

## **Música contra o tédio**

reflexões iniciais sobre o tempo e a espera nos transportes coletivos<sup>12</sup>

Felipe da Costa Trotta<sup>3</sup>  
Universidade Federal Fluminense  
UFF

### **Resumo:**

O artigo é um primeiro esforço de sistematização de pesquisa ainda em curso sobre as sonoridades que integram o ambiente do transporte público na região metropolitana do Rio de Janeiro. Busca-se compreender os papéis desempenhados pelo som na intensificação de afetos e sensações pessoais em tais espaços públicos, com destaque para as relações entre sonoridades e desigualdades sociais. Neste texto, o foco será dirigido aos usos de música pelos usuários dos transportes coletivos, especialmente nos momentos de espera e nas dinâmicas sonoras que acompanham a gestão do tempo e do tédio nas viagens urbanas.

**Palavras-chave:** Música, Som, Transporte Coletivo, Espera, Cidade

-----

### **Introdução**

O debate sobre música e cidades tem se intensificado bastante nos últimos anos na América Latina, articulando diversas variáveis e abordagens (Fernandes e Herschmann, 2018). A música é um elemento que integra o cotidiano dos cidadãos, atravessando diversos usos e experiência sensoriais, voluntárias e forçadas (Trotta 2020). Tanto como estratégia de isolamento de um ambiente acústico reconhecido como desagradável ou

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado no GP *Comunicação, Música e Entretenimento*, XX Encontro dos Grupos de Pesquisas em Comunicação, evento componente do 43º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

<sup>2</sup> Este trabalho é resultado de debates realizados com a equipe de bolsistas de iniciação científica do projeto “Música e transportes urbanos na Região Metropolitana do RJ”, formada pelas pesquisadoras Raiza Falcão, Raquel Santos e Julia Matos, apoiada pelo CNPq e pela Faperj.

<sup>3</sup> Professor do PPG Comunicação e do Departamento de Estudos Culturais e Mídia da UFF.  
[trotta.felipe@gmail.com](mailto:trotta.felipe@gmail.com)

incômodo quanto como forma de atuar nesse ambiente ampliando sonoridades próprias aos outros que dividem o espaço, o uso de música em espaços públicos é sempre um ingrediente de complexas relações sociais, modos de pertencimento e de ocupação espacial, simbólica e sensível.

Nos deslocamentos realizados nas metrópoles, especialmente nos países latino-americanos, o acompanhamento musical individual ou coletivo torna-se elemento frequente, ora catalisando uma atmosfera mais confortável para os ouvintes, ora causando distúrbio e rechaço para outros usuários. Tais sensações – toda uma ampla gama de gradações entre os extremos do prazer e do incômodo – processam diferentes modos de experimentar o ambiente das viagens urbanas, tanto por passageiros quanto pelos trabalhadores das empresas de transporte. Neste artigo, são desenvolvidas reflexões iniciais a partir de trabalho de campo realizado entre o segundo semestre de 2019 e o início de 2020, infelizmente interrompido pela pandemia de Covid-19. A equipe de pesquisa, formada por mim e pelas bolsistas de Iniciação Científica Júlia Matos, Raiza Falcão e Raquel Santos, produziu anotações em suas viagens municipais e intermunicipais (entre as cidades do Rio de Janeiro, Niterói e São Gonçalo), com destaque para situações características de comportamentos identificados de passageiros e funcionários das empresas em relação ao som ambiente. Isolamos, para este texto, as situações de espera e o tédio dos deslocamentos como chave de acesso inicial para uma interpretação mais ampla (ainda em curso) sobre som, música, desigualdade e violência nas grandes cidades. São, portanto, resultados preliminares e debates apenas iniciados que trazemos para o Grupo de Pesquisa Comunicação, Música e Entretenimento, do Intercom.

### **À espera**

No Rio de Janeiro, a malha de transportes coletivos é formada por uma certa variedade de tipos de veículos. Além dos ônibus em variados formatos (micro-ônibus, BRTs, regulares e “frescões”) e vans, os deslocamentos urbanos (e interurbanos para os municípios vizinhos) são realizados também através de transporte sobre trilhos (trens, metrô e VLT) e aquático (barcas). A distribuição dos usos de determinados veículos na Região Metropolitana da cidade por si só já funciona como eixo demarcador de desigualdades, segregando pessoas que vivem em zonas distantes da área central da

---

metrópole das que vivem em outras regiões mais próximas, cujo deslocamento além de mais curto, tende a ser mais confortável, sem baldeações e com espera reduzida.

A configuração da rede de transporte público na cidade está designada de tal forma que existe uma tendência a tempos maiores de espera e mais trocas de veículos para pessoas que vivem em bairros e regiões mais afastadas do centro. Se isso é verdade para praticamente qualquer cidade de dimensões territoriais e populacionais semelhantes ao Rio, o tempo de espera se torna, na cidade, um elemento que divide moradores de regiões mais abastadas (próximos, mas não no centro) de locais de menor poder aquisitivo (mais afastados). A espera acompanha os usuários de transporte coletivo articulada com a imprevisibilidade da chegada dos veículos e o temor da violência, especialmente em pontos de ônibus menos movimentados e após o entardecer. Tédio e medo se conjugam nos momentos de espera, formando uma experiência complexa e muitas vezes desagradável.

Um dos espaços nos quais iniciamos o trabalho de etnografia foi o Terminal Rodoviário de Niterói, localizado a poucos metros das Estação das Barcas e contíguo ao shopping center BayMarket. O terminal é ponto final de dezenas de linhas de ônibus municipais e intermunicipais que atendem praticamente todos os bairros de Niterói e muitas localidades das cidades vizinhas (sobretudo São Gonçalo). Como todo terminal dessa natureza, o fluxo de passageiros varia de acordo com o momento do dia e o dia da semana, com distintas gradações de ruído e música. Reproduzo abaixo um trecho do caderno de campo de Julia Matos:

O terminal estava extremamente cheio. Em dias úteis, ele começa a encher às 17:30, com as pessoas saindo do trabalho, e só esvazia às 20h. Com uma grande quantidade de pessoas disputando o mesmo espaço e as filas, algumas vezes bem extensas para determinadas linhas, não existe muito espaço para parar ou andar com calma ou olhar as diversas lojas que existem no terminal. Na maioria das vezes você só é empurrado pela multidão e se esforça para seguir seu caminho da forma mais eficiente possível.

Porém, no meio desse caos existem alguns espaços de descanso, como um bar, localizado entre o shopping Bay Market e o terminal, que não estava muito cheio e estava tocando funk bem alto (*Onda Diferente* da Ludmilla, no momento em que eu passei). Era possível escutar até a metade do corredor principal, mas ninguém que estava indo para os ônibus parecia se importar com isso. Apesar de ocuparem o mesmo espaço, pareciam dois ambientes distintos: o da correria pra ir pra casa e o da diversão e relaxamento no bar, sentindo a brisa da baía de Guanabara.

Nas baias dos ônibus, nenhuma música. Ouve-se apenas o burburinho da multidão, os motores barulhentos dos ônibus, o canto ocasional dos ambulantes e buzinas de brinquedo que estavam sendo vendidas. (Julia, 10/09/2019, 19:30h, Terminal Rodoviário de Niterói)

---

Podemos apontar diversos elementos desta narrativa que compõem a complexidade da ambientação sonora do local, ponto de embarque e, portanto, de espera. A dimensão física do espaço compartilhado, intuitivamente demarcado com caminhos formados por filas de pessoas indo e vindo das entradas de acesso às baias dos ônibus é ressaltada no relato. De fato, entrar no Terminal de Niterói na hora do *rush* implica em tomar contato corporal e sensorial com muita gente, seus ruídos, cheiros, visualidades e expressões quase sempre fechadas, cansadas, saturadas. Sonoramente, a descrição de Júlia destaca a coexistência de um espaço festivo cujo som se projeta para a reverberação do espaço e de um ambiente soturno individual, semi-silencioso das pessoas se dirigindo a seus pontos de espera para retornar para casa. Nas baias de acesso aos ônibus, os ruídos dos motores formam uma vibração sônica de grande intensidade, sobrepondo-se a outras camadas sonoras que ocupam a espera nas filas de embarque. O registro de um canto ocasional de ambulantes e suas ofertas em pregão improvisado (explorando as sonoridades de alguns de seus produtos à venda) deve ser entendido como um som em segundo plano, lutando para ser ouvido em meio ao atordoante ruído que ressoa nas baias.

O ambiente saturado do Terminal exemplifica um tipo de espera que oprime pelo volume intenso e ininterrupto de sons variados e pela concentração de pessoas extenuadas depois de um dia intenso de trabalho. Nele, porém, a espera é experimentada em um ambiente social controlado, com uma certa segurança fornecida pela própria estrutura do terminal, por alguns agentes de segurança espalhados e também por ser um local frequentado por muitas pessoas. Ou seja, a dimensão do medo social dentro do terminal é reduzida, restrita a cuidados básicos com seus pertences para evitar furtos realizados por mãos habilidosas. O modo de experiência no terminal é, na maioria das vezes, um esforço para preencher o tempo morto da espera com atividades individuais entre as quais se destaca o uso dos celulares. Especialmente nas filas para embarque nos ônibus, o tédio é experimentado com algum acompanhamento sonoro reproduzido dos aparelhos pessoais, quase sempre com fone de ouvido. Trata-se, em certa medida, de um ótimo exemplo do que Michael Bull chamou de “bolha acústica”, produzida pela reprodução individual de música nas ruas através de fones de ouvido. Por outro lado, o isolamento da “bolha” produzida pelos fones de ouvido não é total. O ambiente acústico “interno” do fone é invadido pelos sons do ambiente de modo constante, articulando escutas que conjugam e modulam um equilíbrio entre o som do meio ambiente e do fone. Como aponta Pereira de Sá, em cidades como o Rio de Janeiro, permitir vazamentos do som exterior para o espaço

---

auditivo do fone funciona como uma medida de segurança, uma forma de estar na cidade permeada por medos e exigências de atenção e alerta ao entorno. Não podemos nos descuidar de nossos pertences, temos que estudar a aproximação de outros indivíduos, temos que evitar espaços potencialmente arriscados. O som é um importante elemento nessa constante avaliação de riscos que opera naturalizada em habitantes de cidades como o Rio. Nesse sentido, não é desejável o isolamento total dentro da “bolha acústica” do fone. Ainda que em um espaço como o Terminal tais medidas de atenção extrema possam ser minimizadas em função de ser um espaço relativamente mais controlado e seguro do que a “rua”, é difícil pensar numa experimentação sonora individual que fique totalmente impermeável a sons externos, avisos, alertas, conversas.

Ainda assim, o comportamento comum nas filas de espera no Terminal (e em diversos pontos de ônibus) compreende uso de fones de ouvido como medida de refúgio ao barulho opressivo do ambiente. Mais do que isso, ouvir música ou assistir produtos audiovisuais no celular (nem sempre com fone) é uma ação que atravessa os pontos de espera e avança pelo interior dos veículos, dependendo, é claro, das condições e da lotação dos mesmos.

### **A gestão do tempo e do som**

Os pontos de espera são momentos específicos da experiência completa de deslocamento pela cidade através de transporte coletivo. Grande parte dos trabalhadores das grandes cidades passa um tempo significativo de seu dia às voltas com a gestão do tempo de deslocamento. De um modo geral, tal tempo é considerado na escala produtiva como um tempo “morto”, improdutivo, inútil. O tédio é fiel companheiro dessas viagens, invadindo corpos e mentes durante as várias horas semanais dedicadas ao simples ato de ir de um lugar para o outro. Nesses períodos, múltiplas ações e condicionantes acompanham os passageiros e passageiras, que tentam gerir os momentos de deslocamento ocupando-o com atividades de entretenimento que atenuam a opressão e o desconforto de tais tempos mortos. Um relato particularmente instigante reproduzo a seguir, extraído do caderno de campo de Raquel Santos:

Quarta-feira. Gosto desse dia. Não é começo da semana nem fim. Gosto desse meio termo. Acordo às 6h para fazer exercícios e aproveitar o silêncio do dia. A maioria das mentes, aparelhos e passarinhos inquietos estão descansando. Para chegar no trabalho com uma leve antecedência, preciso sair no máximo às 8h. Por essa hora os sons de TV, alguma panela da cozinha caindo, cachorros latindo e portas de carro batendo já estão presentes. Terminando de me arrumar, ouço o som da bomba d'água do prédio. Droga, vou me atrasar! É às 8h que a bomba liga. Ao me preparar depressa para sair, pego tudo o que preciso para viver essas 10h

---

longe de casa. Celular, certo. Marmita, certo. Carteira, certo. Quase fechando a porta me lembro de algo fundamental para passar o dia com mais sanidade, meus fones de ouvido. Vou andando até o ponto esperar o ônibus 611, que vai da Linha Amarela até a estação de Metrô Del Castilho.

Dei azar, não consegui pegar o ônibus das 8h15. Dá para perceber porque o ponto está vazio e uma pessoa acabou de chegar nele. O das 8h30 sempre vem mais cheio e vou ter que ficar em pé. Pouco tempo depois, paro a minha playlist de pop, guardo meu celular e meu fone para não deixar cair enquanto subo no ônibus. Estava certa, não vou sentada.

Já na estação de metrô de Del Castilho, espero atrás de várias mulheres o segundo vagão feminino. A primeira leva foi, na próxima devo conseguir entrar. No tempo de quatro músicas entro, mas me enrolo na estratégia de deixar o fone dentro da blusa para ouvir um pouco de música e não prender na bolsa de ninguém. Minha tentativa de gravar o áudio do metrô fracassou, assim como de ouvir a playlist. Porém, foco sensorialmente na etnografia. Uma criança chora, o sistema de som do metrô avisa, o Whatsapp ao lado pia e os aplicativos gritam. Como menção honrosa destaco o “Uooooo” de todos do metrô quando ele pára abruptamente. Os corpos colados dançam ainda mais juntos em diagonal. Hoje, aconteceu duas vezes. Após uns 35 minutos de trajeto, chego na minha estação. Ando do vagão até a saída para o lado da Rua da Carioca, meu destino. (Raquel, 22/02/2020, 7:30h-9:30h)

O relato de Raquel exemplifica muito bem as dinâmicas de sensações que atravessam os grandes deslocamentos urbanos. Percorre desde a preparação em casa para a saída, condicionada a horários fixos para levantar-se e comer, além de toda a gama de artefatos e equipamentos que precisam ser levados para um dia inteiro longe de casa até a chegada no destino, igualmente articulada com a opressão do relógio. Os horários dos ônibus modulam rotinas de preparação e deslocamento, que criam também modos de administrar tensões cotidianas, dentre as quais se destaca a tensão com o tempo. Mas no relato é interessante mencionar também que as escolhas estão relacionadas à possibilidade de maior ou menor conforto (ou desconforto) durante a viagem, que, no caso, teve que ser realizada “em pé”. Outro aspecto importante é como a manipulação do celular se articula nas viagens, com movimentos constantes de guardar, acondicionar fios, e, acrescente-se, esconder o aparelho em locais mais perigosos da cidade. A contagem de tempo de espera pela quantidade de músicas da playlist é uma manobra sagaz da usuária-pesquisadora, que condiciona assim o tédio da espera com o lazer provisório (e, poderíamos dizer, precário) da escuta musical. Outro aspecto relevante é que as condições da viagem dependem diretamente da quantidade de pessoas nos veículos e pontos de espera. No limite, a lotação dos veículos pode ser impeditiva para o simples fato de colocar um fone no ouvido e/ou segurar o celular.

O que aparece de modo bastante contundente nessa descrição é a forma como a gestão do tempo “morto” das viagens é atravessada por inúmeros cálculos de maneiras de ocupar o período da maneira menos desconfortável e entediante possível. A música é uma

---

companheira, catalisando movimentos corporais e estados afetivos a partir do que Tia DeNora chama de “entrainment”, a capacidade de internalizar no corpo vibrações e emoções produzidas pela interação entre indivíduo e música. Sem dúvida, ao produzir um “abrigo” (DeNora 2013) mais do que uma “bolha” (Bull), a música fornece elementos para reduzir a sensação de “perda de tempo” dos deslocamentos urbanos.

### **Sazonalidade**

O tempo morto atravessado pelo tédio da espera e da sensação de improdutividade no decorrer das viagens, assim como do desconforto que acompanha boa parte delas é variável de acordo com horário, dia da semana e época do ano. É evidente que o relato de Raquel descreve uma situação cotidiana de dia “útil” (nomenclatura assaz curiosa que exprime o valor relativo do trabalho em relação ao lazer, da subsistência em relação à diversão e ao descanso). Em dias “inúteis”, tais deslocamentos tendem a assumir uma série de características particulares, que por sua vez também é variável de acordo com a situação. O relato abaixo vem do meu próprio caderno de campo:

Saí de casa três horas antes do jogo. Era a primeira vez que eu iria com minha filha 14 anos ao Maracanã saindo de Niterói (até o ano passado morava no Rio e ia para o estádio de metrô). Vi na internet que o ônibus direto saía a cada meia hora e teria que andar dez minutos de minha casa até o ponto final. Imaginando que a viagem pudesse levar cerca de uma hora, fiz o cálculo e nos dirigimos para lá. Ao chegar no ponto, notamos outros torcedores com camisa do Flamengo, o que me deu tranquilidade que a informação da internet estava correta. Em poucos minutos, o motorista entrou no veículo e ligou o motor, seguido dos outros cinco ou seis passageiros (incluindo nós dois) que esperavam do lado de fora.

A viagem foi tranquila, o ônibus foi enchendo aos poucos enquanto passava por Icaraí e na rua que dá acesso à ponte Rio-Niterói. Ao entrar na ponte, já estava lotado, com muitos torcedores do Flamengo que começaram a cantar refrões de estímulo ao time e também de provocação ao rival Botafogo, contra quem seria o jogo da tarde. Normalmente esses cantos me incomodam um pouco, também gerando um certo receio de compartilhar a viagem com grupos de jovens excessivamente empolgados ou embriagados. Além do mais, estando com minha filha. Mas nesse dia achei divertido percorrer os 13 km da ponte ouvindo refrões de gozação contra o Botafogo lado a lado com o belo hino do Flamengo, composto por Lamartine Babo. A chegada no ponto perto do Maracanã foi tranquila, dentro do tempo previsto, precedida por um silêncio respeitoso de todos os que antes cantavam e batucavam. É interessante que parece que o ônibus naquele momento funcionava como um espaço de não-regulação sonora, permitindo músicas e ruídos que normalmente seriam reprimidos. Havia poucas pessoas nessa viagem que não estavam indo para o estádio. E elas manifestaram discretamente certo desconforto com o barulho, restrito a olhares baixos e entediados. Não havia torcedores do Botafogo. (Felipe, 28/07/2019, 12:50h-15h)

Nos finais de semana e em dias de eventos de grandes aglomerações (quando isso ainda era possível antes da pandemia), a dinâmica das viagens é amplamente modificada. O que

era desagradável passa a ser tolerado e mesmo os tempos de espera ou o tédio da viagem se reconfiguram de modo a absorver o clima do evento. Jogos de futebol, shows, protestos políticos, comícios, feiras e festas de grande porte ativam uma dose de energia nos deslocamentos de modo a introduzir elementos de diversão no fluxo de passageiros. Essa energia é quase sempre materializada na produção de sons, cantos, palmas, gritos. É evidente que isso se aplica aos trajetos específicos que atendem a tais eventos e aos passageiros que se movimentam pela cidade para participar dos mesmos ou que, no mínimo, que sejam simpáticos a eles. Caso contrário, a energia ruidosa de tais deslocamentos pode ser um ingrediente a mais de distúrbio ou de tédio das viagens. O relato a seguir, de Raiza Falcão, exprime bem o modo como cantorias e apresentações musicais podem funcionar como vetores de descontração e alívio do medo e do tédio das viagens, dependendo do clima do momento. No caso, o ambiente pré-carnaval configura uma época propícia a tais manifestações sonoras.

Domingo de verão. Peguei o metrô no Catete às 20h47, sentido São Conrado. O trem sentido contrário estava passando extremamente lotado, aparentemente por conta de algum bloco na zona sul. Na altura da estação Siqueira Campos entraram algumas pessoas voltando do carnaval, com fantasias e glitter, todas falando muito alto, além de alguns ambulantes com mesinhas desmontadas. Na estação seguinte, mais pessoas cantando e dançando, batendo nas paredes do metrô, cantando o hino do Flamengo. As outras pessoas logo se juntam a cantoria até que param de repente. São poucas as pessoas que não aparentam estar voltando de algum bloco, mas parecem impressionadas com a movimentação. Um grupo de jovens está brincando e cantando, uma pessoa cantando e os outros fazendo batidas ou batendo palmas. As pessoas gritam em explosão quando alguém manda uma rima muito boa ou muito ruim. Eventualmente outros grupos se juntam no coro quando cantam uma música conhecida. O trajeto está demorando mais por causa da quantidade de pessoas e o fluxo dos vagões (nesse dia o trajeto estava alterado). O vagão onde eu estava foi até a estação General Osório, depois voltou no sentido inverso, sem nenhum aviso (ou, se houve um aviso, não era mais possível ouvir). Saltei na estação seguinte assim que percebi que o trem estava indo no sentido oposto e peguei o trem no outro sentido. Enquanto esperava o metrô, havia um grupo de jovens que estava antes no outro vagão comigo, pulando e cantando, entravam em vagões que não iam pegar só para “zoar” e gritavam “beija, beija, beija” aleatoriamente pras pessoas em outros lugares (e eventualmente algum outro grupo somava no coro).

Chegou outro trem um pouco menos barulhento, até que na estação seguinte entra um homem fantasiado de Capitão América fazendo uma apresentação de dança/luta. As pessoas aplaudem com muita empolgação. Ele faz uma breve pausa na abertura de portas e volta com um *mashup* dessa vez acompanhado por uma trilha sonora de ação e um funk. As pessoas no vagão vibram com a música, ovacionando, cantando e aplaudindo. Ao final, todos aplaudem com empolgação e pedem mais. Ele passa o chapéu e ganha muitas contribuições. As pessoas pedem uma saideira e ele começa uma última apresentação. Não vi essa última atração porque chegou na estação São Conrado e saltei. (Raiza, 12/01/2020, 21h, Metrô Rio)

A antropóloga Janice Caiafa, ao analisar viagens de metrô na cidade do Rio de Janeiro observa que o “silêncio de solitários” naquele espaço é uma norma de “etiqueta”,



---

configurando-se como um acordo de “polidez” (Caiafa, 2006:59). Certamente, isso não se aplica ao carnaval. As licenças permitidas durante os festejos carnavalescos são uma chave importante para modular o modo como tais cantos e provocações serão entendidas pelos passageiros que não estão imersos em tal atmosfera. Ainda que alguns passageiros certamente devam ter se aborrecido com tal alteração no sossego da viagem, o contexto da época traz a todo instante a lembrança de que é melhor deixar para lá, afinal, “é carnaval”. O que seria inaceitável em um dia “útil” ou mesmo possivelmente interpretado como desagradável em um fim de semana regular passa a ser tolerável a partir da sazonalidade proposta para o período carnavalesco.

Outro aspecto interessante que surge dessa narrativa de Raiza é a forma com que a organização do transporte coletivo produz também alterações de trajetos, intervalos e fluxos de pessoal para atender a população em situações de “lazer”. O que comumente seria entendido como um desrespeito aos usuários, acaba sendo relevado no decorrer da viagem pois a imposição dos horários e tabelas de funcionamento se aplicam à dinâmica do trabalho, no cálculo de horas da exploração capitalista do trabalho assalariado, mas não em eventuais atrasos para um bloco de carnaval. Valores que também transitam durante a gestão temporal das viagens.

### **Anotações parciais**

A partir dos relatos aqui apresentados e das interpretações disponíveis até aqui na pesquisa, observamos uma configuração flutuante no uso do som nos transportes coletivos. O som é um fenômeno físico que está estreitamente relacionado com o ambiente de reverberação no qual é produzido. Nesse sentido, os tipos de veículos e sua lotação são variáveis fundamentais para moldar o ambiente sonoro das viagens. O tédio das viagens, sendo uma sensação predominante na ampla maioria das mesmas, é vivenciado em maior ou menor grau de acordo com as condições gerais da viagem e sua ambientação acústica. A execução musical individual é um ato recorrente que busca construir um ambiente de refúgio ou de “intimidade acústica” (Dominguez Ruiz, 2015). Mas é insuficiente para tornar as viagens mais prazerosas. Talvez ative apenas uma suavização do desconforto, promovendo distração que altera a percepção temporal da viagem e, com isso, o próprio tédio.

---

Deve-se considerar também, nesse ambiente, o medo que acompanha os deslocamentos numa cidade como o Rio. Um estado constante de alerta matiza modos de comportamento sonoro, inclusive com a utilização do som como mensageiro de perigos, embarques e contatos interpessoais. De modo constante, a desigualdade social atravessa o uso dos transportes coletivos de múltiplas formas: desde as condições dos veículos, programação de tempos de espera até a lotação dos mesmos e planejamento de baldeações. Nesse aspecto, articula-se uma gradativa alteração sonora que acompanha o trânsito nos valores relativos das áreas urbanas e sua população. A hipótese ainda a ser confirmada é de que à medida que avançamos em áreas de menor poder aquisitivo, a ambientação sonora tende a ser mais intensa acompanhando os riscos de violência e a precarização dos próprios veículos. Fica aqui apenas como indicativo de investigação futura.

## Referências

- Bull, Michael. **Sound Moves: iPod culture and urban experience**. New York: Routledge, 2007.
- Caiafa, Janice. “Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro” **Revista Contemporânea** v.4 n.2. Salvador: UFBA, dezembro, 2006
- DeNora, Tia. **Music Asylums: wellbeing through music in everyday life**. Surrey, UK: Ashgate, 2013
- DeNora, Tia. **Music in everyday life**. Cambridge, Reino Unido: Cambridge University Press, 2000.
- Domínguez Ruiz, Ana Lída. “Ruido: intrusión sonora e intimidad acústica” **Inmediaciones de la Comunicación** v.10 n.10, dec/2015
- Fernandes, Cintia e Herschmann, Micael (orgs.). **Cidades musicais**. Porto Alegre: Sulina, 2018.
- 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.
- Trotta, Felipe. **Annoying Music in Everyday Life**. Londres e Nova York: Bloomsbury, 2020.