

O Som da Rua: Tensionamentos Sonoros no Transporte do Rio de Janeiro^{1 2}

Raiza FALCÃO³
Júlia de MATOS⁴
Raquel SANTOS⁵
Felipe TROTTA⁶

Universidade Federal Fluminense

Resumo

O transporte público sempre foi um espaço de tensionamentos e disputas sociais e isso se reflete, também, em sua paisagem sonora. Considerando as tentativas de regulamentação e proibição de apresentações artísticas e reproduções musicais em linhas de ônibus e vagões de metrô, e empregando o conceito de escuta violenta, buscamos analisar as relações entre os diversos agentes sonoros presentes nesses espaços e as formas como a música e outros tipos de intervenção sonora podem ser fontes de incômodo e de distração.

Palavras-chave: Música; Som; Transporte Coletivo; Espera; Paisagem sonora

Introdução

O som sempre foi uma fonte de tensionamentos na esfera pública. O filósofo alemão Schopenhauer passou uma parte considerável de seu ensaio “*On Noise*” explicando como o estalo dos chicotes na rua tornava a sua vida mais difícil:

Eu o denuncio por impossibilitar uma vida tranquila; ele acaba com qualquer pensamento silencioso... Ninguém que tenha na cabeça qualquer coisa semelhante a uma ideia pode evitar uma sensação de verdadeira dor ao ouvir esse estalo estridente e repentino que paralisa o cérebro, despedaça o fio da reflexão e assassina o pensamento (apud SCHAFFER, 2011, p. 132).

Com o crescimento das grandes metrópoles, o aumento da densidade populacional e a ampla circulação de dispositivos de reprodução sonora, como celulares, rádios e aparelhos de MP3, nossa paisagem sonora se tornou muito mais barulhenta e caótica. A impotência

¹ Trabalho apresentado na IJ07 – Comunicação, Espaço e Cidadania, da Intercom Júnior – XVI Jornada de Iniciação Científica em Comunicação, evento componente do 43º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação.

² 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”, apoiada pelo CNPq e pela Faperj e orientada pelo Prof. Felipe Trotta.

³ Estudante de graduação em Estudos de Mídia, na Universidade Federal Fluminense, e-mail: raizafalcao@hotmail.com

⁴ Estudante de graduação em Estudos de Mídia, na Universidade Federal Fluminense, e-mail: juliamatos.rj@gmail.com

⁵ Estudante de graduação em Estudos de Mídia, na Universidade Federal Fluminense, e-mail: raquelsantos06@hotmail.com

⁶ Professor do Dept. Estudos Culturais e Mídia (UFF) e orientador do trabalho, e-mail: felipetrotta@id.uff.br

diante da produção de sons e as alterações corporais produzidas por ela, aliadas a determinadas posições e disposições de escuta podem configurar uma situação na qual o som pode ser entendido como elemento de distúrbio ou mesmo de violência na vida cotidiana (TROTТА, 2018, p. 73). Imposto em ambientes variados da cidade, um conjunto de múltiplas sonoridades modela o que podemos entender como uma “escuta violenta”, um modo particular de sensibilidade auditiva atravessado por diversas formas de violência que caracterizam a vida nas grandes metrópoles. Como uma camada adicional em todo o cenário de ameaças, medos e agressões do cotidiano urbano, o ambiente sonoro ruidoso funciona como vetor de violência física e simbólica a partir de uma escuta forçada em variados espaços públicos. Neste texto, discutiremos com mais profundidade as características sonoras no transporte coletivo urbano, entendendo como elemento importante de circulação e de trocas interpessoais mediadas pelo som.

Em 2019, o Órgão Especial do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro decidiu por declarar inconstitucional a Lei Estadual 8.120/2018, que permitia apresentações artísticas nos transportes públicos, incluindo barcas, trens e metrô. Em outubro do ano anterior, o então deputado Flávio Bolsonaro moveu ação direta de inconstitucionalidade contra o artigo 4º, parágrafo 3º da citada lei. Para o deputado, essas apresentações perturbam “o conforto e o sossego” do passageiro no transporte público. Antes disso, em 2014, o então prefeito Eduardo Paes promulgou a lei municipal nº 5.728, proibindo o uso de aparelhos sonoros ou musicais por parte dos usuários no interior de veículos de transporte coletivo de passageiros, salvo o uso de fones de ouvido. Essas disputas políticas e sociais mostram como a ecologia acústica e a reprodução musical, seja ao vivo ou gravada, nos meios de transporte público se tornou um debate pertinente na esfera pública e vistas como algo que precisa ser controlado.

O presente trabalho foi elaborado a partir de etnografias feitas entre setembro de 2019 e o início de março de 2020, quando elas tiveram que ser interrompidas por questões de segurança devido à pandemia de COVID-19 e a necessidade de isolamento social. Nelas, buscamos elaborar relatos pessoais, considerando que nossas próprias reações e vivências como usuárias de transporte público seriam úteis para entender os ambientes analisados. O objetivo é compreender as dinâmicas entre artistas, passageiros e outros elementos sonoros, que continuaram acontecendo mesmo após a proibição das apresentações e da reprodução musical por meio de alto falantes. Tais relatos foram registrados em um Diário de Campo da pesquisa, no qual listamos acontecimentos sonoros das viagens realizadas e as descrições de

tais ambientes a partir de nossas percepções pessoais. Os meios de transporte primariamente investigados foram o metrô Rio e os ônibus, cobrindo trajetos desde a cidade de São Gonçalo até as zonas sul e norte carioca.

Reconhecendo o transporte público como fator de heterogeneização, ao conduzir a população para longe das vizinhanças e muitas vezes criar, em seu meio mesmo e ao longo das jornadas, um espaço de contato para os que viajam onde a mistura caracteristicamente urbana já se realiza (CAIAFA, 2002, p. 18), buscamos entender a que tipo de “sossego” o deputado Flávio Bolsonaro se refere, pois já é de conhecimento da população do Rio que as viagens de transporte público não são confortáveis, tampouco sossegadas, quais são os tensionamentos e incômodos causados por essa escuta violenta, e como os usuários e as próprias regiões do estado que foram percorridas durante a pesquisa se relacionam e modificam a ecologia sonora dos meios de transporte. Por fim, buscamos compreender se essas apresentações artísticas e outros tipos de intervenções sonoras são compreendidas pelos passageiros como um obstáculo ao sossego ou apenas como uma distração durante longas viagens no transporte.

O metrô: a controvérsia do sossego X apresentações artísticas

Inicialmente, buscamos compreender algumas relações provocadas pelos sons impostos no transporte, desde a apreciação da obra sendo apresentada, que é vista como uma distração para a longa viagem de transporte, ou até mesmo o próprio teor violento do som, que provoca sensibilidades corporais, tais como alteração dos batimentos cardíacos, do humor, vibração das cavidades corporais (TROTТА, 2018). A forma como esses sons se relacionam com o passageiro podem ser determinantes para tornar sua viagem mais “sossegada” ou até mesmo mais desagradável, trazendo à tona sentimentos de irritação e estresse. Vale ressaltar ainda que os sons das apresentações não são os únicos responsáveis por isso; barulhos do próprio transporte, conversas alheias e outros sons do ambiente podem ser também responsáveis por essas alterações.

O metrô se caracteriza por uma disposição visual diferente das demais, por andar debaixo da terra, na maior parte do trajeto não é possível se distrair com a paisagem. Por esse motivo, é bem comum em alguns países que artistas se apresentem no metrô, seja nas estações ou até mesmo nos vagões. Nesse sentido, o espaço extra e aporte financeiro maior dos que usam essa linha pode ser um atrativo para os artistas na hora de passarem os seus

chapéus. Nas etnografias feitas, é considerável a maior presença dos artistas na linha 4, que vai da zona sul até a Barra da Tijuca (áreas mais nobres da cidade), que por sua vez também costuma ser a linha com menor fluxo de passageiros.

Atualmente, no Rio de Janeiro, apresentações musicais são proibidas, exceto pelo Palco Carioca, uma iniciativa do MetrôRio para que músicos se inscrevam e se apresentem em estações do metrô, sem remuneração, porém com o direito de “passar o chapéu”. Acontece que as localidades das apresentações geralmente são em lugares de alta circulação, onde as pessoas dificilmente param para apreciar ou contribuir monetariamente com a obra do artista. Durante a pesquisa de campo, observamos um dos palcos na estação Carioca. O local reservado para a apresentação era um corredor por onde passavam apenas as pessoas que saíam dos vagões, dificilmente alguém parava para assistir a apresentação.

São quase 10h quando um homem careca de meia idade ressoa sua guitarra e voz no designado espaço para apresentações artísticas, Palco Carioca. É um lugar extremo de passagem que inviabiliza a performance de qualquer artista. Acredito que esse espaço deveria ser no espaço acima, onde se encontra lojinhas, lanchonetes e as caixas do metrô. Mas talvez se conflitassem os sons dos estabelecimentos com a dele. Ao passar por ele e pegar a escada rolante, olho para sua performance e dou um leve sorriso (Diário de campo, 22 de janeiro de 2020, às 10h).

Aparentemente as apresentações nos vagões são as mais lucrativas para os artistas, pois geralmente não há nenhuma distração, exceto pela performance. Além disso, a estabilidade e o tamanho do transporte são fatores que permitem uma maior variedade de apresentações; artistas podem trazer seus instrumentos e até mesmo realizar apresentações de dança sem atrapalhar os passageiros (dependendo do horário), o que não acontece, por exemplo, nos ônibus.

Para compreendermos melhor as sonoridades nesse transporte, algumas questões de estrutura dos vagões devem ser esclarecidas: em 2012, o MetrôRio implementou uma nova rede de vagões em uma tentativa de modernização. O “metrô antigo” é um carro onde há vagões com divisórias, onde os passageiros – teoricamente – não podem transitar entre os vagões com o metrô em movimento. Há também uma maior quantidade de assentos com disposições alternadas em duplas ao longo do vagão. Já o “novo metrô” tem uma aparência um pouco mais futurística, os vagões são integrados, formando um grande corredor. Os assentos são grandes bancos nas paredes laterais dos carros, onde várias pessoas sentam uma

ao lado da outra. Há painéis luminosos que indicam o trajeto a ser percorrido e letreiros luminosos com a mesma mensagem que é falada nos alto-falantes.

Os novos vagões, por serem integrados, permitem certa circulação de som entre os vagões, especialmente quando estes estão vazios. Isso muitas vezes ocasiona uma mistura exagerada, onde os passageiros podem ouvir a apresentação sendo feita nos dois vagões ao lado simultaneamente. Durante a pesquisa de campo, quando havíamos acabado de embarcar na estação São Conrado, vimos um grupo de meninos fazendo uma apresentação de rap no vagão ao lado. Era possível ouvir sutilmente os *beats* de acompanhamento e o ritmo de suas falas, porém, devido à distância, não dava para entender o que estavam cantando. Logo um som de saxofone suave veio de longe – alguns vagões na frente, a distância não permitia a identificação da música tocada, até porque havia uma disputa entre os dois sons. Logo o anúncio sonoro invadiu o ambiente, criando uma mistura quase caótica de ritmos e mensagens diversas. No vagão de referência – onde não havia apresentações – muitas pessoas pareciam não se importar. Os assentos estavam todos preenchidos e havia poucas pessoas em pé – algumas se esticavam para tentar ver a apresentação no vagão ao lado, outros mexiam no celular, enquanto outros liam jornal ou apenas tiravam uma soneca.

Outra diferença entre os carros do metrô não pareceu ser percebida pela maioria das pessoas. Em alguns vagões do metrô antigo há uma pequena falha na iluminação, as luzes as vezes apagam, outras vezes ficam piscando ininterruptamente, de forma tão rápida que é quase imperceptível para a maioria das pessoas, contudo, é algo recorrentemente mencionado no diário de campo.

Apesar das apresentações artísticas muitas vezes serem mais um som adicionado à caótica ecologia sonora do transporte público, às vezes este também vem como forma de uniformização desses sons, como é observado neste trecho do diário de campo.

Vou espremida no vagão feminino com um ambiente sonoro típico de uma sexta-feira. Além de umas 4 conversas com tons animados, celular tocando um som agudo e irritante de “piupiupiu”, o tremor dos trilhos, um bebê fofo conversando com a mãe, notificação de celular da Motorola, o som automático do metrô estava mais intenso que o normal. Talvez algo mais “harmônico” me traria mais conforto, como alguém tocando um sax ou violão. Mas seria impossível devido ao espaço totalmente preenchido do vagão (Diário de campo, 1 de novembro de 2019, às 17:30).

Em outra situação relatada no diário, em um vagão novo, uma criança chorava e sua mãe tentava desesperadamente acalmá-la. As pessoas com fones de ouvido pareceram não se

importar, mas outros passageiros pareceram incomodados com o choro incessante. Logo começou uma apresentação no vagão ao lado, e a criança - distraída com o *cosplay* de *Michael Jackson* que se apresentava - cessou o choro, para o alívio de todos no vagão.

Dessa forma observamos que mesmo que determinada apresentação possa incomodar os passageiros, em outras ocasiões a mesma apresentação pode servir como um alívio no caos sonoro, abafando sons inconvenientes da carroceria ou até mesmo distraindo crianças.

Ônibus urbanos: carrocerias sonoras e refúgios individuais

No ano de 2019, apenas na cidade do Rio de Janeiro, foram realizadas 12.529.389 viagens de ônibus, atendendo um total de 1.008.326.226 passageiros⁷, mostrando como o ônibus é responsável por uma enorme parcela da mobilidade urbana. Portanto, problemas como lotação, falta de carros, falta de ar condicionado e o estado de conservação dos próprios automóveis são decisivos para definir quem tem direito à cidade e de que forma, pois não poder mover-se ou fazê-lo com dificuldade é estar desprovido numa cidade, é ser destituído da principal senha para a vida urbana (CAIAFA, 2002, p. 21). A ecologia acústica dos ônibus, por sua vez, é influenciada também por esses problemas, somados a outros fatores como o trajeto realizado, a sua finalidade mais comum, o dia da semana e a classe social atendida, e vale ser analisada por ter um impacto direto na experiência do usuário e no quão agradável uma determinada viagem será.

Nesta pesquisa, quatro linhas de ônibus foram investigadas de forma mais aprofundada, demonstrando diferentes dinâmicas do transporte público coletivo. A primeira, a 721D, vai de Alcântara, em São Gonçalo, até Botafogo, na cidade do Rio. Dos trajetos analisados, ela representa o mais longo e com a maior diversidade social e econômica, saindo de um bairro de classe média baixa e terminando na área mais rica do Rio de Janeiro. Também possui a passagem mais cara, custando R\$ 9,65⁸. Ela tem uma frota de ônibus de viagem apertados, não muito velhos e com cadeiras reclináveis, que dificultam a entrada de vendedores ambulantes e a permanência de muitas pessoas em pé. A viagem é longa, passando por três cidades diferentes, portanto era mais comum encontrar motoristas ouvindo

⁷ Fonte: DATABANK FETRANSPOR/RIO ÔNIBUS. Disponível em: http://www.fetranspordocs.com.br/downloads/setor_em_numeros_tabela6_resumo_sistema_transporte_1984-2019.pdf. Acesso em: 21 de setembro de 2020.

⁸ Valor da passagem em 2020. Para fins de comparação, o valor da passagem de um ônibus comum na cidade do Rio no mesmo ano é R\$ 4,05.

música, mas sempre em um volume baixo; pouco som vazava para o resto do ônibus, como observado neste trecho do diário de campo:

Pego o ônibus no ponto final e percebo que o motorista está escutando pagode. No momento em que eu passo pela roleta está tocando a música Só Você, de José Augusto. (...)

A música na cabine não vazava para o resto do ônibus até o motorista voltar e aumentar o volume. Não consigo identificar as músicas que estão tocando. A música predominantemente vem do lado direito do ônibus, não consigo compreender o motivo. Continua a tocar pagode ou é sertanejo universitário, mas é difícil de compreender a letra, só sei que é cantada por um homem de voz fina (Diário de campo, 27 de setembro de 2019, às 19:50).

A linha é primariamente usada por pessoas indo e voltando do trabalho e por isso era bem mais silenciosa que as outras observadas, com poucas conversas e breves intervenções sonoras mas que, em compensação, causavam grande incômodo devido à quebra do silêncio. Isso mudou, porém, numa viagem realizada no Dia das Crianças, coincidentemente em um sábado, em que o ambiente ficou bem mais barulhento e com pessoas vendo vídeos em seus celulares sem se preocuparem com o uso de fones de ouvido.

Em algum lugar do ônibus alguém parece escutar um áudio ou ver o vídeo de alguém falando no meio de uma floresta muito barulhenta, você basicamente só escuta grilos. Algumas pessoas conversam no ônibus. É interessante como esse trajeto se transformou nessa situação. Uma linha que normalmente é calma e silenciosa, apenas levando e trazendo trabalhadores, se tornou agitada e barulhenta num feriado. Um atraso na chegada do ônibus que normalmente causaria uma grande insatisfação entre os passageiros praticamente não foi sentido. As pessoas apenas se perdem em conversas com amigos e familiares (Diário de campo, 12 de outubro de 2019, às 21:20).

Observamos, portanto, uma influência direta da finalidade mais comum e do dia da semana na paisagem sonora dessa linha. Já a linha 409 vai da Tijuca até o Horto, dois bairros cariocas pertencentes a zonas diferentes: a norte e a sul, respectivamente. Ela possui uma frota mista, com ônibus muito novos e outros muito velhos, estes com uma carroceria bem barulhenta, o que incomodava os usuários. “Ônibus vazio, viagem em sua maioria silenciosa. Os sons que se destacam são o do motor do ônibus, barulhento demais, e de pessoas conversando alto” (Diário de campo, 7 de outubro de 2019, às 19:20).

Era bastante comum a entrada de vendedores ambulantes nessa linha e essa era outra grande fonte de incômodo para os passageiros, que evitavam interagir e até olhar para os

vendedores enquanto eles gritavam os produtos que ofereciam. A linha 409, porém, possui uma característica muito interessante: sua ecologia acústica muda completamente ao chegar em seu destino final, o Horto. Por ele ser um bairro residencial escondido na zona sul carioca, moradores mais velhos começam a subir no ônibus para evitar uma cansativa caminhada de volta para casa e encontram e conversam com seus vizinhos, sem nenhum pudor em relação ao volume de suas vozes. Novamente a finalidade exerce forte influência, dessa vez acompanhada pelo trajeto.

A linha 24-A, que liga o Fonseca a São Domingos, dois bairros de Niterói, é uma das mais barulhentas dentre as observadas, possuindo apenas ônibus velhos e sem ar condicionado, e também atende uma população de classe mais baixa comparada com as outras linhas analisadas. Toda a sua carroceria rangia e trepidava e, somada ao calor, causava uma experiência extremamente incômoda. Observando outras rotas que passam por bairros mais pobres, até linhas que tem seus ônibus com a frota “revitalizada”, com ar condicionado instalado, é usual problemas de goteira e diversos outros problemas de manutenção que implicam na ecologia sonora - as péssimas condições dos transportes coletivos criam um estresse individual que acompanha o passageiro durante o seu dia. Em um dos estudos de campo, relatamos o caso do ônibus 611, que vai de Del Castilho até Curicica, dois bairros do Rio de Janeiro, em horário de pico ao final do dia. Fora a paisagem sonora formada por amigos que conversam alto, áudios de *WhatsApp* e alguma música gospel que ressoa para o final do transporte, há o que mais chama atenção de todos: o barulho da porta de comando para a escada de acessibilidade batendo a cada segundo. Um som alto e metálico que gera descontentamentos audíveis, mas grande parte o contornava aquela sonoridade adicional de forma blasé. O conceito de blasé é formulado por Simmel como a reação a uma série de impressões da vida cotidiana na metrópole que leva os nervos ao ápice do estresse. Assim, a única resposta é a incapacidade de sobreviver a extrema carga, não processando mais os estímulos, sem pausa necessária para recuperar a energia gasta pelo tal processamento (SIMMEL, 1973, p. 16).

Uma particularidade da linha 24-A é que, por ser uma rota para praia, era comum encontrar usuários ouvindo música por meio de alto falantes ou cantando, mas isso não parecia incomodar a grande maioria dos presentes. Isso mostra que o transporte público, assim como a cidade, é também o lugar onde diversidades se encontram e disputam seu uso e significado, o que traz à frente sua dimensão de espaço apropriado e dominado, evidenciado

na noção de território (GARCIA; MARRA, 2016, p. 4). Portanto, as regras sociais sobre o que é aceitável ou não estão em constante disputa e são moldadas pelos próprios usuários e o contexto em que eles estão inseridos.

No banco de trás, uma família formada por três mulheres negras (uma mãe e suas duas filhas) está ouvindo música gospel bem alto. Desde que eu subi no ônibus eu já conseguia ouvir a música e seu volume só foi aumentando conforme eu me dirigia ao final do ônibus. Pelo menos uma pessoa se mostrou incomodada, um homem branco entre seus 40 e 50 anos, que mudou de lugar e foi sentar mais longe quando o ônibus parou (Diário de campo, 28 de novembro de 2019, às 13:50).

Domingo de sol, dia de praia. Ônibus quase cheio, jovens na parte de trás do ônibus conversam bem alto. Um grupo de jovens negros, sem camisa, com bonés e cadeiras de praia, começa a escutar rap americano super alto, (trecho da letra: these days, these days. são vários rappers na mesma música). É a primeira vez desde que eu comecei a fazer esses relatórios que alguém realmente está escutando música e por um tempo longo. A próxima música é um funk que faz eles rirem. (trecho da letra: sei que sou um gorila). Eles voltam a escutar rap.

Um deles começa a gritar e latir na janela. Eles cantam junto com a música. Eles mostram músicas novas uns pros outros. Os outros passageiros do ônibus não esboçam reações ao barulho que eles estão fazendo (Diário de campo, 13 de outubro de 2019, às 13:10).

Conseguimos observar, portanto, que a finalidade da rota e a classe social que ela atende transformam a sua paisagem sonora e influenciam o que é considerado aceitável em termos de comportamento e o que não é.

Espera sonorizada: tédio, medo, alerta

O tempo que ficamos expostos na metrópole para deslocamento diário é passível dos mais diversos conflitos. Além da relação com as diversas performances e estados da carroceria, a música pode ser trazida como combate ao tédio do tempo perdido até como um sinal de segurança pela presença de pessoas em um lugar passível de violências.

Na perspectiva do tédio, os fones de ouvido são uma tentativa de isolamento dentro da paisagem sonora e turbulenta aos caminhos de destino. É a tentativa de contornar a perda de tempo do trânsito e da espera dos transportes públicos em algo mais confortável. Segundo dados de consumo de *streaming* da plataforma de música *Deezer*, o pico de *streamings* durante a semana era às 7h, devido ao deslocamento para o trabalho e escolas. Entretanto, durante a pandemia de Covid-19, com a alteração na rotina de grande parte da população, foi

observada uma grande mudança, com o pico passando a ser entre 9h e 10h da manhã. O levantamento foi feito globalmente entre 2 e 22 de março.

Após essa jornada de resistência, chego no ponto de ônibus da estação que desembarco. Apesar de não ser um lugar tão seguro, mas ser lado do shopping pego meu celular e coloco nas minhas músicas favoritas no volume máximo (Diário de campo, 1 de novembro de 2019, às 17:30).

Porém, quando o fone não é uma opção, como discorrido antes, as performances artísticas podem fazer esse papel contra o tédio. Segundo o site do MetrôRio, no início de 2020 a média de usuários era de 900 mil por dia. As linhas vão de Botafogo na zona sul até Pavuna, zona norte com acesso à baixada fluminense. Fora dos horários de pico, a presença de um artista causa um interesse naqueles mais abertos a essa recepção, mudando sua rotina e alterando a percepção desse tempo perdido dos transportes. Já nos menos receptivos causam indiferença e até uma certa irritação, mas, pelas as etnografias feitas, esses são minoria.

Ademais, na perspectiva da segurança, ruídos e músicas vindos de estabelecimentos comerciais podem causar um conforto, principalmente quando é tarde da noite, em lugares como terminais de ônibus e espaços agregados. Em trabalho sobre os vendedores ambulantes que atuam em terminais de ônibus em Fortaleza, Rosana Batista destaca que tais espaços são “heterotópicos”, caracterizados por modos múltiplos de atenção e disposição dos que passam por ele (BATISTA, 2019, p. 181). Ainda segundo a autora, poderiam ainda ser caracterizados como “não lugares”, seguindo a definição de Marc Augé, uma vez que com tais espaços, como o terminal de ônibus de Niterói, torna-se difícil estabelecer relações identitárias ou históricas. (BATISTA, 2019, p. 172). Mas pela oportunidade capitalista, a quantidade de pessoas que frequentam o espaço é atrativo para diferentes tipos de comércios, seja vestuário, alimentício e até diversão, como bares agregados.

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 (...) 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 (Diário de campo, 10 de setembro de 2019, às 19:30).

Na experiência das três autoras, é comum o deslocamento depois das 21h no centro de Niterói, pois o curso Estudos de Mídia na Universidade Federal Fluminense é majoritariamente noturno. O vazio sonoro e espacial criam um clima hostil de medo e alerta a

qualquer atitude suspeita. O caminho com a presença musical trás uma sensação de certa segurança, mas sempre com limites. Dependendo do nível de alcoolismo ou machismo de homens, o assédio descarado é completamente possível e assustador.

Novamente numa terça à noite os bares no final das baías [do Terminal Rodoviário] 3 e 4 estão funcionando e tocando música. O da baía 3 está tocando sertanejo enquanto a baía 4 toca pagode. A última está bem mais cheia que sua rival. Adultos, que aparentam ter entre 30 e 40 anos povoam as nessas dos dois bares. (...) Porém, em nenhum momento os bares me incomodam enquanto espero o ônibus chegar, muito menos as outras pessoas da fila. Na verdade, é até reconfortante estar numa baía movimentada tão tarde, enquanto as outras estão abandonadas e escuras. Me sinto mais segura (Diário de campo, 10 de dezembro de 2019, às 00:30).

A espera e sua relação da música de uso individual e coletivo nos espaços de embarque ou do tempo tedioso dentro dele é múltipla e diversa. Dependendo do horário, do histórico de violência do espaço e maior vulnerabilidade de acordo com gênero e raça, o tempo gasto com o deslocamento pode causar sensações variadas. Portanto, a música é sempre um ponto quase definidor da experiência social humana diariamente.

Considerações finais

Devido à interrupção do trabalho de campo em decorrência da pandemia do novo Coronavírus, não pudemos estender nossa pesquisa de campo para outros meios de transporte como os trens e BRT, de forma que a pesquisa se voltou especialmente para os trajetos percorridos em nosso dia a dia.

Através das etnografias realizadas, observamos que cada linha e transporte analisado possui lógicas de funcionamento diferentes, variando principalmente de acordo com o dia da semana, horário do trajeto e público atendido. Dentro desses funcionamentos múltiplos do transporte no Rio, os artistas e outras formas de intervenções sonoras ora são bem vindos pelo público-passageiro, ora são ignorados ou até mesmo reprimidos e expulsos do transporte. Contudo, as proibições relativas a essas apresentações e reproduções musicais não são eficazes em controlar o caos sonoro e nem inibem certas práticas sociais, mas acabam por trazer problemas para os próprios artistas, que, trabalhando na clandestinidade, ficam sujeitos a certas violências por parte das autoridades. A falta de organização também contribui para que eles se apresentem em horários inadequados e até mesmo para o surgimento de conflitos entre as apresentações, que muitas vezes se interceptam sonoramente.

As estratégias dos meios de transporte para combater os “artistas clandestinos” também pouco serviram para apaziguar o trajeto do passageiro. No MetrôRio, por exemplo, os anúncios sonoros aumentaram seu volume e sua frequência, o que não impede a apresentação do artista, mas contribui mais ainda com a manutenção desse “caos sonoro”. Além disso, a experiência sonora do passageiro depende das longas horas no trânsito, sua receptividade às musicalidades alheias e também ao estresse causado pela ecologia excessiva em todos os espaços que percorre durante o dia. Refletimos que a atitude blasé ou irritável são fenômenos comuns à vida urbana nos transportes coletivos.

Reforçamos, porém, que nossos questionamentos e interpretações provém de experiências pessoais com o transporte público do Rio de Janeiro, sendo atravessados por questões de raça, classe e gênero presentes em nossas próprias vivências, reconhecendo que essas particularidades são importantes para entender e complexificar as disputas que ocorrem no meio urbano. Por fim, compreendemos que as novas medidas de distanciamento social podem produzir novos tensionamentos e violências diários no transporte público, alterando (ou não) a própria percepção dos passageiros referentes ao seu deslocamento diário, podendo inclusive reformular a maneira com que esses passageiros interagem com outros indivíduos, sejam eles artistas ou outros passageiros.

Referências bibliográficas

BATISTA, Rosana Roseo. “**O terminal de ônibus heterotópico a partir da relação com vendedores ambulantes.**” In: PARODE, Fabio Pezzi; JERÔNIMO, Francisco Rafael Mesquita; ZAPATA, Maximiliano Oscar (orgs). *Semiótica da diversidade: devires minoritários e linhas de fuga*. Porto Alegre: Editora Fi, 2019. p. 169-184.

CAIAFA, Janice. “**Jornadas urbanas**”. RJ: FGV, 2002.

ENTENDA a crise financeira do Metrô Rio. **Metrô Rio**. Disponível em: <<https://cutt.ly/jgORffO>> . Acesso em: 04 de setembro de 2020.

GARCIA, Luiz; MARRA, Pedro. “**Praças Polifônicas: o som e a música popular como tecnologias de comunicação no espaço urbano**”. PA: Revista Famecos, 2016.

POLYANA. “Deezer revela dados e mudança de comportamento de consumo de áudio durante o período de isolamento devido ao coronavírus” **Deezer blog**. Disponível em: <<https://cutt.ly/FgyOEJj>> Acesso em: 18 de setembro de 2020.

RODAS, Sérgio. “Em nome do sossego de passageiros, TJ-RJ proíbe apresentações em barcas e vagões”. **Consultor Jurídico**, em 24 de junho de 2019. Disponível em <<https://cutt.ly/GgyRqte>> Acesso em 02 de setembro de 2020.

SHAFER, Murray. **O Ouvido Pensante**. SP: Unesp, 2011.

SIMMEL, Georg. “**A metrópole e a vida mental**”. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). O fenômeno urbano. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

TROTTA, Felipe. “**Música e conflito na cidade: práticas de escuta, espaço público e violência no Rio**”. Cidades Musicais: Comunicação, Territorialidade e Política. 57-77, 2018.