

## **MOBILIDADE URBANA E DISCURSO: A CIDADE CONSTRUÍDA**

Camila Tavares dos Santos<sup>1</sup>  
Ilza Galvão Cutrim<sup>2</sup>

O desenvolvimento de uma cidade está relacionado à diminuição da desigualdade social e a garantias como sustentabilidade ambiental, social e econômica. Uma política nacional de desenvolvimento urbano deve ter como objeto o espaço socialmente construído. A mobilidade urbana, por exemplo, constitui um dos temas estruturadores do espaço urbano de maior impacto na vida da população. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004)

A mobilidade atravessa o cotidiano de uma cidade, constituindo-se em um dos acontecimentos que estabelecem estreita ligação com o dia-dia dos sujeitos que nela habitam. Em São Luís, capital maranhense, são vários os problemas relacionados à mobilidade. A cidade cresceu e o número de habitantes também. A frota de ônibus para o transporte público tornou-se insuficiente para atender à demanda. As reclamações da população se multiplicam.

O ano de 2014 foi marcado por um acontecimento que prometia solucionar parte desse problema: a prefeitura entregava uma frota de 250 ônibus para realizar o transporte coletivo da cidade. A medida apresentava-se como o cumprimento de uma promessa do prefeito após as greves dos motoristas de transporte coletivo e visava melhorias na mobilidade. Após o cumprimento desse termo, a Prefeitura de São Luís promoveu na mídia local a circulação de propagandas sobre esse acontecimento. Este trabalho consiste em analisar uma propaganda promovida pela prefeitura, em que a mobilidade produz um jogo de saberes conjugados entre população e administração pública.

Para ancorar nossas análises, partimos do princípio de que determinados discursos sobre a cidade se materializam em enunciados que emergem em um dado

---

<sup>1</sup> Graduanda em Letras-Francês – UFMA.

<sup>2</sup> Professora nível Associado do Departamento de Letras – UFMA (Orientadora).

momento histórico e, dependendo da posição dos sujeitos, de suas formações discursivas são moldados, coordenados, reformulados. (FOUCAULT, 2008).

## **SÃO LUÍS: EM BUSCA DE MOBILIDADE**

Até a primeira metade do século XIX os meios de transporte que circulavam pelas ruas de São Luís eram carruagens, carroças e cavalos. Embora a maioria da população andasse a pé, as longas distâncias que se formaram com a instalação de novas ruas exigiam transporte coletivo. Em 1872, entrou em circulação o bonde puxado a burro, transporte urbano muito rudimentar, instalado pela Companhia Ferro-Carril São Luís. No fim da década, esse transporte coletivo era alvo de reclamações e indignação em vista do preço da passagem, impontualidade, transtorno no encontro de linhas, falta de condutores, mal estado dos cartões de passagens, desordem interna, goteiras, mau comportamento dos cocheiros, mau tratamento dos animais, além de ser segregativo às camadas pobres. Mais estradas foram abertas e alargadas, para que fossem compatíveis com o aumento do trânsito de cargas e carregamentos. Parte do abastecimento da cidade chegava do interior da Ilha em carros com rodas. Para não danificar o calçamento das ruas, havia limites de circulação. (LACROIX, 2012).

Para minimizar os problemas de transporte público na cidade, uma linha férrea suburbana foi construída em 1891. O crescimento urbano foi impulsionado nesse período pelo desenvolvimento da indústria têxtil. Em 1894, São Luís contava com nove fábricas. Em 1896, São Luís dispunha de três linhas urbanas, que serviam principalmente para o transporte dos operários. Essencial para o planejamento de sua expansão, as vias públicas precisaram de uma planta atualizada da cidade, no entanto, os bairros surgidos até a metade do século XX se formaram sem planejamento. (LACROIX, 2012).

A configuração urbana de São Luís mudou radicalmente a partir de 1970, alterando também as questões de mobilidade. A capital maranhense, entre 1980 e 1990, experimentou um processo de migração de pessoas vindas do interior do estado e de outros estados brasileiros. Para abrigar essa massa populacional, a

cidade cresceu desordenadamente, expandindo-se para além do núcleo central. (PRAZERES, 2009).

Percorrendo novos rumos no decorrer de sua história, processo natural das cidades, São Luís viu suas primeiras ruas de paralelepípedos ganharem camadas asfálticas.

Essa breve narrativa nos permite dizer que a situação da mobilidade em São Luís é reflexo de acontecimentos que foram se desenhando ao longo da história e possuem relação direta com o desenvolvimento econômico da capital e com o seu traçado urbano, que não se adaptou aos novos padrões de desenvolvimento.

Hoje, em plena expansão, São Luís vem sendo embalada por discursos como o da mobilidade urbana. Segundo um conceito do Ministério das Cidades, a mobilidade é uma característica das cidades e refere-se à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e todo um conjunto formado por uma infraestrutura que implica em boas condições de vias, calçadas, acessibilidade, dentre vários outros elementos que possibilitam o ir e vir cotidiano. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005).

Mais que uma característica das cidades, a mobilidade é um direito do cidadão partindo do princípio constitucional de ir e vir. Na maioria das grandes cidades do Brasil, esse direito esbarra em problemas de uma sociedade que se expande sem planejamentos, conscientização e adequações.

Circulam em São Luís mais de 300.000 veículos, sendo 179.984 automóveis e 1.185 ônibus do transporte público coletivo. (DETRAN-MA, 2013). Em horários de pico, o fluxo de trânsito causa grandes congestionamentos, dificultando o deslocamento de todos. Ruas e avenidas viram espaço de conflitos, reguladas por uma necessidade de mobilidade que imobiliza.

Uma das reclamações dos moradores da capital maranhense é a quantidade insuficiente de ônibus para o transporte público. Após adquirir uma frota de duzentos e cinquenta ônibus, a prefeitura municipal divulgou na mídia uma propaganda em que a frota era mostrada e vários moradores emitiam sua opinião sobre essa

aquisição. Interessa-nos observar como o sujeito interpreta esse acontecimento, destacando o *lugar* que ele ocupa, *para quem* ele enuncia.

Esses elementos estão fundamentados nas modalidades enunciativas, princípio que rege uma formação discursiva.

## MODALIDADES ENUNCIATIVAS

Para a Análise do Discurso, o sentido é uma incógnita aberta e o analista do discurso não se restringe em procurar o sentido, mas os sentidos, pois a interpretação, para esse campo disciplinar, não se fecha (ORLANDI, 2004). Assim, o objetivo não é buscar a gênese dos discursos ou em que momento esses enunciados surgiram, arquitetando apenas uma ordem cronológica, mas observar quais discursos se repetem, quando e por que se transformam, tudo isso nas fronteiras do tempo, do espaço e do sujeito que diz e produz sentidos.

Em *A Arqueologia do Saber*, Foucault apresenta alguns princípios de organização dos saberes e da existência das regras de formação discursiva. Os princípios apresentados por Foucault dizem respeito à **formação dos objetos**, das **modalidades enunciativas**, dos **conceitos** e das **estratégias**.

Destacamos em nossas análises o lugar do sujeito no enunciado, a partir do princípio das modalidades enunciativas. Foucault destaca que os diferentes modos de produção de enunciados estão associados aos modos de inserção do sujeito que enuncia, ou seja, ao *lugar de fala*, aos *lugares institucionais*, à *situação*.

Ao se referir ao *lugar de fala*, Foucault (2008, p. 57-8) propõe algumas perguntas: quem fala? Quem, no conjunto de todos os indivíduos-que-falam, está autorizado a ter esta espécie de linguagem? Quem é seu titular? Qual é o estatuto dos indivíduos que têm – e apenas eles – o direito regulamentar ou tradicional, juridicamente definido ou espontaneamente aceito, de proferir semelhante discurso? A fala médica, por exemplo, só tem eficácia quando associada ao personagem médico.

O *lugar institucional* diz respeito ao lugar de onde se obtém o discurso: de que lugares institucionais procedem os discursos? De onde o sujeito obtém seu

discurso? Um dos lugares do discurso da fala médica é o hospital. Assim, não basta o *status* de médico para que o sujeito tenha seu discurso reconhecido, é necessário um lugar de fala que o institucionalize e lhe dê respaldo. “Os lugares institucionais que relacionam sujeito e discurso funcionarão como legitimadores da verdade inerente ao discurso e necessária à manutenção e transformação dos saberes.” (VOSS, 2011, p. 43).

No tocante às *posições do sujeito*, estas se definem também “pela situação que lhe é possível ocupar em relação aos diversos domínios ou grupos de objetos”. (FOUCAULT, 2008, p. 59). Quais as posições do sujeito frente aos diversos domínios ou grupos de objetos? É o sujeito que questiona, que observa? Ele utiliza intermediários instrumentais? Que posições o sujeito ocupa na rede de informações, no campo dos domínios teóricos e institucionais?

## **ANÁLISES E DISCUSSÃO**

A prefeitura produziu uma propaganda, que chamaremos de propaganda institucional, e tinha como objetivo informar a população sobre o início de programas governamentais, de conclusão de obras, de previsões orçamentárias e promover a administração municipal.

Segue abaixo a transcrição da propaganda, que foi divulgada em rádios e tv. As designações entre parênteses estão de acordo com a legenda conferida aos sujeitos da propaganda. Para cada sujeito/morador inserido na propaganda utilizaremos a nomenclatura S1 (Sujeito 1), S2 (Sujeito 2) e assim sucessivamente.

*A prefeitura de São Luís está garantindo o cumprimento da entrega de 250 ônibus novos aos usuários de transporte coletivo. Diariamente 400 mil pessoas já estão percebendo o conforto e segurança na sua mobilidade.* (Narrador)

*“Foi muito bom; a comunidade fica muito agradecida mesmo, porque a gente vê nos comentários das pessoas nas paradas. A comunidade está muito feliz.”* (D.C.F. - Vila Luizão) – S1

*Todos têm equipamentos de acessibilidade para cadeirantes.* (Narrador)

*“Esses ônibus novos agora estão com mais conforto pra gente, pra nós cadeirantes.”* (M. C. - Cidade Olímpica) – S2

*“Eu sou livre, eu posso dizer que o trabalho tá bom e tá mesmo.”* (M.O. - Vila Luizão) – S3

*“A gente chega no serviço no horário. O ônibus agora está uma beleza, agora melhorou cem por cento.” (F.O. - Anjo da Guarda) – S4*

*É com atitude e responsabilidade que a Prefeitura de São Luís vem cumprindo seus compromissos correspondendo a grandes necessidades da nossa população. Prefeitura de São Luís, capital de todos os maranhenses. (Narrador)*

No início da propaganda, o sujeito narrador, ao falar do lugar da Prefeitura Municipal, informa o ouvinte/telespectador sobre o compromisso firmado com a população ao entregar 250 ônibus, e afirma que a quantidade de pessoas atendidas por essa nova frota (400 mil) já está vivendo a melhoria em sua mobilidade. Em seguida, ouve-se a voz dessas pessoas, representadas por seis enunciadores.

S1 fala em nome de uma comunidade (Vila Luizão) que está grata pelas iniciativas da prefeitura, recuperando outros dizeres: *“a gente vê nos comentários das pessoas nas paradas”* e direciona sua fala principalmente ao gestor municipal em tom de gratidão *“Foi muito bom; a comunidade fica muito agradecida mesmo”*, incluindo a comunidade em seu agradecimento.

S2 fala do lugar de pessoa com deficiência. Inserido nesse grupo, enfatiza que os ônibus novos também atendem às necessidades de pessoas que, como ele, têm dificuldades em se locomover. S2, satisfatoriamente fala como representante de um grupo que esperava por avanços nesse setor aos portadores de deficiência como *“conforto e segurança”*. Considerando que a propaganda é patrocinada pela prefeitura, a fala de S2 reflete uma resposta da própria gestão municipal àqueles que reclamam da ausência de ônibus adaptados para cadeirantes.

S3, moradora da Vila Luizão, consciente de que fala para um meio publicitário em que os sujeitos devem prioritariamente enquadrar seus dizeres aos interesses em questão (propagar serviços da prefeitura de São Luís), antes de destacar o trabalho da prefeitura, diz: *“Eu sou livre, eu posso dizer”*, ou seja, marca em seu discurso que, embora esteja falando na mídia, que controla o que é dito e o que deverá ser publicado, faz questão de deixar claro sua liberdade de expressão. Seu discurso é merecedor de credibilidade por aqueles que o assistem/escutam. É essa liberdade, nesse meio que prende e condiciona dizeres, que a permite dizer que “o

*trabalho tá bom*”, que “*todo mundo está contente*”. S3 estaria falando para aqueles que são oposição à administração pública que reconhece o trabalho realizado.

S4, morador do Anjo da Guarda, ocupa o lugar de usuário de transporte público que utiliza esse serviço para chegar ao trabalho e que agora sente melhorias no tempo de deslocamento, outra grande reclamação dos usuários.

Em seguida, o narrador destaca a imagem de uma prefeitura responsável, atuante, que responde às expectativas da população, apresentando benefícios às *grandes necessidades da nossa população* – a mobilidade.

A fala do narrador funciona como um fio condutor à fala dos moradores, representando também o discurso da prefeitura, destacando a responsabilidade de uma prefeitura atuante que se preocupa e trabalha em prol da *capital de todos os maranhenses*. Há um tom de satisfação que inclui toda a população.

Os sujeitos que falam nessa propaganda são identificados por um nome e pelo nome do bairro onde moram. Seu lugar de fala, entretanto, ora representa a comunidade, ora representa a instituição municipal. Esse detalhe é marcado pela propaganda institucional, financiada pela gestão pública.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A mobilidade é recortada, nessa propaganda, como um mecanismo de transformações, de mudanças. Para respaldar essas melhorias quem melhor estaria autorizado a falar senão a própria comunidade?

No jogo discursivo da propaganda institucional, *a capital de todos os maranhenses* adota um discurso de caráter inclusivo. Para incluir é necessário mostrar que o ir e o vir são realizados com conforto e segurança para todos.

A capital maranhense, na propaganda, é um lugar que está em pleno desenvolvimento e que, sob a administração municipal, proporciona dias melhores à população, complementando serviços que oferecem melhor mobilidade.

O acontecimento marcado pela entrega de novos ônibus gera discursos que promovem São Luís ao *status* de cidade em que a mobilidade urbana tem lugar.

## REFERÊNCIAS

DETRAN-MA. *Estatísticas de veículos*. Departamento de Trânsito do Maranhão (2013). Disponível em: <<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/EstatisticasVeiculos>>. Acesso em 14 jul 2015

FOUCAULT, M. *A arqueologia do saber*. Trad. Luiz Felipe Baeta Neves. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

LACROIX, Maria de Lourdes Lauande. *São Luís do Maranhão: corpo e alma*. São Luís: 2012.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano*. Brasília: Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>. Acesso em 19 jul 2015.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Novembro de 2004. Disponível em: <[http://www.unc.br/mestrado/mestrado\\_materiais/1PoliticaNacionalDesenvolvimentoUrbano.pdf](http://www.unc.br/mestrado/mestrado_materiais/1PoliticaNacionalDesenvolvimentoUrbano.pdf)>. Acesso em 12 set 2015.

ORLANDI, Eni. *Cidade dos sentidos*. Campinas, SP: Pontes, 2004.

PRAZERES, Maria das Graças do Nascimento. Na trilha da modernização: uma análise da mobilidade dos bondes elétricos em São Luís do Maranhão. In: ALCÂNTARA JÚNIOR, José O.; SELBACH, Jeferson Francisco (Org.). *Mobilidade Urbana em São Luís*. São Luís: Edufma, p. 25-67, 2009.

VOSS, J. *O conceito de formação discursiva de Foucault e o tratamento de objetos da mídia: sobre a responsabilidade social na publicidade impressa brasileira*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Letras. Universidade Estadual de Maringá, 2011.