



REVES - Revista Relações Sociais (eISSN 2595-4490)

O caso da redução de velocidade nas marginais da cidade de São Paulo como experiência de lutas por ressignificação do espaço urbano

The case of reducing speed on marginal roads in the city of São Paulo as an experience of struggles for redefining the urban space

Antonio Fagner da Silva Bastos

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5350-6086>

Universidade Federal de Pernambuco, Brasil

E-mail: antonio.fagner@ufpe.br

Sérgio Carvalho Benício de Mello

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3740-9160>

Universidade Federal de Pernambuco, Brasil

E-mail: sergio.mello@ufpe.br

Daniella Ramos da Silva

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8481-1043>

Universidade Federal de Pernambuco, Brasil

E-mail: daniellaramossilva@hotmail.com

Article Info:

Article history: Received 2023-07-07

Accepted 2023-12-28

Available online 2023-12-28

doi: 10.18540/revesv6iiss4pp17376



Resumo. Sob o principal argumento de proporcionar um trânsito mais seguro, a Prefeitura de São Paulo implementou o Plano de Proteção à Vida (PPV), uma série de medidas para acalmar o trânsito no espaço viário da cidade. Entre elas, uma que gerou consideráveis controvérsias foi a redução dos limites de velocidade nas marginais Pinheiros e Tietê implementada em julho de 2015. Este artigo visa compreender como se deram as lutas pela da redução dos limites de velocidade das marginais tornando possível sua implementação. Para isso, buscaremos identificar quem foram os sujeitos envolvidos, quais discursos defenderam sobre a medida, e como eles se articularam para buscar suas demandas. Sendo esses, então, os objetivos do artigo. Para nossos achados, utilizamos de dados secundários que foram analisados com base em categorias extraídas da Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe (2015). Os resultados apontaram que a cadeia de equivalência formada entre Prefeitura e organizações da sociedade civil foi fundamental para a implementação da medida. E que ela gerou resultados positivos. Embora, a impopularidade dessa política pública ameace sua continuidade.

Palavras-chave: Teoria do Discurso. Espaço Viário. São Paulo-SP.

Abstract. Under the main argument of providing safer traffic, the São Paulo City Hall implemented the Life Protection Plan (PPV), a series of measures to calm traffic on the city's road space. Among them, one that generated considerable controversy was the reduction of speed limits on the Pinheiros and Tietê highways implemented in July 2015. This article aims to understand how the struggles for the reduction of speed limits on the marginal roads took place, making its implementation possible. For this, we will seek to identify who were the subjects involved, what speeches they defended about the measure, and how they articulated to seek their demands. These, then, are the objectives of the article. For our findings, we used secondary data that were analyzed based on categories extracted from the Theory of Discourse by Laclau and Mouffe (2015). The results showed that the chain of equivalence formed between the City Hall and civil society organizations was fundamental for the implementation of the measure. And that it generated positive results. However, the unpopularity of this public policy threatens its continuity.

Keywords: Discourse Theory. Road Space. Sao Paulo-SP.

1. Introdução

Após um relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS) apontar que cerca de 1,25 milhões de pessoas perdem a vida no trânsito a cada ano (OMS, 2009), a Organização das Nações Unidas (ONU) resolveu definir o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (ONU, 2011a). Um plano de ação foi criado para estabelecer os objetivos e metas a serem alcançados e teve sua coordenação dada a OMS. Seu objetivo geral é estabilizar e, em seguida, reduzir o número de mortes em acidentes de trânsito previstos em todo o mundo aumentando as atividades a nível nacional, regional e global (ONU, 2011b).

Além disso, na Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, mais precisamente no objetivo 3 de assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades, a ONU incluiu uma meta para até 2020, reduzir pela metade o número de mortes e lesões causadas pelo trânsito em todo o mundo (ONU, 2015a). No Brasil, por exemplo, os dados são alarmantes. Em 2013, mais de 42 mil pessoas morreram em acidentes de trânsito, algo em torno de 23,4 mortes para cada 100 mil habitantes (OMS, 2015). Segundo dados da Seguradora Líder, responsável pelo Seguro DPVAT, a companhia pagou em média 52 mil indenizações por morte de trânsito no país entre os anos de 2002 e 2014 (VIAS-SEGURAS, 2015).

Diante de um cenário de mobilidade urbana em crise, resultando, dentre outros problemas, em um alto número de mortes e acidentes no trânsito, as metrópoles pelo mundo carecem de políticas públicas de mitigação do problema. Contudo, como são distintas, cabe a cada uma reconhecer suas características, potencialidades e contingências para que transformem sua mobilidade urbana em busca de um cenário mais ameno.

Sob o principal argumento de proporcionar um trânsito mais seguro, a Prefeitura de São Paulo implementou o Plano de Proteção à Vida (PPV), uma série de medidas para acalmar o trânsito no espaço viário da cidade. Tais medidas, resumidamente, visaram atacar o volume e a velocidade do trânsito (PMSP, 2015a). Dentre outras, uma que gerou consideráveis controvérsias foi a redução dos limites de velocidade nas marginais Pinheiros e Tietê implementada em julho de 2015.

A Prefeitura divulgou que a velocidade máxima permitida nas vias expressas

das Marginais Pinheiros e Tietê seria reduzida de 90 km/h para 70 km/h, no caso dos carros, e de 70 km/h para 60 km/h no caso dos caminhões que trafegam pelas pistas expressas. Já a pista central (existente apenas na Tietê) teria a velocidade máxima reduzida de 70 km/h para 60 km/h e nas pistas locais de ambas as marginais, de 70 km/h para 50 km/h, para todos os veículos. O principal argumento para a adoção da medida pela Prefeitura foi promover a redução de acidentes nas vias.

Dias após o anúncio, o Ministério Público (MPE-SP) instaurou inquérito civil questionando se foram feitos estudos apropriados para resguardar as mudanças impostas nas marginais. Mesmo assim, a medida entra em vigor. Em resposta, a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-SP) entra com uma ação judicial contra a medida.

Após conflitos que se seguiram, a medida continuou. Relatórios apontaram resultados positivos da implementação. Contudo, pesquisas indicaram que a maioria da população a reprovou. Com as eleições municipais em outubro de 2016, reverter a medida foi uma das principais bandeiras dos candidatos à Prefeitura de São Paulo para a gestão 2017-2020, inclusive do candidato vencedor das eleições.

Portanto, a medida virou alvo de críticas e questionamentos judiciais, bem como ganhou o apoio e respaldo de diferentes sujeitos políticos. E mesmo com uma série de embates entre sujeitos a favor e contrários, foi garantida sua permanência até o fim do mandato da gestão que a implementou, ou seja, dezembro de 2016. Contudo, a medida continuou com alta insatisfação popular e sua reversão se tornou uma das principais promessas da maioria dos candidatos de oposição nas eleições municipais, inclusive do candidato vencedor do pleito.

Este artigo visa compreender como se deram as lutas pela da redução dos limites de velocidade das marginais tornando possível sua implementação. Para isso, buscaremos identificar quem foram os sujeitos envolvidos, quais discursos defenderam sobre a medida, e como eles se articularam para buscar suas demandas. Sendo esses, então, os objetivos do artigo.

Dessa forma, o artigo, de cunho descritivo e qualitativo, procura contribuir para o campo da administração pública, no que tange questões sobre como é possível a participação popular, por meio de sujeitos políticos, guiar as decisões governamentais. Para nossos achados, utilizamos de dados secundários que foram analisados com base em categorias extraídas da Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe (2015). Um arcabouço teórico que tem se mostrado muito pertinente em análises de transformações urbanas oriundas de lutas políticas (DA SILVA BASTOS *et al.*, 2021; MELLO; DA SILVA BASTOS; LACERDA, 2020).

2. Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe

Considerando que a construção da realidade se dá através das disputas políticas, a compreensão da implementação de políticas de desaceleração do trânsito na cidade de São Paulo carece de uma análise de sua dimensão política. De forma a se entender como estas ideias vieram a ser como hoje se apresentam, quais sujeitos as provocaram, quais foram contrários, quais as apoiaram e deram algum tipo de suporte para sua implementação. Para isso, utilizaremos a Teoria do Discurso (TD) de Laclau e Mouffe.

Teoria do discurso é uma teoria da identificação de significantes cuja contestação ou múltiplo investimento por parte de vários atores sociais permite construir articulações que alteram a ordem vigente – deslocada por crises ou deslegitimada por fracassos ou

arbitrariedades – e apontam para alternativas emancipatórias (LOPES; MENDONÇA; BURITY, 2015, pp. 16-17).

A TD de Laclau e Mouffe, é oriunda da obra *Hegemony and socialist strategy: towards a radical democratic politics* de 1985. Ela é uma teoria pós-marxista e construcionista social para a compreensão das lutas políticas contemporâneas. É pós-marxista por buscar atualizar aquilo que o Marxismo, a partir das crises da esquerda europeia dos anos 80, não mais conseguia responder para pensar o social: as lutas de classe agora são lutas hegemônicas. É construcionista por compreender que a realidade e as significações da sociedade são construídas por posições de sujeito precárias, contingentes e transitórias que estão dentro de diferentes jogos de linguagem (LACLAU; MOUFFE, 1987, 2015).

De acordo com Lopes, Mendonça e Burity (2015), a obra é uma das obras mais importantes de teoria social e política, marcando uma mudança de direção no modo de pensar a questão do socialismo e do próprio sentido e status da política no contexto das lutas sociais por justiça, igualdade e liberdade no cenário contemporâneo. Conforme Silva, Batista e Mello (2014), as principais influências para a construção da Teoria do Discurso (TD) estão em Gramsci, Foucault, Althusser, Saussure, Lacan, Barthes, Derrida, Marx, Wittgenstein. De acordo com Oliveira, Oliveira e Mesquita (2013, p. 1331), a TD é “fortemente crítica em relação aos modelos positivistas clássicos de pesquisa que buscam extrair os dados da realidade e garantir sua validade através do uso estrito de uma metodologia reconhecida e supostamente neutra e universal”.

Nessa teoria, “os discursos são construídos social e politicamente, estabelecendo um sistema de relações entre objetos e práticas possibilitando o desenvolvimento de posições de sujeito no qual os agentes sociais podem se identificar” (SILVA; BATISTA; MELLO, 2014, p. 81). A TD é, portanto, um aparato teórico que investiga como as práticas sociais articulam e contestam discursos (CORDEIRO; MELLO, 2013). Para Lopes, Mendonça e Burity:

[...] o que os autores trazem é uma nova ontologia fundada na centralidade do sujeito. Uma que não abriga noções de universalismo. Ou seja, coloca em xeque a própria noção de sujeito consciente e onisciente cartesiano para substituí-lo por outro que nunca se torna pleno. O social é politicamente construído. Ou seja, o político adquire uma centralidade na instituição de uma nova lógica social em substituição a uma que lhe antecede, mas ele não inaugura tudo do zero. A estrutura já existente vai se reconfigurando. O político está onde quer que se produza uma ordem de coisas, um regime de práticas. Que é o resultado de decisões políticas tomadas num terreno indecível. As noções de articulação, de discurso, contingência e, sobretudo, as lógicas da equivalência e da diferença possibilitam interpretar a relação entre o universal e particular para além de uma simples relação de oposição ou de uma contradição dialética (LOPES; MENDONÇA; BURITY, 2015, p. 25).

Assim, abandona-se a ideia de sujeito unificado (CORDEIRO; MELLO, 2013). Para Laclau e Mouffe (1987, p. 6), só através de uma crítica ao racionalismo e ao essencialismo que se é possível dar conta, de maneira adequada, da multiplicidade e diversidade das lutas políticas contemporâneas. Logo, a TD evidencia claramente o

caráter transitório de um projeto histórico, que se origina em uma particularidade que procura emular a universalidade, mas que para isso, precisa excluir alternativas inassimiláveis ou se extinguirá. A TD é uma representante do pós-estruturalismo.

Este compreendido como um esforço teórico que parte do pressuposto de que não há possibilidade de se considerar qualquer estrutura como uma totalidade fechada, construída a partir de fundamentos transcendentais da sua própria historicidade. Ou seja, há sempre o caráter precário, transitório e contingente em um projeto político. (LOPES; MENDONÇA; BURITY, 2015).

A lógica discursiva proposta por Laclau e Mouffe (1985) é o resultado de práticas articulatórias que fixam sentidos parciais por meio de pontos nodais que articulam elementos/momentos. Assim, qualquer constituição discursiva, pensada em termos de sistema discursivo, simboliza, estrutura e reestrutura sentidos, tendo em vista que estamos diante de um processo de constante significação (MENDONÇA, 2012). Os elementos são as diferenças que não se apresentam articuladas por razão de caráter flutuante. Os momentos são posições diferenciais que aparecem articuladas em um discurso. Já os pontos nodais são pontos de referência em um discurso que são responsáveis por gerar convergência dentro de um sistema de significados (SILVA; BATISTA; MELLO, 2014).

A tarefa da análise de discurso, portanto, pode ser resumida grosso modo da seguinte forma: o social deve ser compreendido a partir de lógicas discursivas e cabe ao analista conhecer as regularidades de sentidos desses sistemas discursivos. Para conhecer qualquer discurso, é necessário perceber as suas articulações e, para tanto, devem-se buscar no corpus discursivo os elementos que lhe dão identidade frente ao campo da discursividade, que é o espaço em que discursos disputam incessantemente sentidos (MENDONÇA, 2012). Assim, através das categorias da TD, será possível compreender como foi possível a redução das velocidades nas marginais paulistas.

3. Procedimentos Metodológicos

Para o alcance dos objetivos anteriormente delineados, em nosso artigo descritivo e qualitativo, selecionamos um conjunto de documentos secundários extraídos no ambiente virtual. O espaço temporal da seleção se deu em documentos publicados entre julho de 2015 e outubro de 2016. As fontes de pesquisa foram sítios eletrônicos da grande mídia, bem como publicações de páginas ligadas aos sujeitos políticos envolvidos que foram sendo localizados. Ao todo, chegamos ao número de 61 documentos (entre notícias, pesquisas, relatórios, posicionamentos e notas à imprensa e nomeados de D01 até D061).

Para identificar os sujeitos políticos – elementos – presentes no embate, fizemos a leitura apurada do corpus, iniciando pelo documento inicial produzido pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) para dar sustentação à implementação da medida intitulada “Redução de velocidade marginais Tietê e Pinheiros”. Seguindo pela repercussão da mídia e outras instituições sobre a questão. A partir destas leituras, para cada elemento identificado, buscamos algum documento (notícia, posicionamento, menção em documento de outrem, etc.) produzido por este para incrementarmos nosso corpus. Cabe ressaltar, que conforme a Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe, os elementos que buscamos são sujeitos políticos, ou seja, que possuem uma “voz” que represente certa coletividade.

Para detectar os discursos que guiavam o uso do espaço viário e quais desses estão sendo ressignificados pelas políticas de redução de velocidades das marginais, utilizamos análise textual, que é um dos mecanismos para acesso de dados empíricos

que pode ser articulada com a TD (BATISTA; SILVA; MELLO, 2014). Assim, usamos técnicas de categorização baseadas nas ideias desenvolvidas por Bardin (2011) para análise de conteúdo (AC). Na AC “o texto é um meio de expressão do sujeito, onde o analista busca categorizar as unidades de texto (palavras ou frases) que se repetem, inferindo uma expressão que as representem” (CARAGNATO; MUTTI, 2006, p. 682). A técnica de AC é composta por três grandes etapas: pré-análise; exploração do material; tratamento dos resultados em categorias e interpretação.

Para apontar as articulações – momentos – que estiveram presentes no embate, consideramos eventos em que os discursos identificados eram apropriados por diferentes sujeitos políticos, ainda enquanto elementos dispersos, formando uma cadeia de equivalência em torno de algum discurso específico que tenha vindo a se tornar um ponto nodal no caso estudado.

4. Os achados da pesquisa: elementos, discursos e momentos

4.1 Elementos

Com a exploração do material do corpus, diferentes elementos foram surgindo. Alguns com mais protagonismo, outros sendo apenas mencionada sua posição sobre o conflito. Alguns ora articulados, ora deixando as diferenças emergirem. Como principais elementos presentes na redução das velocidades das marginais Pinheiros e Tietê, identificamos o Poder Executivo Municipal formado pela Prefeitura e órgão auxiliares, como a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), que foram os executores da medida. Em um lado provisoriamente oposto, identificamos a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e o Ministério Público (MPE-SP) que questionaram legalmente a implementação. E permeando tal embate, encontramos uma série de instituições da sociedade civil, sindicatos, associações que deram suporte, nessa questão específica, para uma posição ou outra. Ou seja, de alguma forma tiveram participação ativa no processo.

Para demonstrar como fizemos a identificação, tomamos como exemplos os seguintes trechos retirados de documentos (em parênteses o código do respectivo) de nosso corpus:

“A Ordem dos Advogados de Brasil (OAB) e o Ministério Público de São Paulo (MP-SP) tentarão reverter a redução de velocidades nas marginais Tietê e Pinheiros, na capital paulista” (D12). “Para combater os índices de acidentes, a Secretaria de Transportes tem estudado iniciativas junto às secretarias municipais de Assistência e Desenvolvimento Social, Segurança Urbana e de Coordenação das Subprefeituras. ‘Não estamos apenas reduzindo a velocidade. É uma ação integrada que envolve outros órgãos da Prefeitura. Nós temos que ser implacáveis nesta ação. Não se trata de fazer opções’, afirmou [...]” (D02). “A redução de velocidade na via expressa atrapalha o abastecimento da quarta maior metrópole do mundo. Parece-me uma medida arrecadatória. Defendemos a necessidade de mais investimento na educação de trânsito e na construção de passarelas”. (Fernando Souza, presidente do Sindicato de Entregas Rápidas – SEDERSP) (D43).

Portanto, no Quadro 1 a seguir, ilustramos todos os elementos identificados em nosso corpus que contribuíram de alguma forma para o embate gerado pela implementação da redução dos limites de velocidade nas marginais Pinheiro e Tietê.

Quadro 1 – Sujeitos políticos identificados

- Portal Mobilize Brasil
- Ciclocidade
- Portal WRI Brasil
- Rede Nossa São Paulo
- Observatório Nacional de Segurança Viária
- Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP
- Associação pela mobilidade a pé em São Paulo
- Portal Bike é Legal
- Instituto Aromeiazero
- Instituto CicloBR
- Mídia
- Secretaria de Segurança Pública – SSP
- Companhia de Engenharia de Tráfego – CET
- Secretaria de Transportes
- Prefeitura de São Paulo
- Ministério Público – MPE/SP
- Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/SP
- Associação Comercial de São Paulo – ACSP
- Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social
- Secretaria de Segurança Urbana
- Secretaria de Saúde
- Secretaria de coordenação das subprefeituras
- Associação Brasileira de Pedestres – ABRASPE
- Academia Brasileira de Trânsito – ABTRANS
- Associação de Medicina de Tráfego – ABRAMET
- Sindicato dos Mototaxistas de São Paulo
- Sindicato dos Taxistas de São Paulo
- Sindicato de Cargas – SETCESP
- Sindicato de Entregas Rápidas – SEDERSP
- Sindicato dos Metalúrgicos do ABC
- FecomércioSP

Fonte: Os autores

Cabe comentar que os sujeitos identificados estão elencados de maneira a não guardar relação uns com os outros. Além disso, o elemento “outros” indica que podem existir outros elementos que fizeram parte do processo em questão e que acabamos não contemplando aqui por motivos de limitação de nosso corpus. Finalmente, a mídia entra na pesquisa como elemento neutro com o papel de mediar o debate entre os diferentes interesses.

4.2 Discursos

Para encontrarmos os discursos presentes no embate, fizemos uma leitura do material buscando nas falas e/ou posicionamentos dos sujeitos políticos identificados discursos que a respeito da medida de redução dos limites de velocidades nas marginais. Os resultados geraram 17 tipos de discursos que categorizamos e interpretamos conforme o Quadro 2.

Quadro 2 – Opções de recomendação pelos Avaliadores

Discurso	Interpretação
A medida diminui acidentes	Haverá diminuição no número de acidentes nas vias, bem como no número de fatalidades oriundas deles.
A medida gera maior fluidez no trânsito	Com o tráfego mais compactado, com tempo de resposta maior para o condutor, haverá mais fluidez.
A medida é técnica	A medida é baseada em estudos já comprovados e recomendada por órgãos internacionais.
A medida é legal	O código de Trânsito Brasileiro permite que o município estabeleça velocidades que achar adequadas em suas vias.
A medida poderia ser substituída por educação	Políticas Educacionais para os usuários das vias poderiam gerar os mesmos efeitos sem a necessidade da redução.
A medida gera congestionamentos	Diminuir velocidade provocará o aumento dos congestionamentos nas vias.
A medida é autocrática	A prefeitura não discutiu a implementação com a população.
A medida promove civilidade	A medida contribui para o coletivo e para a boa convivência entre os usuários das vias.
A medida visa arrecadação	O objetivo da medida é aumentar a arrecadação municipal com a aplicação de multas.
A medida é desproporcional	A medida pune todos os motoristas e não somente os infratores, além de causar mais danos do que pretende evitar.
A medida é uma tendência mundial	Outras metrópoles mundiais estão implementando medidas semelhantes.
A medida carece de estudos sobre sua eficácia	Não existem estudos que comprovem a eficácia da implementação da medida.
A medida foi implementada de forma abrupta	Não houve tempo suficiente para os usuários se adaptarem a nova medida antes do início da fiscalização.
A medida facilita assaltos	Com as velocidades mais baixas, os motoristas ficam mais suscetíveis a assaltos.
A medida aumenta a poluição ambiental	Com velocidades mais baixas, os veículos tendem a emitir mais gases poluentes.
A medida gera perdas econômicas para a cidade	A medida atrapalha a economia da cidade e do cidadão que necessita deslocar-se o mais rápido possível para o trabalho, ou durante o mesmo.
A medida é experimental	A medida é passível de revogação se não apresentar resultados satisfatórios.

Fonte: Os autores

Para exemplificar a maneira que os resultados foram encontrados, vejamos os seguintes trechos retirados de três documentos diferentes que ilustram o discurso de que a medida diminui acidentes:

“A prefeitura diz que a mudança é para diminuir o número de acidentes, já que as duas marginais são as vias mais perigosas da capital” (D03). Segundo a OAB, a população deveria ter sido consultada sobre a mudança e a medida deveria ter sido aplicada gradativamente, com ampla divulgação na mídia, instalação de faixas e sinalização alertando os motoristas. A entidade defende que outras medidas sejam adotadas, como campanhas de instrução para motoristas e pedestres, construção de passarelas e sincronização de sinais. (D49). “Com a baixa da velocidade, a prefeitura espera principalmente reduzir o número e a gravidade dos acidentes na capital paulista” (D04).

Identificados os elementos e os discursos que se apresentaram no caso estudado, chegamos à parte principal do artigo: entender como foi possível a implementação de tal medida.

4.3 Momentos

Todos os elementos identificados estão defendendo os discursos que coadunem com suas visões de cidade, e como parte, sobre como deve se dar o uso do espaço viário das marginais. Assim, o embate momentâneo se deu entre a Prefeitura, mais aqueles que apoiam a medida, e órgãos do poder judiciário, como a Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), e outros sujeitos que a rejeitam.

Os primeiros argumentos utilizados pela Prefeitura ao lançar a medida eram o de segurança, pois ela reduziria o número de acidentes, e de que ações semelhantes são adotadas mundialmente por países que conseguiram reduzir seus problemas de trânsito. Aqui, a Prefeitura se articula com suas secretarias e com a CET. E estas, se utilizam de uma série de estudos e relatórios para comprovar a eficácia da medida. Além de afirmarem que a medida seria legal por atender o Código de Trânsito Brasileiro e daria mais fluidez ao trânsito.

Após o anúncio, uma série de argumentos contrários começaram a ser propagados por sujeitos políticos como a OAB, a Associação Comercial de São Paulo (ACSP), e alguns sindicatos de motoristas da cidade. Entre os principais, estão os que afirmam que a medida vai piorar ainda mais os congestionamentos daquelas vias, que a medida aumentaria o número de assaltos na região, a falta de estudos que respaldem a implementação, a rapidez e falta de debate com a sociedade para a medida entrar em vigor, e que ela visava a arrecadação municipal com as possíveis multas geradas. Resultando numa ação civil proposta pela OAB e ACSP e aceita pelo MPE-SP que instaura inquérito contra a medida. O trecho a seguir exemplifica alguns dos argumentos apresentados.

Segundo a associação comercial, “não há como escapar da lógica de que o trânsito nas Marginais fluirá quase 30% menos”. Assim como a OAB, a ACSP também afirma que a cidade vai viver “um caos” na volta às aulas, na semana que vem. Ainda de acordo com a entidade, a política da CET traz prejuízos para o setor. “A redução do limite de velocidade impacta negativamente a livre circulação das pessoas e das mercadorias pela cidade”, disse (D24).

Em seguida, organizações da sociedade civil, como a Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) e Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), se posicionaram em defesa da medida, divulgando manifestos, estudos, pesquisas e relatórios que questionavam os argumentos contrários (trecho abaixo exemplifica). O que culmina com o MPE-SP dando parecer contrário à ação da OAB.

Vale lembrar que as Marginais são as principais portas de entrada da cidade de São Paulo. Ao reduzir a velocidade nessas vias, o poder público dá um recado aos motoristas que chegam das rodovias: "Acalme-se e alivie o acelerador. Você está chegando a uma cidade. Aqui tem gente cruzando as ruas: crianças, idosos, cadeirantes e ciclistas. Por favor, respeite" (D19).

A medida continua e estudos são realizados para comprovar sua eficácia e pesquisas para verificar sua aceitação. Enquanto os relatórios preliminares indicaram que a lentidão caiu 10% e os acidentes 23% (PMSP, 2015), as pesquisas apontam que a maioria (53%) da população é contra a medida (FECOMÉRCIOSP, 2015). O que leva a novos questionamentos dos grupos contrários com o argumento de medida arrecadatória sendo sustentado, o que colabora para nova abertura de inquérito contra a Prefeitura pelo MPE-SP.

Com a aproximação do período eleitoral, todos os candidatos de oposição anunciam que reverterão a medida. O que leva mais de vinte organizações da sociedade civil a criarem um abaixo-assinado para os candidatos de oposição anularem a proposta de aumento das velocidades, além de manifestos apoiando a redução. De forma complementar, novos estudos mostraram que a medida foi eficaz para reduzir a lentidão e os acidentes. No entanto, em outubro, ocorrem as eleições municipais e o candidato vencedor do pleito anuncia que reverterá a medida assim que assumir a prefeitura. A Figura 1 apresenta como os principais sujeitos envolvidos se posicionaram sobre a medida de redução das velocidades máximas nas marginais da cidade de São Paulo.

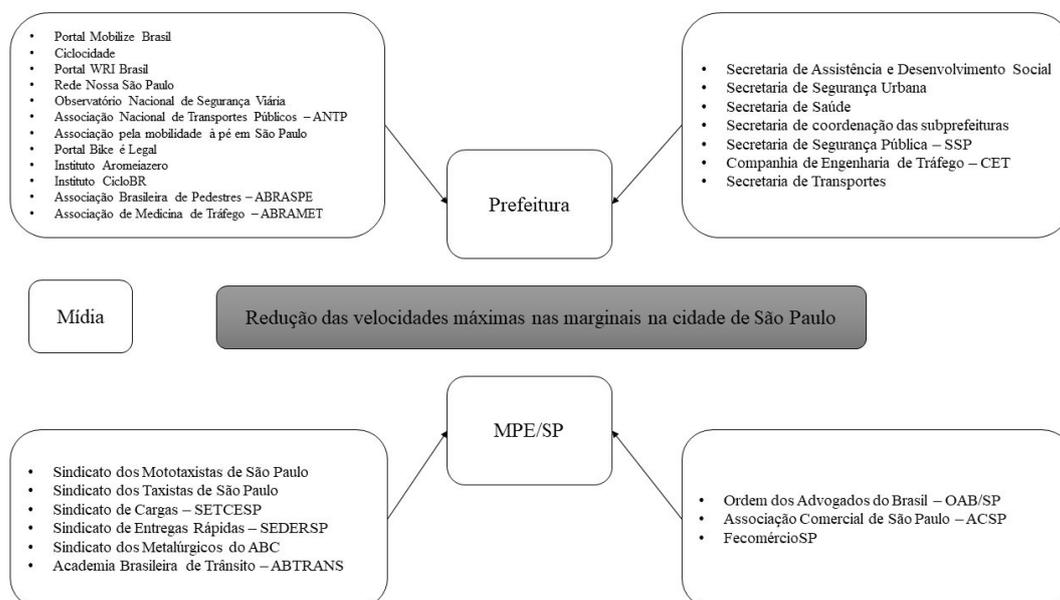


Figura 1 – Articulações na redução dos limites de velocidade nas marginais
Fonte: Os autores

A partir destas articulações, foi possível, ao menos momentaneamente, que a medida de redução das velocidades máximas nas Marginais Pinheiros e Tietê fosse implementada na cidade de São Paulo.

5. Algumas Considerações

Observando o desenrolar dos fatos sobre medida estudada, podemos então tentar atingir o objetivo deste artigo de compreender como se deram as lutas pela da redução dos limites de velocidade das marginais tornando possível sua implementação.

Inicialmente, é preciso salientar que uma política pública voltada a temática segurança no trânsito era extremamente necessária na cidade de São Paulo. Isto porque, segundo dados da CET, entre os anos de 2005 e 2015, a cidade teve uma média de 1340 mortes no trânsito, com o valor mais alto de 1505 mortes em 2005 e o mínimo de 992 mortes em 2015 (CET, 2015). A medida apresentou alguns resultados positivos, já que esse último número, que já sofreu influência da redução das velocidades, representou uma queda de 20,6% em relação ao ano anterior, aproximando a cidade da meta da capital para a Década de Segurança Viária da ONU, de 6 mortes a cada 100 mil habitantes até 2020. Esse índice era de 8,26 em dezembro de 2015. No Estado de São Paulo, era de 17,40 e, na RMSP, de 19,40 mortes por 100 mil habitantes (CET, 2016).

Outro fato que reforça tal argumento é que, no que se refere à segurança no trânsito, mesmo com dados preocupantes, o Brasil se destaca por possuir medidas legais em quatro dos cinco fatores-chave reconhecidos pela OMS (2015): bebida e direção, uso do cinto de segurança, uso de capacetes para motociclistas, transporte adequado de crianças. Contudo, segundo o órgão, o país ainda peca por não ter medidas relacionadas à velocidade. Em seguida, é necessário reconhecer o papel da sociedade na implementação da medida. Foi ela que pressionou a prefeitura pela ideia, bem como gerou debates sobre seus benefícios, dando suporte à prefeitura e seus órgãos. Sendo está a cadeia de equivalência que tornou possível a criação e implementação da medida.

Finalmente, também, é preciso reconhecer que a impopularidade da redução das velocidades não foi revertida, muito por ela desafiar a vocação da metrópole para os fluxos, fato verificável nos discursos contrários como aumento de congestionamentos, percas econômicas e desproporcionalidade. Discursos que seus defensores geraram equivalência com os novos responsáveis pela administração da cidade.

Assim, embora o primeiro grupo, formado pela prefeitura e ativistas, pareça ter melhor se articulado para, em um primeiro momento, tornar os significados que defendem hegemônicos, agora, passadas as eleições municipais, o segundo grupo volta a ganhar força. Isto se deu, principalmente pelo contexto político conturbado que o país atravessa, e por consequência também o município mais representativo brasileiro. Logo, uma nova articulação entre os sujeitos se dará, e a parceria entre Prefeitura e organizações da sociedade civil que foi fundamental para tornar possível a implementação da medida não aparenta continuar. O que obriga àqueles que defendem a medida a repensarem suas cadeias de equivalência e estratégias de atuação.

Como limites deste artigo, apontamos o fato de seu corpus possuir apenas documentos secundários, o que ajuda a identificar aquilo que foi “dito”, mas impede

de se encontrar o “não dito”. Outra limitação trata de que os documentos utilizados aqui foram elaborados até outubro de 2016, e novos eventos sobre a política já aconteceram nos primeiros meses de 2017. Pesquisas futuras podem ampliar o intervalo de pesquisa e observar a atuação da nova gestão municipal a respeito das marginais, bem como buscar fontes primárias que favoreçam a identificação de outras nuances aqui não observadas.

Referências

- BARDIN, L. *Análise do Discurso*. São Paulo: Edições 70; Almedina Brasil, 2011.
- BATISTA, M. M.; SILVA, C. C. G.; MELLO, S. C. B. Da teoria à análise política e social. In: MELLO, S. C. B. (Org.). *Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso*. Recife: Editora UFPE, 2014.
- CARAGNATO, R. C. A; MUTTI, R. Pesquisa qualitativa: análise de discurso versus análise de conteúdo. *Texto Contexto Enferm*, Florianópolis, v. 15, n. 4, p. 679-684, out./dez. 2006.
- CET. *Acidentes de Trânsito Fatais – Relatório Anual*. Companhia de Engenharia de CET. Mortes no trânsito caem 20,6%, e 257 vidas são salvas em um ano. Companhia de Engenharia de Tráfego. 22 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/noticias/2016/03/22/mortes-no-transito-caem-20-6-e-257-vidas-sao-salvas-em-um-ano.aspx>>. Acesso em: 11 maio 2016.
- CORDEIRO, A.; MELLO, S. C. B. *Crise de Sentido no Capitalismo Avançado: uma abordagem discursiva*. Recife: Edupe, 2013.
- DA SILVA BASTOS, A. F.; MELLO, S. C. B.; SILVA, D. R.; VALENÇA, S. Mobilidade urbana contemporânea à luz da teoria política do discurso de Laclau e Mouffe. *PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP*, v. 14, p. 147-160, 2021.
- FECOMÉRCIOSP - Federação do Comércio de Bens, Serviços e Serviços do Estado de São
- GAIÃO, B. F. S.; MELLO, S. C. B.; LEÃO, A. L. M. S. A Teoria do Discurso do Carnaval Multicultural do Recife: Uma Análise da Festa Carnavalesca de Recife à Luz da Teoria de Laclau e Mouffe. In: VIII Encontro de Estudos Organizacionais da ANPAD, 2014, Gramado. *Anais eletrônicos...* Gramado: ANPAD, 2014.
- LACLAU, E.; MOUFFE, C. *Hegemonia e estratégia socialista: Por uma política democrática radical*. São Paulo: Intermeios, 2015.
- LACLAU, E.; MOUFFE, C. *Hegemonía y Estrategia Socialista: Hacia una Radicalización de la Democracia*. Madrid: Siglo XXI, 1987.
- LACLAU, E.; MOUFFE, C. *Hegemony and Socialist Strategy: Toward a radical Democratic Politics*. London: Verso, 1985.
- LOPES; A. C.; MENDONÇA, D.; BURITY, J. A. A contribuição de Hegemonia e estratégia socialista para as ciências humanas e sociais. In: LACLAU, E.; MOUFFE, C. *Hegemonia e estratégia socialista: Por uma política democrática radical*. São Paulo: Intermeios, 2015.
- MELLO, S. C. B.; DA SILVA BASTOS, A. F.; LACERDA, C. C. O. Lutas urbanas no Cais Mauá e na Avenida Paulista: metodologia qualitativa para compreensão de transformações no espaço público das cidades. *Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*, v. 9, p. 106-125, 2020.
- MENDONÇA, D. Antagonismo como identificação política. *Revista Brasileira de Ciência Política*, Brasília, n. 9, p. 205-228, set./dez. 2012.

-
- OLIVEIRA, G. G.; OLIVEIRA, A. L.; MESQUITA, R. G. A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe e a Pesquisa em Educação. *Educação&Realidade*, Porto Alegre, v. 38, n. 4, p. 1327-1349, out./dez. 2013.
- OMS. Global status report on road safety. Geneva: World Health Organization, 2015.
- OMS. Global status report on road safety: time for action. Geneva: World Health Organization, 2009.
- ONU. Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 é lançada oficialmente hoje (11) em todo o mundo. United Nations. 11 maio 2011a. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancadaoficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/>>. Acesso em: 04 maio 2016.
- ONU. Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Nova Iorque: United Nations, 2011b.
- ONU. Transforming Our World: The 2030 Agenda for sustainable development. Nova Iorque: United Nations, 2015a.
- Paulo. Capital paulista é 5º maior mercado da América do Sul. FecomércioSP. 22 jan. 2014. Disponível em: <<http://www.fecomercio.com.br/noticia/capital-paulista-e-5o-maior-mercado-da-america-do-sul>> Acesso em: 7 maio 2016.
- PMSP. Lentidão no trânsito da cidade cai, em média, 10% em comparação ao ano passado. Prefeitura de São Paulo. 02 jun. 2015. Disponível em: <<http://capital.sp.gov.br/portal/noticia/5699>>. Acesso em: 11 maio 2016.
- SILVA, C. C. G.; BATISTA, M. M.; MELLO, S. C. B. A Teoria do Discurso de Laclau e Mouffe. In: MELLO, S. C. B. (Org.). *Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso*. Recife: Editora UFPE, 2014.
- Tráfego. 2015. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/395294/relatorioanualacidentesfatais2014.pdf>>. Acesso em: 11 maio 2016.
- VIAS-SEGURAS. Estatísticas do seguro obrigatório DPVAT. Vias Seguras. 10 mar. 2015. Disponível em: <http://www.viasseguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_seguro_dpvat>. Acesso em: 04 maio 2016.