

Análisis de normativas para artistas callejeros: el caso de los buskers.

Analysis of Regulations street artists paragraph: The case of buskers

Alicia Martínez Gil
Gestor Cultural, España
alimartinez_arte@hotmail.es

Resumen

Análisis de normativas para artistas callejeros: el caso de los buskers, es el resultado del proyecto fin de Máster Interuniversitario de Gestión Cultural de la Universidad Politécnica de Valencia y Universidad de Valencia. En este estudio se tratan los modelos actuales de gestión que afectan a los artistas callejeros, en concreto, los músicos callejeros. Partiendo de la carencia de investigaciones científicas sobre el arte de la calle a través de la figura del *busker*, este estudio analiza la normativa de diferentes ciudades. El estudio nos ha aportado la comparativa de las políticas de acción de cada ciudad, así como las ventajas e inconvenientes de las mismas.

Palabras clave: normativa; artista callejero; músico callejero.

Abstract

Analysis of Regulations street artists paragraph: The case of buskers, is the result of the End Project Joint Masters in Cultural Management at the Polytechnic University of Valencia and the University of Valencia. Management Affecting the street performers, in particular the Buskers. In this study Current Models are discussed. Based on the lack of Research On street art Thru Figure of busker, this study analyzes the Rules of Different Cities. The study has given us the comparison of the Policy Action Every city, and the advantages and disadvantages of the Same.

Keywords: regulation; busker; street musician.



**Culturas. Revista de
Gestión Cultural**

Vol. 2, Nº 1, 2015
pp. 67-86
EISSN: 2386-7515

Recibido:12/03/2015
Aceptado:15/04/2015

1. Introducción

Las acciones artísticas son cada vez más populares en nuestras ciudades y ofrecen un nuevo punto de vista del arte en la calle. Actualmente, existen nuevos movimientos en diversas disciplinas que luchan por la popularidad y la aceptación en la sociedad, un esfuerzo por conseguir el perfil de profesional y evitar enfrentamientos con la ley. Uno de ellos, y posiblemente el más antiguo de todos, es la música en la calle.

Actualmente no existe un término exacto para definir esta nueva profesión, se les ha atribuido el nombre genérico de músicos callejeros, *street music* o *buskings*, entre otros. Los ejecutantes son músicos, en su mayoría autodidactas, que trabajan en la calle con diversos fines profesionales y/o vitales. Su acción consiste en ubicarse en un punto concurrido de la ciudad e interpretar un repertorio propio o reconocido para entretener al público a cambio de dinero.

Desde uso de razón, la música ya usaba la calle fuera de los canales de audición habituales. Es difícil establecer sus orígenes, aunque se tiene constancia de su existencia a través de algunos pasajes bíblicos sobre la Tribu Levi, que cantaban por el país y sobrevivían de lo que la gente les ofrecía (Vilar-Bou, 2013). También tenemos conocimientos de la evolución de los artistas líricos, desde la Antigua Grecia hasta el Medioevo, todo por mediación de otras artes como la literatura o la pintura. Estos artistas se formaban en la calle e iban de ciudad en ciudad representando historias épicas y leyendas, acompañadas de sencillas melodías, bailes y canciones. Con pocos recursos encontraron en la calle su medio de expresión y un lugar de aprendizaje y emancipación.

Con el intercambio cultural constante que se ha producido en la historia del mundo entre países (conquistas, emigración, comercio, política...), los músicos tuvieron la posibilidad de experimentar y conocer nuevos estilos de música e instrumentos desconocidos de otras culturas. Se llevó a cabo un importante intercambio cultural, ya que los músicos se impregnaban de nuevos conocimientos y estilos desconocidos en otras ciudades. Un ejemplo es la música jazz que, aunque originariamente era indígena, fue influenciándose de los estilos latinos, creando nuevas vertientes musicales libres de ataduras académicas que se han difundido por todo el mundo.

La música en calle se ha convertido en un fenómeno mundial en nuestros días. Ciudades como Nueva Orleans, París, Londres, Perú, Bombay... todas ellas albergan talentos musicales que se manifiestan en la calle y son el resultado de años de historia.

El intercambio de culturas que se generó en la calle ha dado lugar al conocimiento de la música en sus distintas formas de interpretación, sin barreras, nutriéndose unas culturas de otras. Un ejemplo es el fenómeno de youtube "Stand by me", un videoclip donde músicos de distintas nacionalidades son grabados a pie de calle con una única canción como hilo conductor entre ellos (Playing for change, 2008).

Pero lejos de esta clase de fenómenos, existe un problema mayor que afecta a los músicos en muchos lugares del mundo. La profesión del músico callejero no es fácil en una sociedad que actualmente se rige por normas, unas normas que arrastran las leyes de vagabundos, maleantes y escándalo público de la antigüedad. Ocupar la calle sin autorización, o tocar en horas que molestan al vecindario son algunas de las diversas complicaciones que surgen a la hora de trabajar en la calle como músico. Muchas son las ciudades que, conscientes que la música en la calle es una acción difícil de prohibir, están implantando una serie de normativas y reglamentos para mantener el orden en las calles y evitar conflictos con los ciudadanos. Los músicos han circulado a su libre albedrío durante décadas y, aunque existe un código de conducta moral, actualmente la dureza de las normas han originado enfrentamientos y choques, dando lugar a la duda de si esta actividad musical continua siendo ilícita o todo esto se debe a una carencia de un reglamento más acotado.

La implantación de nuevas normas en un mundo ya regulado por los propios músicos, está generando en ellos la necesidad de adaptarse y resignarse a normas que difieren de su "hacer" en la calle, y estas noticias no dejan de ser un reflejo de una realidad a la que no se le puede dar la espalda.

Es esencial conocer que gestiones se están llevando a cabo con esta actividad y que puntos deberían posicionar los órganos responsables de cada ciudad respecto a las políticas de acción de la música callejera.

2. Objetivos

Como bien hemos mencionado antes, la música callejera está viviendo una situación complicada en su regulación. Por un lado los músicos desean trabajar sin ataduras, pero las normativas establecen un orden necesario para evitar conflictos que se están haciendo cada vez más evidentes y latentes en nuestras calles.

Para ello, este estudio se ha establecido como objetivos: analizar la situación de la música callejera para conocer su situación e identificar las políticas de actuación de las ciudades más importantes en relación a

la gestión de la música en la calle. Estos objetivos clarifican nuestro trabajo, le dan veracidad, y lo encaminan a un análisis científico que permite comparar las normativas existentes y conocer la política de gestión en cada ciudad. También, analizamos las ventajas y los inconvenientes de una normativa para ejercer la profesión musical en la calle. Es necesario asentar qué ventajas y que inconvenientes tiene la implantación de una ley hacia la música callejera.

Con estos objetivos establecidos, planteamos una serie de pautas a seguir para el correcto estudio del trabajo.

3. Metodología

El estudio de los músicos callejeros parte de cero en lo que concierne a datos relacionados con esta actividad. Por ello, realizamos una búsqueda de bibliografía y de fuentes normativas. Poco se ha escrito o estudiado en España sobre este colectivo, y sólo encontramos *a priori* vídeos *amateur* colgados en Youtube o páginas muy básicas dedicadas a la promoción de estos artistas. En esta búsqueda encontramos las normativas de las ciudades a estudiar, páginas web de *Buskings* (The Busking Project 2013), algunos artículos en revistas, blogs de opinión, noticias de prensa y libros sobre el arte, concretamente plástico, en la calle. También investigaremos las normativas vigentes de las siguientes ciudades escogidas: Barcelona, Berlín, Dublín, Roma, Nueva York, Motreal, Londres y París. En algunas de estas ciudades hemos tenido problemáticas de recabar información de las mismas debido a la falta de acceso a información más amplia de las instituciones que la regulan, como Londres. Por último, analizamos los puntos más importantes de las normativas localizadas, con el fin de comparar su criterio de acción ante la problemática de la música en la calle, separándolas por los puntos que han decidido tratar las administraciones (multas, horarios, ubicaciones, conducta...).

4. Resultados del análisis

Es importante conocer qué planes de acción usa cada ciudad para gestionar la música en la calle. Cada lugar tiene unas características distintas que se ven reflejadas en factores tales como el número de población, el plano de las calles o sus ordenanzas municipales. La aplicación de una normativa, un reglamento o un código de conducta determina el "hacer" de estos músicos en el territorio donde se encuentran, por lo que la actividad musical irá ligada a las necesidades de la ciudad.

Para desarrollar un estudio de las normativas, localizamos algunas ciudades destacadas por la actividad musical de sus calles. Barcelona,

Berlín, Dublín, Roma, Nueva York, Motreal, Londres y París son las capitales objeto de estudio, con el fin de ampliar nuestros conocimientos de la música en la calle para su correcta aplicación legal. Estos lugares destacan por ser epicentros internacionales donde se concentra la música callejera con una diversidad de músicos de todas partes del mundo.

Una vez elegidas estas ciudades, realizamos una búsqueda por Internet de los responsables de estas normativas. En la mayoría de casos, los músicos han creado una asociación o un colectivo público donde informan a los nuevos integrantes de cómo solicitar las licencias como AMUC (Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013). En cambio, algunas ciudades, en especial las europeas, no reflejan datos sobre la existencia de un colectivo organizado y la información radica en las entidades responsables como el ayuntamiento o el servicio de transporte de la ciudad. En ocasiones, el servicio de transporte crea un proyecto cultural que recoge a los músicos y les ofrece apoyo para su difusión y organización como el Metro de Nueva York con su proyecto MUNY.

Durante la búsqueda de normativas, han surgido problemas para su localización. En las ciudades de París y Londres no se ha encontrado la normativa escrita para que los músicos sigan los códigos de conducta para actuar en la calle. Para conseguir dicha normativa hemos hecho uso del Open Data de cada ciudad buscando palabras clave como músico, calle, busking, metro, norma o reglamento. En el caso de Londres (Ckan 2014) y en el de París (Open Data Soft 2014) no se ha podido encontrar dicho documento por lo que hemos tenido que extraer la información de la normativa de otras fuentes como el artículo de la revista Travesías dedicado a los músicos del Metro de París (Muñoz 2006) o la página web del Metro de Londres dedicado a los buskings (Transport for London 2014). También hemos enviado un correo de contacto a las entidades responsables del servicio, obteniendo sólo respuesta de Londres sin demasiadas aclaraciones.

Una vez localizadas el resto de normativas, acotamos todos los reglamentos realizando un análisis de cada uno de ellos y poniendo en común los siguientes factores: permisos, horarios, ubicaciones, tasas, multas, repertorio, conducta moral y organización interna.

4.1. Permisos

En Barcelona, existen dos tipos de permiso, no para la calle y otro para las instalaciones de metro (Ajuntament de Barcelona 2012, Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona 2013). En el primero, los músicos reciben los permisos mediante la petición y posterior sorteo

de las plazas que existen para tocar en la zona de Ciutat Vella. Este sorteo es aleatorio y da el mayor número de oportunidades a los músicos para evitar favoritismos en cuanto a los mejores puntos de interpretación en la calle. En el segundo, los músicos realizan una prueba para verificar que realmente son músicos. Una vez aceptados se les proporciona un carnet de la correspondiente asociación de metro, con el cual se identifican en las reuniones quincenales para inscribirse en las estaciones habilitadas para tocar, en un orden aleatorio.

En Berlín, se establece que antes de cuatro semanas del evento que se pretenda realizar, hay que pedir un permiso al ayuntamiento alegando: el distrito, una descripción de la actuación: lugar, hora, duración, número de participantes y desmantelamiento del trabajo, listas de posibles fuentes de ruido técnico, medidas de seguridad para adoptar y datos del solicitante para tener conocimiento de la actividad. Si esta actividad es al aire libre, se requiere de una licencia de conformidad emitida si existe una organización vecinal alrededor de la actividad. La solicitud se hace online (Berliner Rathaus 2013).

En Dublín existe un código de conducta para el artista callejero emitido por el condado de la ciudad. Al comienzo de esta implantación por las quejas de vecinos, se estableció de forma voluntaria a los músicos, pero con el paso de los meses desde su aprobación perdió vigor, llegando a un proceso de opinión pública entre el ayuntamiento y los afectados para el control de la actividad. Actualmente se espera la aprobación del nuevo código (Dublin City Council 2013).

En Roma, los artistas han de registrarse por la Oficina del Departamento de Cultura para obtener un permiso de una duración máxima de cinco días consecutivos. También existen dos clases de ocupación: una a largo plazo durante varios años sin renovación, y otra anual que se renueva cada año.

En el Metro de Nueva York, los interesados han de enviar una solicitud con su actuación grabada a la MTA. Las solicitudes son examinadas y, finalmente, los 60 artistas escogidos presentan su trabajo en 5 minutos ante un tribunal compuesto por profesionales de la industria y representantes de MTA, en un día de audiciones públicas (Metropolitan Transportation Authority 2013).

En el Metro de Montreal, existe una asociación llamada RMMM que desde los 80 se encarga de la regulación de los músicos callejeros en colaboración con STM. RMMM realiza audiciones para ser miembro de la asociación entre diciembre de 2014 y marzo de 2015, última fecha estimada. La cuota de audición es de \$ 40 (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013).

En el Metro de Londres, los músicos pasan unas audiciones para obtener la licencia con una solicitud previa para valorar sus actuaciones y garantizar la calidad de los mismos. También existen lugares como *Covent Garden* (Capital & Counties Properties PLC 2014) o *Walk Queens* donde pueden solicitar permisos para tocar en la calle. La última fecha de periodo de prueba data en primavera de 2014 (Transport for London 2014).

En el Metro de París, la RATP creó en 1997 una estructura importante llamada EMA, una estructura que selecciona a los músicos para tocar en el metro. El jurado está compuesto por los propios empleados de la RATP y sólo se otorgan 350 permisos. Se evalúa la calidad musical, la presentación y la motivación del artista en audiciones cada seis meses. "Para ello, es necesario haberse presentado a una de las dos audiciones anuales —primavera u otoño—, pasar el examen de admisión y pagar 16 euros por el expediente para tener una credencial que autoriza a amenizar a los viajeros." (Muñoz 2006).

4.2. Horarios

En Barcelona, el horario de la calle establece que se puede tocar de 10:00 h a 22:00 h (Ajuntament de Barcelona, 2012). En el metro, se puede tocar de 9:00 h a 23:00 h de domingo a jueves, ampliado a las 01:00 h los viernes y sábados (Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013).

En Berlín, está permitido tocar de 22:00 a 6:00 h los domingos y festivos, siempre y cuando se justifique la necesidad del propósito y se eviten ruidos inquietantes o agresivos, normalmente causados por el uso de amplificadores, reproductores o instrumentos estridentes. El resto del día está permitido tocar respetando siempre esa excepción (Berliner Rathaus 2013).

En Dublín, está permitido tocar de 11:00 h de la mañana a 23:00 h de la noche. Sólo existen excepciones después de las 23:00 hasta las 3:00h de la mañana los fines de semana, teniendo en cuenta el uso de los amplificadores (Dublin City Council 2013).

En Roma, puede tocarse en una franja horaria de 10:00 h de la mañana a 21:00 h de la noche, aunque queda prohibido el uso de amplificadores o reproductores de sonido a excepción de tener una autorización concedida por el ayuntamiento. Los edificios con particulares permiten un horario de 12:00 a 15:00 h, y de 10:00 a 21:00 h sólo para espacios insonorizados.

En el Metro de Montreal, el horario empieza a las 7:00 h de la mañana hasta las 23:00 h de la noche, hora que aprovechan para determinar horarios entre los músicos al día siguiente (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013).

En el Metro de París, "Ningún artista tiene lugar, día ni horario fijos. Aunque los días que más artistas se instalan en el metro son los martes, miércoles y viernes, entre las 15:30 y las 20:00 h..." (Muñoz 2006).

En el Metro de Nueva York (Metropolitan Transportation Authority 2013), y en el Metro de Londres (Transport for London 2014), no aparece el horario para tocar en el metro por lo que creemos también irá ligado al horario del transporte de la ciudad.

4.3. Duración

En Barcelona, existen 14 horas repartidas en 4 horas al día repartidas en 30 minutos por actuación, pudiendo tocar dos veces a las semana en el mismo punto de la calle (Ajuntament de Barcelona, 2012). En el metro, se permite tocar 2 horas por punto, debiendo trasladarse a otro punto y así sucesivamente a tantos como pueda inscribirse al día un músico, respetando el resto de plazas de los compañeros (Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013).

En Berlín, la duración se especifica cuando se realiza la solicitud para la licencia (Berliner Rathaus 2013).

En Dublín, la normativa no especifica la duración de la actuación (Dublin City Council 2013).

En Roma, el tiempo máximo para tocar es de 2 horas, 60 minutos en un lugar, pero en lugares cercanos a iglesias o zonas de culto, únicamente 10 minutos.

En el Metro de Nueva York, la normativa no especifica la duración (Metropolitan Transportation Authority 2013).

En el Metro de Montreal, el horario establece 30 ranuras para que toquen los músicos con 2 horas de tiempo por músicos (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013).

En el Metro de Londres (Transport for London 2014) y en el Metro de París (Muñoz 2006), la normativa no especifica la duración de la actuación.

4.4. Ubicaciones

En Barcelona, la normativa de la calle establece los límites en Ciutat Vella, pudiendo tocar en los siguientes puntos:

1. Portal de l'Àngel. Corte Inglés.
2. Portal de l'Àngel. C/Cucurulla.
3. Av. Catedral
4. C/Bisbe xamfrà. C/Pietat
5. Pl. Sant Iu
6. Pg. del Born
7. Mercat de Santa Caterina (av. Francesc Cambó)
8. Pl. Catalunya
9. Pl. Joaquim Xirau (Palmeres)
10. Rabla de Santa Mónica (alçada C/Josep Anelm Clavé)
11. Passeig Lluís Companys, Arc de Triomf
12. Moll de la Fusta, estàtua
13. Moll de Fusta, mig del tram
14. Moll Espanya
15. Pl. Sant Ictíneo, Mirador Moll Espanya
16. Moll del Dipòsit
17. Moll Barceloneta
18. Plaça del Mar
19. Pl. dels Àngels (C/Montalegre, costat bicig)
20. Pl. Sant Just
21. Espai Brossa
22. Passeig Marítim Barceloneta

(Ajuntament de Barcelona, 2012).

En el metro, los puntos donde se pueden tocar están acotados en las siguientes estaciones:

1. Pl. Espanya (ronda C.Coberta-Tarragona)
2. Drassanes
3. Alfons X
4. Urquinaona
5. Lesseps
6. Zona Universitaria
7. P. Sec
8. Pl. de Sants
9. Verdguer
10. Pl. Espanya
11. Joanic pasillo distribuidor
12. Sants Estació
13. Arc de Triomf
14. Universitat
15. La Pau
16. Passeig de Gracia
17. La Sagrera (Sda Jardins d'Eix)

18. La Sagrera
19. Diagonal L3
20. Diagonal L5
21. Vall d'Hebron L3
22. Vall d'Hebron L5

(Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013).

En Berlín, los lugares para tocar no están especificados ya que al solicitar la licencia hay indicar el distrito y el lugar donde va a acontecer la actividad, entendiéndose por ello que está permitido tocar en toda la capital con licencia (Berliner Rathaus 2013).

En Dublín está permitido tocar en seis lugares, libres de amplificadores y aplicables en un periodo de tres meses que comprenden agosto, septiembre y octubre.

Estos lugares son:

- Top of Grafton St. And the adjoining St. Stephens Green area, Dublin 2
- Temple Bar Square, Dublin 2
- Beresford place, Dublin 1
- En frente de Penny's, Henry Street, Dublin 1
- Área en frente de Clery's, O'Connell Street, Dublin 1. (Dublin City Council 2013).

En Roma, está prohibido tocar delante de entradas de iglesias, lugares de culto o escuelas en tiempo de funciones; cerca de centros de salud, hospitales y bienestar; cementerios y refugios de bien cultural. Está prohibido el empleo de aceras, porches, áreas y espacios públicos que obstaculicen la libre circulación por aglomeración, así como impedir el normal funcionamiento de comercios. También está prohibido tocar en plazas y rutas de festividad en carnavales, y en callejones y calles de menos de 5 metros de anchura. Los puntos para tocar en la calle comprenden:

- Piazza dei Ravennati- Ostia Lido
- Piazza Anco Marzio- Ostia Lido
- Via delle Baleniere- angolo Corso Duca di Genova- Ostia Lido
- Piazza Tor San Michele- Ostia Lido
- Sazione Lido Centro
- Piazza Eschilo- Axa 7
- Borgo di Ostia Antica
- Piazza Capelvenere- Acilia
- Piazza Orazio Vecchi- Infernetto
- Via di Casalpalocco (Vecchio Centro Commerciale)- Casal Palocco
- Piazza S. Leonardo da Porto Maurizio (lato chiesa)
- Piazza S. Pier Damiani- Casal Bernocchi.

En el Metro de Nueva York, está prohibida las actuaciones dentro de los vagones o en áreas restringidas al público, a 25 pies de las cabinas de estación o dispositivos de venta, y a 50 metros de las oficinas de la autoridad. Tampoco ha de interceder en escaleras, ascensores, en zonas de movimiento de trenes y pasajeros, o de mantenimiento y construcción. El resto de zonas de las instalaciones se usan con la adecuada autorización (Metropolitan Transportation Authority 2013).

En el Metro de Montreal, las áreas están debidamente señalizadas para que los músicos las identifiquen (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013).

En el Metro de Londres, hay hasta 39 emplazamientos en 25 estaciones centrales que están definidos por un gráfico (Transport for London 2014).

En el Metro de París, no aparecen directrices para su ubicación, la actividad se realiza dentro de las instalaciones de metro en los pasillos. Probablemente exista unas pequeñas normas de uso de las instalaciones para evitar congestiones en los pasillos (Muñoz 2006).

4.5. Ocupación

En Barcelona, las actuaciones de la calle requieren de una calzada con una amplitud de 7 metros con un margen para interrumpir el tránsito de gente (Ajuntament de Barcelona, 2012). En el metro, los espacios están acotados por unas placas identificativas de los puntos, además del reglamento del uso de las instalaciones para evitar aglomeraciones u ocupar un espacio excesivo (Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013).

En Berlín, la ocupación se especifica con la solicitud para la licencia (Berliner Rathaus 2013).

En Dublín, los músicos han de respetar una distancia de 50 metros unos de otros (Dublin City Council 2013).

En Roma, en el empleo de aceras se puede permitir hasta un máximo de la mitad de la anchura de la propia acera. En zonas libres, hay que dejar un espacio no menos de dos metros para la libre circulación de los peatones.

En el Metro de Nueva York, según las normas de la MTA hay que respetar ciertas distancias para evitar congestiones en los pasillos, se desconoce si hay distancias establecidas para la ubicación de los músicos (Metropolitan Transportation Authority 2013).

En el Metro de Montreal, el músico debe poner en una lista que se le facilita en la estación el sitio y el tiempo que quiere reservar en cada ubicación, fecha y hora. Indicando su número de socio de la asociación, la lista se valida cada día, inscribiéndose el mismo día que quiera tocar, salvo la estación de Berri que se hace a sorteo. No se puede reservar en nombre de otra persona salvo en circunstancias excepcionales con autorización. Si el músico inscrito se retrasa 30 minutos en llegar a la ubicación escogida pierde la plaza, a no ser de constancia de su retraso o de un descanso, siempre de 5 a 20 minutos. Los músicos no pueden tocar en más de 2 plazas el mismo día (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013).

En el Metro de Londres (Transport for London 2014) y en el Metro de París (Muñoz 2006), no se ha encontrado información sobre las normas de ocupación en la calle.

4.6. Tasas

En Berlín, el coste para tocar se divide en cuatro tipos:

- Proyectos con fines comerciales entre 45 y 1.530 €.
- En otros casos, entre 35 y 300 €.
- Grandes eventos públicos al aire libre entre 200 y 4.000 €.
- Otros eventos públicos al aire libre 40 y 800 €.

Están exentos de pago:

- Las instituciones legales, los gobiernos federales y organizaciones de la comunidad.
- Corporaciones, instituciones y fundaciones de derecho público.
- Iglesias, comunidades religiosas y filosóficas, si tienen la condición jurídica de una empresa pública.
- Instalaciones, organizaciones no lucrativas, benéficas o con fines religiosos que sirven de propósito del código tributario.
- Oficinas estatales para viviendas, asentamientos pequeños y empresas de viviendas como los órganos de las sociedades políticas de viviendas del estado.
(Berliner Rathaus 2013)

En Dublín (Dublin City Council 2013), en Roma, y en Barcelona (calle) los músicos están exentos de pagar tasas.

En el Metro de Nueva York (Metropolitan Transportation Authority 2013), en el Metro de Montreal (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013) y en el Metro de Barcelona (Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013), los músicos están exentos de pagar tasas.

En el Metro de Londres, los músicos no pagan tasas, pero sí existe un acuerdo con empresas patrocinadoras en las parcelas donde tocan los músicos (Transport for London 2014).

En el Metro de París, hay que pagar 16 euros por el expediente para tener una credencial que autoriza a amenizar las zonas del metro (Muñoz 2006).

4.7. Sanciones

En Barcelona, los músicos de la calle han de ir siempre acreditados, de no ser así serán multados. En el caso que el músico tenga acreditación pero incumpla la normativa, se le retirará el carnet por un periodo de 1 mes, en caso de desobediencia o desorden público sera excluido del proyecto (Ajuntament de Barcelona, 2012). El funcionamiento del metro es similar al de la calle pasando por el organismo de la asociación AMUC.

En Berlín, se sancionará a la persona que no cumpla los requisitos y no respete las condiciones establecidas, no especifica cómo (Berliner Rathaus 2013).

En Dublín, los músicos circulan en la ciudad ateniéndose al código de conducta establecido por el ayuntamiento. Si los músicos no siguen el código de conducta quedarán sujetos a procesos judiciales por parte del ayuntamiento de Dublín (Dublin City Council 2013).

En Roma, si a los 15 días de la caducidad del permiso no se renueva, y los músicos ocupan irresponsablemente la calle, o se toca sin licencia se les sanciona con multas de 50 a 500 €.

En el Metro de Nueva York (Metropolitan Transportation Authority 2013), en el Metro de Montreal (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013), en el Metro de Londres (Transport for London 2014) y en el Metro de París (Muñoz 2006)_no se ha encontrado el tipo de sanción ante el incumplimiento de la normativa.

4.8. Sonido

En Barcelona, se permite no más de 65 decibelios en la zona interior de Ciutat Vella, y en el exterior no más de 70 decibelios. No se podrá usar instrumentos que puedan ocasionar grandes molestias, especialmente instrumentos de percusión, o trompetas sin sordina (Ajuntament de Barcelona, 2012). El metro permite el uso de radiocasetes y pequeños amplificadores para instrumentos o acompañamiento de voz no superior

a 20w de potencia (Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013).

En Berlín, cuando se realiza la solicitud hay que aportar una declaración de la magnitud del ruido que va a realizar la actuación (Berliner Rathaus 2013).

En Dublín, se pueden usar amplificadores de menos de 15 decibelios, aunque si se es consciente que el área de desempeño puede ocasionar quejas por contaminación acústica, el volumen del espectáculo no ha de ser excesivo. Además si se producen queja con equipos de percusión o batería se sustituirán por instrumentos de cajón o percusión no amplificada (Dublin City Council 2013).

En Roma, está prohibido usar amplificadores, altavoces o herramientas eléctricas similares.

En el Metro de Nueva York, no se admite superar los 85 decibelios medido a 5 metros de la fuente del sonido, y en el caso de las cabinas, 70 decibelios a 2 pies de distancia. Los amplificadores están prohibidos, en cambio se pide regular o evitar los dispositivos de sonido por megafonía (Metropolitan Transportation Authority 2013).

En el Metro de Montreal, está prohibido el uso de instrumentos con sonido molesto o irritante para la paz pública de la estación (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013).

En el Metro de Londres (Transport for London 2014) y en el Metro de París (Muñoz 2006), no se ha encontrado información respecto al sonido.

4.9. Conducta

En Barcelona, el músico con el permiso que acredite tocar en la calle únicamente hay que respetar las normas de ocupación pública y responder ante las autoridades cuando estas soliciten la identificación de la persona (Ajuntament de Barcelona, 2012). En el metro, existe un código de conducta que hay que respetar, diseñado para el uso de las instalaciones del metro tales como no ocupar sitios de gran tránsito o identificarse a los trabajadores del metro. Así mismo, la asociación de metro tiene su propios códigos internos para armonizar la convivencia de los espacios entre los músicos como respetar los horarios y lugares escogidos por los compañeros y no ocupar plazas ya reservadas (Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013).

En Berlín, aún con las aprobaciones para tocar en la calle es necesario equilibrar los intereses legítimos de los residentes y las empresas implicadas en la actividad musical por lo que se pide cumplir los requisitos establecidos y respetar las condiciones establecidas (Berliner Rathaus 2013).

En Dublín se exige a los músicos no monopolizar los sitios de rendimiento. Por otro lado, se pide no vestir, actuar, decir o hacer cosas que puedan ser motivo de alarma o malestar, así como un comportamiento violento. Los músicos también han de garantizar la salida y el acceso en las actuaciones. Cualquier artista que no cumpla el código de conducta estará sujeto a procedimientos jurídicos de ejecución del ayuntamiento de Dublín (Dublin City Council 2013).

En Roma, está prohibido realizar actividades con menores de edad o afectar a animales salvo con autorización previa, así como respetar las reglas de comportamiento en la calle según las normas vigentes de la ciudad.

En el Metro de Nueva York, ninguna persona podrá tergiversar mediante palabras, vestimentas, signos, folletos u otros elementos su afiliación a alguna entidad como la de MTA. Las personas que utilizan el metro para la actividad musical lo hacen bajo su propio riesgo y asume la responsabilidad por la concesión de la autorización solicitada para ejercer en la calle. Los músicos están en la obligación de responder ante las órdenes de la policía, así como señales o avisos publicados de MTA (Metropolitan Transportation Authority 2013).

En el Metro de Montreal, todos los músicos tienen derecho y han de convivir en armonía entre ellos, deben actuar como una unidad. Los músicos han de dar ejemplo de buena conducta al público y compañeros, acudir en buenas condiciones de higiene, no usar droga o alcohol, no sentarse en el suelo directamente, sino llevar un cojín o un taburete, el ruido generado por el músico ha de respetar el sentido común, si se forman corros entre el músico solicitar amablemente que se despeje para el paso de los usuarios por los pasillos. También está prohibido usar las tomas de corriente, los amplificadores y equipos han de funcionar en batería. Y por último, los músicos han de respetar las directrices de los operarios del metro así como cumplir todas las condiciones de STM (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013).

En el Metro de Londres (Transport for London 2014) y en el Metro de París (Muñoz 2006), no se ha encontrado información sobre la conducta.

5. Observaciones

Tras analizar cada una de estas normativas, observamos que existe un interés por estas ciudades en regular correctamente a los músicos callejeros según sus necesidades. Han confeccionado las normativa según sus reglas, a fin de poner orden en los músicos profesionales y amateurs.

Algunas ciudades, ateniéndose directamente a la opinión de los músicos, han obrado a través de asociaciones como la RMMM de Montreal, AMUC del Metro de Barcelona o el proyecto MUNY del Metro de Nueva York (Metropolitan Transportation Authority 2013), que colaboran directamente con las entidades del transporte a la hora de regular la actividad musical en sus instalaciones.

Por otra parte, Dublín, convirtiéndose en una excepción del resto de normas, no aparenta llevar un control exhaustivo de las actuaciones callejeras debido a la creación de un código de conducta que los artistas debían respetar. Probablemente, en esta prueba de tres meses establecida en 2012, los músicos comenzaron a producir quejas al vecindario, empezando a aumentar de nuevo las denuncias y reflejando la insuficiencia de este código. El último informe obtenido (Dublin City Council 2013) refleja la creación de un proceso de consulta pública llamado *Bye Leyes* para el control de artistas. Este conjunto de propuestas han sido presentadas al Ayuntamiento de Dublín que está, actualmente, en proceso de considerarlas.

El resto de normativas, actúan confeccionando una serie de reglas originadas a través de otras ordenanzas municipales sobre ocupación pública y contaminación acústica, o a través de solicitudes detalladas de la actividad a realizar para obtener un permiso temporal, pero siempre enfocadas a los *buskings* evitando un "vacío legal" propio de otras ciudades como Valencia (Ayuntamiento de Valencia 2006. Ayuntamiento de Valencia 2011).

Respecto al lugar donde se ejerce la actividad, la ciudad que más destaca por su hincapié en este aspecto es Roma y Barcelona, ya que se tratan de ciudades-capitales turísticas muy concurridas y con un plano arquitectónico complejo. El entramado de sus calles resulta en algunas zonas estrecho y pequeño para la fluidez de los usuarios de la calle, por lo que el músico se ve en la obligación de tener los espacios más acotados para evitar este problema. En el resto de normativas de otras ciudades, existe de forma universal reglas que establecen unos márgenes de espacio parecidos entre sí, especialmente en los espacios que comprenden instalaciones de transporte o calzadas estrechas.

Los tiempos y los horarios están igualados en todas las normativas que hemos visto, destacando que las actividades realizadas en los servicios de transporte público tienen mayor flexibilidad que las reguladas en la calle debido a los horarios nocturnos para desplazarse por la ciudad. Normalmente, las actuaciones al aire libre comprenden un horario de mañana entre las 10:00 u 11:00 h, hasta las 21:00 o 23:00 h de la noche, con excepciones que disponen de permisos especiales. Si nos ha resultado extraño contemplar que en Berlín la normativa establece un horario de 22:00 a las 6:00 h, este dato por las condiciones que establece la descripción del texto, creemos tiene relación con la actuación en locales nocturnos, entendiendo las 6:00 h como hora habitual de cierre de estos lugares (Berliner Rathaus 2013).

El sonido depende, en la mayoría de normativas, de un número de decibelios establecido según la intensidad de sonido que hay en cada ciudad. Como norma general, están prohibido el uso de amplificadores e instrumentos estridentes o molestos al oído, salvo permisos específicos.

En la mayoría de ciudades, no existe una tasa implantada al músico para ejercer en la calle pero si una identificación si es miembro de algunas de las asociaciones que gestiona a los músicos en la calle. En cambio en ciudades como Berlín, sí existe una tasa según el tipo de actividad a realizar y, en el caso de París, una cantidad simbólica para pasar las pruebas de la RATP (Muñoz 2006).

Las multas, al parecer, son aplicadas en la mayoría de ciudades de la misma forma. Ejercer la actividad sin licencia trae consigo multas económicas en ocasiones bastante simbólicas, y el incumplimiento de la normativa conlleva detenciones jurídicas. No se especifica demasiado este punto en la mayor parte de normativas por lo que no podemos hacer un balance exacto de la cantidad a pagar en el caso de ser sancionado y sus consecuencias. Pero si detectamos en el caso del Metro de Montreal (Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal 2013), en el Metro de Barcelona (Asociación de Músicos de la Calle y del Metro de Barcelona, 2013) o en Dublin (Dublin City Council 2013) que existen códigos de conducta que han de cumplirse para beneficio y respeto de los usuarios de las calles, las autoridades y los propios músicos.

Sí que es interesante comprobar que ciudades como Londres (Transport for London 2014) o París (La Régie Autonome des Transports Parisiens 2014) no faciliten el acceso a sus normativas vigentes. Se han encontrado artículos y enlaces web sobre el tema, pero la normativa física no se ha conseguido e implica un error grave por parte de las entidades que la regulan; no sólo por falta de información de interés estatal, sino por las características capitales de estas ciudades europeas

y, en especial del Metro de Londres muy conocido precisamente por esta actividad vigente hace años.

En definitiva, las ciudades que hemos estudiado arrojan factores similares a la hora de gestionar la música callejera: horarios, sanciones, ubicaciones, etc. Pero aún así, existen mínimas diferencias debido a que, como mencionábamos antes, cada ciudad tiene unas características diferentes a otra.

La música callejera juega un papel importante en la cultura actual, se ha convertido en el enriquecimiento personal de muchos músicos y, a pesar de todas las prohibiciones y normas que se les está imponiendo, es una actividad que siempre ha estado operativa en todo el mundo y es arduo difícil darle la espalda. No sólo es una acción para ambientar la calle, sino una forma de vida que ofrece un servicio alternativo a la gente de a pie, con el fin de disfrutar al aire libre de la música, dando donativos o simplemente escuchando.

Con la mayoría de normativas, hemos comprobado que existe una pluriculturalidad entorno a esta actividad que, cada vez más, exige futuras regulaciones debido a su continuidad en un mundo que cada día evoluciona con mayor rapidez. Debemos actualizarnos y adaptarnos a él para evitar la obsolescencia.

La música callejera no sólo amplía nuestros horizontes comunicativos, educativos y culturales sino que se ha convertido en una importante conexión que une a distintos colectivos del mundo en un arte en común, la música.

Bibliografía

- AJUNTAMENT DE BARCELONA. 2013. *Música en la calle* [En línea]. [Consulta: 17/09/2013] Disponible en: http://www.bcn.cat/centrecivicsantagusti/castellano/musica_carrer.html
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. 2013. *Normativa General de Barcelona* [En línea]. [Consulta: 17/09/2013] Disponible en: http://www.bcn.cat/centrecivicsantagusti/castellano/musica_carrer.html
- AJUNTAMENT DE BARCELONA. 2012. *Normativa Músics de Carrer 2012* [En línea]. [Consulta: 17/09/2013] Disponible en: http://www.bcn.cat/centrecivicsantagusti/castellano/musica_carrer.html
- AJUNTAMIENTO DE VALENCIA. 2011. *Ordenanza municipal de protección contra la contaminación acústica* [En línea]. [Consulta: 08/09/13] Disponible en: http://www.valencia.es/twav/ordenanzas.nsf/fCategoriaVistaAcc2?readForm&lang=1&nivel=4&Vista=vCategoriasAccTodas&Categoria=Sin_categoria&bdorigen=ayuntamient/ayuntamiento.nsf&idapoyo=967B0E31C3940650C12576700045950A

- AYUNTAMIENTO DE VALENCIA. 2006. Ordenanza reguladora de actividades, instalaciones y ocupaciones en la vía pública de Valencia [En línea]. Provincia de Valencia: *Boletín Oficial de la Provincia de Valencia*. [Consulta: 08/09/13] Disponible en:
http://www.valencia.es/twav/ordenanzas.nsf/fCategoriaVistaAcc2?readForm&lang=1&nivel=4&Vista=vCategoriasAccTodas&Categoria=Sin_categoria&bdorigen=ayuntamiento/ayuntamiento.nsf&idapoyo=967B0E31C3940650C12576700045950A
- ASOCIACIÓN DE MÚSICOS DE LA CALLE Y DEL METRO DE BARCELONA. 2013. *AMUC-BCN* [En línea]. [Consulta: 17/09/2013] Disponible en:
<http://musicosdelmetro.blogspot.com.es>
- ASOCIACIÓN DE MÚSICOS DE LA CALLE Y DEL METRO DE BARCELONA. 2013. *Asociación Musicos de la calle* [En línea]. [Consulta:17/09/2013] Disponible en:
<http://www.amuc.galeon.com/>
- BERLINER, Rathaus. 2013. *Bezirkliche Genehmigungen und Ausnahmezulassungen nach den Berliner Lärmschutzvorschriften* [En línea]. [Consulta: 30/08/2013] Disponible en: <http://www.berlin.de/umwelt/aufgaben/informationen-zu-laerm-genehmigungen-und-ausnahmezulassungen.html>
- BUSKING PROJECT, The. 2013. *The busking project* [En línea]. Disponible en : www.thebuskingproject.com. [Consulta: 30/08/13]
- CAPITAL & COUNTIES PROPERTIES PLC. 2014. *CAPCO: Convent Garden* [En línea]. Disponible en: <http://www.coventgardenlondonuk.com/performer-enquiry> [Consulta: 06/05/14]
- CKAN. 2014. *Data.Gov.Uk: datasets*. [En línea]. [Consulta: 06/05/14] Disponible en: <http://data.gov.uk/data/search?q=artist+street>
- DUBLIN CITY COUNCIL. 2013. *Baile Átha Cliath Dublin City* [En línea]. Disponible en: [Consulta: 02/09/13]
<http://www.dublincity.ie/RECREATIONANDCULTURE/EVENTS/STREETPERFORMERSCOPE/Pages/default.aspx>
- DUBLIN CITY COUNCIL. 2013. *The Street Performer Code* [En línea]. Disponible en: [Consulta: 02/09/13]
<http://www.dublincity.ie/RECREATIONANDCULTURE/EVENTS/STREETPERFORMERSCOPE/Pages/default.aspx>
- METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY. 2013. *MTA.info:Arts for Transit and Urban Design* [En línea]. [Consulta: 2/09/13] Disponible en:
<http://web.mta.info/mta/aft/muny/>
- METROPOLITAN TRANSPORTATION AUTHORITY. 2013. *Transit Adjudication Bureau: Rules of Conducta & Fines*. [En línea]. [Consulta: 2/09/13] Disponible en:
<http://web.mta.info/nyct/rules/rules.htm>
- MUÑOZ LEDO, Eva. 2006. Mapa Musical del Metro de París [En línea]. México: *Revista Travesías: inspiración para viajeros*, marzo 2006, num. 51. [Consulta: 12/03/2014] Disponible en: <http://www.revistatravesias.com/numero-51/guia-rapida/mapa-musical-del-metro-de-paris.html>
- OPEN DATA SFOT. 2014. *Paris Data: Mairie de Paris*. [En línea]. [Consulta: 06/05/14] Disponible en: <http://opendata.paris.fr/explore/?q=licence+musico>
- PLAYING FOR CHANGE FOUNDATION. 2008. *Peace Throught Music [DVD]* . Engine7films.

REGIÉ AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS, La. 2014. *Ratp: aimer la ville*. [En línea] [Consulta: 6/05/14] Disponible en: http://www.ratp.fr/fr/ratp/c_9326/une-veritable-scene-alternative/

REGROUPEMENT DES MUSICIENS DU MÉTRO DE MONTRÉAL, Le. 2013. *Comment Jouer?: Reglements*. [En línea]. [Consulta: 02/09/13] Disponible en: <http://musimetromontreal.org/comment-jouer/reglements/>

REGROUPEMENT DES MUSICIENS DU MÉTRO DE MONTRÉAL, Le. 2013. *MusiMetroMontreal: Le Regroupement des Musiciens du Métro de Montréal* [En línea]. [Consulta: 02/09/13] Disponible en: <http://musimetromontreal.org/>

TRANSPORT FOR LONDON. 2014. *Transport for London: Busking* [En línea]. Disponible en: [Consulta: 06/05/14] <https://www.tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/culture-and-heritage/music-film-and-poetry/busking?intcmp=2847>

TRANSPORTS METROPOLITANS DE BARCELONA. 2014. *Músicos en el metro* [En línea]. [Consulta: 09/09/13] Disponible en: <http://www.tmb.cat/es/aniversari-musics-al-metro>

VILAR-BOU, José Miguel. 2013. *Diario de un músico callejero*. Sevilla: Ediciones Espuela de Plata, 2013. ISBN: 9788415177753