

**A Música no Ônibus:
*Incômodo, violência e tensão social*¹**

Felipe da Costa TROTTA²
Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, RJ

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo discutir o caso da execução musical em ônibus e outros transportes coletivos, analisando as dinâmicas da experiência musical forçada como um ato de violência. Discute a forma com que o medo condiciona as escutas dessa experiência musical, matizada por valores, ideias e preconceitos compartilhados sobre as músicas que circulam forçadamente no espaço público. O texto busca aprofundar o debate sobre usos da música em espaços públicos, incorporando as complexidades e contradições que atravessam o controle sonoro e musical em transportes coletivos nas metrópoles latino-americanas.

PALAVRAS-CHAVE: música popular; som; violência; juventude.

Este texto deriva de uma pesquisa mais ampla realizada na Universidade Federal Fluminense sobre “música e incômodo”, cujo objetivo primordial é o de discutir os usos cotidianos da música na sociedade, especialmente nos aspectos relacionados a distúrbios por ela provocados. Seguindo reflexão de diversos autores sobre a ubiquidade da música na vida contemporânea (Lopez-Cano, 2018), apontamos que a intensidade e ampla disponibilidade da música em diversas situações nas cidades tem como resultado uma notória sensação difusa de incômodo, experimentada de diversas maneiras.

Uma das situações comumente mencionadas por interlocutores e entrevistados durante a pesquisa é precisamente a escuta forçada de música em transportes coletivos, entendida por muitos como falta de respeito com os outros. Este texto busca isolar essa situação particular, buscando desenvolver alguns aspectos que atravessam a execução musical em

¹ Trabalho apresentado no GP Comunicação, Música e Entretenimento, XVIII Encontro dos Grupos de Pesquisas em Comunicação, evento componente do 41º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

² Professor do Depto. Estudos Culturais e Mídia e do PPG Comunicação, da UFF, e-mail: trotta.felipe@gmail.com.

ônibus, trens, vans, metrô e afins. Uma das hipóteses a ser examinada aqui é a associação do ato musical com a categoria violência, que, acredito, pode ampliar as interpretações sobre o frequente incômodo de passageiros com a música dos outros.

O caso do ônibus

Em artigo sobre os usos de aparelhos reprodutores portáteis na qual discute (e rechaça) a ideia de que os fones de ouvido constroem uma “bolha sonora” nos ouvintes, bloqueando sons indesejados do mundo exterior, Simone Pereira de Sá relata um episódio experimentado por ela mesma numa viagem de ônibus no Rio de Janeiro, acompanhada por “três rapazes aparentando ter entre 13 e 16 anos que mencionaram morarem na favela da Rocinha” que ouviam funk (2011).

Eles escolheram os bancos do fundo e começaram a tocar funk carioca no volume máximo, a partir do celular de um deles. Discutindo suas preferências musicais e fazendo um tipo de acompanhamento percussivo com as mãos e pés, eles passaram o tempo da viagem demonstrando ostensivamente que se divertiam muito com a performance improvisada que invadiu o espaço acústico do transporte. Eles poderiam ter optado por ouvir a trilha direto dos fones de ouvido. Entretanto, escolhendo “abrir o som” para todo o ônibus, eles forçaram os outros passageiros a compartilharem seu gosto musical e interviram na paisagem sonora ambiente, uma vez que era impossível ignorá-los devido ao volume não só do som mas de toda a performance. (Pereira de Sá, 2011:12)

Alguns aspectos são importantes nessa narrativa. O primeiro é a classificação etária dos agentes de tal distúrbio. A atitude de “abrir o som” é mais comum (apesar de não exclusiva) entre jovens, preferencialmente quando andam em grupos e ocupam o espaço físico do ônibus. Apesar de não ser exclusivamente realizada por jovens, o caso típico da música impertinente imposta nos ônibus é majoritariamente realizada por indivíduos e grupos que se encaixam nessa categoria etária. Nesse sentido, as violências estruturais (Galtung 1969) e diretas que atravessam o espaço sonoro das viagens de ônibus são informadas primordialmente a partir de certas noções compartilhadas que conectam juventude, música e, em muitos sentidos, pobreza. Como aponta Reguillo Cruz, as narrativas midiáticas sobre os jovens sublinham aspectos negativos da classificação, nos quais frequentemente

ser jovem equivale a ser “perigoso”, “viciado em maconha”, “violento”; se recorre também à descrição de certos traços raciais ou de aparência

para construir as notas [na mídia]. Então, ser um jovem dos bairros periféricos ou de setores marginais se traduz em ser “violento”, “vadio”, “ladrão”, “drogado” e “assassino” em potencial ou de fato (Reguillo Cruz, 2007:156).

Ao discutir a cobertura midiática do funk na década de 1990 no Brasil, Herschmann e Freire Filho (2003) apontam para a noção de “pânico moral”, construindo o “funkeiro” como um indivíduo perigoso a partir de uma recorrente e “histórica” associação com crimes. Por outro lado, a intensa midiaticização do gênero musical colaborou para a construção de um fascínio e uma curiosidade sobre essa música e suas festas, num processo duplo de “demonização” e “glamourização” do funk e dos funkeiros (Herschmann e Freire Filho, 2003:62). Esse estereótipo negativo e ambíguo permanece ativo até os dias de hoje, quando jovens negros em ônibus são prioritariamente abordados em incursões policiais como “suspeitos”, num preconceito institucionalizado que é intensificado quando associado ao funk. A música no ônibus é um elemento de afirmação de espaço acústico, que se relaciona com um ambiente de medo e desprezo que atravessa a circulação desses jovens pela cidade.

Outro aspecto importante é a disposição física dos jovens no interior do transporte coletivo: no “fundo”. O espaço do fundo do ônibus fica configurado provisoriamente como um espaço privativo, no qual os jovens podem cantar, batucar e tocar música alta “por trás” dos olhares de outros passageiros. A disposição física “no fundo” protege o ambiente ocupado pelos jovens ao mesmo tempo em que garante uma projeção do som para a “frente” do espaço interno do veículo. Nesse sentido, há uma continuidade entre o espaço físico ocupado pelos corpos “perigosos” dos jovens e o espaço sonoro ocupados pelo sons (e músicas) que eles repercutem compulsoriamente por todos os outros corpos que compartilham a viagem.

Mas o que mais gostaria de destacar nesse trecho é a noção de que a música alta interviu no ambiente sonoro da viagem *forçadamente* obrigando os outros passageiros a interagir com o repertório determinado por eles. Nesse jogo de ouvir, ser ouvido e impor a escuta, muitos passageiros irão avaliar a música dos jovens como altamente incômoda, uma vez que o som funciona como um “intruso” (Domínguez Ruiz, 2015:34). Ao analisar viagens de metrô na cidade do Rio de Janeiro, Janice Caiafa observa que o “silêncio de solitários” naquele espaço é uma norma de “etiqueta”, configurando-se como um acordo de “polidez” (Caiafa, 2006:59). A quebra desse silêncio seria uma ação que repercute no espaço do transporte coletivo, sendo inesperada e, portanto, potencialmente incômoda.

Indo mais além, a presença sonora de um determinado repertório musical em um dado espaço compartilhado produz mudanças na forma através da qual as pessoas interagem entre si e com o próprio espaço. Em influente artigo sobre usos da música como tortura, Suzanne Cusick descreve sua experiência pessoal em pistas de dança como um exemplo da força vinculante das vibrações musicais nos corpos das pessoas, que provocava não somente alterações psicológicas ou sensuais, mas “subida de adrenalina, o aumento da pressão sanguínea e do ritmo cardíaco, o zumbido que permanecia em meus ouvidos por horas” (Cusick, 2006: s/p). Evidentemente, a autora refere-se a uma experiência musical de alto volume, mas é possível estender algumas dessas alterações corporais para contextos onde não é exatamente a quantidade de decibéis que provoca mudanças comportamentais e somáticas, mas a situação de inadequação ou de invasão sonora. O som indesejado irrita, constrange, intimida e atua como um desagradável acompanhante para um transporte que já não é confortável.

No Rio de Janeiro, as viagens de ônibus costumam ser experiências extremamente ruidosas, na qual a resultante sonora é um emaranhado de sons internos do próprio ônibus (motores, freadas, janelas mal fixadas), com o barulho dos passageiros (conversas, gritos com o motorista, barulhos corporais) e os ruídos externos ao ônibus, característicos das grandes cidades (buzinas, sons de automóveis, conversas difusas, brincadeiras de crianças, músicas de bares, vendedores ambulantes, carros que passam, etc). Como parte desse ambiente tumultuado, o aparato regulador do Estado intervém publicando leis que coíbem o uso de aparelhos de som. De acordo com essas leis (que variam de cidade para cidade), o motorista ou agente do transporte público pode solicitar a retirada do indivíduo do transporte com auxílio policial, caso ele se negue a silenciar seu aparelho³. Ocorre que, no cotidiano dos deslocamentos urbanos, a interferência do motorista ou de algum passageiro nessas situações é rara. Há várias razões para isso, desde a percepção de que uma interrupção na viagem será mais desagradável do que o som impertinente até a diminuição da importância de tal incômodo no quadro geral de desconfortos dos deslocamentos realizados por transportes coletivos. Em um contexto no qual os passageiros são forçados a aguentar uma série de desconfortos diários, a música seria entendida como um elemento de menor importância.

³ Lei Municipal da cidade do Rio de Janeiro nº 5.728 de 10 de abril de 2014. A íntegra da lei pode ser acessada no endereço:

<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/e9589b9aabd9cac8032564fe0065abb4/aac4bd77e2175db703257cb6005a08a1?OpenDocument> (Acesso 24/05/2018)

Nessa polifonia destoante, chega a ser irônico a existência de uma regulação que limita o uso de música, uma vez que, em tese, sua presença poderia aliviar os desagradáveis ambientes sonoros dos ônibus. Porém, a percepção de muitas pessoas é que a música torna-se um elemento a mais de distúrbio, induzindo valores, ritmos e ideias de modo compulsório no ambiente fechado dos veículos e aumentando a sensação de desconforto.

Muito comumente, o desconforto com os sons dos outros é um sentimento associado à sensação de ser violado pelo som impertinente que perturba a viagem e condiciona pensamentos, movimentos corporais e impõe éticas e estéticas. De muitas maneiras, a música funciona como artefato de violência, articulando reações e sentimentos variados também experimentados em estreita conexão com sensações de agressividade, insegurança ou diversas formas de violação.

Música, violência e medo

A classificação da música como ato de violência apoia-se numa expectativa de controle sobre o ambiente sonoro, que é mais intensa em espaços privados. De acordo com Domínguez Ruiz (2015), a expectativa de um espaço pessoal livre de intrusões sonoras é parte estruturante da sensação de segurança individual e coletiva, e seu componente subjetivo faz com que a percepção de incômodo ou desajuste possa variar de acordo com o momento. A autora estabelece uma oposição entre a dimensão da vida privada e os sons intrusivos que perturbam esse domínio, ultrapassando a ideia de “casa” como domínio do privado e estendendo-a a outros espaços de trânsito e permanência nas cidades. Essa extensão do espaço privado para ambientes públicos ajuda a pensarmos em uma intimidade acústica provisória, construída e reconstruída a cada instante, a cada esquina, a cada ônibus que se entra. A partir dessa perspectiva, o caráter intrusivo e violento da música e do som manifesta-se como uma intencional invasão de privacidade (acústica) modulada e controlada por um agente externo. Não importa se compartilhamos o espaço físico de um ônibus ou trem com outras pessoas, construímos com nossos corpos uma ocupação espacial pessoal dentro da coletividade do transporte público, que envolve uma dimensão física (o assento que ocupamos, o espaço das pernas à nossa frente, o cuidado ou falta de cuidado ao manusear bolsas e mochilas em tais espaços, etc) e sonora (maior

ou menos predisposição a conversas e comentários, usos de fones, restrição de tom de voz, toques de celulares, músicas, e assim por diante).

Trata-se de “um exercício de poder que não somente se revela como potência acústica, mas também como uma imposição de vontades que se exerce através de diversas práticas de dominação que afetam o espaço privado” (Domínguez Ruiz, 2016:138). Concebido como intruso, som é sempre um referente violento, cuja escuta forçada no espaço público altera as formas de convivência e influi nos comportamentos dos indivíduos, seus corpos e afetos. A sensação de violência se intensifica a partir de impedimentos e restrições que são impostas por essa escuta indesejada, que implica também um cerceamento de voz. Ao impor o seu som, silencia-se o outro, intimidando-o a não reclamar.

O medo é aspecto fundamental nessa negociação sonora nos ônibus. Num jogo de violências entrecortadas, o passageiro que se sente invadido em sua privacidade sonora é silenciado em seu direito de intervir, pois teme algum tipo de reação agressiva por parte da pessoa cuja música lhe causa desconforto. O cálculo da gestão de risco pessoal é simples. O sujeito que está espalhando seu som pelo ônibus está negociando seu poder de comandar o espaço sonoro da viagem. Está exercendo, portanto, uma ocupação não consensual do espaço coletivo, motivada por uma postura de presunção de superioridade física ou simbólica.

Nas metrópoles latino-americanas, nas quais bairros e populações são segregados e submetidos ações repressoras do estado policial que invade ruas, becos, vilas e casas, aterrorizando a todos, a ameaça de violência é uma constante. Como resposta, cerceamentos físicos e simbólicos são impostos e auto-impostos a todos os habitantes (mesmo nas áreas mais ricas e nobres das cidades) através de um sentimento generalizado de medo. Numa superfície “assentada sobre desigualdades, dominação e exploração”, a vida nas grandes cidades se entrincheira entre “muros, grades e blindados, traindo sensações de desconfiança, preconceito e medo” (Araújo, 2013:3). As grades que caracterizam as paisagens urbanas de nossas cidades são um elemento visível e opressivo da gestão do medo que se configura como um elemento constante dos perigos contemporâneos. Ao comentar os estabelecimentos no entorno da avenida Caseros, em Buenos Aires, Beatriz Sarlo observa a presença as grades em *todas* as casas.

À noite, essa linha fortificada parece adequar-se aos perigos da região, mas numa tarde luminosa e despreocupada de domingo os barrotes são o anúncio do que poderia acontecer, ou do que os donos dos armazéns, supermercados e dos quiosques temem que aconteça se não

trabalharem atrás das grades. A rua é a galeria de uma prisão, com pessoas que desconfiam umas das outras, de ambos os lados, cujos movimentos são limitados pelo fechamento duplo (Sarlo, 2014:78)

O medo generalizado de irrupções de violência que parecem poder brotar de qualquer esquina é um articulador de uma violência difusa, que não se restringe ao ato de execução musical, mas transborda para toda a existência coletiva nas metrópoles. Numa definição bastante influente nos estudos sobre paz, Johan A. Galtung afirma que a violência está presente “quando seres humanos estão influenciados de tal forma que suas realizações somáticas e mentais se encontram abaixo de seu potencial” (1969:168). O desenvolvimento principal dessa definição é a formulação da noção de “violência estrutural”, termo que se refere a um complexo conjunto de condições na sociedade capaz de bloquear as realizações das pessoas, “utilizados para subordinar e ameaçar as pessoas” (Galtung, 1969:172). Com esse deslocamento conceitual, a violência deixa de ser pensada exclusivamente como um “ato” realizado por um “agente” ou de ser associada à dimensão física de tais atos (assassinato, espancamento, estupro). Pobreza e assimetria de oportunidades sociais podem, portanto, serem entendidas como formas de violência, ainda que não haja, nesses casos, um agente claro da violência e nem é possível determinar exatamente um “ato” violento. A definição de Galtung ressoa no conceito de “violência objetiva” de Slavoj Žižek, “que não seria atribuída a indivíduos e suas intenções más, mas é puramente ‘objetiva’, sistêmica, anônima” (2008:23).

O etnomusicólogo Samuel Araújo e seu grupo de pesquisa Musicultura tem trabalhado com a noção de violência associada à prática musical há mais de uma década. Num projeto continuado de pesquisa participativa com moradores da Favela da Maré (uma das áreas da cidade do Rio com maior índice de violência), o grupo desenvolve uma série de reflexões sobre práticas musicais em contextos de violência. Segundo os autores, a categoria “violência” é normalmente abordada nos estudos etnomusicológicos como “um distúrbio social ou pessoal de uma ordem social implícita, ou como uma negação eventual de uma dada ordem que produz efeitos naqueles que produzem música e na música que eles produzem” (Araújo e Musicultura, 2006:289). Indo em direção oposta, sua abordagem sugere que violência seja considerada uma condição central de produção de conhecimento, “que inclui a produção de conhecimento musical e análise cultural da música e do fazer musical” (idem). Adicionalmente, os debates do grupo ambientados numa favela com altos índices de violência física apontam “a violência simbólica através

da música e da comunicação sonora não-verbal como uma constante na vida de sujeitos concretos, como uma dimensão crucial de sua experiência no mundo” (2006:6).

A ideia de uma violência estrutural que pauta as vidas dos habitantes das grandes cidades (em especial daqueles em áreas nas quais o próprio Estado age com violência através da polícia) tem implicações relevantes para pensarmos nos usos da música em diversos contextos públicos. A imposição de um repertório musical nos transportes coletivos seria, assim, um ato violento de ocupação sonora que está relacionado com diversas outras formas de violências experimentadas tanto pelos indivíduos que detêm o controle do aparelho sonoro quanto pelos demais passageiros forçados a interagir com suas predileções musicais. Nesse processo, o contexto violento das cidades e das viagens de ônibus se articula com determinadas expectativas de individualização imaginadas para esses momentos e com o medo de qualquer posição ou ação que possa desencadear reações agressivas. Ou seja, a escuta forçada é também um silêncio forçado, mantido por um aparato de medo que atravessa cada interação humana nas cidades latino-americanas.

Possíveis desdobramentos

Pensar sobre o ato de tocar som em alto volume em transportes coletivos por jovens estigmatizados como potencialmente “violentos” e “perigosos” implica em articular suas diversas variáveis.

Por um lado, a invasão sonora é a manifestação de uma “cidadania possível” (Reguillo Cruz, 2007: 158), construída através da força que desafia processos de inclusão e exclusão. Impor o som é impor uma escuta, fazendo soar vozes e narrativas continuamente silenciadas pela opressão do estado e por diversas violências simbólicas. Por outro lado, talvez seja oportuno adotar um “otimismo cauteloso” (Reguillo Cruz, 2007: 161) em relação ao verdadeiro potencial transformador de tais atos de enfrentamento e ocupação de espaço.

A escuta forçada aciona imaginários compartilhados e combinações complexas de julgamentos sobre adequação, valor e condição da experiência musical. É atravessada por estereótipos e preconceitos. Assim, o desconforto da música que soa no ônibus envolve uma armadilha de estigmatização na qual o agente inferiorizado impõe-se sonoramente no espaço público e, com isso, alimenta sua própria estigmatização. Num contexto

dominado por violências, a escuta forçada ajuda a canalizar o medo e a desqualificação do jovem e de sua música.

É fato que no contexto de violências que são submetidas a esse jovem, os olhares enviesados no ônibus precedem a execução musical. No caso, por exemplo, de uma possível abordagem policial durante a viagem, esse jovem será sempre alvo preferencial da violência institucional independente de ele estar ouvindo música (com ou sem fone) ou em silêncio.

Nesse espaço sonoro conflituoso, o potencial transformador do ato sonoro tende a ser precário, resumindo-se muitas vezes a uma ocupação de espaço que gera mal-estar e extrai desse mal-estar um prazer provisório de afirmação identitária, invadindo pelas frestas um sistema opressor que permanece inalterado.

Não estou com isso trafegando na direção de uma interpretação dualista sobre a eficácia política da música no ônibus, até porque há múltiplas escutas possíveis no atravessamento musical e sonoro dessas viagens. Ao contrário, estou apenas apontando que o efeito estratégico potencialmente positivo do mal-estar da escuta caminha lado a lado com uma reificação dos preconceitos e perversas hierarquias sociais de nossas metrópoles desiguais.

Referências

- Araújo, Samuel e Grupo Musicultura. “A violência como conceito na pesquisa musical” **Revista Trans** n.10. Barcelona, diciembre, 2006.
- Araújo, Samuel. “Entre muros, grades e blindados”. **El Oído Pensante** v.1 n.1. Buenos Aires, CAICYT/CONICET, 2013.
- Caiafa, Janice. “Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro” **Revista Contemporânea** v.4 n.2. Salvador: UFBA, dezembro, 2006
- Cusick, Suzanne. “Música como tortura/ música como arma” **Revista Trans** n.10. Barcelona, 2006.
- Domínguez Ruiz, Ana Lidia. “Digresión sobre el espacio sonoro” **Cuadernos de Vivenda y Urbanismo** v.4 n.7. enero-junio, 2011
- Domínguez Ruiz, Ana Lidia. “Ruido: intrusión sonora e intimidad acústica” **Inmediaciones de la Comunicación** v.10 n.10, dec/2015
- Domínguez Ruiz, Ana Lidia. “Vivir juntos, vivir con otros”. **Letra. Imagen. Sonido – LIS** ano 8 n. 15, Buenos Aires, 2016.
- Galtung, Johan A. “Violence, Peace and Peace Research”. **Journal of Peace Research** v. 6 n.3. Sage Publications, 1969
- Herschmann, Micael e Freire Filho, João. “Funk carioca: entre a aclamação e a condenação na mídia” **Revista Eco-Pós** v.6 n.2. Rio de Janeiro: ECO-UFRJ, ago-dez, 2003.

-
- Lopez-Cano, Ruben. **Música dispersa**. Barcelona: Musikeon Books, 2018.
- Murolo, Norberto. “Escuchando música em el transporte público”. **Revista Intercom – RBCC** v.38 n.2. São Paulo: Intercom, jul/dez 2015.
- Pereira de Sá, Simone. “Ando meio (des)ligado? Mobilidade e mediação sonora no espaço urbano” **Revista E-Compós** v.14 n. 2. Brasília: Compós, mai/ago, 2011.
- Reguillo Cruz, Rossana. **Emergencia de culturas juveniles**. Bogotá: Grupo Editorial Norma, 2007.
- Sarlo, Beatriz. **A cidade vista: mercadorias e cultura urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- Zizek, Slavoj. **Sobre la violencia: seis reflexiones marginales**. Buenos Aires, Paidós, 2008