



A Máscara de V, as *Manifestações* e o Metrô de São Paulo – breves considerações sobre alguns regimes de signos ali agenciados

Altieres Frei

Por trás da máscara de V: Alan Moore?

As diversas *manifestações* ocorridas pelo Brasil – sobretudo após a repressão policial aguda aos que aderiram à causa do Movimento Passe Livre, em 13 de junho de 2013, noite chuvosa em São Paulo – ganharam as mais diversas vozes e constituíram-se fato de extrema relevância na participação política e cívica, alçando intensidades e desejos coletivos para além do recalcado.

Muitos destes chamados estavam associados a questões caras e amplas da vida social e coletiva: a modulação da opinião pública exercida via mídia, os desdobramentos opressivos do estado neoliberal e, claro, a reivindicação de um sistema de transporte público de qualidade e com isenção tarifária.

Outras tantas vozes foram infiltradas por *discursos de capturas*, verdadeiras arapucas ou ciladas de acontecimentos, generalizando suas motivações políticas em termos relativamente difusos: saúde, educação, Pátria. Seria só (tudo) isso?

Em uma *multitude* distinta, heterogênea, grupos mais ativistas e inspirados nas vertentes ideológicas anarquistas ou libertárias, deram o tom em muitos dos atos. Refutando *slogans* ufanistas que diziam “o gigante acordou”, esses setores se opuseram ao neoliberalismo e suas forjas de subjetividades todos esses anos: “Ei, você que acordou, não hostilize quem nunca dormiu”, podia ser lido em um dos cartazes.

Algumas facções, inspiradas nos chamados *black blocs*, usaram de meios extremos e diretos de ação e *performance*, proporcionais aos que alegam ser a violência e o descaso do Estado e, a partir daí, somaram-se a estes atores outros novos integrantes – para alguns, uns oportunistas aventureiros, para outros, uns mal-intencionados. A opressão de uma



polícia (intencionalmente?) despreparada também suscitou reações: assim os termos *baderneiros* e *vândalos* passaram a ser pronunciados exaustivamente, como nunca antes na história desse país.

Para além da ação infiltrada de policiais do tipo P2, nessas movimentações, disparando e incitando confrontos, para além das táticas de captura e seus truques semióticos, adotados pela mídia, pelo Estado, e pelos discursos vigentes, e para além das táticas de guerrilha e resistência (toda resistência é resistência psíquica), um signo em especial sobressaiu-se, manteve-se, perpetuou-se, proliferou-se (e aumentou lucros dos vendedores das lojas de comércio popular na Rua 25 de Março): a máscara do personagem de *V de Vingança*.

Já amplamente utilizada por diversos grupos mundo afora, em protestos antiglobalização ou em referência ao coletivo *Anonymus*, por exemplo, o signo visual da máscara estilizada de Guy Fawkes – idealista católico que almejou destruir o parlamento londrino no século 18 – é uma referência direta a obra prima das chamadas *Grafic Novels* ou histórias em quadrinhos dos anos 1980: *V de Vendetta*. Seus criadores: Alan Moore (roteiro) e David Lloyd (arte).

A história foi publicada originalmente entre 1982 e 1983, em preto e branco; em 1988, foi editada a versão colorida pela *DC Comics*. No Brasil a primeira edição publicada data de 1989¹. E, em 2006, James McTeigue dirigiu uma adaptação para o cinema, permeada por alterações da história original e com roteiro a cargo dos celebrados irmãos Andy e Lana Wachowski, famosos pela trilogia *Matrix*.

Alan Moore, aliás, desaprovou a adaptação cinematográfica, referindo distorções na concepção ideológica das personagens. Contudo, e aqui neste artigo, uma questão que nos é cara atravessa ambas as histórias e faz ressoar uma pergunta:

O que há por trás da máscara de V? Apenas a história do seu criador e de sua obra? Teria sido a máscara um signo capturado ou fortalecido?

“Por trás das máscaras ninguém e nada se esconde, senão o jogo do mundo”²

Por trás da máscara de V há uma ideia de sujeito coletivo, e não apenas despersonalização, anonimato, dessujeitização, dessubjetivação. Há ideologia, anarquismo; há desenhos de traços relativamente fáceis. Há potência.

1 Moore, A. e Lloyd, D. *V de Vingança*. São Paulo: Via Lettera, 2002.

2 Pelbart, P. P. O jogo do mundo. In: Lins, D. e Gil, J. (orgs). *Nietzsche/Deleuze: jogo e música*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.



Quando é vendida em atacado, no comércio popular, há também por trás da máscara de V uma amostra de como os signos são capturados e decodificados em diferentes vias: por um lado, o caminho da expropriação, por parte de vanguardas artísticas, de símbolos do “Sistema”, se assim ainda pudermos chamá-lo, na direção em que os movimentos estéticos praticaram com ícones da publicidade ou da mídia (em que a *pop art* é a referência, tendo como grandes exemplos quadros *Campbell's Soup Can* e *Marilyn*, ambos de Andy Warhol).

E, por outro lado, o caminho que o Estado ou o *status quo* percorre para fagocitar imagens subversivas, estéticas ou correntes revolucionárias, decodificando-as em moda, estilo de vida ou, em última análise, diluindo-as em produtos (aqui cabem os exemplos da *estética* Punk Rock na moda ou ainda a captura dos ideais de transcendência das primeiras *raves* ou clubes de música eletrônica e, em última análise, o próprio conceito das *manifestações*).

Tais decodificações apontam para uma relação ambivalente que toda (e qualquer) tática de mobilização coletiva deve considerar: a possibilidade do uso, da permeabilidade e da ambiguidade destes signos em diferentes lados, muitas vezes opostos. Como uma fita de Moebius, como um chiste.

Neste texto, para o entendimento do termo *signo*, há de se ampliar a discussão para além de suas representações icônicas, imagéticas, sonoras e semânticas, como as diversas correntes semióticas geralmente propõem. A opção teórica adotada é o estudo dos agenciamentos envolvidos em regimes de signos, tal qual proposta por Deleuze e Guattari no capítulo “Postulados de Língua”, em *Mil Platôs*, para tecer considerações sobre a demanda por transporte público (em especial os modos e modelos de funcionamento do Metrô em São Paulo) e a máscara de V, que torna-se significante maiúsculo para as representações do processo de ruptura e criação coletiva que vem sendo chamado de “*as manifestações*”.

O retorno do recalcado e a sintomática demanda por transportes na Capital do capital no Brasil

Um trecho do enredo de Moore articula-se com tudo isto de forma explícita, mas em todo esse emaranhado contexto de representações, inspirações e repressões, soa um tanto quanto despercebido.

A história termina com a conclusão, pelo personagem V, do plano original de Guy Fawkes: a explosão do parlamento inglês – símbolo



maior da organização do Estado naquele contexto. Até aqui, perceptível. O fato que parece escapar é o modo como V executa seu plano.

Aos que não conhecem a história: V ocupa um ramal desativado do metrô londrino que passava sob o parlamento; ali prepara uma composição repleta de explosivos e, em alusão a chamada conspiração da pólvora britânica (da qual Guy Fawkes fez parte), põe o prédio aos ares com toques de pirotecnia.

Para este estudo, é sintomática a associação da revolução desencadeada, possível graças ao uso de um meio de transporte coletivo: o metrô. E, para o caso da articulação com a história de *V de Vingança*, mais simbólica ainda, o fato de o personagem tê-lo feito por meio do uso de um ramal desativado. É um retorno do recalçado.

Transportando a metáfora para o cotidiano paulistano (apesar da não existência de um ramal subterrâneo desativado), algumas questões: o que há de recalçado no modo pelo qual quase quatro milhões de corpos empilham-se (*devoir-sardinha* ou *devoir-Auschwitz*), friccionam-se, atritam-se diariamente? Que tipo de pulsões o Metrô pode detonar ou atrofiar?

Reconheço no Metrô de São Paulo a atribuição de, por certos modos e modelos de funcionamento distintos, pelo seu regime de signos exclusivos e por sua cadência de ritmos impressa, ditar modos e modelos de funcionamento na subjetividade do próprio cidadão paulistano, como dispositivo-Estado, imprimindo sua marca para além dos túneis, ditando também modos e modelos do cidadão portar-se com a própria urbe.

Defendo a apropriação ou a criação de espaços de resistência psíquica e fluidez durante os deslocamentos no Metrô, fluidez esta que vai além da relevante disputa pelo espaço físico: aponta liberação/assunção de *biopolíticas/biopotências*, criação de *zonas autônomas temporárias*, apropriação de dispositivos coletivos. Justifico:

O metrô é dobra da cidade

Primeiro postulado: a sintomática demanda por locomoção e por transportes públicos – em especial a deficitária ligação entre as periferias e as regiões centrais da cidade de São Paulo, ou seja, seu quadrante sudoeste – é fruto de histórico processo de *territorialização* dos pobres e migrantes, similar à arquitetura das senzalas afastadas das casas grandes dos senhores de engenho.

Apesar de em sua concepção mirar interligações com as periferias, o Metrô nunca se caracterizou apenas como tentativa do Estado ou do



poder público de tratar as chagas da mobilidade urbana. Não são esses os interesses que moveram e movem o aparelho–Estado em São Paulo.

O Metrô em São Paulo, para além de tratar esses cancros da mobilidade urbana e da segregação espacial, cria, enquanto dispositivo–Estado, novas periferias e fomenta novas regiões para a especulação imobiliária, contribuindo para a valorização de determinadas áreas em detrimento de outras, e corroborando para manutenção de certos *fetichismos* imobiliários, ou ainda – como no caso da recente discussão sobre uma estação em Higienópolis, um dos berços da elite paulistana – para evidenciar estratégias de *gentrificação* implícitas ou explícitas na cidade.

Segundo postulado: o Metrô não só deixa de almejar resolver essa superlativa demanda por transportes como opera enquanto dispositivo–Estado para além da geração de novas áreas de valor ou territorializações físicas, forjando também territorializações psíquicas, por assim dizer, quando estabelece modos e modelos de subjetividade, condicionamentos sutis ou explícitos à população, suprimindo devires e singularidades e cunhando alguns *modus operandi* de cidadania.

Terceiro postulado: devir *pharmakon* ou *panacea* do Metrô. É perceptível a potência de cura ou sutura que o Metrô pode operar para além da circulação urbana em São Paulo. Para isto, não se trata apenas da ampliação da malha metroviária e da otimização de espaços: há de se criar estratégias para liberar o fluxo dessas *biopotências* durante os deslocamentos – para além dos encontros fortuitos em uma plataforma.

O refinamento da sociedade de controle vista pela janela do Metrô

Ditar modos de conduta do sujeito via forja de subjetividades ou das estratégias do biopoder, por assim dizer, é um desdobramento das chamadas sociedades de controle, que sucederam as sociedades disciplinares, segundo Foucault e as respectivas análises de Deleuze e Guattari. Há produção maciça e em série de deslocamentos e de normalidades no Metrô; há inclusive uma legislação específica para circulação, um corpo de segurança com poder de polícia e delegacia próprias, e uma nova categoria de indivíduos, cidadãos, passageiros, contribuintes: os *usuários*.

Algumas das muitas linhas do *biopoder* ou do controle biopolítico, típicas das sociedades de controle, são visíveis ou detectáveis do ponto de vista macro e micropolítico no Metrô. Espelho que o refinamento, as evoluções ou a elevação desta sociedade de controle a uma potência mais incisiva também podem ser cartografados nos modos de funcionamento do Metrô.



Se desde o início de sua operação (1974) o Metrô exerce relevante função de controle social, por dispor de normas para conduta, circulação, postura e vigilância das pessoas ali transportadas, através dos discursos pró-segurança, o aumento da demanda de usuários, nos últimos dez anos, exigiu e exige a adoção de novas táticas de controle, alterações arquitetônicas (ex. inserção de baias nas estações) e estratégias comunicacionais mais enfáticas.

A recente atribuição da vigilância da conduta dos usuários aos próprios usuários – não só sob o controle das câmeras de vigilância – é outra característica significativa do refinamento das sociedades de controle. Nos vagões, são divulgados em placas pretas os números de uma central convidando ou convocando o usuário a delatar, via mensagem de texto enviada de telefones móveis, qualquer atividade suspeita dos outros usuários. Anonimato garantido. São os olhos do Estado postos nos olhos do cidadão, em ressonância à interiorização *panóptica* diagnosticada por Foucault.

A Linha 4–Amarela também evidencia o estágio atual da *mundialização da economia*: foi construída pelo poder público (Estado) mas é administrada por Parceria–Público–Privada (ViaQuatro, consórcio CCR – o mesmo que detém dezenas de concessões em rodovias, como a Presidente Dutra).

Sua operação *terceirizada*, portanto, conta com um regime de signos diferenciado da empresa estatal que administra as outras linhas: estratégias de comunicação visual e sonoras próprias, outro *design* dos trens permitindo a circulação de passageiros entre os vagões, funcionários *não-estatais* com outras vestimentas etc.

A Linha 4–Amarela também traz um diferencial significativo na analogia com a passagem das sociedades disciplinares para as sociedades de controle (e seus refinamentos): não há condutores operando os trens. Todo controle é automatizado e operado por uma central de monitoramento.

De certa forma, a operação dos trens das demais linhas também guarda este automatismo – porém, há ainda ali a figura do *maquinista*, *chauffeur*, operador ou, em suma, a representação do ser humano no controle. Sua voz cansada, porém viva, configurando parte de um Território Sonoro³, disparando repetidos avisos de “evite atrasos, não segure as portas dos trens”, ou mesmo sua presença visível a cada aproximar de uma composição traz significado decerto distinto nos deslocamentos do Metrô daquele operado pelos trens da Linha 4–Amarela,

³ Referência ao conceito cunhado por Giuliano Obici em seu estudo *Condição da Escuta – Mídias e Territórios Sonoros*. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2006.



funcionando roboticamente, sem ninguém na cabine de comando. Aliás, sem nem mesmo a cabine de comando.

Do ponto de vista das linhas macropolíticas cartografáveis, o dispositivo–Estado Metrô, por fim, ilustra o momento do capitalismo em que a administração do poder público é cada vez mais delegada e guiada por outros equipamentos *não–estatais* detentores de poder. Refiro-me às alianças com os próprios fluxos contemporâneos do capital.

É salutar ressaltar essas parcerias especialmente com construtoras nacionais que transformaram-se em empresas mundialmente conhecidas, com tentáculos e operações em diversas partes do mundo, e são capítulo *sine qua non* na composição das alianças políticas em tempos de eleição no Brasil. São essas grandes construtoras que constroem o Metrô. E não é uma hipérbole afirmar que são (também) essas grandes construtoras que constroem o próprio Estado.

Para além da tarifa zero: passos automáticos

A coerente pauta e a afinação ética do Movimento Passe Livre também podem disparar no debate público questões que transcendem a reivindicação pela tarifa zero e a “melhoria do transporte público”: se as evidências dos números mostram o quanto a ampliação da malha metroviária pode contribuir para que a cidade reverta seu processo de metástase – caso isto seja possível –, faz-se necessário pensar também em *como* as pessoas podem ser transportadas.

Aqui, o conceito *como* transcende o espaço físico nos trens – os sete, dez ou doze passageiros–usuários por metro quadrado. Não se trata, em outro extremo, de *carnavalizar* um deslocamento que é, em sua excelência, homogeneizante, e há de ser seguro – com normas operacionais e estéticas claras, límpidas. Mas trata-se de investigar quais as formas de captura ou forja subjetivas que estão introjetadas ou implicadas nesse processo.

Um exemplo disto é a automatização dos passos no Metrô.

A expressão paulistana (deselegante do ponto de vista gramatical) *andar de Metrô* guarda certo sentido, na medida em que anda-se, e muitas vezes não pouco, para chegar a um vagão do Metrô. Para estar em uma plataforma, antes da faixa amarela, muitas vezes é necessário percorrer um caminho considerável, dependendo da estação e das modalidades de integração (ou baldeação) adotadas.

Há nesse processo toda uma logística, um estudo de escoamento e velocidade de fluxos que é muitas vezes ineficaz ou artesanal: não raro as



estratégias aplicadas se resumem a desligar algumas escadas rolantes ou reduzir o número de bloqueios para o acesso de usuários nas plataformas.

Fato é que o deslocamento no Metrô exige e uniformiza cadências específicas. Banindo erupções da singularidade, o Metrô funciona como simulacro da própria (pós) modernidade que, tal qual descrita por Baudelaire⁴, desencoraja ritmos singulares de passantes que procuraram (perder) suas *identidades* na multidão através do olhar, da cadência própria dos passos, de certa hibridização com a cidade: os *flâneurs*.

Desde sua concepção, o Metrô trouxe à cidade uma nova paisagem real e subjetiva, com suas passagens elevadas, seus túneis de aço e concreto, sua construção. Inaugurou também nova e constante sensação de velocidade, nova relação do homem com as máquinas, nova experiência de coletividade e de portar-se em um deslocamento diário. Inaugurou novas marcas.

O Metrô transportou, com êxito, o signo *novo* para o cotidiano metropolitano, a começar pela adoção deste nome, com pronúncia afrancesada, distinto, entre alguns exemplos do *Subte* argentino (em referência aos subterrâneos), ou do *Metro* português, sem acentuação.

Paisagens Sonoras: (pela) ocupação dos Territórios Sonoros no Metrô

Sim, o Metrô de fato também inaugura novos sons. Novos Territórios Sonoros. Talvez, para além dos condicionamentos sonoros das mensagens acústicas, o som de uma composição do Metrô em um túnel de aço e concreto é de ressonância digna de nota, assim como os ritmos criados pelos ruídos repetidos das composições. Ritornelos.

O Metrô instaura, portanto, nova Paisagem Sonora em São Paulo. A campanha anunciando o fechamento automático das portas dos trens, mais do que um pareamento de estímulos no sentido de condicionar os usuários, é uma apropriação de uma frequência *monofônica* (em Lá); os anúncios ditados pelos operadores das estações, mais do que uma campanha informativa, são também apropriações de tons de voz, como visto anteriormente, ora pedagógicos e enérgicos, ora displícetes e automatizados. Mas, no subtexto, o que é dito?

Ou ainda, e cabe a pergunta, o que *não* é dito? Sabe-se, por exemplo, que o índice de suicídios no Metrô de São Paulo é de grande nota, a ponto de a Companhia ter adotado um peculiar esquema que inclui a remoção, com certa agilidade, do corpo, no menor tempo de interrupção das vias possível, e também a introdução de novas camadas de

4 Baudelaire, C. *As Flores do Mal*. Trad. Ivan Junqueira. 6. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.



portas de vidro nas estações, que se abrem somente quando o trem está estacionado, batizadas significativamente de “portas anti-suicídio” – presentes em toda a extensão da Linha 4–Amarela.

O fato é que, sem entrar no mérito da discussão jornalística ou mesmo ética sobre a que ponto deve-se informar ou não os casos de suicídio, a mensagem sonora emitida por um operador de uma composição do Metrô, às 7h:30m da manhã, “paramos por queda de objeto na via”, pode guardar uma outra significação.

Assim, a expressão “eu ouço vozes”, durante um deslocamento do Metrô, é deveras salutar: de fato, o que mais pode ser ouvido, para além do ruído da composição reverberado nos túneis e do atrito de camadas de aço, são as vozes dos que (pouco) conversam ao redor, vozes de comando ecoadas pelos autofalantes.

Não são poucos os que optam por não ouvir esta paisagem sonora e acoplam-se aos seus telefones móveis ou aparelhos reprodutores de música, elegendo-os como verdadeiras próteses para amenizar o deslocamento. O que se ouve através destes aparelhos? Seria esta a única linha de fuga possível? Se o inconsciente é estruturado como linguagem, tal qual dita um postulado psicanalítico, que produções inconscientes estão em jogo neste processo?⁵

Mais: que vozes são estas que falam a uma horda de quase quatro milhões de usuário ao dia? Será somente a voz da consciência do sujeito, seu grilo-falante de cabeceira e/ou super-eu a ditar-lhe compromissos e itinerários? Quem é este ou o que é isto que avisa que a próxima estação é Luz e há de se desembarcar pelo lado direito do trem?

Em nossas investigações, essa voz é, evidentemente, de alguém: do condutor do vagão, ou da locutora que, no caso das composições novas da Linha 4–Amarela, emprestou sua voz às gravações distorcidas ou equalizadas em tons questionáveis. Mas o discurso em questão não pertence a estes operadores: tal qual na fantasia sobre o Mágico de Oz, ou na distopia 1984 de George Orwell, tal qual o ditador Adam James Suzan em *V for Vendetta*, esta é a voz impessoal e o discurso de *um* Estado.

Mais ainda: a voz do Outro, o Grande Outro.

Sendo o Metrô um dispositivo–Estado, a voz precisa ser repetida a exaustão, repetição sem diferenças, não importa quantas vezes se saiba que só há o lado direito para o desembarque, não importa quantas vezes

⁵ O projeto “Entre Estações” é uma intervenção proposta aos modos e modelos de subjetivação no Metrô de São Paulo com a criação e a vinculação de conteúdos de áudio ou podcasts, sugeridos para serem ouvidos durante tais deslocamentos; trata-se, sobretudo, de uma estratégia de ocupação do Território Sonoro e pode ser acessado em: <<https://soundcloud.com/entreesta-es>>



se saiba que não se deve ultrapassar a faixa amarela antes da abertura das portas, não importa o quanto se perceba que a composição está circulando em velocidade reduzida devido à chuva. Não se trata aqui de um mero pareamento de estímulos.

A voz há de ser repetida, pois ela é mais do que um comando; a voz simula presenças: há algo ou alguém que diz, em um deslocamento pelo Metrô, e quanto mais este algo ou alguém se camuflar, se decodificar, travestir-se de anônimo, máquina ou maquinaria, mais os termos “eficiência” e “segurança” e seus respectivos discursos se propagam. Para, também, servir e proteger.

A linguagem não é mesmo feita para que se acredite nela, mas para obedecer e fazer obedecer” [...] A linguagem não é a vida, ela dá ordens à vida; a vida não fala, ela escuta e aguarda; em toda palavra de ordem, mesmo de um pai a seu filho, há uma pequena sentença de morte⁶.

Biopotências para biopolíticas

Novamente, biopolíticas.

Paul Virilio⁷ disse em certa entrevista que quando o homem inventou o trem, inventou também o seu descarrilamento: cada invenção tecnológica é acompanhada de seu respectivo “desastre”, mas o capitalismo, em nome do progresso, só noticia a parte boa da história.

Se o Metrô contribuiu para a introdução e até para alguma “alfabetização” tecnológica e *maquínica* dos cidadãos paulistanos em distintos momentos, trouxe também, como efeitos colaterais, por exemplo, a citada automatização dos corpos em série, a promulgação da indiferença coletiva, a exacerbação de uma *solidão povoada*⁸.

Detectar e decodificar, tal qual no jogo-duplo da Máscara de V, as estratégias sutis ou explícitas de operação e forja dos modos e modelos de subjetivação no Metrô de São Paulo pode ser uma ferramenta para a criação de resistências, *contravírus*, *contra-signos*: ativação *rizomática* dos fluxos de vida.

Há muita potência de criação e cura no Metrô. Para além da reconfiguração urbana, para além da minimização de gargalos de circulação,

6 Deleuze, G. e Guattari, F. 20 de novembro de 1923 – Postulados da Linguística. Trad. Ana Lúcia de Oliveira e Lúcia Cláudia Leão. In: _____. *Mil Platôs – capitalismo e esquizofrenia* v. 2. São Paulo: Ed. 34, 2004.

7 Virilio, P. *O Espaço Crítico*. Trad. Paulo Roberto Pires. São Paulo: Editora 34, 1993.

8 Referência ao conceito cunhado por Janice Caiafa em seu estudo *Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro*. Contemporanea, v. 4, n. 2, Dezembro 2006. Disponível em: <www.contemporanea.poscom.ufba.br>



o Metrô pode vir a ser a alameda urbana de maior heterogeneidade na contemporaneidade paulistana.

A convivência em tempos de neoliberalismo ou capitalismo tardio é segregária, como diria Bauman⁹, com mixofobias ou medo de misturas (é ou a turma do *shopping* ou a turma do trabalho; ou a turma da família, ou o bloco do eu sozinho). Encontros mais de identidades do que de humanos. O Metrô ainda promove deslocamentos de uma diversidade relativamente heterogênea de pessoas, do ponto de vista das classes sociais, idades, profissões etc.

Como o rizoma é aliança, oposição a estrutura árvore–filiação, o entre as coisas, a conjunção “e” em oposição a conjunção “ser” da árvore, e se o rizoma não designa outra correção localizável e assemelha-se ao “riacho sem início nem fim, que rói suas duas margens e adquire velocidade no meio” e é sede da passagem dos fluxos da vida em movimento, cabe postular que um signo do rizoma em São Paulo é o próprio Metrô, com seus túneis, *emaranhado de passagens, tubos subterrâneos* e fluxos.

Apropriar-se desta potência de vida, ativá-la, permitir que haja mais do que *frestas da vida sobre trilhos elétricos* é uma questão tão cara quanto a isenção tarifária: são singularidades quaisquer, *solidários solitários* possíveis de submergir além da máscara de V e para além de uma grande história.

*Altieres Edegar Frei está concluindo o mestrado em Psicologia Clínica pelo Núcleo de Subjetividade (PUCSP) com a dissertação *Frestas da Vida Sobre Trilhos Elétricos: Modos e Modelos de Subjetivação no Metrô de SP*. É especialista em Semiótica Psicanalítica e Clínica da Cultura. É trabalhador da saúde mental e autor do artigo “Oficinas de Expressão Sonora – Busca de Novas Metodologias e Terapêuticas para a Clínica das Psicoses”. E-mail: altieres@yahoo.com.br

9 Cf. Baumann, Z. *Modernidade Líquida*. Trad. Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003.