

Comunicação e mobilidade: uma análise de como as interações no WhatsApp entre usuários do transporte público de Aracaju relacionam-se com o direito à cidade¹

Alana Lopes MATOS²
Alda Marry Santana OLIVEIRA³
Aléx Oliveira do NASCIMENTO⁴
Anne Caroline de Jesus SANTOS⁵
Anne Louise Rodrigues ANDRADE⁶
Emanuele dos Santos AZEVEDO⁷
Luziele Rocha dos SANTOS⁸
Pedro Vitor Santos da SILVA⁹
Universidade Federal de Sergipe - UFS

RESUMO

No escopo do acesso ao direito à cidade, a mobilidade urbana se configura como um aspecto essencial, visto que é através dela que os cidadãos podem se apropriar do espaço urbano. O trabalho analisa como a comunicação em um grupo de WhatsApp de usuários de uma rota de ônibus da Grande Aracaju contribui para a efetivação desse direito. Para isso, foi feita uma análise de mensagens do grupo e seus impactos. O estudo conclui que a comunidade criada a partir dessa dinâmica pode servir como um caminho alternativo para estabelecer mobilizações coletivas que possibilitam a construção de um direito à mobilidade urbana e à cidade mais efetivos na região.

PALAVRAS-CHAVE: Direito à Cidade; Mobilidade Urbana; Comunicação; Interação. *WhatsApp*.

¹ Trabalho apresentado no Grupo de Trabalho 22 (Narrativas contra-hegemônicas associadas às materialidades digitais), evento integrante da programação do 25º Congresso de Ciências da Comunicação na Região Nordeste, realizado de 26 a 28 de junho de 2025.

² Estudante de Graduação no 5º semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Email: alanamatoss2004@gmail.com

³ Estudante de Graduação no 5º semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Email: aldaamarry@gmail.com

⁴ Estudante de Graduação no 5º semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Email: alexnascimento102030@gmail.com

⁵ Estudante de Graduação no 5º semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Email: annecjs@outlook.com

⁶ Estudante de Graduação no 5º semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Email: annelouise868@gmail.com

⁷ Estudante de Graduação no 5º semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Email: manutwork7@gmail.com

⁸ Estudante de Graduação no 5º semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Email: luziele.rocha13@gmail.com

⁹ Estudante de Graduação no 5º semestre do Curso de Publicidade e Propaganda da Universidade Federal de Sergipe (UFS). Email: pedrovitorsantos2003@gmail.com

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana, enquanto expressão do direito à cidade, refere-se à liberdade de circulação dos cidadãos no espaço urbano. Vasconcellos (2011, p. 7) a define como um processo em que “as necessidades sociais e econômicas das pessoas requerem seu deslocamento no espaço, que pode ser feito a pé ou por meio de veículos de transporte motorizados ou não motorizados.” A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12) baseia-se em princípios de equidade e acessibilidade, estabelecendo diretrizes como segurança e eficiência na circulação urbana (Brasil, 2012).

No contexto da Grande Aracaju – que inclui Aracaju, São Cristóvão, Nossa Senhora do Socorro e Barra dos Coqueiros – esse direito deveria garantir deslocamentos seguros, confortáveis e acessíveis. No entanto, esse ideal não se concretiza plenamente: queixas frequentes da população denunciam superlotação, atrasos, precariedades e insegurança no sistema de transporte público, que é majoritariamente dependente dos ônibus – meio utilizado por 60,05%¹⁰ da população e responsável por transportar mais de 130 mil pessoas por dia.

Diante das falhas cotidianas do sistema, emerge a necessidade de comunicação entre os usuários. Um grupo de WhatsApp – com 453 participantes e foco exclusivo em uma rota da região – é formado como espaço de troca de informações, avisos e reivindicações. A proposta central é a ajuda mútua: os membros se mantêm informados sobre horários, localização dos ônibus e denunciam problemas, construindo uma rede de resistência diante da precariedade.

Este grupo torna-se, portanto, objeto do presente estudo, que analisa como ele ativa dinâmicas de reflexão e ação em torno do direito à mobilidade urbana. A análise é feita a partir de uma semana construída e segue o método proposto por Recuero (2014) para estudar os efeitos da conversação em rede. Os resultados são interpretados à luz das teorias da Cultura da Conexão (Jenkins, 2014) e da Cibercultura (Lévy, 2011), que evidenciam práticas de cooperação, criação de comunidades e mobilizações coletivas online.

¹⁰ SETRANSP. Disponível em:

<https://setransp-aju.com.br/2011/05/05/onibus-e-o-meio-de-transporte-mais-usado-pela-populacao/#:~:text=%C3%A9%20o%20meio%20de,usado%20pela%20popula%C3%A7%C3%A3o%20%E2%80%93%20Setransp%20Daju>. Acesso em: 11 mar. 2024.

O artigo se justifica tanto pela originalidade de seu objeto – a comunicação em grupos de WhatsApp –, quanto pela relevância social da temática, ao tratar de uma necessidade urgente dos cidadãos: o acesso pleno ao transporte coletivo como via de concretização do direito à mobilidade urbana e, por extensão, ao próprio direito à cidade.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E ANÁLISE

A mobilidade urbana, conforme Vasconcelos (2014, p. 28), é condição essencial para a vida nas cidades, pois “não se vive sem mobilidade, sem se locomover.” Trata-se, portanto, de um direito que se conecta diretamente à noção mais ampla de direito à cidade, cunhada por Henri Lefebvre (2011), que defende o acesso coletivo e igualitário aos espaços urbanos e a participação ativa dos cidadãos em sua construção e transformação. Lefebvre critica a cidade industrial por sua padronização e exclusão, e propõe uma cidade feita pelos cidadãos, não pelas elites (Domingos, 2018).

Nesse sentido, o direito à mobilidade deve ser entendido como a possibilidade de reinvenção do espaço urbano por meio do engajamento coletivo. É nesse ponto que a comunicação social adquire papel central. A partir das teorias de Jenkins (2014), observa-se que os espaços digitais possibilitam uma cultura participativa, onde consumidores também produzem conteúdos e constroem coletivamente significados, impulsionados por uma lógica social baseada na colaboração e na reciprocidade.

Pierre Lévy (2011), por sua vez, contribui com a ideia de *cibercultura* e *inteligência coletiva*, na qual o ciberespaço serve como meio de articulação entre os cidadãos e os problemas urbanos. Ao defender uma “democracia eletrônica”, Lévy aponta que os meios digitais permitem a mobilização de competências e ideias para enfrentar questões locais de forma colaborativa e concreta. Ele argumenta que esse engajamento visa “compensar, no que for possível, a lentidão, a inércia, a rigidez indelével do território por sua exposição em tempo real no ciberespaço” e facilitar a elaboração conjunta de soluções (p. 200).

O grupo analisado articula o espaço urbano e o digital, conforme proposto por Lévy (2011), refletindo problemas de mobilidade urbana e promovendo soluções coletivas por meio de dois tipos principais de mobilização: uma voltada ao compartilhamento de informações logísticas sobre o transporte público, e outra de

caráter denunciativo, com potencial de repercussão externa, o que ilustra um conceito de Jenkins (2014), o paradigma da propagabilidade - fenômeno que permite circulação de uma mensagem por múltiplos canais, ampliando seu alcance e promovendo engajamento ativo - isso só é possível quando o conteúdo é verdadeiramente relevante para os indivíduos participantes do processo, o que enfatiza mais uma vez o impacto que tais vivências tem na vida dessas pessoas. No grupo estudado, isso se manifesta quando denúncias extrapolam o ambiente digital, ganham legitimidade ao repercutir na mídia e incentivam ações políticas concretas. Assim, o grupo se configura como uma ferramenta de democracia eletrônica (Lévy, 2011), onde a articulação entre cidade e ciberespaço impulsiona mobilizações coletivas em defesa do direito à mobilidade urbana, fortalecendo a participação cidadã.

As mensagens sobre horários e localização dos ônibus no grupo analisado exemplificam a “economia de dom” (Jenkins,, 2014), baseada na troca altruísta de informações fora da lógica comercial, ao contrário de apps pagos como o Moovit. Essa dinâmica fortalece laços sociais e evidencia um senso de colaboração coletiva. Segundo Recuero (2014), elementos como a persistência e a reciprocidade nas conversas demonstram o capital social presente, visível nas interações informais e solidárias que ocorrem no grupo.

Portanto, ao analisarmos os resultados da pesquisa à luz dos estudos comunicacionais explorados acima, percebemos que o grupo estudado pode contribuir para a criação de um direito à cidade como descrito por Harvey (2014), isto é, baseado na coletividade e nos anseios mais profundos daqueles que vivem e transitam no território urbanizado. Através da criação de uma comunidade dedicada à socialização das vivências no transporte público da Grande Aracaju, os membros do grupo denunciam as mazelas desse sistema e sugerem formas de reinvenção de modo a torná-lo efetivamente justo, acessível e seguro, como previsto no campo legislativo. Assim, concluímos que o grupo analisado é, de fato, uma ferramenta coletiva que cumpre os papéis de reflexão e operacionalização das discussões sobre o direito à mobilidade urbana na região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, o estudo procurou entender como o grupo promove a dinâmica reflexiva e a operacionalização do direito à mobilidade urbana por seus participantes. As análises indicam que o grupo atua como um canal para construir uma comunidade ativa, onde o engajamento social permite a mobilização para flexibilizar dificuldades e concretizar denúncias e reivindicações, de um canal fechado para os grandes meios de comunicação.

Por fim, a pesquisa trouxe uma reflexão produtiva sobre a relação entre comunicação no WhatsApp e mobilidade urbana, servindo como ponto de partida para novas investigações sobre dinâmicas de interação, motivações de participação e confiabilidade das informações. Ao abrir caminho para futuras pesquisas, este estudo busca contribuir para o avanço desse campo, incentivando uma abordagem crítica sobre essas interações sociais mediadas pela tecnologia na garantia do direito à cidade.

REFERÊNCIAS

ARACAJU. **Lei Nº 2110, de 21 de dezembro de 1993**. Torna obrigatória a instalação de dispositivo de segurança nos ônibus de transporte coletivo de Aracaju e dá outras providências. Aracaju: Prefeitura Municipal de Aracaju [1993]. Disponível em: https://leismunicipais.com.br/a1/se/a/aracaju/lei-ordinaria/1993/211/2110/lei-ordinaria-n-2110-1993-torna-obrigatoria-a-instalacao-de-dispositivo-de-seguranca-nos-onibus-de-transporte-coletivo-de-aracaju-e-da-outras-providencias?r=p#artigo_1. Acesso em: 18 mar. 2024.

BARRETO, L. Corredores exclusivos: ônibus, carros, pedestres e o desafio da mobilidade em Aracaju. **G1**. Disponível em: <https://g1.globo.com/se/sergipe/noticia/2023/09/17/corredores-exclusivos-onibus-carros-pedestres-e-o-desafio-da-mobilidade-em-aracaju.ghtml>. Acesso em: 10 mar. 2024.

BRASIL. **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana [...] Brasília, DF: Presidência da República [2012]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12587.htm. Acesso em: 20 mar. 2024.

DOMINGOS, J. 50 anos de ‘O Direito à Cidade’. E como o conceito ganha novos contornos. **Nexo Jornal**, 2018. Disponível em: <https://www.nexojornal.com.br/expresso/2018/05/20/50-anos-de-o-direito-a-cidade-e-como-o-conceito-ganha-novos-contornos>. Acesso em: 10 mar. 2024.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

JENKINS, H.; GREEN, J.; FORD, S. **Cultura da Conexão**: Criando valor e significado por meio da mídia propagável. São Paulo: Aleph, 2014.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5. ed., 3ª reimpressão. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

LÉVY, P. **Cibercultura**. 3. ed., 1ª reimpressão. São Paulo: Editora 34, 2011.

RECUERO, R. **Conversação em Rede**: Comunicação Mediada Pelo Computador e Redes Sociais na Internet. Porto Alegre: Editora Sulina, 2014.

SERGIPE. **Lei Complementar Nº 266, de 11 de novembro de 2015**. Dispõe sobre a concessão do transporte público da Região Metropolitana de Aracaju [...]. Aracaju: Assembleia Legislativa do Estado de Sergipe [2015]. Disponível em:
<https://aleselegis.al.se.leg.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/C2662015.html>. Acesso em: 18 mar. 2024.

VASCONCELOS, A. D. **Aracaju sob rodas**: Aspectos da mobilidade urbana no viés do transporte público. 2014. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente) - Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2014. Disponível em:
<https://ri.ufs.br/handle/riufs/4089>. Acesso em: 20 mar. 2024.

VASCONCELLOS, E. A.; DE CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília: CEPAL; IPEA, 2011. (Texto para discussão n. 1552). Disponível em: <https://www.econstor.eu/handle/10419/91298>. Acesso em: 20 mar. 2024.