oito meses de ensaios chegamos a uma estrutura, um jogo-viagem onde os atores guiam os participantes ao longo de cinco estações da Supervia⁶ (Central do Brasil, Bonsucesso, Triagem, Mangueiras e São Cristóvão) em aproximadamente duas horas e meia de percurso.

Dois tipos bastante diferentes de espectadores/participantes formavam nosso público/tripulação: aqueles que vinham à Central do Brasil (estação inicial) especialmente para acompanhar todo o percurso da *performance* e os passageiros habituais, que atravessavam a experiência

6 Supervia é o nome da empresa que recebeu do Estado do Rio de Janeiro a concessão para operação comercial e manutenção da malha ferroviária urbana de passageiros da região metropolitana do Rio até 2048. Transporta uma média de 750 mil passageiros/dia, viajando em 204 trens, por uma malha de 270 quilômetros e 102 estações, ao longo de 12 municípios.

de forma fragmentada, apenas enquanto seu destino cruzava com o nosso, acidentalmente. No início do percurso, os participantes que haviam ido à Central exclusivamente para acompanhar a *performance* eram divididos em grupos identificados por cores diferentes e, em seguida, guiados por um ator-guia específico.

A realidade brasileira dos transportes públicos de massa, com vagões e estações lotadas, atrasos, acidentes, longas esperas, abandono e degradação da infraestrutura, colocou-nos o desafio de criar uma estrutura necessariamente acidentada. Ou seja, um percurso-jogo que avança sobre um terreno movediço onde mesmo as regras podem ser alteradas durante a experiência da viagem. A relação com a (im)precisão dos horários dos trens é exemplar nesse sentido. Se por um lado estabelecemos as fases do jogo com os participantes de acordo com os deslocamentos entre estações e trens, sabíamos que o tempo de duração de cada movimento poderia variar ao ponto de termos que pular ou adiantar uma jogada. Essa instabilidade constitutiva exigiu dos performers-jogadores uma atenção-corpo dilatada, ao mesmo tempo, íntegra no aqui-agora de cada encontro e múltipla no alcance de cada um de seus sentidos. Em outras palavras, a necessidade de encarar o imprevisto como elemento dramático do jogo, exigiu uma expansão da presença do *performer* não apenas como jogador mas enquanto atualizador do próprio jogo.

O exercício dessa sensibilidade ao presente dos acontecimentos inseriu-se no jogo performativo através de dispositivos sensoriais e relacionais ativados pelos atores-guias e partilhados com os passageiros durante as viagens, como veremos a seguir. Por exemplo, pelo seccionar da percepção sensorial, pelo estímulo de outras possibilidades de leitura das paisagens e pela ampliação de nosso tecido de relação e observação. O jogo entre guias, passageiros e lugares era estabelecido, portanto, sobre este princípio fundamental de deslocamento e reconfiguração da atenção - o que por sua vez tinha como objetivo a ativação de lugares de encontro, encantamento e crítica.

PRIMEIRA VIAGEM: DE OLHOS VENDADOS, “EU VEJO”

O Rio de Janeiro expressa em sua geopolítica um *apartheid* social, econômico e simbólico. A Zona Sul, tão cobiçada pelo turismo mundial, símbolo da beleza natural do país, reduz-se a uma estreita faixa de terra espremida entre mar e montanhas. O processo de gentrificação corrente na política nacional, em particular nas grandes metrópoles, ganha contornos extremados no contexto carioca. Nos últimos anos, com a realização dos megaeventos (Copa do Mundo e Olimpíadas), os processos de remoção da população mais pobre das vizinhanças privilegiadas da cidade intensificou-se de forma violenta, compulsória e sempre motivados por interesses alheios à vida das pessoas. Contudo, a Zona Sul carioca mantém-se dividida entre asfalto e morro. Em “baixo”, os bairros nobres da cidade, onde a especulação imobiliária e os preços exorbitantes do comércio empurram para cada vez mais longe a população pobre (majoritariamente negra). E em “cima”, as favelas, cidades suspensas sobre a cidade “oficial”, onde a precariedade e a violência são mantidas por uma sociedade neoliberal de tradição escravocrata. O *apartheid* expresso pela relação entre asfalto e morro na Zona Sul carioca traduz-se na relação entre centro e periferia, se olharmos para a cidade do Rio de Janeiro como um todo.

Esse contexto de desigualdade social que abrange toda a cidade é, evidentemente, elemento fundamental para o jogo performativo que estabelecemos no espaço de trânsito da malha

ferroviária carioca. O “público”, que durante as três temporadas de “In_Trânsito” (abril-2013, janeiro e julho-2014) deslocava-se até a Central do Brasil especialmente para participar do percurso da *performance*, era composto, em sua maioria, por pessoas de classe média, brancas, habitantes da Zona Sul do Rio de Janeiro, ou seja, o mesmo público que habitualmente acompanha as programações de arte da cidade e que raramente utiliza esse meio de transporte. Já os passageiros usuais da malha ferroviária são trabalhadores, pobres, principalmente negros, que percorrem cotidianamente longas distâncias para chegarem a seus locais de trabalho no Centro ou Zona Sul da cidade e, ao fim do dia, para retornarem a suas casas. Portanto, a experiência proposta por “In_Trânsito” colocou em jogo, fluxos e cruzamentos incomuns de pessoas nestes espaços de deslocamento. O estranhamento provocado nas estações e trens por onde se deslocava a *performance* produzia uma complexa rede de relações. O elemento geopolítico era ativado por este cruzamento inter-subjetivo que, por um lado, friccionava realidades carregadas de diferenças sociais e, por outro, direcionava o olhar e a presença dos participantes para outros encontros, paisagens e fabulações no aqui-agora da viagem. Isto significa que os modos de processar este contexto “real” constituíram dispositivos fundamentais do jogo performativo. Esta relação estrutural do jogo com o contexto fez-se ainda mais necessária e complexa pelo fato dos atores da Cia Marginal serem moradores da Maré, ou seja, habitantes de um bairro-favela da periferia e passageiros frequentes dos trens da Supervia.

A primeira experiência proposta aos passageiros de “In_Trânsito” acontecia no percurso de trem entre as estações Central do Brasil e Bonsucesso. Neste percurso, com duração de aproximadamente 12min, os atores convidavam os presentes a vestirem óculos tapa-olhos e seguirem a viagem vendados (ver Fotografia 1). Diante desta proposta, o jogo desenvolvia-se a partir das diversas posições assumidas pelo grupo de pessoas que ocupavam o vagão:

- 1 - Passageiros-participantes que aceitavam de imediato a proposta, pois foram dispostos a isso;
- 2 - Passageiros comuns que acabavam por convencer-se a fazer a experiência e tinham alteradas suas percepções daquele percurso cotidiano;
- 3 - Passageiros comuns que negando-se a participar assumiam o lugar de espectadores e comentadores;
- 4 - Atores-guias que transitavam entre cada uma das posições anteriores ao mesmo tempo que zelavam por todos os que tinham os olhos vendados.

Sem serem informados para onde iam e nem sobre a duração do percurso, esta primeira experiência colocava todos os passageiros-participantes em situação de vulnerabilidade. A ausência da visão provocava uma imediata perda de referenciais espaciais, o que estimulava os participantes a acessarem seus outros sentidos, assumindo uma atitude mais meditativa e sensível que a habitual em espaços de trânsito, onde o cansaço e a rotina desgastante anestesiavam nossa percepção. A sensação da viagem era marcada pela vivacidade de uma paisagem oculta. E a relação entre participante e guia se construía neste momento, onde o desafio de confiar ou não num desconhecido se colocava de forma concreta.

Ao longo do percurso, os atores-guias segredavam aos participantes vendados anotações sobre suas experiências de trânsito nos trens, elaboradas desde o período de criação do trabalho, e colhiam deles também suas impressões. Esse material era dia após dia registrado e acumulado pelos atores-guias em pequenos blocos de anotações, constituindo um repertório coletivo de impressões das viagens, o qual era manejado e partilhado ao pé do ouvido dos passageiros-participantes sempre durante aquele primeiro percurso (ver Fotografia 1).

Eu vivi uma cegueira branca, mas logo me veio uma cegueira negra. Os barulhos se confundem o tempo inteiro, vozes, gritos, o caminhar no chão, o apito do guarda, as vozes dos vendedores. Tudo é muito disforme. Sinto medo... A mistura das vozes ficou muito acentuada na minha cabeça. Meu corpo ficou retraído, é como se eu estivesse num lugar onde só essas vozes existissem. Ao mesmo tempo, eu sei que são vozes, de pessoas... mas, tá tudo misturado. A viagem de fora é a mesma viagem de dentro. (Trecho de “In_Trânsito”)

No primeiro trecho da viagem, o passageiro de “In_Trânsito” era, portanto, levado a trilhar um percurso desconhecido, que alterava seus sentidos, aguçando sua percepção e estimulando a criação de um espaço de encontro real e fantástico.

Fotografia 1. “In_Trânsito”, 2013. Crédito de Renato Mangolin.

ESTAÇÃO BONSUCESSO: MÁQUINA DE VER PARA TRÁS

*(...) em vez de Aristóteles e dos grandes pensadores que vieram
cobrir-nos de palavras e conselhos, eis o que este século nos dá:
um espelho retrovisor!*
Gonçalo M. Tavares

Dentre as forças presentes na Odisseia, aquela carregada pela figura de Penélope, atualiza-se em “In_Trânsito” especialmente na Estação de Bonsucesso.⁷ A ação mais corriqueira que podemos observar em espaços de trânsito é sem dúvida a da espera – pela chegada do trem, ou

7 Bonsucesso é um bairro da Zona da Leopoldina na Zona Norte do Rio. A área onde se integra o atual bairro, na época colonial, estava compreendida no chamado Engenho da Pedra, por onde era escoada a produção agrícola e de açúcar do recôncavo do Rio de Janeiro. Como muitos bairros da cidade, Bonsucesso encontra-se próximo a grandes complexos de favelas, como por exemplo a Maré, formada por dezesseis comunidades que se espalham por

pela estação de destino. Mas, o que acontece durante a espera? O que fazemos ou deixamos de fazer quando esperamos?

A etimologia do nome Penélope é controversa, contudo, uma das principais hipóteses é a seguinte: *Pene* = fio, trama, tecido + *ops* = olho, face. Essa origem remete à famosa ação da personagem que destece à noite aquilo que de dia teceu, para dessa forma ganhar mais tempo de espera. E é justamente através desta ação de tecer e destecer continuamente que Penélope expressa no mito sua força motriz: a memória. Ou seja, uma força que se opõe ao esquecimento. Como nos diz Hannah Arendt (2000), a memória, mãe das musas, é a força que em nós torna presente ao olho do espírito aquilo que se fez ausente aos sentidos. Sem esta força primordial estaríamos também privados da imaginação, ou seja, de nossa capacidade de produzir, compor e recompor indefinidamente todo tipo de imagem. Em última instância, sem essa fonte de ausências incorporadas pela memória e transformadas em imagem pela imaginação, não haveria matéria alguma disponível ao pensar.

A ação da espera, tão comum nas plataformas e vagões de trem, colocou-nos, portanto, diante do desafio de ativar a memória destes espaços-tempos ausentes que se inscrevem nos corpos e nas paisagens presentes. Em resposta a esse desafio construímos um objeto sensorial que pudesse ser vestido tanto pelos atores-guias quanto pelos passageiros-participantes. Algo que, sem nos retirar do momento e do espaço presente, nos fizesse tecer e destecer a memória da estação de Bonsucesso, de seus arredores, das decisões políticas que fizeram com que aquele espaço fosse construído, das modificações sofridas pelo bairro ao longo de sua existência, dos conflitos ali vividos, das lendas que pairam sobre os trilhos. A esse objeto demos o nome de *máquina de ver para trás*.

Um pouco antes de nosso vagão chegar à Estação de Bonsucesso, os atores-guias retiravam de suas mochilas suas *máquinas* e, enquanto isso, contavam aos participantes, ainda vendados, sobre o processo de construção do objeto.

Depois de meses fazendo essas viagens, eu comecei a me perguntar como funciona a memória. Então eu peguei um capacete, um par de espelhos redondos, um par de ferros sanfonados, e juntei tudo. Quando terminei, me dei conta de que tinha construído uma máquina que você coloca na cabeça e na medida que vai caminhando ela te mostra o caminho que vai sendo deixado pra trás. (Trecho de “In_Trânsito”)

Depois disso, os atores-guias, já com suas *máquinas* em uso, recolhiam as vendas dos participantes e conduziam o grupo para o desembarque na Estação de Bonsucesso. Num primeiro momento, a tripulação acompanhava os guias em um percurso pela plataforma. Todo o jogo nesta Estação era determinado pela ativação do objeto. Ao usar a *máquina de ver para trás* sentíamos de imediato uma alteração em nosso modo de andar e de olhar. E, ao desestabilizar parte estrutural de nosso deslocamento, éramos impelidos a ralentar o ritmo e atentar para os detalhes daquilo que víamos e como víamos. A visão e o deslocamento pelo espaço passavam a se conjugar de forma incomum. Tal reconfiguração despertava nossa atenção para o fato de que a cada momento operamos um processo de edição entre movimento e imagem. A ativação desse processo gerava no corpo de quem usava a *máquina* um desejo de experimentar versões, possibilidades de conjunção entre o que se via à frente e atrás e, ao mesmo tempo, de subverter a percepção desses planos. Por exemplo, ao andar para trás tínhamos a sensação de que avan-

cerca de 800 mil metros quadrados, que começa nos morros próximos à Avenida Brasil e vai até a margem da Baía de Guanabara, sendo cortado pela Linha Vermelha e pela Linha Amarela, além do Complexo do Alemão.

çávamos, pois quando andávamos para frente víamos pelos espelhos as coisas distanciarem-se e quando recuávamos víamos tudo aproximar-se (ver Fotografia 2).

Os passageiros-participantes acompanhavam e observavam as experimentações dos atores-guias com suas *máquinas* por alguns minutos. Nesse percurso pela Estação, o campo de visão abarcado pelos atores e suas *máquinas* se ampliava, progressivamente, tanto em termos espaciais quanto de leitura desse espaço. Até que, à experimentação física da *máquina*, somava-se uma leitura mnemônica do espaço. Quer dizer, os atores-guias passavam a narrar o que estavam vendo, tecendo sua visão sobre o “real”, que, aos seus olhos, era composto por fios de muitos tempos. A paisagem do aqui-agora era, portanto, invadida por uma espécie de ação arqueológica da visão ativada pela *máquina*. As narrativas tecidas pelos *performers* neste momento descreviam a paisagem presente, ao mesmo tempo que escavavam sua história e seu porvir.

Eu vejo a região do Engenho da Rainha, ali onde está Pilares, Tomás Coelho e Inhaúma. Vejo a casa da Rainha Carlota Joaquina. Vejo os escravos fugindo da fazenda e se escondendo na Serra da Misericórdia. E vejo passando bem aqui nessa rua, de baixo do teleférico, um comboio com carros blindados, tanques de guerra, soldados fardados de preto, as famílias escondidas dentro de casa, ruas desertas, sangue no chão, um helicóptero atirando desgovernadamente pra cima de homens em fuga que seguiam na direção da Serra da Misericórdia, onde fica o Complexo do Alemão. (Trecho de “In_Trânsito”)

Fotografia 2. “In_Trânsito”, 2013. Crédito de Renato Mangolin.

Terminada esta ação, os atores-guias retiravam as *máquinas* e ofereciam a todos os que quisessem experimentá-las. A ativação das *máquinas de ver para trás* pelos passageiros ocorria na própria Estação de Bonsucesso e também durante toda a viagem de trem até a estação seguinte. O uso da *máquina* dentro de um vagão em deslocamento, com espaços apertados e muitas vezes ventosos, adicionava ainda mais sensações e variações na percepção do movimento e do olhar. Além disso, era encantadora a reação dos passageiros comuns quando viam embarcar em “seu” vagão uma tal tripulação “alienígena”. A interferência lúdica deste jogo na relação dos passagei-

ros com os espaços internos e externos do trem e na empatia entre passageiros trazia à tona a potência dos lugares de espera.

ESTAÇÃO MANGUINHOS: O RUÍDO DAS RUÍNAS

*Dentro da gruta não foi encontrar Odisseu de alma grande,
que, como sempre, a chorar, se encontrava sentado na praia,
a alma desfeita em suspiros sentidos, e prantos, e dores.
Lágrimas, pois a verter, contemplava o infértil oceano.*
Homero

“Nos ouvidos, diferentes vozes repetem em tom de mantra: fecho os olhos e as imagens não param de passar. Diante dos olhos, (...) as marcas das escadas e cores das paredes, onde existiram salas e quartos, decoram os fundos das casas que ficaram, e fazem lembrar das que os tratores levaram.” Com essas palavras, Carlos Meijueiro, escritor e ativista carioca, define a experiência proposta na Estação de Manguinhos, terceira parada de “In_Trânsito”. Ao desembarcarem nesta Estação, os passageiros-participantes recebiam um *kit* com fones de ouvido e um aparelho de mp3. Avisados do tempo exato que teriam naquela nova Estação, eram instruídos pelos atores-guias a colocarem os fones, acionarem seus mp3 e caminharem livres pela passarela, que se prolonga suspensa sobre a favela de Manguinhos⁸ (ver Fotografia 3).

Fotografia 3. “In_Trânsito”, Plataforma de Manguinhos, 2013. Crédito de Renato Mangolin.

8 Manguinhos é um bairro da Zona Norte da cidade do Rio, que abriga um conjunto de favelas. A favela que se situa nas margens da estação de trens de Manguinhos é a única que leva o nome do bairro, sendo as demais conhecidas por diferentes designações, como “Coreia”, “Mandela” e “Amorim”, entre outras.

Única estação suspensa de toda a Supervia, a Estação de Manguinhos, na ocasião da estreia da *performance*, em 2013, havia sido inaugurada há menos de um ano. Seu aspecto semi-novo e futurista contrastava com a paisagem a volta: um mar de favelas e, na margem da Estação, escombros de casas e vidas destruídas. Tendo sido remodelada com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)⁹, a Estação de Manguinhos não era o único resultado previsto pelo Programa para aquela localidade. Além da Estação, vinham sendo construídos no bairro uma série de equipamentos sócio-culturais e ampliadas algumas vias, tudo isso, contudo, às custas de um amplo processo de remoções de antigas habitações populares.

Como foi notado por uma série de organizações de defesa dos direitos humanos e também por movimentos de moradores locais, as obras do PAC em Manguinhos, a exemplo do que ocorreu em outras áreas da cidade, não foram pensadas em diálogo com a população local, promovendo, quase sempre, apenas um efeito de maquiagem nas áreas de fronteira e visibilidade externa, como a que margeia a linha dos trens da Supervia. Às vésperas da Copa do Mundo, que ocorreu no Rio de Janeiro, em 2014, e também das Olimpíadas, sediadas no Brasil, dois anos mais tarde, a cidade do Rio se transformou em um verdadeiro canteiro de obras, realizadas com aquele fim principal de embelezamento, violando direitos básicos dos moradores das mais diversas comunidades onde foram realizadas, o que se expressava de forma atroz no espetáculo das remoções a que pudemos assistir, protegidos e impotentes, do alto da Estação de Manguinhos.

A estrutura da Estação, elevada sobre a favela de Manguinhos e que nos confrontava com a imagem paradigmática do processo de gentrificação que a cidade do Rio de Janeiro vive hoje, nos fez apostar, para aquela Estação, em uma proposta de ação contemplativa, ou seja, que levasse os passageiros-participantes a nada mais que contemplar a paisagem. A ideia de contemplação das remoções em Manguinhos, que muitas vezes estavam acontecendo no momento exato de nossa presença na Estação, com tratores em plena atividade de demolição das casas, e que evocavam tudo que já não estava mais ali, os móveis perdidos, as paredes arrancadas, as pessoas obrigadas a partir, conectava-se ainda à possibilidade de atualizar naquele espaço a experiência do sofrimento de Ulisses no exílio, expressa em sua primeira aparição na Odisseia, quando, do alto de algum rochedo da ilha de Ogígia, ele contempla o “infecundo oceano”, aos prantos de saudade de casa.

A aproximação entre a experiência concreta de contemplação da paisagem de Manguinhos e a Odisseia, entre cotidiano e mito, realidade e ficção/fabulação, não se dava, contudo, sem mediação, mas disparada pelo uso dos aparelhos de mp3 que os passageiros-participantes recebiam logo que chegavam à Estação. O áudio a que tiveram acesso por meio dos aparelhos foi criado coletivamente, com direção musical de Arturo Cussen, e pode ser escutado na plataforma da internet Soundcloud (In_Trânsito: 2014).

Trata-se de uma sinfonia de sucatas, quer dizer, executada a partir de pedaços de ferro, plástico e madeira (canos, latas, baldes, sacos e toda sorte de objetos, ou fragmentos de objetos), reproduzindo o som de um trem em movimento, que começa baixinho e cresce pouco a pouco, até chegar ao ápice do seu volume sonoro, e, depois, abaixar novamente. No ápice do volume, segue-se uma explosão com todos os objetos envolvidos na sinfonia, como se a grande máqui-

9 O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi criado em 2007, no Brasil, durante o governo Luiz Inácio Lula da Silva, visando “o planejamento e a execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética no país”, tal como encontra-se expresso no sítio eletrônico do Programa. Para saber mais, ver <http://www.pac.gov.br/>.

na sonora em movimento se quebrasse em mil pedaços. Entrelaçadas a essa sinfonia, frases repetidas com diferentes entonações foram gravadas pelos atores-guias. Eram fragmentos das anotações que fizeram durante o processo de criação do trabalho sobre as paisagens mais marcantes ao longo do trajeto onde a *performance* viria a acontecer: “Fecho os olhos e as imagens não param passar” / “O mundo acabava na curva” / “Tudo era perto naquela visão” / “Tudo ia se quebrando, se desfazendo, tudo virou uma coisa só” / “Lugar de movimento, de realidades que se conectam por coisas em comum” / “Lugar de transição, de entradas e saídas que lembram um grande porto” / “Para se chegar ao topo é preciso subir por um conjunto de degraus que formam uma escada” / “Ao caminhar sobre os degraus é preciso manter o equilíbrio, o peso do seu corpo necessita ser bem distribuído, assim, não cairá no esquecimento”.

Devido à variação de horário dos trens a cada dia, operamos com diferentes durações na Estação de Manguinhos. Ou seja, havia dias em que o tempo de permanência naquela Estação era equivalente à duração do áudio distribuído aos passageiros-participantes, de modo que, assim que terminavam de escutá-lo em sua caminhada livre pelo espaço, eles eram rapidamente conduzidos ao novo trem que nos levaria à próxima parada. Mas havia dias em que o tempo de permanência em Manguinhos era um pouco mais longo, abrindo um espaço de espera entre a escuta do áudio e o embarque no novo trem. Nesses dias, os atores-guias levavam sucatas e instrumentos para o meio da passarela onde os passageiros-participantes se encontravam dispersos e executavam ao vivo a sinfonia que aqueles últimos tinham acabado de ouvir com seus fones de ouvido. O público reunia-se à volta dos atores-guias, formando uma grande assembléia no alto da Estação. Após a explosão que se seguia ao ápice do volume sonoro produzido, com os atores-guias atirando as sucatas e instrumentos ao chão, elas eram distribuídas aos passageiros-participantes, que, assim, juntavam-se aos primeiros na produção sonora daquela máquina em movimento, que, lembrando a própria vida, ainda que se despedace no meio do caminho, levando a perdas, mudanças, deslocamentos e transformações, sempre pode ser refeita, sobretudo, por meio da colaboração, enfim, da ação coletiva.

ESTAÇÃO SÃO CRISTÓVÃO: PLATAFORMA DE ENCONTROS

A última parada de “In_Trânsito” acontecia na Estação de São Cristóvão – bairro imperial que se situa na divisa das zonas Central e Norte do Rio de Janeiro. Da parte mais alta da Estação, por onde entram e saem os passageiros, via-se, de um lado, o imponente Estádio Jornalista Mário Filho (o Maracanã); e, do outro, a perder de vista, os jardins da Quinta da Boa Vista, onde residiram as famílias real e imperial portuguesas. Se a entrada e saída da Estação nos possibilitava avistar aquela paisagem de monumentos históricos tão contrastantes, a espera dos trens, por acontecer em um nível mais baixo, sobre estreitas plataformas construídas em linhas paralelas na altura do chão, limitava nosso olhar ao ambiente da Estação. Cercadas em sua extremidade por altos muros de concreto, as plataformas de São Cristóvão dificultavam uma visão mais abrangente do entorno, confrontando-nos, em contrapartida, com a multiplicidade dos corpos e falas dos que estão, logo ali, do outro lado.

A estrutura da Estação de São Cristóvão, com suas plataformas em paralelo que estabeleciam uma relação de frontalidade entre as pessoas em espera em cada uma delas, separadas apenas pelo espaço das linhas dos trens, orientou a proposta de jogo naquela última parada de nossa viagem sobre trilhos. Assim, ao desembarcarmos numa das plataformas da Estação, os

músicos se dirigiam ao ponto de espera mais próximo, onde sempre havia um banco coberto por uma marquise. Ali, eles organizavam o seu *set* de instrumentos, iniciando o tema musical que seria mantido com poucas variações até o fim da ação em São Cristóvão. Ao se estabelecerem e começarem a tocar eles marcavam, ao mesmo tempo, o lugar para onde os passageiros-participantes deveriam se dirigir e se acomodar.

A ação de São Cristóvão iniciava-se com os músicos propondo um jogo de descrição e fabulação que progredia acionado por três diferentes comandos, a saber: 1) descrever os traços de uma pessoa em espera na plataforma à frente; 2) descrever os traços de uma pessoa na plataforma em frente e narrar o que você acha que ela fará assim que sair dali; 3) descrever os traços de uma pessoa na plataforma em frente e narrar o que você acha que ela está pensando naquele momento (ver Fotografias 4 e 5). Esses comandos não eram transmitidos de forma explícita para os passageiros-participantes, como num manual de instruções, mas apenas a medida que a ação se desenvolvia.

Assim, num primeiro momento, os músicos se revezavam nas descrições de pessoas em espera na plataforma à frente (características físicas, vestimentas, comportamento), interrompendo-as apenas quando um novo trem chegava. Em seguida, assim que o trem parado deixava a Estação, eles voltavam à descrição das pessoas, mas agora acrescentando narrações sobre o que achavam que elas fariam quando fossem embora dali. Por fim, depois de um novo trem estacionar e partir, eles prosseguiram mais uma vez às descrições, especulando sobre o que se passava na cabeça de cada uma delas, ou seja, sobre seus pensamentos. Ao fim e ao cabo, os passageiros-participantes já haviam compreendido as regras do jogo: começar com descrições daquilo que se via, para depois narrar o que estava no fora de campo do quadro (pensamentos e projeções para o futuro).

Fotografia 4. “In_Trânsito”, Plataforma de São Cristóvão, 2013. Crédito de Renato Mangolin.

Fotografia 5. “In_Trânsito”, Plataforma de São Cristóvão, 2013. Crédito de Renato Mangolin.

Após os músicos terem improvisado a partir dos três comandos mencionados anteriormente, passavam o microfone para os passageiros-participantes que, do mesmo modo como fizeram os primeiros, punham-se a observar as pessoas na plataforma à frente e, ao escolher uma delas, descreviam-na para depois fabular sobre seus destinos e pensamentos. Do outro lado, encontravam-se pessoas em espera e, no meio delas, como que camuflados, os atores-guias. Separando-se da tripulação assim que desembarcávamos em São Cristóvão, eles se dirigiam à plataforma à frente, misturando-se às pessoas que já se encontravam ali e às que não paravam de chegar. Sem serem notados pelos transeuntes e passageiros comuns, pois não portavam nenhum elemento que os diferenciavam drasticamente, eles também eram alvo das descrições e narrações produzidas do outro lado. Comportando-se como qualquer outra pessoa em espera na Estação, atuavam de modo a gerar empatia e interesse entre as pessoas de sua plataforma pelo jogo. Só depois de algum tempo revelavam sua condição de *performers*, oferecendo microfones de lapela, acoplados em caixas de som portáteis, também aos passageiros de sua plataforma.

Se até então as descrições e narrações vinham apenas de um lado, provocando, no lado oposto, risos e por vezes alguma desconfiança e desconforto, agora o jogo se invertia e ambos os lados passavam a jogar, alternadamente. Com microfones circulando livres nas duas plataformas, o jogo ia se desdobrando, produzindo diferentes tipos de situações a cada dia. Uma pessoa que se apresentava para a outra do lado oposto. Acenos de despedida com a proximidade de um novo trem. Ou ainda alguém que aproveitava a audiência para cantar uma música ou para desabafar sobre a cidade de exclusão na qual se transformara o Rio de Janeiro.

Na última parada da nossa Odisseia, individualidades emergiam da imensa massa anônima. Ou seja, ao fim de nossa jornada, os “ninguéns” que transitavam aos jorros pelas vias da Supervia convertiam-se em pessoas com traços físicos, pensamentos e trajetórias singulares, com nomes próprios e o que dizer sobre si mesmos, sobre o outro e sobre o mundo, atualizando, assim, outra experiência fundamental da Odisseia de Homero. Em algum ponto do jogo esco-

lhido pelos próprios músicos, sempre depois de pessoas das duas plataformas já terem aderido à proposta de ação e diálogo, um deles retomava o microfone e falava um texto que chamava a atenção para o fato de que, se somarmos a quantidade de horas que gastamos em trânsito entre a casa e o trabalho todos os dias, veremos que passamos quase dez anos de nossa vida em trânsito – o mesmo tempo que Ulisses demorou para retornar à Ítaca depois da guerra em Tróia.

Terminada aquela fala, do outro lado, um dos atores-guias subia num banco e dizia um outro texto, dessa vez, o derradeiro de nossa viagem, que não representava mais que uma mínima parte de um percurso muito maior que cada um de nós tem, todos os dias, pela frente: “Mais duas ou três estações, 500 metros até o ponto, vinte paradas de ônibus, 6 quarteirões... Estamos perto de casa. Se a chuva não for muito forte, se os bichos estiverem dormindo, se os tiros não forem tão perto, se os ventos soprarem com a gente... Hoje, ainda hoje, nós vamos chegar em casa.”

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Da Central do Brasil à Estação de São Cristóvão, vimos como a *performance* “In_Trânsito” se constitui como uma viagem-jogo que, ao lidar com uma paisagem viva e acidentada (com variações de horário dos trens e diferentes fluxos de pessoas a cada dia), fricciona os limites entre realidade e ficção, memória e imaginação, mito e história. Para tanto, foram propostos diferentes modos de processar o espaço “real” no qual a *performance* intervinha, na maioria das vezes, por meio de dispositivos que alteravam os sentidos dos passageiros-participantes.

Assim, no primeiro trajeto descrito, aqueles últimos, ao terem seus olhos vendados, eram levados a assumir uma atitude meditativa, que aguçava seus sentidos, confrontando-os com o desconhecido latente em nossos percursos diários. Já na Estação de Bonsucesso, o uso de um objeto com espelhos retrovisores acoplados (a *máquina de ver para trás*) acionava os espaços-tempos ausentes, inscritos na paisagem presente do entorno da Estação. Por sua vez, na Estação de Manguinhos, a escuta solitária de um áudio composto originalmente para aquele momento da *performance* mediava a contemplação de uma paisagem devastada e devastadora, construindo uma posição crítica a partir de afetos míticos. Por fim, na Estação de São Cristóvão, um jogo de descrições de paisagens visíveis e imaginadas, tecia encontros improváveis entre pessoas apartadas por um mar de trilhos.

Ao propor novos modos de encontro e convívio, friccionando fronteiras sociais e culturais, e abrindo o espaço-tempo do presente para uma atualização da Odisseia homérica, “In_Trânsito” configura-se como um jogo de forças onde a premissa de que “we are just playing” é sempre posta em questão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arendt, Hannah. 2000. *A vida do espírito*. Rio de Janeiro: Relume Dumará.
- Artaud, Antonin. 1999. *O Teatro e seu Duplo*, tradução de Teixeira Coelho, Martins Fontes Editora, São Paulo.

- Bident, Christopher. 2016. “O teatro atravessado”. In *Art research jornal – Revista de pesquisa em arte*, v.3, n.1, p. 50-64.
- Bourriaud, Nicolas. 2009. *Estética Relacional*. Editora Martins Fontes.
- Cornago, Óscar. 2008. “Teatralidade e ética”. In SAADI, Fátima; GARCIA, Silvana(org). *Próximo Ato: questões da teatralidade contemporânea*. São Paulo: Itaú Cultural, p. 20-31.
- _____. 2009. “Atuar de verdade – a confissão como estratégia cênica”. *Urdimento*, Florianópolis, v.13, p. 11-21.
- Fernandes, S. 2007. “Experiências do real no teatro”. In. *Sala Preta*, v. 13i2, p.3-13.
- Féral, Josette. 2008. “Por uma poética da performatividade: o teatro performativo”. *Sala Preta*, São Paulo, n. 8, p. 191-210.
- Fischer-lichte, E. 2007. “Realidade e ficção no teatro contemporâneo”. In. *Sala Preta*, v.13i2, p.14-32.
- Homero. *Odisseia*. Organização e introdução de Carlos Alberto Nunes. São Paulo, Hedra, 2011.
- In_Trânsito. 2014. Disponível em: <<https://soundcloud.com/joana-levi/in-tra-nsito-audio>>. Acesso em: 04 de julho de 2018.
- Lehmann, Hans-Thies. *Teatro pós-dramático*. Trad. Pedro Sússekkind. São Paulo: Cosac & Naify, 2007.
- Leite, Janaína. 2011. “Teatro documentário ou sob o risco do real”. In. *Questão de Crítica*. Disponível em: <http://www.questaodecritica.com.br/2011/10/teatro-documentario-ou-sob-o-risco-do-real/#more-2798> (Acesso em 29 de nov. de 2015).
- Pavis, Patrice. 2017. *Dicionário da Performance e do Teatro Contemporâneo*. Editora Perspectiva.
- Schechner, Richard. 2006. *Performance Studies – An Introduction* (Second edition). Routledge.
- Vernant, Jean-Pierre. 2009. *Ítalo e religião na Grécia antiga*. São Paulo, Martins Fontes.

IN _ TRANSIT: PLAYING WITH REALITY IN AN RAILWAY ODYSSEY

Based on the site-specific performance ‘In_Transit—an Urban Odyssey’, this article describes a series of performances that took place in railway stations of Rio de Janeiro, Brazil. The performances were a collaboration between Joana Levi and the Rio de Janeiro theatre group Cia Marginal, directed by the authors. We discuss in which way ‘In_Transit’ constitutes a journey-game that blurs the boundaries between reality and fiction, and consequently opens up space and time for a re-enactment of Homer’s Odyssey, by dealing with living and edgy landscapes.

Keywords: site-specific performance, urban intervention, Odyssey, Cia Marginal, Rio de Janeiro

Recebido em: 2018-04-05

Aceitado em: 2018-07-15