

O CONTRIBUTO DAS PARAGENS DE AUTOCARRO E DAS PRÁTICAS DE COMUNICAÇÃO NA LEITURA DOS TERRITÓRIOS

Márcia Silva

Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade, Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho, Braga, Portugal

RESUMO

O artigo analisa as paragens de autocarro como lugares onde se materializam usos do espaço, desigualdades e práticas de comunicação no território, permitindo compreender como a experiência da espera estrutura a leitura dos territórios. O estudo foi desenvolvido em áreas mediantemente urbanas e predominantemente rurais no Norte de Portugal, com base em observação direta e registo visual. A análise centrou-se em três dimensões: (a) a materialidade da mobilidade, que torna visíveis desigualdades de acesso e situações de precariedade; (b) as inscrições simbólicas, pelas quais as paragens se convertem em lugares de memória, identidade e pertença; e (c) as disputas de comunicação, que emergem no espaço da espera, marcadas pela coexistência entre informação institucional e usos comunitários. Entre circulação e suspensão, abandono e apropriação, as paragens de autocarro revelam tensões sociais e territoriais mais amplas, expressas nas formas como a mobilidade é organizada e vivida no espaço público. Embora discretas, estas infraestruturas constituem lugares estratégicos para compreender como o território comunica através dos usos do espaço da espera, das presenças e ausências de informação e das marcas deixadas pelas práticas institucionais e comunitárias. As paragens surgem, assim, como imagens do território, participando na produção social do espaço ao refletirem processos de transformação, relações de poder e dinâmicas sociais que ultrapassam a sua função técnica.

PALAVRAS-CHAVE

espaço-tempo, comunicação territorial, espera, justiça social, territórios

THE CONTRIBUTION OF BUS STOPS AND COMMUNICATION PRACTICES TO THE READING OF TERRITORIES

ABSTRACT

This paper analyses bus stops as places where uses of space, inequalities, and communication practices within the territory materialise, enabling an understanding of how the experience of waiting shapes how territories are read. The study was conducted in moderately urban and predominantly rural areas of Northern Portugal, using direct observation and visual recording. The analysis focused on three dimensions: (a) the materiality of mobility, which makes inequalities of access and situations of precarity visible; (b) symbolic inscriptions, through which bus stops are transformed into places of memory, identity, and belonging; and (c) communication disputes that emerge within the space of waiting, marked by the coexistence of institutional information and community uses. Between circulation and suspension, abandonment and appropriation, bus stops reveal broader social and territorial tensions, expressed in the ways mobility is organised and experienced in public space. Although discreet, these infrastructures constitute strategic sites for understanding how territory communicates through the uses of waiting spaces, the presences and absences of information, and the marks left by institutional and community

practices. Bus stops thus emerge as images of the territory, participating in the social production of space by reflecting processes of transformation, power relations, and social dynamics that extend beyond their technical function.

KEYWORDS

space-time, territorial communication, waiting, social justice, territories

1. INTRODUÇÃO

Entre a circulação e a espera, as paragens de autocarro tornam visíveis as contradições entre a mobilidade planeada e a mobilidade vivida. Como sublinha Oliveira (2022), ao serem desenhadas sobretudo a partir da lógica dos percursos, acabam por relegar para segundo plano a experiência social e territorial das comunidades. Essa distância entre o planeado e o vivido manifesta-se nas próprias paragens: nelas emergem sinais de desinvestimento e abandono, mas também inscrevem memórias e gestos de apropriação que ligam as pessoas ao território. É nesse desfazamento, entre a função técnica e as práticas sociais, que as paragens se configuram como objetos sociotécnicos centrais para compreender processos de mobilidade, inscrição territorial e disputas de cidadania.

Tal como refere Pires (2021), “cada rua de uma cidade é palco de teatralidades, passeadeira ladeada por múltiplos estímulos físicos, por composições visuais que se prestam ao exercício da distração e do passeio do olhar” (p. 77). É a partir deste enquadramento que se orienta o presente estudo, deslocando esse “passeio do olhar” para as paragens de autocarro, entendidas como pontos privilegiados de observação das tensões do território. Mais do que abrigos funcionais, assumem-se como superfícies de leitura, marcadas por presenças e ausências. Inseridas neste tecido cénico, revelam-se como pequenas teatralidades, onde se acumulam sinais de abandono e precariedade, mas também formas de apropriação.

Esse olhar aproxima-se de Lefebvre (1974), ao mostrar que o espaço se produz na articulação entre o concebido, o percebido e o vivido. As paragens, concebidas tecnicamente para organizar a mobilidade, tornam-se espaços vividos, reconfigurados por práticas sociais e referências simbólicas. Harvey (1989/2001, 2008) acrescenta a este quadro a centralidade do tempo, sublinhando que a mobilidade contemporânea se organiza segundo lógicas de compressão espaço-tempo e de produção desigual. As paragens materializam essas contradições: pequenas infraestruturas que tornam visível a distância entre a aceleração global e a lentidão da espera, entre a lógica do capital e a experiência local. Ao mesmo tempo, como lembram Lefebvre (1974) e Harvey (2008), são também espaços onde se disputa o direito à cidade, na medida em que revelam exclusões, mas também formas de apropriação e de resistência. Nelas, a aceleração convive com a suspensão e o abandono com gestos de reinscrição no espaço territorial.

Esta tensão entre o tempo acelerado e o tempo vivido pode ser analisada à luz das reflexões de Emília Araújo (2012, 2014), que distingue o tempo cronológico, regulado por

horários e dispositivos institucionais, e o tempo vivido, construído nas interações sociais, nas memórias partilhadas e nas experiências quotidianas. Nas paragens de autocarro, essa diferença manifesta-se no cruzamento entre o horário oficial e as formas como a espera é experienciada, prolongada ou encurtada em função das condições materiais, das interações sociais e das memórias inscritas no espaço. Diversos estudos empíricos confirmam esta perspetiva, demonstrando que a experiência da espera não se esgota na sua duração objetiva, mas é influenciada por múltiplos contextos. Fatores como a frequência de utilização, a companhia durante a viagem, o local da paragem ou as condições materiais do abrigo e da informação disponível (Ji et al., 2019; Yang & Gao, 2025) moldam a perceção do tempo. Também o clima, a hora de ponta e as características sociais dos utilizadores interferem nessa experiência (Ji et al., 2019). A falta de informação em tempo real prolonga a perceção da espera, tornando-a superior à sua duração efetiva (Watkins et al., 2011). Em conjunto, estes contributos revelam que a experiência da espera é moldada por contextos, relações e materialidades.

Esta abordagem articula-se com os contributos de John Urry (2000, 2007), Mimi Sheller (2023) e Tim Cresswell (2006), que sublinham que a mobilidade não é apenas a deslocação física, mas um conjunto de fluxos de pessoas, objetos e símbolos que estruturam desigualdades e moldam formas de vida. As paragens de autocarro inserem-se nesse movimento: infraestruturas concebidas para regular a circulação, mas que revelam também como o global se cruza com o local. É na experiência da espera que essas tensões se tornam mais visíveis, ou seja, quando a aceleração dos fluxos contrasta com o tempo lento da permanência, expondo assimetrias de acesso à mobilidade, modos diferenciados de participação no espaço público e múltiplas formas de apropriação do território.

Neste enquadramento, importa integrar os contributos dos estudos da comunicação para a compreensão do território enquanto espaço socialmente produzido. A comunicação territorial é aqui abordada como um conjunto de práticas e inscrições materiais e simbólicas que participam na produção, reconhecimento e reinscrição dos lugares, articulando sentidos de pertença, identidades locais e narrativas territoriais (Pires & Mesquita, 2018). Tal como sublinham abordagens recentes no campo da comunicação territorial, estes processos aproximam-se de dinâmicas de *placemaking*, nas quais o espaço ultrapassa a sua função técnica para se constituir como lugar vivido, apropriado e disputado (Andrade et al., 2024; Melo, 2021). Esta perspetiva permite analisar as paragens de autocarro como infraestruturas sociotécnicas, onde se cruzam mobilidade, comunicação e território, tornando visíveis desigualdades, formas de apropriação e disputas de cidadania inscritas no espaço da espera.

A partir desta perspetiva, as paragens de autocarro são abordadas não apenas como infraestruturas técnicas, mas como locais estratégicos que revelam práticas espaciais, desigualdades e processos comunicativos através dos quais o território é interpretado. Pensar a mobilidade a partir destas infraestruturas implica deslocar o olhar de uma perspetiva estritamente funcional para uma abordagem comunicacional e territorial. Esta deslocação permite compreender as paragens como imagens do território e como pontos críticos de observação de desigualdades sociais, políticas de investimento público e formas plurais de inscrição territorial.

A escolha das paragens de autocarro como objeto de análise convoca, por isso, um olhar atento às práticas, aos usos do espaço e às marcas deixadas no território. Neste sentido, a abordagem etnográfica revelou-se particularmente adequada, permitindo observar como estas infraestruturas são usadas, apropriadas e ressignificadas. A observação direta e o registo visual possibilitam captar a materialidade das paragens, os sinais e as ausências que estruturam a compreensão das dinâmicas territoriais.

2. METODOLOGIA

A investigação desenvolveu-se a partir de um percurso etnográfico, centrado na observação de paragens de autocarro em áreas mediantemente urbanas e em áreas predominantemente rurais no Norte de Portugal (ver Figura 1), entre março e agosto de 2025. A análise desenvolveu-se a partir do entendimento de que estas infraestruturas de mobilidade, mesmo nas suas expressões mais discretas, constituem lugares de inscrição territorial, nos quais se tornam perceptíveis desigualdades de acesso, marcas de identidade e práticas de comunicação social e política.

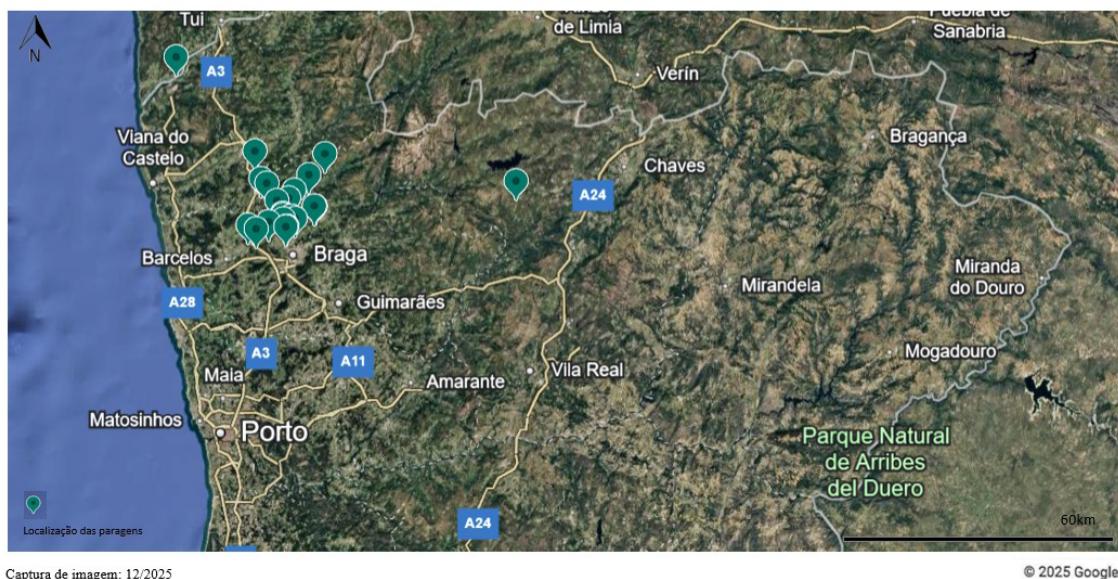


Figura 1. Localização das paragens de autocarro

Fonte. Localização de paragens de autocarro na região Norte de Portugal, de Google (s.d.), 22 de dezembro de 2025

O trabalho de campo combinou observação direta e registo fotográfico sistemático, permitindo documentar a materialidade das paragens, as suas condições de uso e as marcas visuais inscritas nas estruturas. Tal como defende Agar (1985), a observação participante apresenta-se como uma metodologia adequada porque permite experienciar o espaço e captar dimensões relacionais que escapam a uma abordagem puramente descritiva. A etnografia foi, assim, entendida como prática de imersão, capaz de revelar apropriações, desigualdades e disputas inscritas nas paragens de autocarro (Silva et al., 2022).

Neste contexto, compreendemos a etnografia como um recurso fundamental para produzir conhecimento sociológico. As imagens recolhidas não captaram apenas objetos ou estruturas, mas também relações sociais, ausências e marcas temporais inscritas no espaço. A fotografia funcionou como forma de registo interpretativo, permitindo devolver ao olhar do investigador dimensões que poderiam passar despercebidas na observação direta e fornecendo ainda um material que, na análise, se mostrou decisivo para compreender como as comunidades se relacionam com estes lugares.

A seleção das paragens seguiu uma lógica exploratória. Procurou-se contrastar lugares marcados por apropriações simbólicas, como pinturas, inscrições ou objetos improvisados, com outros, onde predominavam o silêncio material e a ausência de marcas visíveis. Este contraste metodológico permitiu observar, de forma comparativa, como a presença ou a ausência de sinais produz leituras distintas do espaço público.

As imagens recolhidas foram tratadas como narrativas, em que cada registo visual implicou uma dimensão interpretativa. A fotografia não foi entendida apenas como registo, mas como linguagem capaz de fixar elementos do quotidiano (e.g., cartazes desbotados, cadeiras improvisadas, inscrições proibidas). Deste modo, a etnografia visual permitiu captar o visível, mas também práticas e marcas de apropriação, transformando o ato de fotografar paragens de autocarro num exercício de leitura das camadas de comunicação presentes no espaço (Pink, 2007).

A análise dos dados foi conduzida através de um exercício observacional e interpretativo, assente numa leitura descritiva e comparativa da observação realizada e do material fotográfico recolhido. A partir desta leitura, emergiram três dimensões centrais de análise: (a) a materialidade da mobilidade, (b) as inscrições simbólicas, e (c) as disputas de comunicação.

3. UMA “PARAGEM” PELO TERRITÓRIO: OLHARES SOBRE A MOBILIDADE

As paragens de autocarro ultrapassam a sua função técnica e constituem lugares onde a mobilidade se materializa e se torna visível. Cada paragem revela um modo próprio de presença, definido pela sua materialidade e pelas práticas sociais que a atravessam. Foi nesse carácter singular que se ancorou o olhar etnográfico, procurando compreender como estas estruturas se inscrevem no território a partir da perspetiva da comunicação territorial.

4. A MATERIALIDADE DA EXPERIÊNCIA DA ESPERA

As paragens de autocarro podem ser entendidas como infraestruturas de mobilidade onde se tornam visíveis condições materiais e simbólicas que moldam de forma desigual a relação das comunidades com o território. As paragens observadas revelam, na sua materialidade, desigualdades nas condições de uso e formas distintas de apropriação. Estruturas em betão (Figura 2), pesadas e sólidas, que transmitem uma sensação de permanência e estabilidade; abrigos de chapa metálica (Figura 3) ou de plástico

translúcido (Figura 4), mais frágeis e estandardizados, que se desgastam rapidamente e deixam expostos os corpos ao frio, vento ou calor intenso; ou, ainda, modelos em madeira (Figura 5), mais singulares e enraizados localmente, associados a formas de construção comunitária ou organizadas à escala das freguesias. A diversidade material das paragens traduz, assim, geografias diferenciadas do investimento público. Enquanto algumas estruturas evidenciam maior cuidado na sua manutenção, outras, degradadas ou improvisadas, tornam visível uma hierarquia territorial, que atribui maior valor a certos espaços em detrimento de outros. Essa diferenciação material projeta desigualdades sociais e políticas mais amplas, pois a precariedade da infraestrutura impacta diretamente a qualidade da mobilidade e a percepção de pertença das comunidades no espaço público.



Figura 2. A solidez da espera (Vila de Palmeira)

Créditos. Márcia Silva



Figura 3. A paragem em chapa metálica (Carreiras — S. Miguel, Vila Verde)

Créditos. Márcia Silva



Figura 4. A exposição à transparência (Real, Braga)

Créditos. Márcia Silva



Figura 5. A paragem em madeira (Soutelo, Vila Verde)

Créditos. Márcia Silva

Entre a presença e a ausência, emergem sinais de desgaste, que revelam como a mobilidade se materializa no território (Figura 6). Algumas paragens, degradadas pelo tempo, já não oferecem assento nem proteção: os bancos partidos e as estruturas danificadas assinalam a erosão de uma função que deveria garantir condições mínimas de acolhimento e segurança. Noutras situações, não é a estrutura em si que falha, mas o espaço que a envolve: ervas daninhas crescem descontroladas, a limpeza do espaço público e o acesso são dificultados, sinais de um abandono silencioso, que, ainda assim, não impede o uso. O “caminho de desejo” (Figura 7), marcado pelos passos repetidos, conduz até ao abrigo e testemunha a insistência quotidiana de quem continua a esperar.

No extremo oposto, há paragens reduzidas a um simples poste metálico (Figura 8): presença mínima, que cumpre apenas o gesto técnico de assinalar a passagem do autocarro, mas esvazia a experiência de qualquer possibilidade de estadia.



Figura 6. O desgaste do tempo (Vila de Prado)

Créditos. Márcia Silva



Figura 7. Caminho de desejo (Queijada, Ponte de Lima)

Créditos. Márcia Silva



Figura 8. *A espera em suspenso (Valbom, Terras de Bouro)*

Créditos. Márcia Silva

Entre a ruína — o abrigo ainda usado, apesar do abandono envolvente — e o sinal abstrato sem condições de permanência, a mobilidade surge despojada das condições elementares de espera, revelando que a desigualdade não se expressa apenas no acesso à circulação, mas também na forma como o tempo da espera é vivido e experienciado. De forma ainda mais profunda, a espera não é igualmente acessível a todos: rampas inexistentes, degraus irregulares e bancos desajustados tornam a paragem num espaço pensado para um corpo “padrão”, invisibilizando todos os que não se enquadram nesse modelo. Aqui, as condições desiguais da espera convertem-se também em exclusão. A desigualdade não está apenas na dimensão material ou simbólica, mas na exclusão sistemática de quem depende de condições específicas para exercer plenamente o direito à mobilidade, confirmando que, como sublinha John Urry (2000, 2007), a mobilidade é atravessada por relações de poder e desigualdades.

É neste contexto que se revela a natureza particular da espera. Na prática, não deve ser entendida apenas na sua vertente mais objetiva, da regra (Araújo, 2012, 2014), ou pelo horário do autocarro: trata-se também de um tempo vivido, construído socialmente a partir das práticas e das perceções. A precariedade material do espaço amplia essa experiência: bancos partidos, ausência de informação, falta de abrigo ou de acessibilidade convertem minutos em eternidade. A espera, assim entendida, não é “tempo perdido, tempo ganho” (Araújo, 2012, p. 12), mas prática cultural: momento em que se sobrepõem narrativas de desigualdade, resistência e pertença. A forma como estas infraestruturas são construídas, apropriadas ou deixadas ao abandono diz-nos tanto sobre o território como sobre quem o habita.

5. PARAGENS COMO INSCRIÇÕES SIMBÓLICAS DO TERRITÓRIO

Se algumas paragens expõem a vulnerabilidade e a exclusão, outras revelam como o espaço da espera ultrapassa a função técnica da mobilidade e se converte em inscrição

simbólica, onde se projetam identidades, memórias e narrativas locais. Algumas, embora desativadas, permanecem no território como marcas de um tempo interrompido (Figura 9). A estrutura física resiste, mas esvaziada de função: o quadro oxidado, que outrora organizava os horários e ritmos da circulação, hoje exibe apenas o vazio ou, no máximo, um papel improvisado com o contacto de um táxi. O silêncio que envolve estas paragens não é neutro: fala do desinvestimento, da ausência de instituições, da transformação de um espaço de espera em ruína. Mas fala também de memória. Mesmo sem autocarros, permanecem como testemunhos materiais de um serviço que já não existe, marcas simbólicas de um território que foi atravessado por fluxos e que agora guarda, no ferro corroído e no vazio das paredes, a lembrança de uma mobilidade perdida.



Figura 9. A espera desativada (Lanhelas, Caminha)

Créditos. Márcia Silva

As paragens persistem como marcas do território, convertendo-se em arquivos materiais de memórias coletivas. Em certos casos, essas estruturas adquirem novos significados culturais: a paragem caiada de branco, decorada com motivos dos lenços dos namorados, é exemplo disso (Figura 10). Os desenhos simples e coloridos, herdados da tradição popular, reconfiguram o espaço como suporte de identidade coletiva. Neste processo, aquilo que foi abrigo da espera transforma-se em objeto cultural. Tal como observa Arjun Appadurai (1986), os objetos circulam, perdem funções e são apropriados de outras formas, convertendo-se em marcadores simbólicos do território. Já não se trata de garantir abrigo à espera, mas de afirmar pertença e memória. A ausência de mobilidade converte-se em presença simbólica: lugares abandonados pelo transporte tornam-se marcos de continuidade identitária, revelando como o território encontra modos próprios de dar sentido ao abandono.



Figura 10. *Traços de identidade (São Martinho de Escariz, Vila Verde)*

Créditos. Márcia Silva

Outras paragens, esvaziadas da sua função de circulação, sobrevivem como superfícies de resistência simbólica em contextos de rutura (Figura 11). É o caso da inscrição “MINAS NÃO!”, pintada em letras vermelhas sobre uma chapa metálica gasta, no interior de Boticas. Ao inscrever-se na paragem, o protesto transforma-se em presença constante, exposto ao olhar de quem passa ou espera, e integra-se numa narrativa territorial que disputa perceções de lugar e futuros possíveis (Garcia et al., 2026). O ferro oxidado, o desgaste da estrutura e a grafia tosca intensificam a força da mensagem, produzindo uma estética de urgência. A paragem já não acolhe autocarros, mas acolhe o conflito: converte-se em manifesto territorial, onde o espaço funcional da espera é apropriado como dispositivo de cidadania.



Figura 11. *A paragem como espaço de protesto (São Salvador de Viveiro, Boticas)*

Créditos. Márcia Silva

Noutros casos, a paragem de autocarro emerge como espaço de expressão e afirmação da identidade coletiva. Através de sinais visuais, referências culturais e marcas institucionais, estes dispositivos tornam visível a relação entre comunidade e território, incorporando na sua configuração material elementos que remetem para histórias locais, paisagens reconhecíveis e tradições partilhadas.

Esta diversidade rompe com a homogeneização típica dos espaços urbanos e evidencia como cada território lida de forma distinta com a experiência da espera. De município para município, e até entre freguesias, encontram-se soluções muito diferentes, que funcionam como marcadores visuais dos limites administrativos e identitários do território. As superfícies, sejam paredes pintadas, painéis revestidos ou estruturas adaptadas, tornam-se lugares onde se projetam referências que narram o território. O desenho minucioso de um monumento classificado condensa séculos de história e pertença; o nome da freguesia, inscrito em letras de grande dimensão e ladeado por brasões, afirma uma identidade administrativa e simbólica; padrões e cores alusivos à cultura popular, como as referências ao galo de Barcelos (Figura 12) ou aos lenços dos namorados (Figura 10), inscrevem no espaço público um repertório visual associado à tradição artesanal e à afetividade comunitária. Longe de se limitarem a uma função decorativa, estes elementos visuais operam como marcadores de pertença e dispositivos de comunicação territorial, modos de afirmar a presença do território e de reforçar a sua visibilidade perante residentes e utilizadores do espaço público (Figura 13). Nestes casos, a paragem funciona como dispositivo de comunicação territorial, que opera tanto para dentro como para fora: marca a identidade local perante quem espera e reforça a visibilidade do território perante quem passa.



Figura 12. O “galo” da espera (Galegos São Martinho, Barcelos)

Créditos. Márcia Silva



Figura 13. Referências culturais locais (Real, Braga)

Créditos. Márcia Silva

Em determinados contextos, a apropriação do espaço assume uma dimensão estética e simbólica, evocando a vida quotidiana, os vínculos afetivos e a paisagem envolvente. Nas imagens recolhidas em meio rural, as paredes das paragens transformam-se em superfícies pictóricas: a figura de espigas de milho, traço central da economia e da memória local (Figura 14). Estas representações reinscrevem no espaço a marca de uma ruralidade vivida e partilhada. A paragem deixa, assim, de ser apenas abrigo da espera para tornar-se extensão da paisagem, transportando para o espaço público a memória da terra e do trabalho. O tempo da espera ganha aqui uma espessura sensorial, feita de cores, afetos e pertenças: olhar para o cavalo ou para o milho é também reconhecer o território como lugar de continuidade e de enraizamento. Neste gesto, o espaço aproxima-se do que Helena Pires (2007) descreve como comunicação sensorial e cultural, distante da lógica puramente funcional da visibilidade. As paragens não apenas acolhem corpos em trânsito, mas tornam-se suportes de atmosferas afetivas e narrativas quotidianas que humanizam a mobilidade e reinscrevem o território na sua dimensão simbólica.



Figura 14. Marcas do espaço rural (Crespos, Braga)

Créditos. Márcia Silva

6. PARAGENS COMO SUPERFÍCIES DE COMUNICAÇÃO CIDADÃ

Em várias paragens observadas, surgem cartazes, avisos e anúncios que organizam informações sobre eventos, serviços ou atividades locais. Estes dispositivos, frequentemente associados a funções informativas, integram práticas sociais e simbólicas relevantes quando analisados no contexto do espaço urbano. Como demonstram Lameiro e Pozo Puértolas (2024), o cartaz urbano não se esgota numa lógica de informação unidirecional, tendo-se afirmado como parte integrante da cultura visual urbana e como elemento que influencia a perceção do espaço. Inscrito em paredes, abrigos e estruturas do quotidiano, o cartaz participa na construção da paisagem urbana, refletindo dinâmicas sociais, culturais e territoriais. Nas paragens de autocarro, estas mensagens coexistem com outras inscrições, sobreposições e marcas de uso, integrando-se num campo comunicacional mais amplo, onde a informação se articula com práticas de apropriação, visibilidade e produção de sentido sobre o território (Pires & Mesquita, 2018). É a partir desta coexistência que o espaço da espera se converte em superfície de comunicação simbólica.

O espaço-tempo da espera inscreve-se, assim, nas paragens através de camadas visuais e narrativas, que convertem o abrigo em superfície de comunicação simbólica. Nos muros de betão, nos vidros riscados ou nas chapas metálicas sobrepõem-se sinais diversos, publicidade, informação institucional, mensagens comunitárias e protestos políticos, que rompem a função meramente técnica do abrigo e o transformam em lugar de inscrição social (Figura 15). É nesta confluência que se revela a pluralidade de usos do espaço público.



Figura 15. Sobreposição de mensagens (Caldelas, Amares)

Créditos. Márcia Silva

Essas inscrições raramente são estáveis: sucedem-se em camadas frágeis, rasgadas pelo vento e desbotadas pela chuva. Cartazes de festas populares convivem com anúncios de falecimento (Figura 16); fotografias de animais desaparecidos surgem ao

lado de bilhetes manuscritos, presos com fita adesiva. Cada fragmento acrescenta uma narrativa, compondo um arquivo visual efêmero da vida local (Figura 17). O espaço da espera converte-se, assim, em mural comunitário, onde se projetam vizinhanças, ritmos coletivos, preocupações e perdas partilhadas. Nessa sobreposição de sinais, o tempo da espera revela-se como prática cultural, onde o espaço público é apropriado e reconfigurado como território vivido.



Figura 16. *Fragmentos da vida local (Merelim São Pedro, Braga)*

Créditos. Márcia Silva



Figura 17. *Arquivo da vida local (Padim da Graça, Braga)*

Créditos. Márcia Silva

Como sublinham Pires e Mesquita (2018), o espaço público é constantemente atravessado por múltiplas práticas de ocupação cidadã que o transformam em superfície de expressão coletiva. Nas paragens, o que à primeira vista surge como colagem

improvisada — cartazes de festas, anúncios de falecimento, mensagens religiosas — pode ser lido à luz dessa lógica: suportes concebidos para a informação técnica ou institucional são apropriados como arquivos comunitários, onde se inscrevem memórias, identidades e necessidades locais. A paragem pode, assim, ser entendida como um dos arquivos do quotidiano (Certeau, 1990/1994), onde pequenos gestos dos habitantes deixam marcas discretas, mas significativas, reinscrevendo no espaço fragmentos da vida comum.

Num tempo em que grande parte da comunicação migra para o digital, estas práticas persistem pela força da sua materialidade (Figura 15). São o papel gasto, a fita adesiva amarelada, a tinta que se esbate ao sol que garantem a permanência efémera das mensagens, mesmo quando já quase ilegíveis. Esses vestígios transformam as paragens em superfícies simbólicas, onde se inscrevem pertenças, memórias e formas de expressão comunitária.

Há também cenários de sobreposição direta, em que diferentes práticas de comunicação coexistem no mesmo espaço e transformam o abrigo num campo de disputa simbólica. Numa paragem pintada com motivos rurais, um trator, espigas de milho e cores vivas, sobrepõe-se centralmente um cartaz com os horários da linha, impondo-se sobre a inscrição comunitária (Figura 18). Não se trata apenas de camadas gráficas distintas, mas de lógicas diferentes de ocupação do espaço: de um lado, a expressão estética e comunitária, que afirma o território vivido; do outro, a informação técnica e regulada, que organiza a mobilidade. A sobreposição não elimina nenhuma das dimensões, mas torna visível a tensão permanente entre modos de inscrição distintos, o da vida local, simbólica e cultural, e o da racionalização administrativa. Nesse confronto, o espaço-tempo da espera deixa de ser um intervalo neutro: revela-se como prática cultural, onde se negociam sentidos do território e formas de cidadania.



Figura 18. Paisagem agrícola em trânsito (Crespos, Braga)

Créditos. Márcia Silva

Em contraste com as paragens saturadas de mensagens comunitárias, ou com aquelas que se tornam palco de resistência, existem outras, onde o silêncio se impõe. Mas este silêncio não é neutro: é produzido e inscrito na própria materialidade da paragem, resultado de normas explícitas, da apropriação mercantil ou da ausência de referências territoriais. Nalguns casos, a paragem comunica apenas a interdição. A inscrição “afixação proibida” (Figura 19), colada numa superfície limpa e homogênea, transforma a proibição em mensagem, anulando qualquer possibilidade de expressão plural. O espaço deixa, assim, de ser suporte de vida comunitária e aproxima-se da lógica dos “não-lugares” (Augé, 1992/2012), reduzido à sua função técnica de abrigo e espera.



Figura 19. *Silêncio imposto (Lama, Barcelos)*

Créditos. Márcia Silva

Noutros contextos, o silêncio nasce da saturação mercantil. Estruturas totalmente revestidas pela mesma publicidade, convertem a paragem num suporte privado de comunicação comercial (Figura 20). Paradoxalmente, quanto mais cobertas de imagens, mais silenciosas se tornam em relação ao território. Mais comuns são ainda as paragens onde a publicidade temporária se alterna em painéis ou vitrines (Figura 21). Embora a mensagem se renove, reduz-se a um canal unidirecional de comunicação, alheio à vida comunitária e incapaz de acolher a diversidade de usos e inscrições que marcam outros espaços da espera.



Figura 20. Voz do mercado (Merelim São Pedro, Braga)

Créditos. Márcia Silva



Figura 21. Entre anúncios e silêncios (Dume, Braga)

Créditos. Márcia Silva

Nestes diferentes modos de silêncio, o que se revela é um silenciamento simbólico do espaço público. Ao contrário das paragens que acumulam inscrições identitárias ou comunitárias, aqui a superfície é controlada, apropriada ou esvaziada, impedindo que nela se inscreva a pluralidade do território. O silêncio, nestes casos, não é ausência: é dispositivo de regulação, que seleciona quem pode, e quem não pode, falar no espaço da espera. Embora estratégias de comunicação institucional recorram a formas planeadas de organização da visibilidade e da participação (Andrade et al., 2024), nas paragens observadas este controlo manifesta-se através da configuração material do espaço.

Se em muitos casos as condições desiguais da espera se impõem, noutros é a própria comunidade que intervém para devolver habitabilidade ao espaço. Numa paragem saturada de publicidade, slogans de marcas globais e imagens luminosas, emerge um

gesto discreto que introduz outra leitura do espaço: encostada ao fundo, uma cadeira de plástico branca, gasta pelo uso, substitui o assento ausente (Figura 22). Não é decoração, mas resposta. Retirada do espaço doméstico e deslocada para o espaço público, restitui dignidade ao ato de esperar e inscreve no território a marca concreta das necessidades quotidianas. Em contraste, existem paragens concebidas desde o início para acolher a permanência. Um banco de grandes dimensões, integrado na estrutura, não se limita a cumprir a função mínima do assento: convida à estadia, assegura conforto prolongado e reconhece a espera como parte integrante da mobilidade (Figura 23).



Figura 22. Gesto improvisado (Vila de Palmeira)

Créditos. Márcia Silva



Figura 23. Reconhecimento da espera (Loureira, Vila Verde)

Créditos. Márcia Silva

Entre o imprevisto comunitário e a solução projetada, torna-se visível a distância entre uma mobilidade reduzida ao gesto técnico de parar e outra que reconhece a densidade cultural do tempo da espera. Essa tensão pode ser lida à luz do que Lefebvre (2000/2012) designa como “direito à cidade”: uma crítica à produção capitalista do

espaço, que privilegia a acumulação de capital e o valor de troca em detrimento das necessidades sociais concretas dos utilizadores. Nas paragens, essa lógica manifesta-se na priorização do consumo (e.g., publicidade, mobiliário estandardizado) sobre dimensões fundamentais da experiência urbana, como o conforto, a sociabilidade ou a participação. O gesto de colocar uma cadeira improvisada denuncia precisamente esse desequilíbrio: a resposta comunitária às carências do espaço concebido segundo a lógica do mercado.

7. CONCLUSÃO

As paragens de autocarro apresentam-se, a partir de um primeiro olhar, como infraestruturas concebidas para organizar fluxos e regular a circulação. Contudo, a análise etnográfica mostrou que, mesmo nas suas formas mais discretas, guardam presenças, memórias e gestos de apropriação que lhes conferem densidade social e política. Esta constatação remete para a reflexão de Augé (1992/2012) sobre os “não-lugares”, frequentemente associados a espaços de mobilidade marcados pelo anonimato e pela ausência de identidade. Se, em parte, as paragens podem ser entendidas nesse registo, a observação demonstra que, para além da aparência funcional, revelam desigualdades, identidades e disputas que as transformam em lugares com significado social e político.

A investigação sugere ainda que, nestes espaços confluem temporalidades contraditórias, circulação e suspensão, presença e ausência, abandono e apropriação, que tornam visível a produção desigual do espaço-tempo. A leitura organizada em três dimensões permitiu reconhecer diferentes camadas de experiência: a materialidade da mobilidade, onde se exprimem precariedades e exclusões; as inscrições simbólicas, que transformam os abrigos em lugares de memória e pertença; e as disputas comunicacionais, que expõem a sobreposição entre normas institucionais, estratégias de mercado e práticas de resistência cidadã. Bancos partidos ou improvisados, cartazes efémeros e silêncios impostos são, neste sentido, evidências concretas de como o espaço público é apropriado, regulado e contestado.

Esta leitura ganha particular relevância em áreas predominantemente rurais e mediantemente urbanas. Nestes territórios, as paragens de autocarro constituem-se como imagens do espaço, revelando tensões e processos de transformação. Mais do que infraestruturas de apoio à rede de transportes, exprimem dinâmicas sociais e territoriais, funcionando como lugares onde se projetam desigualdades, memórias e formas de apropriação. A sua materialidade precária traduz o desinvestimento em contextos já marcados por dificuldades de mobilidade, reforçando assimetrias no acesso e fragilidades na coesão territorial. Observar etnograficamente estas infraestruturas permite compreender que a mobilidade não se reduz à circulação, mas envolve também cidadania e justiça social e territorial, inscritas nos modos como os territórios são cuidados, abandonados ou recriados pelas comunidades.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é financiado no âmbito do financiamento plurianual do Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade 2025-2029, referência UID/00736/2025, pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

REFERÊNCIAS

- Agar, M. (1985). *Speaking of ethnography*. SAGE.
- Andrade, J. G., Sampaio, A., Garcia, J. E., & Fonseca, M. J. (2024). The city makes its mark in a review on digital communication and citizenship. In A. Rocha, H. Adeli, G. Dzemyda, F. Moreira, & V. Colla (Eds.), *Information systems and technologies* (pp. 81–90). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-45651-0_9
- Appadurai, A. (1986). *The social life of things: Commodities in cultural perspective*. Cambridge University Press.
- Araújo, E. (2012). A espera e os estudos sociais do tempo e sociedade. In E. Araújo & E. Duque (Eds.), *Os tempos sociais e o mundo contemporâneo: Um debate para as ciências sociais e humanas* (pp. 9–25). Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade; Centro de Investigação em Ciências Sociais; Universidade do Minho.
- Araújo, E. (2014). Etnografias do tempo. In M. de L. Martins & M. Oliveira (Eds.), *Comunicação ibero-americana: Os desafios da internacionalização – Livro de atas do II Congresso Mundial de Comunicação Ibero-americana* (pp. 3813–3817). CECS - Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade.
- Augé, M. (2012). *Não-lugares – Introdução a uma antropologia de supermodernidade* (M. da S. Pereira, Trad.). Livraria Letra Livre. (Trabalho original publicado em 1992)
- Certeau, M. de. (1994). *A invenção do cotidiano: Artes de fazer* (E. F. Alves, Trad.). Vozes. (Trabalho original publicado em 1990)
- Cresswell, T. (2006). *On the move: Mobility in the modern Western world*. Routledge.
- Garcia, J. E., Andrade, J. G., Sampaio, A., Pereira, M. J. S., & Fonseca, M. J. S. (2026). Nation branding in a digital post-COVID world: The cases of Portugal and Brazil. In A. Rocha, H. Adeli, A. Poniszewska-Maranda, F. Moreira, & I. Bianchi (Eds.), *Emerging trends in information systems and technologies: WorldCIST 2025* (pp. 425–433). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-97799-2_34
- Google. (s.d.). [Localização de paragens de autocarro na região Norte de Portugal]. Retirado a 22 de dezembro de 2025.
- Harvey, D. (2001). *Condição pós-moderna* (A. Sobral & M. Gonçalves, Trans.). Edições Loyola. (Trabalho original publicado em 1989)
- Harvey, D. (2008). The right to the city. *New Left Review*, 53, 23–40. <https://doi.org/10.64590/fmnh>
- Ji, Y., Gao, L., Fan, Y., Zhang, C., & Zhang, R. (2019). Waiting time perceptions at bus and metro stations in Nanjing, China: The importance of station amenities, trip contexts, and passenger characteristics. *Transportation Letters: The International Journal of Transportation Research*, 11(9), 479–485. <https://doi.org/10.1080/19427867.2017.1398854>
- Lameiro, M., & Pozo Puértolas, R. (2024). O cartaz como meio de comunicação urbana. *Grafica*, 13(25), 213–222. <https://doi.org/10.5565/rev/grafica.305>
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Anthropos.
- Lefebvre, H. (2012). *O direito à cidade* (R. Lopo, Trad.). Estúdio; Livraria Letra Livre. (Trabalho original publicado em 2000)
- Melo, A. D. (2021). What's in a place? The contribution of strategic communication to placemaking and territorial communication. In S. Balonas, T. Ruão, & M.-V. Carrillo (Eds.), *Strategic communication in context: Theoretical debates and applied research* (pp. 353–376). UMinho Editora/Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade. <https://doi.org/10.21814/uminho.ed.46.16>
- Oliveira, A. (2022, 30 de junho). A necessidade de requalificar os espaços arquitetónicos das redes de mobilidade urbana. *Público*. <https://www.publico.pt/2022/06/30/opinioao/opinioao/necessidade-requalificar-espacos-arquitetonicos-redes-mobilidade-urbana-2012078>

Pink, S. (2007). *Doing visual ethnography*. SAGE.

Pires, H. (2007). *Gritos na paisagem do nosso interior: A publicidade outdoors e a experiência sensível, nos percursos do quotidiano: À deriva por entre lugares imaginários* [Tese de doutoramento, Universidade do Minho]. RepositóriUM. <http://hdl.handle.net/1822/7100>

Pires, H. (2021). Um passeio pela rua de São Marcos. In H. Pires & Z. Pinto-Coelho (Eds.), *Passagens na vida urbana* (pp. 77–79). CECS – Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade.

Pires, H., & Mesquita, F. (2018). Publi-cidade e comunicação visual urbana: Introdução. In H. Pires & F. Mesquita (Eds.), *Publi-cidade e comunicação visual urbana* (pp. 5–8). CECS – Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade.

Sheller, M. (2023). Public spaces of transport as mobile public spheres and atmospheric publics. *Urban Studies*, 60(15), 3158–3164. <https://doi.org/10.1177/00420980231191931>

Silva, M., Ribeiro, R., & Araújo, E. (2022). The tourist era in the city of Porto: Enchantment, suspension and (un)sustainability. In Z. Pinto-Coelho & H. Pires (Eds.), *The city of the senses, the senses in the city* (pp. 103–129). UMinho Editora/Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade. <https://doi.org/10.21814/uminho.ed.51.6>

Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. Routledge.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity Press.

Watkins, K., Ferris, B., Borning, A., Rutherford, G. S., & Layton, D. (2011). Where is my bus? Impact of mobile real-time information on the perceived and actual wait time of transit riders. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(8), 839–848. <https://doi.org/10.1016/j.tr.a.2011.06.010>

Yang, J., & Gao, L. (2025). Prediction model of bus passenger tolerable waiting time. *Transportation Research Part A*, 197, Artigo 104504. <https://doi.org/10.1016/j.tr.a.2025.104504>

NOTA BIOGRÁFICA

Márcia Silva é professora auxiliar convidada no Departamento de Sociologia da Universidade do Minho e investigadora no Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade e no Observatório de Políticas de Comunicação e Cultura. É doutorada em Sociologia pelo Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho e desenvolve investigação sobre cultura, mobilidades, territórios e dinâmicas sociais.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3464-2194>

Email: marciabarbosabsilva@gmail.com

Morada: Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade, Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho, 4710-057 Gualtar, Braga, Portugal

Submetido: 05/09/2025 | Aceite: 05/01/2026



Este trabalho encontra-se publicado com a Licença Internacional Creative Commons Atribuição 4.0.