



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM EDUCAÇÃO
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE PARANAÍBA

Jorge Fábio Godões Pereira

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: uma análise do discurso contido nas charges

Paranaíba/MS

2014

Jorge Fábio Godóes Pereira

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: uma análise do discurso contido nas charges

Monografia apresentada ao Programa de Pós-Graduação Lato Senso em Educação, área de concentração em Educação, Linguagem e Sociedade da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Paranaíba como exigência parcial para obtenção do grau de especialista em Educação.

Orientador: Prof. Dr. José Antonio de Souza

Paranaíba/MS

2014

JORGE FÁBIO GODÓES PEREIRA

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: uma análise do discurso contido nas charges

Monografia apresentada ao Programa de Pós-Graduação Lato Senso em Educação, da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, como requisito parcial para obtenção do grau de especialista em Educação. Área de concentração: Educação, Linguagem e Sociedade.

Aprovada em/...../.....

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Antonio de Souza (Orientador)

Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS)

Profa. Me. Carina Maciel de Oliveira Silva

Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS)

Prof. Me. Ailton de Souza

Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS)

À minha esposa, Ana Paula
À minhas filhas, Ana Júlia e Mariana....
que suportaram meu mal humor e minhas ausências

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus provedor da vida.

Aos meus pais, José e Guilherma, que mesmo diante das dificuldades nunca mediram esforços para manter a mim e meus irmãos na escola.

Ao programa de Pós-Graduação Latu Senso em Educação pela oportunidade de aperfeiçoamento.

Ao meu orientador, professor Dr. José Antonio, que se desdobrou em dois para me orientar e que gentilmente sempre esteve à disposição.

A todos os professores do programa, em especial aos professores Dr. Djalma Querino que me fez perceber a importância de prosseguir nos estudos acadêmicos, e professor Dr. Elson que no último momento me tirou todas as dúvidas sobre o programa.

Aos amigos do curso, que propiciaram momentos de descontração.

Enfim, a todos que colaboram direta ou indiretamente com este trabalho.

RESUMO

Este trabalho de pesquisa se pauta em uma perspectiva teórica que aproxima a teoria social e a Análise do Discurso; busca-se compreender a violência no trânsito por meio de construções teórico-conceituais sobre o carro e sua utilização nas vias urbanas; da mesma forma, procura-se analisar como essas construções se revelam no discurso das charges, pois se entende que toda e qualquer violência cria em nosso cotidiano um estado de alerta que influencia o modo de agir e de pensar. O escopo teórico da pesquisa se baseia principalmente na teoria social de Roberto da Matta (2010) que é uma ferramenta para compreender as sociedades; autores estudiosos do trânsito como Corassa (2011) e Biavati e Martins (2007), além de autores da teoria sociointeracionista do discurso, que estudam o discurso enquanto produto da interação tais como Bakhtin (2010), Maingueneau (2002), Brandão (2004), Fernandes (2008), Cardoso (1999), Orlandi (2008), entre outros. Procurou-se evidenciar, a partir das análises das charges obtidas no site Humortadela, que é especializado nesse tipo de publicação, algumas construções teóricas sobre o carro e o trânsito e que alguns dos comportamentos detectados nascem a partir de tais construções, pois ao mesmo tempo em que a violência gerada no trânsito encontra raízes fortes nas tradições sociais, também se depara com as representações que o carro pode apresentar. Estabeleceu-se, então, que essas representações desvirtuam a relação homem/máquina desembocando no trânsito conflitos iminentes com os quais estão implicados o desejo, o poder e a disputa. Disputas que se tornam cada vez mais acirradas por um espaço público que vem se tornando limitado pelo aumento da frota e confundido como espaço privado, por conta do modo como as pessoas utilizam os carros e também pelo modo como se compreende esse espaço tão utilizado pelo homem moderno, desencadeando um ciclo de desrespeito às leis que regem o trânsito, influenciando produções textuais de toda ordem, inclusive as produções das charges.

Palavras-Chave: 1- Carros. 2-Representações. 3- Análise do Discurso.

ABSTRACT

This research is anchored in a theoretical perspective that brings Social Theory and Discourse Analysis ; we try to understand traffic violence through theoretical and conceptual constructs about the car and its use on urban roads; in the same way, we examine how these constructs are revealed in the cartoons' discourse, since it is understood that any violence in our daily lives creates a state of alert that influences the way we act and think. The theoretical scope from the research is primarily based on Roberto da Matta's (2010) social theory which is a tool for understanding the societies; authors who study the traffic as Corassa (2011) and Biavati and Martins (2007), and authors from the social interactionist theory of discourse, studying the speech as a product of interaction such as Bakhtin (2010), Maingueneau (2002), Brandão (2004) Fernandes (2008), Cardoso (1999) Orlandi (2008), among others. We tried to highlight, from the analysis of the cartoons Humortadela obtained from the website, which specializes in this kind of publication, some theoretical constructs about the car and the traffic and that some of the behaviors detected arise from such constructions, because while where violence generated traffic is strong roots in social traditions, is also faced with the representations that the car may have. Then established that these representations distort the relationship man / machine emptying into traffic impending conflicts with which they are involved the desire, power and the dispute. Disputes become increasingly fierce for a public space that is becoming limited by the increase of the fleet and confused as private space, because of the way people use cars and also the way we understand this space as used by man modern, triggering a cycle of disrespect to the laws governing transit, influencing textual productions of all kinds, including the productions of the cartoons.

Keywords: 1 Cars. 2- representations. 3 Discourse Analysis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Charge I	54
Figura 2: Charge II	56
Figura 3: Charge III.....	59
Figura 4: Charge IV	59
Figura 5: Charge V.....	61
Figura 6: Charge VI	61

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	09
1 VIOLÊNCIA: reflexões iniciais	14
1.2 Violência no Trânsito	18
1.2.1 Automóvel: história e representações.....	18
1.2.2 Trânsito: o lugar onde tudo acontece.....	24
1.2.3 Quem é que manda no Trânsito?	26
1.2.4 Carro o Trânsito e a Lei.....	28
1.2.5 Meu carro minha vida: o que o carro representa para você?	31
2 ANÁLISE DO DISCURSO E INTERAÇÃO VERBAL	36
2.1 Questões iniciais	36
2.2 O interacionismosociodiscursivo: uma questão a ser entendida	37
2.3 Língua e Discurso: a nova concepção empreendida pela AD	38
2.4 As charges e a Análise do Discurso	46
3 A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO RETRATADA NAS CHARGES	51
3.1 Caracterização da Coleta de Dados	51
3.2 Análise das Charges selecionadas	53
CONSIDERAÇÕES FINAIS	64
REFERÊNCIAS	66

INTRODUÇÃO

Não precisamos de um esforço muito grande para compreender que a violência tem tomado conta do dia-a-dia de nossas vidas em sociedade. Para onde quer que olhemos veremos atos de violência, ou simplesmente não vemos, pois de tão corriqueiros já não os enxergamos mais como violência. Entender a violência então não pode ser um ato solitário, mas devemos empreender um esforço que una vários campos do saber, tais como a Psicologia, a Sociologia a Antropologia e por que não a Análise do Discurso?

Entendemos que a compreensão desse fenômeno é uma tarefa multidisciplinar, pois é evidente que a violência sempre existiu em todos os tempos e em todos os setores da sociedade, circundando, assombrando e se assenhorando do homem por onde quer que ele vá. No mundo moderno ela parece ter se tornado mais tolerável, não no sentido de aceitá-la, mas no sentido da naturalização e convivência com a violência ao ponto de adaptar nossos hábitos e costumes em razão dela, o que nos leva realmente a acreditar que “a violência, no mundo de hoje, parece tão entranhada em nosso dia-a-dia que pensar e agir em função dela deixou de ser um ato circunstancial, para se transformar numa forma do modo de ver e de viver o mundo do homem [...]” Odália (2004, p. 9).

Diante do exposto, parece que somos levados a cada dia a aprender conviver “pacificamente” ao lado da violência, onde números alarmantes de casos multifacetários de violência tem tomado conta dos meios midiáticos, e a sociedade, por sua vez, assiste a tudo com uma certa perplexidade mórbida incapaz de reagir diante dos acontecimentos.

Todos os dias, constantemente, somos expostos a vários tipos de violência, que por muitas vezes, passam despercebidas por nós mostrando suas facetas sem que nos demos conta disso, e uma das facetas da violência que cada vez mais tem se revelado, e diga-se logo, de forma crescente, é a violência que tem o trânsito como fator motivador.

Entender o trânsito como expoente de violência tem se mostrado um objeto de estudo muito interessante, pois ao mesmo tempo em que o texto legal assegura que ele seja um espaço igualitário, percebemos, que apesar disso, muitas outras relações estão imersas nesse universo tão complexo que é o trânsito de nossas cidades.

No Código de Trânsito Brasileiro (CTB), temos a descrição legal para trânsito. Para o CTB trânsito é a “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (CTB 1997). Temos então a compreensão formal do que seria o trânsito,

mas bem sabemos que trânsito não se resume a essa mera descrição formal, pois ele envolve relações sociais e culturais que diretamente implicarão em sua utilização.

Tal definição nos leva a refletir em como o trânsito pode ser um possível fator gerador de violência, uma vez que essa visão, de espaço formalmente igualitário chegando a receber uma descrição quase romântica, que é ao mesmo tempo dividido por pessoas, veículos e até animais tem sido destruída e reformulada para uma visão de espaço cada vez mais disputado, concorrido e defendido a um custo muito alto, ou seja, a própria vida.

O trânsito idealizado pelo CTB como lugar democrático vem sofrendo grandes transformações nos últimos anos, pois tem se mostrado cada vez mais como ambiente conflituoso e violento, onde ele não é regulado apenas pela legislação, mas também pelas relações sociais ali envolvidas.

Com as afirmações ajuizadas até o momento, fica evidente que a nossa intenção é entender o trânsito urbano como fator gerador de violência e as relações sociais estabelecidas nesse lugar e não apenas fazer um levantamento estatístico dessa violência, e muito embora nos apoiemos em dados estatísticos para explicarmos situações que contribuem para a violência a partir do trânsito. Nosso foco não é demonstrar estatisticamente a existência deste tipo de violência, pois é fato incontestável, mas sim colocar em evidência a violência gerada por esse problema moderno que tem se alastrado de forma descomunal em grandes, médias e até mesmo em pequenas cidades, gerando custos financeiros tão grandes quanto os sociais de modo que possamos fazer uma discussão teórica sobre o assunto.

Procuraremos entender o trânsito então, como um lugar onde conflitos são gerados e não são contornados, procurando assim, atribuir algumas causas e que podem contribuir para essa problemática, de modo que nosso aporte possa ser relevante para o entendimento de questões relativas a esse tipo de violência.

Vale ressaltar que ao tratarmos da violência no trânsito urbano não refutamos a existência de violência no trânsito de outros locais (como rodovias, por exemplo), mas preferimos caracterizar a violência no ambiente urbano, pois é nesse espaço que ela se mostra mais latente.

A temática aqui sugerida é uma temática multidisciplinar, que pode ser estudada por diversas perspectivas, tais como a psicológica, onde se poderia, por exemplo, estabelecer o perfil psicológico dos envolvidos; na expectativa social, seria possível mostrar as relações sociais existentes nesse ambiente; no ponto de vista da saúde, não seria difícil demonstrar os danos causados à saúde; na visão da engenharia, poder-se-ia evidenciar os problemas

relacionados ao tráfego, entre outras abordagens que certamente apresentariam resultados positivos para um bom entendimento da problemática, e nosso trabalho, de certa forma, poderá contemplar muitas destas perspectivas, uma vez que partiremos da Análise do Discurso (A D) para estudarmos o problema da violência no trânsito.

Partindo do pressuposto de que a temática é multidisciplinar, evocamos também uma teoria multidisciplinar para entender o fenômeno da violência gerada a partir do trânsito. Por este motivo escolhemos a Análise do Discurso como uma das possibilidades de compreensão desse fenômeno, considerando-a como ciência constituída cientificamente capaz de nos fazer compreender a realidade em nossa volta por meio da análise de discursos organizados socialmente.

Para tanto, nos apoiaremos na análise de charges, onde disporemos para tal de recursos oferecidos pela Análise do Discurso em uma concepção interacionista do discurso que nos subsidiará o referencial necessário para compreendermos a violência motivada pelos conflitos no trânsito através de análises que dialoguem com texto e com as construções teóricas aqui apreendidas.

Utilizar as charges como instrumento direcionador pode parecer simplista em uma visão superficial, mas se atentarmos para algumas características específicas das charges perceberemos que elas têm muito a nos dizer sobre a realidade que nos circunda, pois como enfatiza Cavalcanti (2008, p. 37) “a charge transmite informações que envolvem fatos e é, ao mesmo tempo, um texto crítico”.

Ao considerarmos que as charges transmitem informações que envolvem fatos, somos levados a crer que há uma situação real instaurada e que, portanto, pode ser entendida. Assim, as charges podem nos dar uma visão de como a sociedade compreende esse tipo de violência se manifesta no plano social.

Partiremos então, de uma teoria interacionista da linguagem, ou seja, de uma teoria do discurso de linhagem francesa que aposta na relação necessária entre o dizer e as condições de produção colocando na exterioridade sua marca fundamental, indo além do sentido estritamente linguístico nas análises a serem feitas procurando estabelecer uma relação sócio-histórica de produção, pois entendemos que devemos “ultrapassar uma descrição dos elementos meramente linguísticos e buscar também elementos extralinguísticos que, de um modo ou de outro, condicionam a interação verbal nos planos econômico, histórico e social” (Freitas 1998, p. 36).

O presente trabalho se justifica à medida que se torna evidente que a violência tem aumentado na sociedade se alastrando para outros locais, nesse caso o trânsito, e em virtude de encontrarmos pouquíssimas pesquisas científicas envolvendo essa temática que é tão complexa e desafiadora, uma vez que abrange também relações humanas, abona-se também pelo fato de não encontrarmos nenhuma pesquisa partindo da mesma perspectiva, ou seja, analisando charges para discutir tal fenômeno.

Tal afirmação se dá devido ao fato de que após escolhido o tema foram levantadas as teses e dissertações no banco de dados do Instituto Brasileiro de Informações e Tecnologia (IBICT) com o propósito de observar, de modo geral, quais eram as pesquisas que circulavam no meio científico com a mesma temática.

Nesse contexto, merece destaque a dissertação defendida em 2007 por Renan da Cunha Soares Júnior, na área de psicologia da saúde na Universidade Católica Dom Bosco (Campo Grande-MS). Com o título de O COMPORTAMENTO DE RISCO NO TRÂNSITO DOS MOTORISTAS EM CAMPO GRANDE-MS, a presente dissertação traz alguns referenciais teóricos que podem ser norteadores para a pesquisa que aqui se realiza e muito embora a pesquisa de Soares Júnior se baseie mais em dados estatísticos, retratando uma violência voltada para os acidentes ocorridos no trânsito. A referida pesquisa traz grande contribuição quando é observado alguns comportamentos de risco como geradores de violência no trânsito e a partir de concepções teóricas sobre o assunto, admite que o risco é algo inerente a atividade humana presente na coletividade buscando estabelecer uma relação entre comportamento de risco e acidentes de trânsito.

Podemos destacar também o trabalho de Mauricio Bastos Russo, “VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO À MODA BRASILEIRA : INSEGURANÇA, LETALIDADE E IMPUNIDADE” defendida em 2012 na Universidade Federal do Ceará que procurou compreender como as condições socioeconômicas e culturais contribuem com a violência no trânsito. De base sociológica a tese de doutorado de Russo se sustenta principalmente em concepções fundadas na sociologia, utilizando como referencial o autor Roberto da Matta, além de estatísticas fornecidas por órgãos oficiais e estudos comportamentais fornecidos pela psicologia.

Vale ressaltar que encontramos alguns outros trabalhos relacionados com a temática sugerida, porém enviesadas por outras perspectivas que talvez não nos ajudasse entender a violência que é gerada a partir do trânsito, ou seja, aquela violência que nasce de relações conflituosas no trânsito.

Sabemos que são as análises das charges que poderão direcionar o entendimento de algumas dessas relações conflituosas, e sabemos também que as charges são cunhadas dentro da perspectiva ideológica de quem as criou. Diante disso selecionamos uma amostra de seis charges que estão disponibilizadas no sítio digital do humortadela, onde poderemos observar qual o discurso veiculado nas charges e comparativamente estabelecer um diálogo com a teoria aqui utilizada.

Desenvolveremos primeiramente um capítulo sobre violência no trânsito, que também contemplará a violência de modo geral, para que compreendamos esse fenômeno que muito aflige toda sociedade contemporaneamente. Neste capítulo procuraremos fazer uma breve revisão teórica sobre o trânsito e o carro.

Em momento seguinte, já no segundo capítulo, pontuaremos questões relacionadas à análise do discurso, para que possamos, assim, entender a partir de princípios básicos, como funciona essa ciência na qual nos apoiaremos para analisar as charges.

No terceiro capítulo analisaremos as charges que comporão o nosso *corpus* de análise para que assim possamos entender, mesmo que de uma determinada perspectiva e sem termos a pretensão de esgotarmos as possibilidades de análises, como essa violência pode influenciar nas produções das charges.

Em seguida – e antes de nossas referências - partiremos para as considerações finais, tentando abordar um ponto de convergência entre os discursos das charges e a violência produzida a partir do trânsito, apoiados pelos referenciais teóricos utilizados.

1. VIOLÊNCIA: reflexões iniciais

Entender a violência tem se mostrado uma tarefa multidisciplinar, pois a violência perpassa por todos os campos da sociedade e influencia a todo tempo o nosso modo de agir, de pensar e nossos modos de relacionarmos em sociedade e sendo assim, neste capítulo procuraremos entender o que é a violência de modo geral e mais especificamente a violência no trânsito.

Muitas áreas da ciência procuram entender o fenômeno da violência e as várias implicações que esse mal causa em nosso cotidiano, algumas procuram determinar se homem nasce mal, outras defendem que é a sociedade que o corrompe, mas a questão é que tentar homogeneizar e atribuir uma causa específica para esse fenômeno não se mostra razoável, pois se tomássemos como certo que o homem nasce mal, teríamos que aceitar que como condição da natureza humana a violência subsistiria em todo lugar que houvesse atividade humana. Agora se aceitássemos apenas as condições impostas pela sociedade como causa, teríamos que explicar o porquê dos níveis de violência em sociedades culturalmente desenvolvidas, onde os índices de desenvolvimento humano são altíssimos, sendo assim preferimos atribuir que a violência surge de uma série de fatores que, por sua vez influenciam na vida do homem histórica e socialmente possibilitando aflorar seus instintos naturais de sobrevivência.

Pensar em violência é fazer um retrocesso histórico e social. Entender que ela sempre existiu e que homem modifica seu modo de se relacionar com ela do mesmo modo que a violência modifica seu modo de atuação na sociedade. Odália (2004) estabelecendo uma relação entre homem e sociedade assevera que o homem é reflexo da sociedade, pois para o autor

O homem, na sua história, tem sido o que a sua sociedade é. Se ela é injusta, ele também o é; se ela é violenta ele não faz por menos. Mas é a consciência que o homem tem de que é, em última análise, o produto de sua sociedade, que o tem levado a lutar contra as injustiças, as violências, as discriminações, os privilégios, pois só assim ele poderá chegar um dia a uma sociedade em que a violência - se não abolida integralmente - pelo menos não flua tão abundantemente de estruturas societárias que a tem condição de sobrevivência. Odália (2004, p. 85)

Percebemos que o homem luta contra esse ciclo na tentativa de senão abolir pelo menos diminuí-la, mas o fato é que não precisamos nos esforçar muito e nem precisamos ir muito longe para presenciarmos atos de violência, basta apenas ligar um aparelho de TV, acessarmos a internet, ou até mesmo dentro de nossas casas nas relações que estabelecemos

com nossos familiares, pois quem é o pai ou mãe que nunca tentou ganhar na força, e com não menos um pouco de violência, o respeito dos filhos? Agora nos diga, qual é o filho adolescente que nunca se rebelou contra os pais para tentar imprimir seus desejos juvenis de independência?

É marcadamente visível que em nossa sociedade se instaura, cada dia mais, um clima de violência que nos amedronta e nos afugenta de nossas atividades elementares. Perpassando por nossas casas, em maior ou menor escala, esse clima se reproduz em nossa sociedade, inclusive no trânsito, em uma escala jamais vista.

Tal asserção encontra respaldo nos estudos desenvolvidos por Waiselfisz (2014, p.22) que constata, a partir dos dados oferecidos pelo Ministério da Saúde disponíveis no Subsistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), um crescimento das mortes violentas no Brasil entre os anos de 1.980 e 2.012, pois os estudos apontam que a taxa de homicídios cresceu em 148,5%, em segundo lugar, os suicídios, que cresceram 62,5%, mas também os óbitos em acidentes de transporte aumentaram 38,7%. É claro que estes dados não representam a totalidade das ocorrências, uma vez que como o próprio autor afirma existem casos que nem ao menos são registrados, mas com certeza representa bem o aumento da violência em nossa sociedade.

A violência pode englobar uma gama extensa de ações produzidas pela humanidade ao longo da história, e não somente os atos mais gritantes e visíveis, pois como afirma Moraes (1981) violência é tudo aquilo que agride a integridade pessoal e nesse sentido,

[...] passam a ocupar espaço, nesse conceito, fatos humanos de uma diversidade enorme. Isto é: a violência entendida como tudo que pode agredir a integridade pessoal irá incluir desde o latrocínio até o trabalho de um operário em uma linha de montagem, passando pela especulação imobiliária e outros absurdos permitidos ou não pela lei. (Moraes 1981, p. 25)

De fato uma concepção tão abrangente de violência pode nos levar a refletir e concordar que a todo tempo somos submetidos a constrangimentos os quais não tomamos como atos violentos, pois se não refletirmos bem não enxergaremos violência nenhuma no fato de pessoas trabalharem duro o mês inteiro para defender um salário mínimo, que garante apenas sua subsistência, enquanto muitos patrões se enriquecem as suas custas.

Sendo assim, a aceção de violência e o incômodo causado por ela pode ser muito relativo, pois depende muito das relações que o homem estabelece com a sociedade e seus fatos. Na concepção aqui abordada preferimos entender essas relações humanas, como relações que se estabelecem histórica e socialmente, o que nos leva a entender que a violência

pode assumir acepções diferentes em épocas diferentes e em sociedades diferentes, ou seja, o que em nossa sociedade entendemos como violência em determinada época, talvez em outra época ou sociedade não seja, ou quem sabe já tenha se tornado uma violência institucionalizada.

Talvez o mais preocupante desse crescimento, não seja o fato da violência ser uma crescente em nossa sociedade, mas sim o fato de cada dia mais ela se tornar institucionalizada e como afirma Odália (2004, p. 35) “toda violência é institucionalizada quando admito explícita ou implicitamente, que uma relação de força é uma relação natural – como se na natureza as relações fossem de imposição e não de equilíbrio”. Sendo assim podemos observar que a institucionalização pode se dar de duas maneiras, de modo natural, quase que organicamente, ou legalizada.

A institucionalização orgânica seria aquela que nasce naturalmente quando aceitamos a violência cotidiana como natural procurando de algum modo apenas nos esquivar dela, havendo uma certa resignação, ou quando a acolhemos como algo natural em nossas vidas e mesmo que não percebamos a aceitamos sem que nos sintamos incomodados. A grande dificuldade de entendermos esse tipo de violência é o fato de

[...] Nem sempre a violência se apresentar como um ato, como uma relação, como um fato, que possuam uma estrutura facilmente identificável. O contrário, talvez, fosse mais próximo da realidade. Ou seja, o ato violento se insinua, frequentemente, como um ato natural, cuja essência passa despercebida. Perceber um ato como violência demanda do homem um esforço para superar sua aparência de ato rotineiro, natural e como que inscrito na ordem das coisas. (Odália 2004, p 22)

Já a institucionalização legalizada se afloraria na forma de leis, nas quais o Estado se ancora, utilizando-se desse aparato formal para instituir seu poder de constrangimento. Para sermos práticos vamos tomar um exemplo. Em quase todas as sociedades, para não generalizar todas, matar alguém é crime, e como sabemos nenhum crime se dá sem pelo menos um pouco de violência, mas em países como os Estados Unidos da América criou-se a pena de morte para crimes mais bárbaros é tida como algo natural, mas espere um pouco; matar alguém não é crime? A resposta é obviamente que sim, mas estamos falando aqui de algo acordado pela sociedade, aceito como natural e quem sabe como a melhor forma de “limpar” a sociedade desse tipo de violência, pois do mesmo modo que é permitido ao Estado matar alguém em nome da ordem nos Estados Unidos nos é permitido matar alguém no Brasil em defesa própria ou da vida de outrem, ou ainda em estado de necessidade. A

institucionalização da violência perpassa pela aceitação popular do mesmo modo que aversão à violência perpassa por sua rejeição.

A institucionalização quase sempre se torna um modo natural ou legal para tentar suprimir a violência dando um ar de legalidade e moralidade a atos violentos ante a necessidade de organizar as relações interpessoais em sociedade, mas a questão é que a lei por si só não garante uma relação harmoniosa entre os homens, na verdade

[...] o que a lei faz é se ater a limites que lhe são prefixados, além dos quais seria inócua. A lei não é uma força que tenha a capacidade de se auto-impor. Ela se amolda a uma realidade e busca sua consolidação e mesmo sua justificação. Ela tem a função de normalizar o que não é normal. Ela institucionaliza, estabelecendo limites, situações que deveriam ser abolidas. Odália (2004, p. 37)

Para Odália (2004, p.14) embora seja verdade que a violência seja um traço obsessivo de nossa época, “não se pode deixar de reconhecer que uma das condições básicas da sobrevivência do homem, num mundo natural hostil, foi exatamente sua capacidade de produzir violência numa escala desconhecida pelos outros animais.” Parece estranho pensar nessa asserção como verdadeira, mas fazendo sempre esse movimento encarando a violência como fato que se insere na ordem histórica e social, seríamos hipócritas se não admitíssemos sempre tentando relativizar- que a violência também pode se tornar o único meio para se garantir a sobrevivência de determinadas comunidades em determinadas situações.

É claro que Odália (2004) está se referindo ao mundo natural, mas no mundo social a produção e violência pode se tornar um mecanismo de autodefesa, pois Georges Sorel (1992) em seu livro Reflexões sobre violência admite que a única saída para o proletariado seria agir por meio da violência, mas procurando estabelecer um contexto devemos lembrar que o presente livro escrito em 1905 trata da luta de classes sendo que a violência aparece como elemento preponderante, senão fundamental para a revolução dos proletários que por muito vinham sendo oprimidos pela burguesia. Faz-se necessário para entender as concepções do autor nos situarmos no contexto histórico (revolução proletariado) e sua posição política (socialista).

Sorel naquele momento dentro de sua visão política não via a revolta proletária como um ato de barbárie, mas como a única forma de se livrar de outro tipo de violência, a exploração operária. Para Sorel (1992, p. 110)

O perigo que ameaça o futuro do mundo pode ser afastado se o proletariado se apegar com obstinação às ideias revolucionárias, de modo a realizar, tanto quanto possível, a concepção de Marx. Tudo pode ser salvo se, pela violência, ele conseguir consolidar de novo a divisão em classes e devolver o à burguesia um pouco de sua

energia. Eis aí o grande objetivo para o qual deve dirigir-se o pensamento dos homens não hipnotizados pelos acontecimentos do dia, mas que pensam nas condições do amanhã. A violência proletária, exercida como uma manifestação pura e simples do sentimento de luta de classe, aparece assim como belo e heroico. Ela está a serviço dos interesses primordiais da civilização. Talvez não seja o método mais apropriado para obter vantagens materiais imediatos, mas pode salvar o mundo da barbárie.

Mesmo não admitindo a violência como o meio mais apropriado o autor a defende como sendo a alternativa mais plausível para a libertação proletária. Para Sorel (1992) existe uma relação tensa entre força e violência, relação essa que necessita ser desfeita. Para o autor os atos de força estão relacionados com a atos de autoridade que tem por objetivo impor a organização de uma certa ordem social, na qual a minoria governa, enquanto que a violência tende a destruição dessa ordem, relacionando violência aos atos de revolta, onde os proletários reagem contra a burguesia e contra o Estado que sempre empregaram a força desde os tempos modernos.

Fazendo uma releitura ou até mesmo uma analogia da obra de Sorel podemos dizer que a violência também pode ser tida como um ato de reação contra ela mesma, uma vez que em determinadas situações, seja por instinto de sobrevivência ou tomando-a como poder reacionário não conseguimos agir passivamente diante de fatos violentos e por isso nos valemos desse instinto de autodefesa para resguardar, de certo modo, nossa integridade pessoal ou até mesmo coletiva.

Não podemos dissociar violência das relações sócio-históricas temos que acreditar que homem age de forma violenta por costumes, tradições, leis explícitas e implícitas ou razões que, por seu turno, se inserem em uma ordem histórica, que de algum modo determina seu modo de agir e de pensar, pois se não fosse assim consentiríamos que o homem é naturalmente violento e não acreditamos apenas nessa possibilidade. O fato é que não podemos descartar que a violência tem se tornado um ato circunstancial que influencia nosso modo de viver e de relacionarmos em todas as instâncias de nossa vida cotidiana, inclusive no trânsito, interferindo nas relações com nossos pares, fazendo-nos esquecer, talvez, que as relações primordiais, são as relações que os homens desenvolvem entre si.

1.2 Violência no Trânsito

1.2.1 Automóvel: história e representações

Antes de adentrarmos em questões relativas à violência no trânsito, procuraremos estabelecer alguns conceitos que serão primordiais para entendermos esse ambiente que às vezes se mostra útil, em outras se mostra tão hostil, para alguns, lugar de prazer, para outros, lugar de martírio.

Acreditamos que o trânsito é um lugar dinâmico e que as relações que se estabelecem nesse espaço influenciam diretamente positiva ou negativamente em nossa vida cotidiana e que alguns elementos são essenciais na composição desse ambiente. Nesse sentido, entendemos que o automóvel/carro é o elemento principal nesse ambiente conflituoso e que sua utilização seja como meio de utilidade ou por seu valor simbólico devem ser entendidas prioritariamente para que possamos incluir nessa discussão a violência gerada a partir trânsito.

Pensar em violência no trânsito é pensar em um novo tipo de violência, que se propaga em um novo campo de batalha, o trânsito, que por sua vez se tornou o que é hoje devido a alguns fatores, que influenciaram diretamente nesse ambiente e dentre eles podemos destacar a invenção e popularização de um objeto, muito desejado por todos nós, o automóvel.

O trânsito sempre existiu, seja ele a pé, cavalo ou carroças, mas hoje em dia fica difícil imaginar o trânsito sem automóveis, e nesse sentido compreender suas representações e como esse objeto ganhou o mundo e o Brasil, pode sinalizar de alguma forma as origens da violência que tem se alastrado no trânsito de nossas cidades. Há algumas diferenças cruciais entre os modos que nos relacionamos com esse objeto, visto que para alguns esse objeto se torna um objeto de desejo e adorno (talvez para a grande maioria) e que para outros se mostra apenas como um objeto útil para empreitada diária. Para acentuarmos essa diferença recorreremos à origem das palavras automóvel e carro, que por sua vez traz cargas semânticas e simbólicas diferentes.

O automóvel é uma palavra que etimologicamente nos remete a ideia e a sensação de liberdade. Quem utilizou a primeira vez o termo “auto” foi o poeta grego Homero, esse termo foi utilizado para designar uma carruagem de rodas de ouro que levaria Homero para visitar os deuses (A História do Automóvel 1986). A palavra automóvel nasce da junção de dois radicais auto (autós) e móvel (móbilis), onde auto significa, por si próprio, e móvel, mobilidade. Essa junção foi utilizada primeiramente na França por volta do ano de 1.876 originando a palavra “automobilis” nos remetendo a ideia de objeto responsável por sua própria locomoção que agora, distante da necessidade de animais para tracioná-lo, se transforma em uma máquina útil que poderá auxiliar o homem em suas tarefas mais árduas

trazendo grandes benefícios e celeridade, dando o apoio e o conforto necessário para quem utiliza essa incrível máquina.

Embora seja difícil delimitar uma data certa, tomamos como marco histórico a invenção de Karl Benz, a Benz Patent-Motorwagen, pois muito embora outras máquinas tenham sido inventadas antes que Benz patenteasse seu invento, tomamos esse marco histórico pelo fato de sua invenção ter sido patenteada e utilizar motores à combustão, parecidos com os quais conhecemos hoje.

Quando Karl Benz patenteou sua invenção em 1886 em um escritório na Alemanha talvez não tenha imaginado a repercussão que sua invenção traria para humanidade anos depois. O progresso que esse invento trouxe para humanidade foi muito grande, o que não se fez em seis mil anos foi feita em apenas um século posteriormente a sua criação e após esse primeiro século de criação mais de duzentas e oitenta milhões de pessoas já dependiam da indústria automobilística para sobreviver, seja produzindo, vendendo ou concertando (A História do Automóvel 1986).

Com a invenção do automóvel, em substituição das carroças e carruagens, as distâncias foram encurtadas, novas possibilidades comerciais foram estabelecidas, pois agora havia um novo modo para se transportar cargas e pessoas, muito mais ágil e confortável, mas juntamente com essas possibilidades novas necessidades estruturais foram requeridas, principalmente das cidades que agora necessitavam ter ruas pavimentadas e mais espaçosas, pois agora esse novo meio de transporte era mais leve e pouco maior sendo que os primeiros veículos já atingiam cerca dos impressionantes 15 km/h, uma revolução para época, e não precisava mais dos animais para rebocá-lo.

Estimulada pelo frenesi capitalista, não muito tempo após a descoberta do petróleo, a indústria automobilística cresceu muito rapidamente, a França, mesmo de modo artesanal, já se tornava uma grande produtora de automóveis, e pouquíssimo tempo depois e milhares de quilômetros de distância, Henry Ford já produzia automóveis em série nos Estados Unidos, sendo que já em 1921 Ford já havia produzido em sua fábrica em Detroit cinco milhões de veículos com sua marca (ANFAVEA, 2006). Durante as guerras mundiais a comercialização de automóveis entrou em ligeira estagnação, mas tomou força, após a segunda guerra e entrou em súbita elevação se transformando, hoje, em uma grande fonte de renda para os fabricantes do ramo além de oferecer direta ou indiretamente vários postos de trabalho.

No Brasil até a década de 1950 não se produzia veículos propriamente nacionais, o que havia era a importação de kits completos os chamados (CKD) ou os kits parcialmente

desmontados, que recebiam o nome de (SKD), que eram remontados no país, ou seja, todos os automóveis eram importados, privilégio de poucos, e conforme (Rocha 2013, p. 23)

A arrancada da produção de automóveis no país iniciou-se no governo de Juscelino Kubitschek em 1956, que estabeleceu uma verdadeira revolução na nossa indústria. Nesse ano foram restringidas as importações e criado o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) com o intuito de propor à Presidência da República planos nacionais automobilísticos. Também em 1956, foi lançado o primeiro carro produzido no Brasil, o pequeno automóvel popular Romi-Isetta, desenvolvido pela Firma de Máquinas Agrícolas Romi no Estado de São Paulo.

Os novos meios de produção, instituídos pelo fordismo por meio de uma lógica bem simples, produzir mais para diminuir os custos, possibilitaram a arrancada da indústria automobilística no mundo, e por consequência no Brasil, popularizando esse novo meio de transporte, pois se antes as carruagens e os primeiros automóveis eram um privilégio apenas de pessoas de grande poder aquisitivo, hoje há a possibilidade de grande parcela da população mundial e brasileira de se obter um automóvel, e como os dados bem representam fica claro qual o tipo de veículo o povo brasileiro elegeu como meio de transporte favorito, pois se compararmos os meses de janeiro de 1.957, quando começou a se registrar a produção nacional pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), e janeiro de 2.014 perceberemos, que enquanto a produção total cresceu cerca de cento e duas vezes, a produção de automóveis cresceu cerca de mil e quatrocentas vezes.

Torna-se evidente assim, que o intento do então presidente da república Juscelino Kubitschek se concretizou, e graças a uma estabilidade política e econômica que o Brasil experimentou nos últimos anos, o automóvel se popularizou podendo ser adquirido por grande parcela da população, mas essa popularidade não pode ser vista apenas como uma boa notícia, pois como assegura Matta (2010) essa eleição não se mostra como uma boa opção, uma vez que para o autor

Constata-se que, no Brasil, o transporte de massa mais comum é o automóvel, sendo até mesmo exclusivo em alguns casos, em detrimento de outras formas de condução pública. Com efeito, a violência nas ruas tornou-se mais palpável na medida em que elegemos formas individualizadas e pessoais de circulação motorizada, em pleno descaso pelo transporte público ou coletivo, sem a preocupação simultânea de tornar seus usuários obedientes às regras que esse tipo de mobilidade determina e sem qualquer discussão mais aprofundada no sentido de atualizar as normas que gerenciam o movimento de veículos e pessoas na sociedade brasileira.

Procurando compreender os fatos, inclusive essa relação homem/automóvel, sempre com um olhar histórico e social, fica evidente que o modo como nos relacionamos com essa máquina será determinante nas relações interpessoais no trânsito, mas a verdade é que

sociohistoricamente ainda não nos acostumamos com essa nova invenção, pois se observamos bem se passaram apenas três ou quatros gerações que o automóvel foi inventado e, talvez, sua popularização para muitas pessoas não tenha atingido nem a segunda geração, pois como afirma Gattás (1981 *apud* Rocha 2013, p.23) até 1943, existiam no país apenas 120.710 automóveis e já os dados computados mostram que no ano de 1.957 foram produzidos no total 32.855 veículos no (ANFAVEA 2014) o que não representa quase nada frente aos quase 47.700.000 só de automóveis/carros que circulam hoje em dia no Brasil (DENATRAN 2014)¹.

Após quase cento e trinta anos de sua criação, é perceptível a popularização desse meio de transporte, mas aqui nasce uma questão interessante, deixando de lado essa visão utópica utilitarista do automóvel na qual nos embasamos até este momento; qual é visão real que temos desse invento? Se por um lado até agora tratamos o veículo como uma utilidade, capaz de nos levar e trazer com conforto e agilidade para os lugares que desejarmos, inclusive até aos deuses como idealizava Homero, por outro é possível apreender o veículo automotor como um objeto onde estão ideologicamente implicados principalmente o desejo e o poder.

Novas utilidades foram sendo dadas aos automóveis ao longo dos tempos e novos valores se estabeleceram nas relações homem/automóvel e quando tiramos de cena o caráter utilitário do automóvel, daquilo que se move por conta própria, e passamos a atribuir um valor simbólico muito maior do que ele representa, o automóvel passa a assumir um caráter muito mais perigoso, começando a adotar um significado muito mais próximo ao da palavra carro, pois se observarmos a origem dessa palavra perceberemos que ela tem origem latina “carrus” que significava um carro de duas rodas usado em guerras, muito provavelmente a palavra “carrus” evoluiu do gaulês “karros” que encontra sua origem provável no indo-europeu “krsos”, cuja base é “kers”, que tem como significado correr².

Encontramos aqui a principal oposição entre as representações que esse objeto pode evocar, pois se de um lado podemos entender que esse mesmo objeto pode nos remeter a ideia de utilidade, de outro podemos depreender, como sugere a origem da palavra carro, que estamos em uma guerra sem precedentes que se desenrola em grandes frentes de batalhas. A primeira frente e não menos sangrenta se localiza no campo simbólico e representativo, pois o carro representa muito mais que um meio de transporte nos dias atuais.

¹Dados de junho de 2014.

²Buscou-se a origem da palavra carro em: <http://origemdapalavra.com.br/site/?s=carro>

Alimentada pela indústria automobilística, que tem suas raízes centradas na política capitalista, esse objeto passa da acepção utilitarista para a acepção de bem de consumo supervalorizado, pois como sabemos, no Brasil se paga bem mais pelo mesmo carro vendido em outras partes do mundo. Matta (2010, p. 18) afirma que “o automóvel é uma opção, diga se logo, que está harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e dos palanquins”. Para Matta (2010) o automóvel, o qual neste momento preferiu-se chamar de carro devido à distinção que procuramos estabelecer, é um objeto de resistência desse contato com a população mais pobre, e agora podemos dizer que nem mesmo com a popularização essa resistência teve fim, pois o que vemos hoje são carros cada vez mais aparamentados tecnologicamente, portanto mais caros, e por isso mesmo, mais distinto e distante da plebe, cria-se quase um *apartheid* automobilístico, onde a aristocracia do carro, defendida por Matta (2010), ainda subsiste firmemente.

Depois que as indústrias começaram a se estabelecerem no Brasil, podemos perceber que houve uma popularização e ascendentemente se produz mais carros que outros meios de transporte, pois como demonstra dados Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2014) em 1957, quando os dados começaram ser computados, foram produzidos em janeiro daquele ano 2.317 veículos, destes, 124 eram automóveis, 1.064 comerciais leves, 981 caminhões e 148 ônibus. Já em janeiro de 2014, que não foi nem de longe o mês que se produziu mais carros no Brasil, foram produzidos 237.288, sendo que 175.263 eram automóveis, 45.818 comerciais leves, 13.776 caminhões e 2.431 ônibus.

Percebemos com os dados acima que com o passar dos anos o carro passou a tomar lugar de destaque na produção nacional de veículos automotores, e se no início da produção nacional se produzia mais ônibus e caminhões do que carros, hoje se produzem arrasadoramente muito mais carros que qualquer outro meio de transporte³. A explicação para essa ascendência de produção de automóveis encontra respaldo na explicação de Matta (2010), pois para esse autor em nossa sociedade baseada historicamente no modo aristocrático de vida, valorizam-se as formas verticalizadas de relacionamento e andar de ônibus, ou metrô se mostra uma forma horizontalizada, portanto pertencente à plebe, e se considerarmos que o carro anda em harmonia com o modo aristocrático de viver, o carro passa a representar um modo de realização individual e de alinhamento ao pensamento aristocrático.

³ Considerando que os dados da ANFAVEA não contabilizam motocicletas.

Esse objeto passa a se tornar desejável, e atualmente se torna tão cobiçado não por sua utilidade, mas pelo que ele representa, pois ter um carro na garagem significa estabilidade financeira e não basta apenas comprar um carro que atenda somente as necessidades de seu proprietário, o carro tem que ser bonito, caro e muito bem ornamentado, para que se possa distinguir dos demais, pois se antes a distinção se devia simplesmente ao fato de se ter um carro na garagem, hoje a distinção se estabelece na esfera simbólica que envolve essa relação entre homem/automóvel, visto que o carro simboliza muito mais que um objeto destinado ao transporte de cargas ou de pessoas e sendo assim, o carro passa a representar, dentre outras coisas, o poder econômico de quem o possui atribuindo certo status social para seu proprietário. Nessa acepção a satisfação advém da possibilidade de sermos reconhecidos pelo carro que possuímos, e não por conta da sua utilidade, pois a lógica é simples tem o melhor carro quem pode pagar por ele.

Estamos então, diante de uma realidade que sempre existiu historicamente na relação entre o homem e essa nova máquina, pois o automóvel visto apenas como uma máquina útil para as tarefas diárias na verdade possa nunca ter existido e mesmo que admitamos o caráter apenas utilitarista e, portanto libertário, devemos concordar com Matta (2010) que socialmente o carro sempre pertenceu à aristocracia, pois se em um primeiro momento apenas os aristocratas podiam adquirir um carro, hoje eles podem comprar o melhor carro e na tentativa de equiparação e reconhecimento muitos se aprisionam dentro dessa esfera simbólica de poder e valorização trazida pelo carro, reproduzindo, mesmo que inconscientemente, uma relação perigosa entre homem/carro/poder dentro de um campo de batalha cada vez mais sangrento denominado trânsito transformando nossos carros e verdadeiros *carros de guerra*.

1.2.2 Trânsito: o lugar onde tudo acontece

Se o carro pode ser de guerra, o trânsito pode se tornar uma “trincheira”. Tornam-se cada vez mais comuns as discussões que se iniciam no trânsito por questões banais e que tomam proporções inimagináveis e mesmo que seja inexplicável, o instigante é imaginar as causas que induzem uma pessoa quando leva uma “fechada”, ou quando esbarram em seu carro sofrer um “surto neurótico” ao ponto de descer de seu carro e conduzir-se até ao outro motorista utilizando-se de atitudes violentas.

Mesmo que não consigamos explicar o inexplicável, procuraremos delinear uma resposta que talvez não seja satisfatória e que com certeza não será absoluta, mas que no

mínimo possa acender nosso sinal de alerta e que instigue outras pesquisas a se debruçarem sobre a temática. Procuraremos assim, entender as violências no trânsito em uma perspectiva que vai além dos dados estatísticos das mortes que ocorrem nesse espaço por imperícia, imprudência ou negligência e nesse sentido, estaremos apoiados em autores que tratam dessa temática onde traremos a baila alguns motivos que transformam esse ambiente em lugar tão conflituoso e hostil.

Não podendo dissociar também a violência no trânsito das esferas sócias e históricas procuraremos entender as raízes e as possíveis implicações desse problema em nossa vida diária e nesse sentido, se mostra muito mais sensato evidenciar que o homem produz violência em todos os setores da sociedade, inclusive no trânsito, a partir de instâncias sociohistóricas. Mas que tipo de violência estamos falando? Das tantas mortes que ocorrem todos os anos nas ruas e estradas brasileiras? Não queremos nos ater somente a essa perspectiva, pois nessa acepção a respostas viriam de estatísticas que são difundidas em larga escala, inclusive no meio midiático, que não tentam nem superficialmente explicar a dinâmica dessa violência.

Para citarmos apenas um dos muitos exemplos que ocorrem todos os dias no trânsito de nossas cidades nos chama a atenção uma reportagem⁴ veiculada nos jornais regionais em que um jornalista, segundo as informações da mídia, após a demora do carro que estava na sua frente para arrancar com seu carro depois que o sinal abriu, começou uma discussão com um dos ocupantes do outro carro e algumas quadras após o jornalista conseguiu interceptá-lo após fechar o sinal, sendo que o mesmo portava uma arma de fogo disparou alguns tiros que não acertou o outro motorista, mas em compensação atingiu dois passageiros, sendo que o passageiro que estava no banco traseiro, uma criança de apenas dois anos, que não tinha nada a ver com a questão não resistiu e faleceu.

Temos aqui um exemplo de como o trânsito tem se tornado cada vez mais em um campo de batalha onde conflitos têm sido mais constantes e passamos realmente a utilizar nossos carros como verdadeiros carros de guerra e nós, os guerreiros, estamos cada vez mais intolerantes e sendo assim, entender a dinâmica do trânsito se mostra essencial para compreendermos, mesmo que minimamente esse tipo de violência.

⁴ A notícia pode ser consultada no endereço eletrônico <<<http://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/2011/11/jornalista-e-condenado-por-matar-menino-em-briga-de-transito-em-ms.html>>>

1.2.3 Quem é que manda no Trânsito?

Legalmente sabemos que em todo espaço público todos os cidadãos tem o mesmo direito, pois ele é público por natureza jurídica e se a lei manda, todos têm que obedecer, mas se é público qualquer um pode colocar nesse espaço, qualquer coisa, desde que a lei permita que se coloque, e nesse sentido, no trânsito, que é denominado pelo CTB (1997) como a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, todos tem os mesmos direitos de circulação, mas quem é que manda de verdade nesse lugar?

Vejam os. Os veículos se classificam quanto sua espécie em oito tipos diferentes de acordo com o CTB (1997), sendo que a de passageiros, que é a que mais nos interessa, compreende várias espécies de veículos, quais sejam, bicicleta, ciclomotor, motoneta, motocicleta, triciclo, quadriciclo, automóvel, micro-ônibus, ônibus, bonde, reboque ou semi-reboque e charrete sendo que dentre esses tipos de veículos o automóvel, segundo a denominação do DENATRAN, representou até junho de 2014 cerca de 55% do total de todos os veículos segundo o DENATRAN (2014).

Torna-se evidente que o automóvel/carro representa uma parcela muito grande de todos os veículos que circulam atualmente pelo Brasil delineando assim quem realmente manda no trânsito e nesse sentido Morais (1981, p. 96) tratando da violência urbana assegura que

Nas ruas, a ameaça dos automóveis em um trânsito que já mencionamos como muito agressivo. E, quando os tecnocratas pensam em remediar o pânico dos pedestres, pioram as coisas, pois as pistas vão ficando mais largas e as calçadas mais estreitas, não importa que algumas vezes mais seguras. Outra bombástica medida técnica para se obter a distensão do trânsito é a trabalhosa construção de metrô, de conduções coletivas que correrão por baixo da terra para que sobre espaço mais folgado para os automóveis. Tudo a preços astronômicos, tudo querendo ser medida que alivia o homem metropolitano, na verdade beneficiando o capital das máquinas que quando ainda não tenham expulsado os pedestres das ruas, já os amedrontam bastante.

Parece então, que devemos entender que o trânsito parece ter sido feito especialmente para os carros e que toda a parte estrutural gira em torno deles e com isso também se pode inferir que os conflitos são gerados principalmente a partir deles, pois eles são maioria e justamente por esse motivo preferimos falar inicialmente do automóvel e do carro e sua representação, pois se cada veículo fosse enxergado apenas por sua utilidade, primeiramente não teríamos tantos veículos circulando com apenas um ocupante nas ruas, daríamos antes preferência ao transporte público ou alternativamente procuraríamos outro meio de locomoção, mas a questão é que historicamente temos que, principalmente após a década de

cinquenta, o carro começa a se tornar o principal meio de transporte de massa e que outros meios de transportes foram desprezados ao longo desses anos e, portanto, inferiorizados, pois se observamos bem, pouquíssimas cidades dispõem de metrô ou trens metropolitanos e que os serviços de transporte público, maioritariamente oferecido pelas empresas de ônibus, são de péssima qualidade germinando assim uma cultura do carro muito presente em nossa sociedade, que diante de uma estabilidade econômica vivida ultimamente e pela péssima oferta de transporte público, viu no carro uma possibilidade de se desvencilhar dessa categoria social inferior, os usuários de transporte público.

A escolha desse meio de transporte, esculpida ao longo dos anos por falta de políticas públicas de incentivo ao transporte público juntamente ao simbolismo atribuído ao carro através de uma lógica mercadológica, fez criar um gargalo no trânsito das grandes e por mais que pareça estranho até mesmo das pequenas cidades, pois quem é que nunca rodou a procura de vagas nos centros comerciais das pequenas cidades?

Esse gargalo cria no trânsito um cenário de disputa que possivelmente pode levar a conflitos que por sua vez gera violência, pois valendo-nos de uma lógica bem simples, de uma lei de mercado, a da oferta e da procura, podemos perceber que quanto mais pessoas se utilizam desse ambiente em seus carros, menos espaço tem sobrado tornando o trânsito atualmente em ambiente mais disputado como bem nos demonstra os dados obtidos, pois segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2014) em 2003 a frota nacional de veículos automotores era de 36.194.442 veículos, já em 2013 a frota passou para 81.600.729 enquanto que população que era em 2003 de 176.876.443 estimula uma projeção para 2014 de que a população atinja a marca dos 203.000.000 segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)⁵.

Com esses dados podemos ao menos presumir que as cidades não acompanharam o crescimento da frota, pois se o termômetro para medir a temperatura do trânsito é a quantidade de veículos que circulam pelas vias, o termômetro para medir o crescimento das cidades é o número de pessoas que habitam nelas, uma vez que o trânsito é constituído basicamente de automóveis e as cidades de pessoas.

Podemos constatar aqui uma causa que pode influenciar nos conflitos gerados no trânsito, pois temos hoje uma superfrota e todos nós queremos chegar, e chegar logo, aos nossos destinos e nos esquecemos que os outros também compartilham desse mesmo desejo e

⁵ http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/agropecuaria/indicadoresagro_19962003/tab1s.pdf

as cidades, mesmo aquelas que foram projetadas, não cresceram suficientemente para atender a demanda cada vez mais maior de espaço requerida pelos carros, que é o tipo de veículo, conforme vimos, de maior produção no Brasil, fazendo com que os congestionamentos e disputas por espaços se tornem cada vez mais frequentes, pois

Se pensarmos bem, mesmo cidades que foram planejadas ou grandes avenidas que pareciam exageradas quando foram inauguradas podem ficar pequenas para o número de carros, motos, ônibus e caminhões que querem passar por ali depois de algum tempo. Por exemplo, a cidade de Brasília, capital do Brasil, inaugurada em 1960, foi construída do nada. É uma cidade planejada, atravessada por grandes avenidas. Mesmo assim, mais de quarenta anos depois, é uma cidade que tem congestionamentos no final do dia, como muitas outras, porque muitas pessoas disputam o mesmo espaço ao mesmo tempo. (Biavati e Martins 2007, p. 17)

Ao nos depararmos com essa nova realidade cada vez mais comum nas ruas das nossas cidades começam a surgir naturalmente, relações que envolvem a disputa, força e poder, onde são inevitáveis os enfrentamentos entre os envolvidos nessa disputa transformando o trânsito das cidades em um lugar onde as repulsões mútuas começam a tomar conta dos usuários desse espaço criando uma espécie de “lugar sem leis” em que a disputa em busca da submissão dos outros ditam as regras do jogo.

Nesse sentido, passamos a perceber que as relações sociais que se desenvolvem no trânsito começam a se tornarem mais complexas começando a desencadear ações conflituosas na busca constante por espaço, pois vivemos hoje em uma sociedade esmagadoramente urbana e utilizamos essas vias, cada vez mais sufocantes, para nos deslocar diariamente seja para o trabalho, para o lazer ou por necessidade e nesse cenário a lei parece não fazer o efeito esperado onde manda quem pode mais e obedece quem tem juízo.

1.2.4 Carro, o Trânsito e a Lei

Já sabemos que os carros mandam no “pedaço” e que essa superfrota causa um sufocamento no trânsito que por consequência também sufoca os usuários do trânsito, mas nasce aqui uma questão interessante, quem manda nos carros?

Pensando nessa questão podemos incluir nessa discussão outro problema que afeta nossa convivência no trânsito, o respeito, ou melhor, o desrespeito às leis que regem o trânsito. Como vimos anteriormente, a lei, segundo Odália (2004), tem a função de normalizar aquilo que não é normal, ou seja, ela fixa normas de conduta para algo que está saindo do controle das relações socialmente instituídas a fim de que todos possam usufruir de

determinado bem sem que se prejudique outrem e nesse sentido, para regular o trânsito, foi criado o Código de Trânsito Brasileiro.

Desde a importação do primeiro veículo automotor trazido para o Brasil em 1891 por Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto Santos Dumont), um Peugeot com motor Daimler de patente alemã, que trouxe de Paris para São Paulo⁶, passaram alguns anos para que se necessitasse de um código para normatizar a circulação de veículos, pois certamente nessa época havia muito espaço para se transitar de automóvel pelas ruas do Brasil, mas pouco antes das instalações das primeiras linhas de montagens na década de 1920, foi criado segundo o DENATRAN (2010, p. 05) em 1910 o primeiro decreto para regulamentar o trânsito por meio do Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910 e já em 28 de janeiro 1941 o primeiro Código Nacional de Trânsito pelo Decreto-lei n.º 2.994 passando por mais duas modificações no fim da década de 1960 até chegar ao código atual instituído pela lei n.º 9.503 de 23 de setembro de 1997.

O código atual (1997), que é lei máxima em nosso país e que regulamenta o uso desse espaço, prevê um trânsito igualitário, um espaço público por natureza, estabelecendo que trânsito, é a utilização das vias, por pessoas, veículos e animais e que essa utilização deve seguir alguns critérios de segurança, onde os veículos de maior porte devem ser responsáveis pela segurança dos de menor porte e que todos por sua vez, devem ser responsáveis pela segurança dos pedestres. O trânsito nesse entendimento se constitui como espaço igualitário e democrático, onde todos são responsáveis pela segurança de todos, ou seja, somos todos corresponsáveis por um trânsito seguro que, por sua vez, se tornaria sem ou pelo menos, com poucos conflitos, mas na situação de utilização real o que podemos verificar é que o trânsito não se mostra nem igualitário e nem democrático, pois como afirma Matta (2010, p. 87)

Se o carro é um sonho e se o sonho é uma prova de ascensão social, então o carro não faz parte desse mundo real de indivíduos iguais que têm o direito de transitar nas ruas - por outro lado - não do dever de obedecer às regras do trânsito, mas de um mundo onde os superiores podem (e até mesmo devem) deixar de seguir as regras porque não são *otários* ou pessoas comuns.

A tônica do CTB, como em qualquer lei, é a de estabelecer a igualdade para todos os cidadãos, e nesse caso daqueles que utilizam as vias, mas o que percebemos de fato é que não existe essa relação de igualdade, pois os “*otários*” que seguem as regras parecem andar

⁶ <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=49.ver>

sempre em desvantagem com relação aos “*espertos*” que preferem não seguir as regras, e além dessa desvantagem que se situa apenas na relação entre obedecer ou desobedecer existe outro tipo de desnível entre os usuários das vias que reside no tipo de transporte que se utiliza, pois é visível que o pedestre anda em desvantagem em relação às bicicletas, as bicicletas em relação às motocicletas, às motocicletas em relação aos carros e assim por diante, e o que verificamos então, é um profundo desrespeito de um em relação ao outro, geralmente do mais forte para o mais fraco, deflagrando no trânsito uma instabilidade muito grande nesses relacionamentos que culminam inevitavelmente em conflitos geradores de violência.

Para Roberto da Matta (2010) na sociedade brasileira vivemos um atraso nos relacionamentos sociais que influencia nossas atitudes no trânsito. Para esse autor nossa sociedade ainda vive sob as regras aristocráticas de séculos passados e essa concepção arcaica influencia em nossos modos no trânsito e dentre essas atitudes se insere o desrespeito às leis, que na opinião do autor mencionado é um dos pontos capitais do comportamento dos motoristas brasileiros que estão social, histórica e culturalmente ligadas a essa tradição hierarquizada das relações sociais e o que vemos então, é que

A dialética entre hierarquias e igualdades compulsórias na casa e na rua resulta num conjunto de decisões individuais, sem dúvida, mas que, em cada sistema, segue direções ou modelagens passíveis de um relacionamento estrutural. No caso do Brasil, as movimentações individuais seguem sempre e previsivelmente na direção de ignorar e ultrapassar a regra em nome de alguma singularidade, contexto ou circunstancia pessoal. Tal subordinação ou englobamento das normas cívicas por alguma motivação pessoal leva a perceber esse espaço como a mais perfeita encarnação de *caos, inferno, bagunça e violência*. (Matta 2010, p.47)

Temos aqui outro ponto que pode influenciar nos conflitos gerados no trânsito, pois quando alguns cidadãos estão equipados com seus carros que, diga-se logo um meio de transporte egoístico, cada *supercidadão*, - que nos permita Roberto da Matta - na maioria das vezes se locomove sozinho nessa *supermáquina* por toda cidade colocando sempre seus interesses em primeiro lugar em detrimento dos interesses da coletividade é o mesmo que se considerarem os donos da rua, e como donos da rua mandam, são os “reis do pedaço”, e por isso se dão o direito de fazerem o que quiserem, quando quiserem, agindo com um ar de superioridade em relação aos outros e por isso mesmo se mostram, como enfatiza Matta (2010), em um posicionamento superior dentro de uma hierarquia repetindo relações aristocráticas já cristalizadas socialmente e é aí onde reside o problema, pois num espaço coletivo como o trânsito os conflitos se mostram mais evidentes quando não se respeita o espaço que é de todos nós.

Corassa (2011) estabelece que há pelo menos cinco tipos de motoristas e um deles a autora denomina como “os donos do mundo” esse tipo de motoristas “acreditam que tudo deve girar em torno de si mesmos, por isso comportam-se no trânsito como se estivessem em casa, onde tem poder para criar regras próprias. São os tipos clássicos de pessoas que confundem o espaço público com o privado .”

Não precisa ser nenhum especialista para saber que os motoristas brasileiros não são muitos bons em respeitar as leis de trânsito o que contribui para proliferar muitos dos conflitos gerados no trânsito e essa confusão que muitos usuários fazem entre o público e o privado agrava, e muito, a situação da superlotação de carros nas ruas das cidades, pois quando agimos somente em causa própria passamos a não enxergar os outros privatizando um espaço que na verdade é coletivo, pois como afirmam Biavati e Martins (2007, p. 25) “as ruas são espaços de interação e de convivência” e nesse espaço vivemos entre anônimos e a única coisa que temos em comum é a necessidade de transitar por ele e isso significa que querendo ou não precisamos partilhar esse espaço que é comum e limitado e nesse sentido, temos que entender que as regras devem ser respeitadas e muito mais que obedecer as regras, o trânsito deve ser composto de negociações mútuas, visto que não nos lembramos de todas as regras o tempo todo, e além do mais um pouco de bom senso não faz mal a ninguém, pois a lei tenta regular condutas sociais de circulação, mas quem manda nos carros (bem ou mal) somos nós.

1.2.5 Meu carro minha vida: o que o carro representa para você?

O homem moderno é totalmente dependente do carro, e embora tenhamos dito que quem manda no carro somos nós, não dá para negar que passamos a estabelecer algumas relações com esse objeto, algumas tão íntimas tornando quase uma simbiose entre homem e máquina, ou seja, o carro passa a ter a nossa “cara”, e por incrível que possa parecer muitas vezes somos reconhecidos por nossos carros, pois o nosso “jeito de ser” muitas vezes determina o tipo de carro de nossa preferência e

Num sentido sociológico mais claro e preciso, pode-se dizer que, como todos os objetos culturais ou sociais (e até naturais), o automóvel ajuda a transformar indivíduos em pessoas, dando-lhes um sentimento de singularidade e de história, de sucesso e de superioridade (ou fracasso) social, na medida em que igualmente se transforma e *vira*, como falamos no Brasil, uma coisa nossa: meu carro, como eu, deve receber um tratamento fundado na simpatia e no respeito. Quando isso acontece, os automóveis passam a ser parte integral de nossas personalidades, perdendo o anonimato que os impessoalizava quando foram fabricados (junto a milhares de outros carros) e, como nosso *toyotinha*, o nosso *fusquinha* ou a nossa

lata-velha, entram no espaço da família e no afeto que dela se espera. (Matta 2010, p. 84)

O carro passa a ter personalidade e a função essencial para qual foi criado, função de locomoção ágil e confortável, passa para um segundo plano e já que agora ele é da família torna-se digno de admiração e respeito e mesmo que tenham muitos iguais, o nosso carro é reconhecido pelos detalhes que os distinguem dos demais, um adesivo, um pequeno amassado, uma roda esportiva que acabamos de colocar, sempre o reconhecemos, pois “no processo, eles ganham a singularidade, que é uma projeção e uma confirmação de nosso modo de ser e estar nesse mundo”. (Matta 2010, p. 84)

A projeção do carro como alguém da família traz complicações que desembocam no trânsito causando um efeito devastador, pois ao se atribuir essa áurea simbólica ao carro ele passa de bem de consumo a algo humanizado, e o que dói nele passa a doer em nós e por isso não admitimos um arranhão por menor que seja, e bater então está fora de questão e o que vemos são conflitos incontornáveis que começam por um esbarrão ou por uma fechada, pois na verdade é alguém da família que está ferido ou teve sua passagem obstruída.

Como humano, que agora ele se torna, o carro precisa de uma casa, um lugar para seu repouso após um árduo dia nas ruas turbulentas e não menos perigosas das cidades e sendo assim, as garagens que ocupavam um lugar apagado de pouco ou nenhum destaque – é só olharmos para as cidades históricas – passam a ocupar lugar de destaque nas edificações e o carro ali estacionado embeleza a casa fazendo parte do conjunto arquitetônico e ao mesmo tempo em que eles passam a ter uma casa eles podem se tornar a nossa casa.

Agora passamos longos períodos no trânsito, visto que nas grandes cidades os congestionamentos nos obrigam a isso e já nas pequenas, o fato de sua agilidade e comodidade aliada à falta de tempo que os compromissos impõem ao homem moderno faz com que utilizemo-lo mais que o necessário.

A esse respeito, de tratarmos o carro como nossas próprias casas, Neuza Corassa (2011) estabelece que tratamos o carro como extensão de nossas casas e quando saímos delas e entramos em nossos carros levamos utensílios que utilizaríamos preferencialmente em nossos lares. Levamos dentro de nossos carros o aparelho de som, televisores, jornais, materiais de estudo, lanches, maquiagem, no caso das mulheres, enfim uma enorme gama de utensílios que garantam a semelhança entre o carro e a casa. Transformamos nossos carros em sala de estar, em escritório, cozinha, quarto e essa relação tão íntima com o carro pode se mostrar como um complicador em potencial, pois ao compreender o carro como extensão de

sua casa o indivíduo passa a nutrir por ele o mesmo sentimento de espaço privado, que diga-se de passagem irá circular em um espaço público, e essas novas atribuições dadas ao carro pode influenciar nas relações no trânsito, pois

[...] tal fato traz consequências que influenciam o comportamento de quem dirige. Ficaram evidentes as relações que se estabelecem entre as funções da casa do homem e as funções do carro, enquanto extensão da residência, desembocando numa séria distorção: agir no espaço público com referências e valores do espaço privado [...] (Corassa 2011, p. 84)

A perda de referência de como devemos nos portar nesse espaço pode evidenciar outra causa da violência gerada no trânsito, uma vez que todos querem privatizar a força o espaço ocupado por seus carros, e por isso é tão comum ver carros estacionados em fila dupla, sobre faixas de pedestre ou ocupando um espaço muito maior que o necessário atrapalhando o fluxo dos outros que também desejam ocupar aquele espaço.

Não podemos deixar de esboçar que esse tipo de atitude encontra raízes muito fortes na tradição social que antecedeu a popularização do carro, pois é evidente que sua popularização também popularizou o simbolismo desse meio de transporte, ou seja, símbolo aristocrático de cidadão valorizado que é representado por seu carro, e tudo isso, de certo modo, influencia nas políticas públicas e nas relações interpessoais no trânsito. Para Matta (2010, p. 22)

O encontro deflagrado pelo processo de aculturação de um estilo (e uma lógica) de vida hierárquico e aristocrático com um tipo de transporte movido a gasolina, imposto pelo individualismo moderno, conduziu a uma notável indecisão relativa a políticas públicas e ao planejamento urbano de massa viés horizontal e igualitário. Esta indecisão está na raiz de uma patética falta de espaço para a circulação de veículos motorizados - que ocupam uma significativa ou, no caso, um *supercidadã*oneles encastelados - e de uma frota de ônibus cujos proprietários têm um poder político desmedido. Tal processo causa problemas no fluxo de veículos, acentuando a superioridade social relativa dos usuários de automóveis, que preferem o transporte individual e personalizado ao coletivo (e impessoal), pelo qual têm aversão. Não deve, portanto, causar espanto a concepção de igualdade como expressão de conformidade e de subordinação.

As postulações de Roberto da Matta (2010) sem dúvida são de extrema importância para compreendermos a dinâmica do trânsito, pois ao empreendermos que no trânsito se reproduz toda uma conduta social, compreendemos que a violência gerada no trânsito é fruto bem cultivado de um processo histórico e social deflagrando nesse ambiente, extremamente hierarquizado, disputas que vão desde a disputa por espaço até disputas simbólicas que fazem culminar nesse ambiente uma violência que vem se alastrando nos últimos tempos, pois

[...]No regime aristocrático, que caracteriza o uso do espaço público no país dentro ou fora dos veículos, a conduta das pessoas é marcada pelo ato de ignorar os outros e por e por apropriação do espaço como se fosse propriedade privada – daí o hábito de andar sem olhar para frente, esperando que os outros facultem graciosamente a passagem. (Matta 2010, p. 103)

A partir dessa visão de carro como símbolo aristocrático nasce a noção de *supercidadão* trazida por Matta (2010), mas não podemos nos esquecer de que esses *supercidadãos* necessitam de *supermáquinas*, que possam contemplar sua posição social, pois nessa visão sempre enxergamos os outros como alguém inferior ou superior nunca como alguém igual, surgindo aí os carros de guerra.

Os carros de guerra, como já vimos, se distinguem dos automóveis à medida que damos uma utilidade muito mais ornamental que utilitária aos veículos fazendo com que se crie uma expectativa muito maior e transcendente de sua utilização original, além de estereotipar esse tipo de transporte como um lugar onde todos podem se sentir seguros e confortáveis, pois hoje em dia é muito grande o aparato tecnológico dentro dessas máquinas.

Sabemos que nas guerras os ataques são inevitáveis, mas sobrevive por mais tempo quem se defende melhor e é nesse sentido que os carros de guerra se destacam, pois esses novos carros que agora tem quatro em vez de duas rodas, são muito mais potentes e velozes fazem com que esse supercidadão passe se identificar com o carro como um lugar de refúgio, em que o carro passa a assumir um aspecto de blindagem, com seus vidros escuros que agora possuem onde todos podem se refugiar tranquilamente se esquecendo de que existem muitos outros cidadãos e nesse sentido, o carro passa a ser preferido por que “[...] é acima de tudo, um instrumento de ampliação de espaço da pessoa social dos seus donos, tornando-os fortes [...]” (Matta 2010, p. 92).

Vale ressaltar que quando propusemos estabelecer a diferença entre automóvel e carro, tentamos estabelecer uma relação entre o desejável e o real. O desejável seria que quando olhássemos para esse objeto o enxergássemos apenas como uma máquina qualquer que nos oferece agilidade e comodidade, mas na realidade o que enxergamos é um misto de utilidade que se confunde com *supermáquinas* transportando *supercidadãos* que se enchem de uma glória desnecessária por possuírem um carro que não vale e nunca valerá mais que uma vida criando situações que se tornam incontornáveis culminando em um problema socialmente catastrófico, pois entendemos que, nas palavras de Matta (2010, p. 99)

O fato concreto é que nós não aprendemos a resolver essas questões porque o que realmente sabemos é que esse outro dentro do carro do lado é um desconhecido. Por isso, ele deve ser – axiomáticamente – situado como inferior (ou superior), até prova

em contrário. Diante dele, as normas gerais somem ou são absorvidas pela situação que deve ser solucionada pessoalmente [...]

Essa simbiose envolvendo o homem e seu carro provoca uma confusão entre os usuários das vias das cidades e passamos a entender que ao mesmo tempo em que dominamos nossos carros, nos deixamos ser dominados por eles causando em nós uma mescla identitária em que nos confundimos com os carros, passando inconscientemente de herói a vilão transformando nossos automóveis em verdadeiros carros de guerra.

Pensando nessa questão de como o motorista se identifica com seu carro evocamos o conceito de identidade trazida por Fernandes (2008). A partir da noção discutida por filósofos e sociólogos nos chamados estudos culturais pós-modernos Fernandes (2008, p. 32) diz que “[...] a identidade é apresentada como produto das novas relações sociopolíticas na sociedade e inacabada por não se esgotarem as transformações sociais que sofre [...]”.

Sendo assim, podemos dizer que quando as relações sociopolíticas mudam as identidades também mudam e nesse sentido, é perceptível que diante de uma nova realidade social, política e cultural, o modo de identificação com o carro tem mudado, mudando também a realidade do trânsito das cidades, pois é inegável que o trânsito tem se constituído em um espaço cada vez mais utilizado pelo homem moderno, pois todos os dias milhões de pessoas se utilizam desse espaço para se locomoverem para seus ambientes de trabalho, para momentos de lazer, para visitar um amigo, enfim, cada vez mais nos valemos desse espaço na “correria” diária, e nesse sentido, Biavati e Martins (2007, p. 14) dizem que “o trânsito é o movimento e a circulação de pessoas em busca da satisfação de alguma necessidade, da sobrevivência, do lazer”.

Temos então, que nos confundimos com nossos carros e que a violência gerada a partir do trânsito, como qualquer outra violência, modifica nosso modo de agir e de pensar e acreditando que apreender como essa violência se manifesta é uma tarefa multidisciplinar procuraremos estabelecer a partir da teoria do Discurso de linha francesa como esse tipo de violência pode influenciar nas produções do gênero do discurso denominado Charge.

2 Análise do Discurso e Interação Verbal

2.1 Questões iniciais

Neste capítulo trataremos de alguns conceitos para que posteriormente, em momento oportuno, possamos fazer as análises conforme os conceitos por nós aqui apreendidos. Não se trata de forma alguma de levantar novas questões sobre a Análise do Discurso (AD), pois bem sabemos, que apesar de se apresentar como uma disciplina nova, a AD já tem suas bases sólidas como rocha.

A questão, talvez primordial, seria estabelecer que consideramos a AD como ciência capaz de operar cientificamente, com conceitos e proposições que vão muito além de método de análise. Tal preocupação nasce da necessidade de apresentarmos um *corpus* que será analisado e que não poderá ser feito de qualquer maneira, mas sim embasados em uma teoria que de conta de subsidiar nosso entendimento com relação aos sentidos produzidos por esse *corpus* e que nos permita, de certo modo, compreender esses dados de forma não equivocada.

Estas questões foram levantadas, pois percebemos que muitos trabalhos veem a AD apenas como método de análise e como bem enfatiza Possenti (1986), que já esboçava uma sensata preocupação a respeito dessa questão, o Discurso não pode ser tratado como a lixeira da Linguística, ou seja, havia, em dada época, certa dificuldade da disciplina Discurso operar cientificamente, e nesse sentido, observando que o discurso é o próprio objeto de análise em que se ocupa a AD, devemos então ter esse cuidado, compreendendo a Análise do Discurso como ciência e não apenas como método de análise de dados, pois nesta disciplina estão imbricados conceitos que vão além da função interpretativa.

Devemos então diferenciar o discurso enquanto objeto, e Discurso enquanto teoria. Para Voese (2004, p. 14) existe uma dificuldade muito grande para se passar da fase de conceituação do objeto- o discurso- para a análise propriamente dita por se trabalhar com concepções equivocadas, e nesse sentido precisamos esclarecer que para nós o discurso como objeto, são os discursos que são produzidos no cotidiano em determinadas condições de enunciações e que por algum motivo seriam dignos de análise tornando-se objeto de investigação científica, enquanto que uma teoria do Discurso operaria cientificamente oferecendo subsídios para compreender, como o discurso funciona e como são produzidos seus sentidos.

Precisamos então, ir além da noção de Discurso que o senso comum compreende. Necessitamos deixar de lado, aquela noção de que discurso é apenas aquele “belo” pronunciamento que o político faz em época de campanha eleitoral, ou aquele discurso apelativo que os sacerdotes (líderes religiosos) fazem durante suas cerimônias.

Romper com essas noções se faz necessário para que possamos perceber o discurso como objeto capaz de evidenciar as relações sociais, permitindo a compreensão dessas relações amparada em procedimentos que permitam a análise e atribuição de sentidos aos enunciados que circulam em uma dada época e lugar.

2.2 O interacionismosociodiscursivo: uma questão a ser entendida.

Antes de adentrarmos em questões relativas à Análise do Discurso (AD), precisamos suscitar alguns conceitos que se tornarão essenciais para compreendermos de que modo essa ciência opera cientificamente.

Tendo como principal representante Jean-Paul Bronckart que se apoia em concepções fundadas no interacionismo social que, por sua vez, foram herdadas dos trabalhos de Vygotsky, o interacionismosociodiscursivo “[...] leva a analisar as condutas humanas como **ações significantes**, ou como <<ações situadas>>, cujas propriedades estruturais e funcionais são, antes de mais nada, um produto da socialização [...]”. (Bronckart 2012, p. 13).

Nesse sentido, somos levados a crer que as condutas humanas não são isoladas, mas pelo contrário são ações que demandam um processo de interação, que por sua vez também pode ser verbal, entre seus participantes que perpassam pelo campo social e, por isso mesmo, consideramos as relações mediadas pela linguagem como ações primordialmente sociais, pois como afirma Bronckart

“[...]A espécie humana caracteriza-se, enfim, pela extrema pela diversidade e pela complexidade de suas formas de organização e de suas formas de atividade. Essa evolução espetacular está indissolavelmente relacionada à emergência de um modo de comunicação particular, a **linguagem**, e essa emergência confere às organizações e atividades humanas uma dimensão particular, que se justifica que sejam chamadas de **sociais**, dessa vez, no sentido estrito do termo”. (Bronckart 2012, p. 31)

Precisamos evidenciar que quando trabalhamos com a concepção sociointeracionista do discurso chegamos ao entendimento, de que tudo que parte da atividade humanas se desenvolvem em atividades coletivas e sociais, nas quais a linguagem desempenha papel fundamental.

Bronckart ao desenvolver um quadro epistemológico do interacionismo sociodiscursivo baseado em concepções vygotskianas, assegura que todas as espécies animais necessitam de atividades coletivas, mas que a diferença entre os homens e os outros animais está principalmente fundada na capacidade dos homens se comunicarem pela linguagem, e é justamente nessa capacidade que se desenvolvem as relações efetivamente sociais.

Nessa concepção o homem é visto como um organismo vivo e suas relações cooperativas com seus pares são mediadas pela interação verbal em ações que são sempre negociadas, pois essas ações são interativas que se associam às atividades sociais por meio da linguagem.

Não podemos renegar também, a importância da historicidade do ser humano para o interacionismosociodiscursivo, pois como afirma Bronckart (2012) todas as correntes que postulam bases epistemológicas para o interacionismo social aderem à tese de que as condutas humanas são resultado de um processo de desenvolvimento histórico de socialização.

Nesse sentido, cabe sempre esclarecer que nosso trabalho tem suas bases bem fundadas nessa concepção em que a linguagem é influenciada diretamente por fatores sociais e históricos, e por isso levamos em conta que a linguagem está em constante evolução, passando por processos constantes de construção e reconstrução onde o fator humano é preponderante.

Nessa abordagem tratamos então, a linguagem como um fenômeno que se desenvolve no plano social e histórico, e sendo assim, precisamos abandonar algumas concepções que por muito tempo foram difundidas, e que até hoje ecoam no senso comum como verdades de difícil abdicção.

2.3 Língua e Discurso: a nova concepção empreendida pela AD

Preferimos começar primeiramente com a noção de discurso empreendida por Foucault (2010), dando ênfase principalmente a percepção do discurso como algo temível e institucional, não que queiramos minimizar a contribuição de Foucault para AD à apenas a análise do discurso institucional, mas para destacar que por muito tempo a noção de discurso ficou confinada a noção dos discursos produzidos por políticos, ou aquelas falas solenes proclamadas em situações especiais, e nesse sentido o texto do referido autor nos remete quase que instantaneamente ao discurso político talvez por estarmos embasados em uma falsa noção, ou em uma difícil distinção daquilo que é político para aquilo que é institucional.

Para Foucault (2010), o discurso é um modo de controle e de estabelecimento de poder, e por isso precisa ser controlado existindo para tanto procedimentos (internos), que são próprios do discurso funcionando enquanto princípios de classificação, ordenamento e distribuição de controle e delimitação do discurso, e procedimentos (externos) funcionam como sistema de exclusão onde estão implicados o poder e o desejo.

Complementando, encontramos na interpretação de Cardoso (1999) uma boa definição de como Foucault percebia o discurso, pois para a autora

Esse discurso que passa por verdadeiro e que veicula saber (o saber institucional), é gerador de poder. A geração desse discurso gerador de poder é controlada, selecionada, organizada e distribuída por certos procedimentos que têm por função eliminar toda e qualquer ameaça a permanência desse poder (Cardoso 1999, p. 22)

O discurso nessa visão de Foucault possui algo de temível e por esse motivo precisa ser controlado, Foucault (2010) em sua aula inaugural no Collège de France asseverava que o discurso não nos pertence, mas sim às instituições que vigia o seu aparecimento e que o poder contido no discurso é concedido por elas, focalizando que há alguns procedimentos externos, institucionais, portanto alheio a nossa vontade, que tem como função organizar e distribuir os discursos tendendo a exercer sobre outros discursos uma espécie de pressão e certo poder de constrangimento. Nesse sentido, os fatores externos tinham a função de direcionar o discurso moldando-o ao saber “verdadeiro” veiculado pelas instituições na intenção que esse saber se perpetuasse na sociedade historicamente.

Percebemos que para Foucault, o discurso é modo de estabelecimento e manutenção de poder. Para Cardoso (1999, p. 23) “a preocupação de Foucault não é exatamente com o discurso de nossas trocas diárias, do cotidiano, mas com os ‘grandes discursos’, os discursos das instituições”, mas o fato é que não podemos nos desvencilhar tão facilmente de alguns conceitos trazidos por Foucault tais como os de formação discursiva, prática discursiva ou do sujeito discursivo.

Dentre esses conceitos elencados gostaríamos de destacar o conceito de formação discursiva, pois esse talvez seja um dos conceitos mais emprestado por autores que se debruçam sobre a AD. Para Bronckart (2012, p.37)

“[...] Uma comunidade verbal é, portanto, constituída por múltiplas **formações sociais**. Cada uma dessas formações, em função de seus objetivos e de seus interesses particulares elabora modalidades particulares de funcionamento da língua, chamadas por Foucault (1969) de *formações discursivas*[...]”

Apoiado no conceito de formação discursiva inaugurado por Foucault, que considerava a formação discursiva como uma formação moldada por um campo do saber, seguindo o mesmo movimento Bronckart (2012) prefere chamar de formações sociodiscursivas, pois para ele essas formações moldam os conhecimentos dos membros de uma mesma formação social de forma particular. Particularmente preferimos esse conceito reelaborado por contemplar as formações que se constroem no campo social que são, no nosso entendimento, mais abrangentes que as que estabelecem pelo campo de saber.

Após fazer uma análise das considerações de Foucault sobre o discurso Cardoso (1999, p. 23) afirma que

o discurso, em última análise, é uma “prática” (prática regulamentada dando conta de um certo número de enunciados), entendendo-a como existência objetiva e material de certas regras às quais o sujeito tem de obedecer quando participa do “discurso”. As normas dessa prática são “regras” ou “regularidades”.

Após um breve entendimento do conceito de discurso para Foucault temos que esse autor preferiu seguir os rumos do discurso voltado mais para um lado institucional, mas foi de grande valia para os estudos da AD muitas das considerações feita por ele, uma vez que podemos vislumbrar dentro de suas considerações novas possibilidades, pois se entendemos que o discurso é uma regularidade, entendemos também que essa regularidade se dá no nível do cotidiano, bastando que seus participantes obedeçam às regras e mantenham a regularidade.

É perfeitamente compreensível a preocupação que Foucault tinha com o discurso institucional, visto que em um primeiro momento AD se preocupava principalmente com esse tipo de discurso, mas hoje a AD também se preocupa com os discursos veiculados no cotidiano, e nesse sentido é preferível que tomemos não só o discurso institucional, mas que compreendamos como objeto de análise os discursos que se instauram e proliferam no cotidiano.

Mesmo empreendendo o discurso como um sistema de estabelecimento de poder Foucault (2010) não descartou o fato de o discurso estar sujeitos a fatores internos (autor, comentário, etc.), externos (os interditos, partilha da loucura, vontade de verdade) e históricos, considerando ainda que essa contingência histórica do discurso se desloca e é perfeitamente modificável.

Encontramos aqui um ponto forte, em que todos os autores que se lançam nos estudos relacionados à AD convergem unanimemente, o fato de considerarem os fatores externos e

históricos como fatores preponderantes para o entendimento dos discursos veiculados socialmente.

Um outro fator de extrema importância para prosseguirmos com essa discussão diz respeito ao conceito de língua empreendido por nós. O conceito de língua deve estar sempre muito bem delimitado em qualquer trabalho que se baseie na AD para explicar os fenômenos tomados como objeto de estudo, pois é a partir desse conceito que poderemos avançar e compreender como essa disciplina atua cientificamente.

Pois bem, se retrocedermos um pouco na história e partimos de uma concepção saussureana - e devemos fazer este retrocesso, pois como afirma Brandão (2004) tudo parte de Saussure para defendê-lo ou refuta-lo— perceberemos que essa abordagem estabelecia uma relação dicotômica entre dois elementos, língua e fala.

A fala desde logo foi largada de lado por Saussure (2012, p.45) por ser, em sua percepção, um ato linguístico individual de vontade e inteligência, que servia apenas para exteriorizar as combinações do código pelas quais o falante poderia exprimir seu pensamento pessoal, mas já a língua, produto de reflexão de Saussure, é fundada no signo, que por sua vez é constituído da relação arbitrária do significado e do significante, pois para Saussure (2012, p. 46) “[...] a língua, assim delimitada é de natureza homogênea: constitui-se num sistema de signos em que, de essencial, só existe a união do sentido e da imagem acústica, e em que as duas partes do signo são igualmente psíquicas”.

Continuando ainda na perspectiva saussureana, mas agora enfocando a perspectiva social da língua. Nas palavras de Cardoso

“A língua, para Saussure, é um fato social porque pertence a todos os membros de uma comunidade, é exterior ao indivíduo, e esse não pode criá-la nem modificá-la. A língua é passível de fixação e sistematização em dicionários e gramáticas. É um patrimônio extenso e ninguém a possui em sua totalidade. Cada falante retém uma parte do sistema, que não existe perfeito em nenhum indivíduo”. (Cardoso 1999, p.15)

Essa é a visão do funcionamento da língua em uma perspectiva estruturalista, onde o fato social se detém apenas a possibilidade dos membros da comunidade se apropriarem da língua. Nessa perspectiva teórica percebemos que a língua se apresenta com uma certa rigidez aos membros da comunidade, ou seja, como uma estrutura fechada e homogênea sendo impossível sua modificação. A língua nesse sentido é como um jogo de adivinhação, ou melhor, memorização onde os significados já estão prontos dentro de uma estrutura de códigos fechados, bastando apenas que os membros de uma determinada comunidade os dominem para se comunicarem, se fizerem entendidos.

Produto de interação social, a concepção de língua não pode ficar restrita a uma base teórica que não a contemple como algo heterogêneo e passível de mudança por meio da ação de seus interactantes, pois considerar a língua como um todo homogêneo, nas palavras de Coracini (2007) é construir ficção, e sendo assim devemos entender que a língua se manifesta como instituto heterogêneo, onde podemos “brincar” com os signos, lançando-os ao sabor dos implícitos banqueteados pelos interlocutores no processo de interação.

Devemos considerar então que a língua se constitui em um objeto formado por elementos diversificados, pois se não fosse assim não haveria espaço para a Análise do Discurso, visto que um signo só poderia nos remeter a um referente apenas, e nesse sentido Possenti (1986, p. 91) assegura que “a recusa da concepção de língua como um código é importante porque se opõe a uma tradição forte. Para o analista do discurso, ela é essencial, porque o contrário seria decretar a morte do discurso”.

Possenti (1986) ainda continua dizendo que as línguas naturais não são estruturas, mas quase estruturas, sendo sintática e semanticamente indeterminadas, no sentido de que qualquer enunciado demanda, para sua interpretação efetiva, além dos elementos de sintaxe e de semântica, uma relação ao seu contexto de produção.

Nesse sentido, podemos considerar que a língua, na nossa concepção, se apresenta como um aparato formal, como um sistema não totalmente fechado, com a finalidade de garantir uma certa estabilidade em termos de significação, mas nunca definitivamente estável; apresenta fissuras, que só poderão ser sanadas no processo interativo. Ultrapassamos assim aquela velha tradição em que se via o processo enunciativo, como um mero processo de decodificação, agora as palavras passam a assumir vários significados dependendo de quem a enuncia, de quem a recebe, de onde se enuncia, para quem se dirige; a palavra passa a ter vida histórica e social.

Para Voese (2004, p. 15)

[...] a AD não atua com a noção de código, e por isso, inclui no seu campo de análise outras dimensões que envolvem o estudo e a aprendizagem de uma língua a limites mais amplos do contexto em que se dá a interação verbal. E o faz com a expectativa de que assim o estudo da produção dos sentidos possa se beneficiar do que se sabe da realidade social do homem [...]

Consideramos então a língua como fato social, produto da interação verbal entre seus interlocutores, entendemo-la, não mais como um sistema fechado de regras, mas sim como equívoco, um lugar onde podem aparecer fissuras que podem ser explicadas a partir do entendimento da realidade dos seus interlocutores.

Nascida da necessidade de compreender a língua como algo que vai além da perspectiva dicotômica de Saussure entre **língua/fala** e de sua visão estruturalista a AD surge então, como uma disciplina capaz de dar conta dos sentidos fora da frase e dos seus significados meramente dicionarizados longe dessa dicotomia surge a noção de discurso que para Cardoso (1999, p. 21) não é língua nem fala, para a autora

“[...] o discurso é fruto do reconhecimento de que a linguagem tem uma dualidade constitutiva e que a compreensão do fenômeno da linguagem não deve ser buscada apenas na língua sistema ideologicamente neutro, mas fora do polo da dicotomia língua/fala. Em outras palavras, ao mesmo tempo que a linguagem é uma entidade formal, constituindo um sistema, é também atravessada por entradas subjetivas e sociais. O discurso é, pois, um lugar de investimentos sociais, históricos, ideológicos, psíquicos, por meio de sujeitos, interagindo em situações concretas.”

Inaugurada por Bakhtin e muito bem debatida por seu Círculo, essa nova concepção de discurso que assume um caráter multi e transdisciplinar recorrendo à Psicanálise, ao Materialismo Histórico e a Linguística tem se mostrado como uma disciplina que procura estudar a linguagem sem desconsiderar as relações sociais, históricas e psíquicas nas situações concretas de enunciação, demonstrando que para compreendermos os enunciados devemos sempre levar em consideração aspectos exteriores ao texto.

Longe de ser uma ameaça para a AD, esse atravessamento disciplinar enriquece e possibilita que a AD enquanto ciência possa operar em diversas perspectivas para explicar os fenômenos sociais, históricos, psíquicos que perpassam pela linguagem.

Para o filósofo russo “a palavra é o fenômeno ideológico por excelência” (Bakhtin 2010, p 34) e tudo que é ideológico é um signo e todo signo remete a algo fora de si próprio e por isso mesmo só pode aparecer na interação. Sendo assim, só podemos considerar uma teoria do discurso que leve em conta todos esses aspectos, pois é na interação que o discurso se estabelece ideologicamente, ganha sentidos e se estabelecem no cotidiano, pois como afirma Brandão (2004, p. 47)

Constituindo o discurso um dos aspectos materiais de ideologia, pode-se afirmar que o discurso é uma das espécies pertencente ao gênero ideológico. Em outros termos, a formação ideológica tem necessariamente como um de seus componentes uma ou várias formações discursivas interligadas. Isso significa que os discursos são governados por formações ideológicas.

Quando pensamos na palavra como fenômeno ideológico não poderemos desconsiderar que todo discurso também se tornará ideológico, transformando-se assim em lugar de confronto onde se estabelecem batalhas ideológicas para que uma ideologia se

sobressaia em relação a outra tornando-se impossível compreender essas batalhas fora dessas relações tão complexas como, de fato são, as relações sociais envolvidas.

Para Possenti (1986, p. 40) “a teoria linguística adequada para uma teoria do discurso deve ser de tal modo concebida que declare impossível uma análise completa de qualquer enunciado sem que seja tomado em sua instância de produção”, ficando assim estabelecido um dos pilares para uma teoria que procura estudar o discurso enquanto objeto de análise. A instância de produção diz respeito ao acontecimento, que para Voese (2004) significa ir além da situação imediata do ato enunciativo levando em consideração o contexto mais amplo e histórico.

Tal asserção nos remete a uma consideração importante dentro da Análise do Discurso, a de considerar as relações sócio-históricas dos enunciados, o porquê de ter sido produzido certo enunciado em detrimento de outro, ou seja, devemos ter uma visão panorâmica e, portanto exterior ao enunciado considerando as condições em que foram produzidos e que sentidos foram produzidos em razão dessas relações.

Não podemos mais desvincular discurso e sentido das relações sócio-históricas de produção, pois no momento em que pronunciamos algo, são produzidos sentidos que vão além da sua significação imediata, nos remetendo assim, para fora da descrição dicionarizada das palavras e encontraremos seu verdadeiro sentido no acontecimento, no exterior, na interação, no social, na ideologia.

Analisar um discurso é fazer um movimento de fora para dentro, e ao mesmo tempo de dentro para fora do enunciado, pois concomitantemente aquele que diz, ou seja, o locutor e aquele para quem se diz, o alocutário, assumem um posicionamento sócio-histórico em relação ao mesmo enunciado, uma vez que “como, através de cada ato de enunciação, se realiza a intersubjetividade humana, o processo de interação verbal passa a constituir, no bojo de sua teoria, uma realidade fundamental da língua. O interlocutor não é um elemento passivo na constituição do significado. [...]” (Brandão 2004, p. 8).

Nesse sentido já não podemos falar em emissor e receptor, visto que se admitíssemos a presença desses dois elementos denotaria certa passividade de um em relação ao outro, evidenciando que o sentido do enunciado já estaria pronto e acabado; sendo assim o que podemos empreender, então, é que sempre poderá haver mais de um sentido para um único enunciado, e ele sempre será apreciado por seus interlocutores que construirão juntos o seu sentido.

Passamos a trabalhar então, como uma concepção de que não há comunicação ideal, pois como afirma Maingueneau (2002, p.32) “as leis do discurso não são normas de uma conversação ideal, mas regras que desempenham papel crucial no processo de compreensão dos enunciados”, ou seja, nada garante que o que foi dito por alguém seja entendido da forma que ele quisesse que fosse entendido, nos restando de certo modo alguns subtendidos, incompletudes, mas não devemos nos preocupar com essa incompletude, uma vez que para Orlandi (2008) essa incompletude não é um defeito e sim uma qualidade, pois a Análise do Discurso passa a ocupar esse lugar o qual não se tem acesso direto ao sentido, o que evidentemente se mostra muito coerente, pois se não fosse assim, então qual seria o papel da Análise do Discurso?

É justamente nesse lugar que a Análise do Discurso deve operar, ou seja, nos deslocamentos, nas fissuras, nas incompletudes de sentido, uma vez que entendemos que os sentidos dos enunciados nunca nos serão dado a priori, de antemão, mas sim no jogo de cooperação de seus interlocutores que encontram na interação um local propício para o estabelecimento de sentidos.

Se num primeiro momento da Linguística o signo era composto de um significado e um significante fundados na necessidade comunicativa e da relação arbitrária entre esses dois elementos, agora já não podemos nos pautar nesse tipo de relação, pois o signo passa a assumir um caráter ideológico que assume toda sua completude da interação verbal, que por seu turno, também é social.

Ao dizermos que o discurso não é um texto, estamos querendo dizer que o texto é a materialização verbal do discurso, que por sua vez pode ser o texto falado ou escrito, e uma vez que compreendemos o discurso como algo que transcende o texto, a fala e até mesmo a própria língua, cremos então, que o discurso se apoiam elementos linguísticos, mas que de modo algum tem fim em si mesmo, garantindo ao discurso uma finalidade que vai além da atividade comunicativa. Nas palavras de Fernandes (2008, p. 13) discurso é algo exterior à língua, “encontra-se no social e envolve questões de natureza não estritamente linguística”, ou seja, refere-se aos aspectos sociais e ideológicos quando proferimos as palavras.

Ao admitirmos o discurso como atividade social e ideológica, pomos à prova a concepção de língua como estrutura e partimos para um entendimento não de língua mas sim de linguagem que é muito mais abrangente, pois envolve as ações humanas no ato comunicativo que será sempre um processo interativo que envolve pelo menos dois interlocutores na atividade discursiva.

O discurso passa agora para uma instância muito maior que a da frase ou do texto, o discurso adquire uma instância que perpassa pelo histórico, pelo social e é somente na interação que os sentidos serão estabelecidos.

2.4 As charges e a Análise do Discurso

Todo ser humano sente a necessidade de se comunicar, pois como vimos, é na linguagem que o ser humano enquanto tal se estabelece socialmente e quanto mais fácil pareça, econômico e inteligível for o ato comunicacional maiores serão as chances dos interlocutores se aproximarem e estabelecerem uma relação discursiva. Sendo assim, as charges tem se mostrado um gênero do discurso muito atraente a ser analisado.

Antes de passarmos adiante queremos deixar estabelecido que nossa noção de gênero, encontra ancoragem na concepção de Bronckart (2012, p. 137) que sustenta que

na escala sócio-histórica, os textos são produtos de atividade de linguagem em funcionamento permanente nas formações sociais: em função de seus objetivos, interesses e questões específicas, essas formações elaboram diferentes espécies de texto, que apresentam características relativamente estáveis [...]

Nesse sentido, entendemos que os gêneros discursivos se estabelecem em função das necessidades comunicativas que vão se estabilizando em decorrência de sua utilização no cotidiano suprindo assim as necessidades dos atos de linguagem de uma determinada comunidade.

Partindo de uma compreensão histórica das teorias linguísticas veiculadas no Brasil, podemos perceber que uma importância maior aos gêneros do discurso só foi dada no final da década de 70, pois como afirma Machado 2009 (*apud* Goularte 2010, p. 2) entre as décadas de 60 e 70 emergiam estudos que percebiam a língua como atividade sócio-interativa que refletiu-se nos Parâmetros Curriculares Nacionais, e por esse motivo talvez hoje tenhamos maior contatos com um maior número de gêneros e dentre esses encontramos as charges.

Para analisarmos as charges em questão, se faz necessário entendermos o que é uma charge, algumas características importantes e sua atuação como gênero discursivo para posteriormente adentrarmos nas questões referentes à análise propriamente dita.

As charges são textos verbais e não verbais que se apoiam em imagens e que ocupam papel de destaque nos jornais localizando-se, principalmente quando se trata de jornais impressos, nas mesmas páginas que se encontram os editoriais e textos sobre política.

Os enunciados das charges tem sempre um tom irônico e humorado para prender a atenção dos leitores. Sempre é bom lembrar que embora pareçam engraçadas, as charges são textos críticos que exigem, dentro da concepção interacionista do discurso, uma compreensão mínima sobre a realidade política, econômica e social em uma dada época e que quase sempre fazem uma sátira sobre acontecimentos políticos e sociais, procurando desqualificar tais acontecimentos.

Nesse sentido, vale ressaltar que a ironia para Maingueneau (2002, p.173) seria a subversão que enunciador faz em cima de sua própria enunciação, e ao desqualificar sua própria enunciação, o enunciador ao contrário do que se possa imaginar, valoriza-a. Em outras palavras, a enunciação irônica para Maingueneau tem a capacidade de desqualificar a si mesma no mesmo instante em que é proferida.

Na verdade então, o que as charges fazem é basicamente utilizar o recurso da ironia se aproveitando de elementos gráficos, que chamam a atenção do leitor/interlocutor, para veicular uma ideologia geralmente de oposicionismo político e ideológico.

Fora da concepção de língua como aprendemos se tornaria difícil, talvez impossível, compreender a ironia, que é um elemento essencial nas charges, pois senão ultrapassássemos a noção de código o elemento irônico não seria compreendido pelos interlocutores que se apropriam das charges.

Quando nos dispomos a analisar charges, devemos levar em consideração os aspectos discursivos que nelas contém além de algumas características específicas. As charges que serão analisadas são do meio eletrônico e, portanto, diferentes das charges dos jornais impressos. Diferentes não no que diz respeito a sua funcionalidade, mas sim em sua apresentação e em seu modo de interação.

Ressaltamos essa diferença visto que, Maingueneau (2002, p.68) assevera que “uma modificação do suporte material de um texto modifica radicalmente um gênero do discurso”, e sendo assim, a apresentação de uma charge em um jornal eletrônico é para um público diferente do jornal impresso e por isso necessita de características diferentes para propiciar uma interação mais eficiente entre seus interlocutores.

As charges em jornais eletrônicos são melhores elaboradas, no que diz respeito ao trabalho gráfico e mais chamativas, portanto mais atraentes e talvez hoje, com os novos meios de comunicação, mais acessíveis à grande parcela da população.

Antes de passarmos adiante vale a pena lembrar, que “todo texto pertence a uma categoria de discurso, a *um gênero discursivo*” e que a “denominação desses gêneros se

apoiam em critérios muito heterogêneos”(Mainguenu 2002, p. 59) e por esse motivo é comum a confusão que se faz entre charge e cartum. A esse respeito Cavalcanti (2008, p. 37) enfatiza que

A charge transmite informações que envolvem fatos e é, ao mesmo tempo, um texto crítico. É a representação gráfica de um assunto conhecido dos leitores segundo a visão crítica do desenhista ou do jornal. Quanto à forma, a charge representa figuras existentes no mundo real. Assim, caricaturas e símbolos são utilizados e não desenhos lúdicos, fantasiosos. É necessário ter detalhes que forneçam dados suficientes para a compreensão do leitor, tais como a caracterização do ambiente e as marcas simbolizando o tema.

Enquanto que o cartum, para a mesma autora, é uma anedota gráfica, não insere personagens reais ou fatos verídicos, entra no meio fantasioso e é mais atemporal que a charge.

Quando Cavalcanti assegura que as charges não são desenhos lúdicos nem fantasiosos e que se faz necessário que o leitor (interlocutor) tenha detalhes (exteriores) para a compreensão somos remetidos de imediato ao conceito de produto ideológico trazido por Bakhtin (2010, p. 29), “que diz que tudo que é ideológico possui um *significado* e remete algo fora de si mesmo e [...] tudo que é ideológico é um signo”.

Podemos então, considerar que as charges podem funcionar perfeitamente como um produto ideológico e, portanto como um signo, pois remete a algo fora de si mesmo, refrata e reflete uma realidade e por isso concebemos as charges como potenciais construtoras de sentidos e grandes veiculadoras de ideologia.

Considerando que as charges são produtos ideológicos, esclarecemos que esse processo de reflexo e refração são os planos imediatos e mediatos do discurso, e para isso nos apoiamos em Freitas (1998, p. 39) para esclarecer como se dá esse processo. Para o referido autor o processo o reflexo é o momento singular da interação verbal (plano imediato), enquanto que a refração seria algo mais distante no nível das superestruturas ou das ideologias constituídas (plano mediato), pois para Freitas o signo ideológico circula entre as estruturas sociais nos seu nível mais elementar, ou seja, na ideologia do cotidiano, do senso comum, ou ainda no discurso das ideologias já constituídas que por seu turno são mais bem elaboradas no interior da sociedade.

Ao considerarmos que as charges podem funcionar como signos, observamos que elas adquirem sentidos que ultrapassam suas particularidades que refletem e refratam uma realidade e, portanto teremos que entender que as charges, assim como qualquer signo, “podem distorcer essa realidade, ser-lhe fiel, ou apreendê-la de um ponto de vista específico”

(Bakhtin 2010, p. 30) e talvez seja aí onde resida seu ponto nevrálgico, uma vez que devemos considerar como essa realidade é apresentada ao seu leitor/interlocutor, pois temos de um lado o chargista que representa a ideologia de um determinado grupo, que seu jornal também defende, e do “outro lado da ponte” temos os leitores/interlocutores que, por sua vez, acatam ou refutam as informações veiculadas nas charges baseados em seus conhecimentos participando ou não no processo de interação.

Objeto privilegiado nas charges, não poderíamos deixar de descartar o caráter ideológico que permeia a charge, mas queremos evidenciar também o processo de interação, pois “os signos só podem aparecer em um terreno *interindividual*” (Bakhtin 2010, p. 33) e é aí onde pretendíamos chegar, ou seja, ideologia e interação porque para Bakhtin a cadeia ideológica está ligada de consciência individual em consciência individual e que cada consciência individual está repleta de signos e, continua esclarecendo em um nível mais profundo de raciocínio, que a consciência só se torna realmente consciência na interação social, o que por sua vez nos leva acreditar que só se materializa na interação verbal.

Se as charges transmitem informações que envolvem fatos e é a representação de um assunto já conhecido fica evidente o caráter interacionista que as charges trazem consigo, pois é preciso que o leitor (interlocutor), mobilize seus conhecimentos da realidade circundante, para a partir daí, da exterioridade, compreender e interagir com o enunciado veiculado na charge.

Apoiando em uma concepção bakhtiniana, que concebe a linguagem como um processo de interação entre pelo menos dois indivíduos, direcionamos o presente trabalho de modo que compreender a linguagem em um processo interacionista, significa refutar a linguagem em uma abordagem estruturalista, ou seja, significa romper com uma teoria que percebe a língua como uma estrutura fechada em um sistema de regras e partir para uma teoria que aceita a língua como um processo de interação, como fenômeno histórico e social.

Entender o funcionamento das charges numa visão interacionista significa ir além do sentido estritamente linguístico, é entender o enunciado e sua enunciação observar suas condições de produção, ou seja, estabelecer uma relação sócio histórica de produção, pois como afirma Bakhtin (2010, p. 116) “o contexto social imediato determina quais serão os ouvintes possíveis” e assim, quando as charges são produzidas, o chargista já tem em mente seu *auditório social* e desse modo, já construiu suas deduções, suas motivações e suas apreciações sobre os fatos.

Faz-se necessário então para uma boa compreensão das charges – e de enunciados de modo geral - como afirma Freitas (1998, p.36), “ultrapassar uma descrição dos elementos meramente linguísticos e buscar também elementos extralinguísticos que, de um modo ou de outro, condicionam a interação verbal nos planos social, econômico, histórico e social”.

Sendo assim, vale ressaltar que o sentido de um enunciado, para uma teoria de interação sócio-discursiva, nunca será dado de imediato, temos que nos atentar para os implícitos, pois como assegura Maingueneau (2002, p. 32) “as leis dos discursos não são normas de uma conversação ideal”, o que nos leva a entender que o processo de interação deve levar em conta os deslizamentos de sentidos e num esforço, que será sempre negociado entre os interlocutores, estabelecer o sentido mais próximo do ideal para o enunciado produzido.

Por conseguinte, devemos lembrar que “as regras do jogo” - como Maingueneau (2002) diz – devem ser respeitadas, pois nem todas as características e sentidos a serem analisados em um enunciado trazido pelas charges nos serão dados de antemão, devemos inferir que os enunciados partem de uma realidade social, e uma vez que aceitamos as charges como enunciados não fantasiosos, devemos buscar muitos de seus sentidos em fatos históricos e sociais os quais possibilitaram sua enunciação.

3 A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO RETRATADA NAS CHARGES

3.1 Caracterização da Coleta de Dados

Tendo em vista que as condições de produção influenciam nas análises, procuraremos antes de tudo caracterizar o *site* que hospeda essas charges, o humortadela. Trata-se de um *site* especializado em mídias humorísticas digitais, onde podemos encontrar charges, cartuns, charges digitais com sons e imagens que o *site* denomina de animações, quadrinhos, sextoons que são quadrinhos com piadas mais “picantes”, jogos, vídeos engraçados entre outros entretenimentos de diversos chargistas e cartunistas. Vale lembrar que, aparentemente esse *site* apenas absorve esse conteúdo não emitindo nota sobre essas publicações, não colocando datas em que as charges foram produzidas ou publicadas e nem as relaciona com reportagens ou matérias. Nesse sentido, evidenciamos que a escolha desse meio de comunicação se deu devido ao fato de não encontrarmos uma quantidade expressiva de charges sobre a temática em jornais de circulação nacional ou regional.

Não consideramos que a falta dessas referências poderão comprometer de forma severa nossas análises, pois entendemos que o nosso foco aqui não é delimitar a ideologia de um determinado veículo, pois seria muito pouco para compreender a realidade do trânsito, mas acreditamos que é mais importante a busca em fatos históricos e sociais que se insiram nas ideologias já constituídas no interior da sociedade.

Na falta de especificação do próprio *site* recorremos ao Wikipédia ⁷ que define o *site* do o Humortadela como um *site* humorístico brasileiro que foi criado em 03 de Dezembro de 1995. Considerado o pioneiro em sua área de atuação no Brasil, até mesmo porque nessa época o Brasil caminhava para era digital, abandonou suas atividades em 05 de maio de 2011, quinze anos após o seu lançamento. Na época que encerrou suas atividades encontrava-se hospedado no provedor Universo Online (UOL), que é um dos maiores provedores de internet no país. O *site*, que foi comprado pela empresa brasileira OraPois, focada no entretenimento, voltou ao ar no dia 20 de Agosto de 2012.

Atualmente o Humortadela encontra-se hospedado no provedor Brasil Online (BOL) que foi lançado no Brasil em abril de 1996 pelo Grupo Abril que é um conglomerado de comunicação. Em setembro do mesmo ano, o Grupo Abril e o Grupo Folha, proprietário do

⁷As informações podem ser conferidas em: <<<http://pt.wikipedia.org/wiki/Humortadela>>>

UOL, fecham um acordo onde o BOL foi absorvido pelo UOL, formando o maior provedor em número de assinantes no Brasil e o maior portal de conteúdo em língua portuguesa. O portal reúne notícias, fotos, vídeos, bate-papo e entretenimento, e conta com mais de 15 milhões de usuários únicos mensais. Em outubro de 1999, o BOL foi relançado como o primeiro webmail gratuito do país. Em agosto do ano seguinte, tinha mais de 04 milhões de endereços registrados⁸.

Faz se necessário que falemos do autor, pois como enfatiza Foucault (2010) é ele quem agrupa o discurso, como unidade e origem das suas significações. Então no que diz respeito à autoria das charges percebemos que as charges selecionadas foram assinadas na maioria por um autor, ao chargista Arionauro, e por esse motivo preferimos nos deter em analisar apenas suas charges para perceber alguns traços ideológicos. Em sua página oficial na internet⁹ encontramos sua biografia que o descreve como cartunista e ilustrador, conhecido como "Vampiro" por sua forte atração pelo "Humor Negro", com bastante sangue- talvez resida aí sua predileção pelo trânsito. Começou sua carreira em 1986, e já publicou cartuns, charges, quadrinhos, ilustrações e passatempos em diversos meios de comunicação. Editou e participou de vários livros de humor. Foi premiado em diversos salões de humor, nacionais e internacionais, dentre os quais, X Salão Carioca de Humor- RJ (1998), I Mostra Maranhense de Humor – MA (1998), 21 Ste International e Cartoonal e – Bélgica (1999), Peace Cup International Cartoon Contest of Xin Min Evening News - Shanghai – China (2004) e The 13th Daejeon International Cartoon Contest – Coréia (2004). Também foi premiado como "Cartunista do Ano de 2010" pelo site Bigorna.net. Atualmente, Arionauro colabora para vários jornais, revistas e sites no mundo.

Vale ressaltar que existe aproximadamente 3.500 charges nesse site, e que foram vistoriadas as primeiras 1.800 charges, onde foram pré-selecionadas 22 e finalmente escolhidas apenas 06. É bom frisar também que a maioria das charges que apresentaram o trânsito como temática dizia respeito a acidentes de trânsito e não de violência gerada a partir do trânsito o que nos faz inferir que ideologicamente a ideia que se tem de violência no trânsito diz respeito principalmente a acidentes.

⁸ http://pt.wikipedia.org/wiki/Brasil_Online

⁹ Disponível em: <<www.arionaurocartuns.com.br/biografia.shtml>>

3.2 Análise das Charges selecionadas

Ao escolhermos charges para analisar levamos em consideração que as charges nascem de um processo histórico e social – e é nesse mesmo contexto que nosso trabalho se insere – para suprir uma necessidade comunicativa. As charges são uma forma de consolidação do discurso e ao mesmo tempo em que narra um acontecimento argumentam sobre ele levando-nos a refletir sobre a realidade ali representada e nesse sentido, as análises das charges nos interessam grandemente devido ao fato de retomarmos algumas concepções ora apresentadas e refletirmos (pensarmos) sobre esses os discursos apresentados por elas levando-nos a crer que não será incomum que as charges sejam influenciadas por ações cotidianas, pois como assevera Matias (2010, p. 13)

é interessante ler charge considerando este gênero uma fonte representativa da cultura e do comportamento de cada época, ao mesmo tempo que nos ajuda a entender e a manter memória da sociedade. A charge é essencial para retratar a realidade de forma crítica. Evidenciamos, por meio do gênero, os traços ideológicos que permite ao leitor fazer uma leitura reflexiva sobre fatos da realidade nele retratados.

As charges passam a constituir, neste trabalho, um modo de compreendermos a realidade do trânsito de forma cômica e ao mesmo tempo crítica e partindo do pressuposto de que a violência é um fenômeno que se desenvolve sociohistoricamente, poderemos verificar se estarão representados nas charges comportamentos violentos no trânsito, que é foco do nosso trabalho, bem como deixaremos registrados para a posteridade esses traços de violência que permeiam nossa sociedade, uma vez que as charges nos ajudam a manter essa memória.

Vale ressaltar que um enunciado produzido pela charge, como em qualquer outro enunciado, pode não apresentar um sentido estável, pois estamos analisando charges em uma concepção sociointeracionista do discurso, pois fora desse entendimento de discurso o “sentido estaria de alguma forma inscrito no enunciado, e sua compreensão dependeria de um conhecimento do léxico e da gramática da língua” (Maingueneau 2002, p.19).

Na charge a seguir podemos descrever uma cena inusitada de um motociclista que pilota “tranquilamente” sua moto pelas ruas congestionadas de uma cidade. Esse motociclista se mostra bem à vontade no trânsito como bem demonstra sua felicidade ao transportar orgulhosamente seu filho que também carrega em seu rosto um “ar” de felicidade, e por isso passeia com seu pai alegremente na motocicleta.

CHARGE I



Fig.01 <http://humortadela.bol.uol.com.br/charges/64710>

Ao emprendermos uma análise do enunciado dessa charge poderíamos entender que realmente está tudo bem, pois é isso que o enunciado nos sugere, e se tomássemos esse enunciado apenas por um processo de decodificação entenderíamos que a mãe poderia realmente ficar calma, pois o pai é muito responsável e cuida muito bem de seu filho, mas sabendo que é a partir da exterioridade que devemos observar os enunciados, entendemos que o chargista quer na realidade dizer o contrário, pois nessa charge em questão o chargista utiliza do recurso da ironia para subverter o enunciado nos remetendo à ideia de que algo representado na imagem parece não estar se encaixando com o enunciado.

Primeiramente é visível nas expressões faciais a perplexidade e irritação dos outros motoristas diante da situação, pois nos dá a impressão de que os motoristas seguem a lei que regulamenta o trânsito utilizando cintos de segurança, o que de certo modo, contrasta com a expressão burlesca do pai que segue tranquilamente sem nenhum equipamento de segurança entre a fumaça dos carros, sendo que toda essa tranquilidade pode ser confirmada pela expressão “não se preocupe” que o pai utiliza para falar com a mãe da criança. Essa expressão pode nos remeter a duas interpretações possíveis: a primeira, e menos provável, é a de que o trânsito é um ambiente perigoso e por isso mãe tenha esboçado alguma preocupação e já a segunda e mais sensata é de que preocupação advém do conhecimento da mãe que admite um possível ato de irresponsabilidade do pai diante das leis que regulam o trânsito, pois é possível constatar que ele ignora algumas condutas que são passíveis de multa, pois vejamos o que regulamenta alguns incisos dos artigos 244 e 252 CTB (1997)

Art. 244. Conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - Recolhimento do documento de habilitação;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras; Infração – grave; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Penalidade – multa; (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Medida administrativa – apreensão do veículo para regularização. (Incluído pela Lei nº 12.009, de 2009)

Art. 252. Dirigir o veículo:

VI - utilizando-se de fones nos ouvidos conectados a aparelhagem sonora ou de telefone celular;

Infração - média;

Penalidade - multa.

Vemos aqui que ao utilizar o humor irônico o chargista faz com que o texto se mostre incongruente diante das imagens, pois as imagens contrastam com o texto apresentado em que o pai se diz responsável, mas que infringe pelo menos 06 normas de circulação para motocicletas no trânsito, e aqui nesse exemplo o pai teria totalizado, em suposta fiscalização, 38 pontos em sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH), conforme o artigo 259 do CTB, além de ter seus direito de dirigir suspenso, portanto nenhum pouco responsável.

Percebemos que o chargista utiliza do humor para retratar esse comportamento cômico do personagem fazendo-nos perceber através de uma releitura, a partir do que conhecemos da lei, para entendermos que na verdade o motociclista é extremamente irresponsável ao negligenciar tantos princípios legais e com relação ao humor contido nas charges Cavalcanti (2008, p. 47) a partir de estudos de Teorias de Resolução da Incongruência, desenvolvidas principalmente por Koestler, Shultz e Suls entende que “as pessoas procuram, em seu estoque de conhecimento, esquemas diferentes para compreender a informação nova diante do contexto já adquirido” assegurando que há uma re-interpretação da informação original e que só através dessa re-interpretação o humor pode ser estabelecido criando uma incongruência, uma divergência de expectativas, e uma resolução da incongruência, ou seja, o interlocutor apreende uma informação verdadeira e a partir dessa incongruência estabelece o humor.

Roberto da Matta (2010) ao discutir sobre as raízes da desobediência estabelece que por muito tempo esteve ausente a noção de responsabilização a condutores e usuários das vias por condutas inapropriadas no trânsito, criando uma resistência em obedecer as leis que regulamentam esse espaço, e que só agora essas questões começam a ser contempladas temos um bom exemplo a Lei 11.705 de 08, a chamada “lei seca”, pois sabemos que por muito

tempo motoristas bebiam e dirigiam sem nenhuma preocupação, mas agora já começam a ensaiar uma pequena mudança nesse tipo de comportamento.

Compreendemos assim, que as condutas de motoristas que não respeitam as normas que regulamentam o trânsito encontram raízes no comportamento para o qual ele não foi doutrinado e que

a questão do comportamento no trânsito tem muitas facetas, mas vale mencionar que este trabalho esclarece e explica que um de seus pontos capitais, a saber: a imensa dificuldade de obedecer às leis, de seguir as normas mais banais e comezinhas destinadas ao gerenciamento do movimento de veículos e indivíduos nas vias públicas. (Matta 2010, p. 33)

Pegando “carona” na problemática da desobediência às leis, o ponto capital para Roberto da Matta (2010), apresentamos a próxima charge a ser analisada.

CHARGE II



Fig.02 <http://humortadela.bol.uol.com.br/charges/31943>

Partindo sempre da noção de que as charges não são textos fantasiosos, como assegura Cavalcanti (2008) e que, portanto, representam uma realidade social observamos que o *supercidadão* de Roberto da Matta (2010) ou o “dono do mundo”, como exemplifica Corassa (2011), age como se estivesse em casa, privatizando o espaço público como sendo de seu infinito domínio, ziguezagueando pela rua e tomando todo espaço, inclusive o que é destinado aos pedestres.

Corassa (2011), ao fazer uma discussão interessante relacionando o carro a casa e as implicações dessa relação no trânsito, assegura que levamos para nossos carros alguns ambientes das casas para os carros quais sejam: sala de estar, quarto, sala de som, copa/cozinha e despensa, escritório/ateliê/biblioteca, banheiro e tocador, mas poderíamos incluir nessa discussão a adega, pois mesmo com o advento da lei seca, que ensaiou uma

tímida mudança de comportamento, é perceptível que grande parte das pessoas que consomem bebida alcoólica, ainda consome sem nenhum constrangimento enquanto dirigem.

Bakhtin (2010, p. 29) afirma que “um produto ideológico faz parte de uma realidade (natural ou social) [...]” e nesse sentido, a charge evidencia que a ideologia aqui difundida faz parte de uma realidade social já estabelecida de que quem bebe e comete um delito de trânsito é impune, pois se observamos a charge trazida na figura 02 o personagem que está visivelmente embriagado atropela alguém que transitava pela calçada e a única preocupação esboçada é a de que teria que gastar alguns “trocados” com cestas básicas evidenciando que a punição para quem mata alguém no trânsito é branda o suficiente para que se cometa esse tipo de delito mais de uma vez como bem demonstra a fala do personagem: “Merda! Vou ter que gastar dinheiro com cestas básicas **de novo!**”, pois se é “de novo” significa que não é a primeira vez.

Para Silva (2011, p. 10) ao fazer uma análise de alguns discursos que se propagaram após a publicação da lei 11.705/08, a denominada lei seca assegura que “o discurso no sentido pecheutiano sobre o hábito dos brasileiros em associar o consumo de bebida alcoólica aos momentos de lazer contribui para que o trânsito seja significado como um problema urbano”, e sendo assim, podemos dizer que ao associar bebida á diversão talvez possa ser esquecido como é sério conduzir o carro em uma via urbana denotando a irresponsabilidade de quem adota essa prática. Silva (2011) ainda afirma que a bebida alcoólica é um dos fatores que contribui para que o trânsito se torne um cenário de violência contrariando a ideologia veiculada cotidianamente de que beber e dirigir não faz mal algum.

Fica implicada nessa charge também a questão do espaço hierarquizado, onde as relações de poder são medidas entre o carro e o pedestre, vencendo obviamente quem detém mais força, que nesse caso é o carro que é conduzido por um motorista irresponsável e despreocupado com as implicações que esse ato pode lhe trazer, demonstrando um profundo desrespeito com as outras pessoas que se utilizam desse ambiente e também com relação as leis que regem esse espaço.

Uma das raízes desse tipo de conduta desrespeitosa no trânsito pode ser encontrada no próprio CTB (1997) que estabelece uma pena muito branda para quem comete homicídio no trânsito, pois se verificarmos o capítulo XIX que trata dos crimes de trânsito, veremos que a maior pena para um delito cometido no trânsito se encontra no Art. 302 que estabelece que quem praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor as penas são de detenção de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para

dirigir veículo automotor, ou seja, quem mata alguém no trânsito nunca fica preso efetivamente, pois, muito embora seja uma pena restritiva de liberdade, o Código Penal (1940) no artigo 33, parágrafo segundo, alínea c, prevê que o condenado a pena não superior a quatro anos cumpra a pena desde o início no regime aberto, aquele que se baseia na autodisciplina em que o condenado se recolhe apenas no período noturno no estabelecimento penal.

Podemos verificar então que o abrandamento da punição pode ser um fator determinante para que o chargista produzisse essa charge, retratando em sua obra que a punição mais comum para quem mata alguém no trânsito é de pagar cestas básicas, pois como também considera Russo (2012)

[...] a impunidade é o fator que mais contribui para o aumento da violência no trânsito, podemos afirmar que a incapacidade do Estado em punir os infratores acaba incentivando a transgressão. Se uma ação ilegal no trânsito é repetida inúmeras vezes sem que ocorra nenhum tipo de punição, os motoristas tendem, cada vez mais, a “testar” a eficiência da fiscalização num número crescente de situações. Além disso, ações irregulares cometidas por alguns motoristas tendem a levar outros motoristas a repetir a manobra ilegal, buscando obter as mesmas vantagens que os primeiros obtiveram. Por exemplo, se alguns motoristas decidem fazer retorno em local proibido, outros motoristas podem optar por fazer o mesmo. Neste sentido, podemos dizer que as transgressões seguem a lógica de um cálculo racional. (Russo 2012, p. 112)

Nas figuras 01 e 02 evidencia-se o problema da desobediência às leis de trânsito, porém mantém-se uma gradação entre as duas situações. Num primeiro instante é demonstrado desrespeito às leis de maneira cômica e até mesmo pitoresca ao ponto de nos provocar riso e quem sabe até mesmo nos encaixarmos, de algum modo, naquela situação, visto que são infrações mais leves e corriqueiras, porém na figura 02 é possível verificar toda a aspereza do chargista diante da situação, podendo causar em qualquer um que visualize a charge, um sentimento de concordância de que as penas são realmente leves e por esse motivo é que se descumprem as leis no Brasil.

A questão é que ideologicamente concordamos que a impunidade é uma das causas da desobediência, porém todos já descumprimos alguma norma de trânsito e nos sentimos injustiçados quando sofremos alguma sanção por uma infração cometida que julgamos mais leves e a esse respeito Matta (2010) constata que

Um dos dados mais curiosos do trabalho é a constatação paradoxal de que todos concordam que os motoristas irresponsáveis devem ser severamente punidos. O problema, porém, é que tal opinião radical ocorre ao lado da visão (igualmente majoritária) de acordo com a qual não há ninguém que obedeça às regras no Brasil – eis a gravidade do achado. (Matta 2010, p. 121)

Constatamos assim que o discurso propagado pela sociedade de que brasileiro não gosta de cumprir leis onde o “jeitinho brasileiro” sempre prevalece se evidencia nas charges aqui retratadas hora pela comicidade, hora pela acidez do discurso apresentado pelo chargista, e que é ratificado pelo discurso dos teóricos incluídos nessa discussão onde podemos constatar que a dificuldade de se respeitar as leis se mostra como um dos grandes complicadores do trânsito brasileiro.

Partindo para as próximas charges podemos perceber duas figuras que parecem dizer respeito ao mesmo assunto e olhando melhor e mais de perto podemos enxergar uma questão muito interessante no tocante aos relacionamentos no trânsito.

CHARGE III



CHARGE IV



Fig.03 <http://humortadela.bol.uol.com.br/charges/32038> Fig.04 <http://humortadela.bol.uol.com.br/charges/89043>

Presencia-se que nas figuras 03 e 04 temos alguns sujeitos envolvidos em brigas que iniciaram no trânsito. Na figura 03 talvez tenha se iniciado a briga por um motivo de maior gravidade, pois o podemos ver na imagem ao fundo que os carros estão amassados enquanto que na figura 04 o que houve foi apenas uma “fechada”, muito comum no trânsito das cidades brasileiras uma vez que, como discutimos nas figuras 01 e 02 os motoristas no Brasil não gostam muito de respeitar as leis e muito menos as pessoas que utilizam esse espaço, visto que como discutimos, um dos problemas do trânsito das nossas cidades é confundir o espaço público como se fosse privado.

Começando pela figura 03 observamos que o chargista optou por desqualificar a capacidade racional da espécie humana diante do trânsito, e principalmente diante do dano sofrido pelo carro, pois ao dar voz aos animais e não aos envolvidos na briga pode questionar

a capacidade de diálogo dos personagens diante de uma situação em que envolve seus carros onde talvez uma boa conversa pudesse resolver grande parte dos problemas.

Para enfatizar essa relação entre irracionalidade e comunicação recorreremos a Bronckart (2012) que ao falar da atividade social e linguagem, designa que na maioria das espécies animais alguns tipos de atividades, principalmente as funções ligadas à sobrevivência, estão associadas a processos de cooperação e que o homem evoluiu muito mais em relação aos animais irracionais devido a uma atividade intrínseca, a linguagem, ato negociado visto que, desde as produções sonoras iniciais necessitavam de acordo para que se estabilizassem as pretensões designativas entre representações sonoras e representações sobre qualquer aspecto do meio e já nas outras espécies de animais, como há uma aparente ausência de diálogo, esse processo de cooperação não é negociado o que existe na verdade são emissões sonoras que não se engajam em uma conversação.

Temos assim, que a comunicação por meio diálogos é ato essencialmente humano e sua ausência é essencialmente pertencente aos outros animais e ao atribuir ao cachorro uma fala o chargista pôde evidenciar que, no trânsito, algumas pessoas podem se comportar como animais desprovidos da capacidade de diálogo para resolver os conflitos deixando claro que no trânsito as relações são mais complexas do que se possa imaginar.

Um aspecto dessa complexidade pode ser melhor observado na figura 04 em que o chargista registra um conflito entre o médico e seu paciente e o diálogo estabelecido entre os personagens demonstra que agora fora do consultório passam a assumir atitudes diferentes das que possivelmente podem apresentar no dia-a-dia, evidenciado que no trânsito todos estão sujeitos a uma inversão de papéis. Ao estabelecer alguns comportamentos de risco no trânsito Soares Júnior (2007, p.31) afirma que

Trânsito seria resultado da circulação urbana e seus conflitos, na maneira de se comportar das pessoas em disputa pelo espaço, tendo a vertente física, de disputa por um mesmo espaço e o político, da mudança de papéis dentro do sistema, um mesmo ser, ora como pedestre, depois como condutor, passageiro em alternâncias contínuas.

Se retomarmos o primeiro capítulo podemos esclarecer que essa relação complexa, conflituosa e de inversão de valores entre o do trânsito também pode ser fruto da relação complexa conflituosa e invertida que estabelecemos com o carro, pois como afirma Matta (2010, p. 84) existe “uma dialética complexa entre o carro e o motorista. O carro constrói, mas é, em contrapartida, construído pelas pessoas” e essa construção do carro se dá de modo muito complexa onde passamos de simples pedestres desprotegidos á *supercidadãos* que não

aceitam uma “fechada” ou esbarrão no trânsito e, além disso, se o carro é construído por pessoas é inevitável que as pessoas levem ao embarcarem em seus carros todo estresse e descarregue no trânsito por motivos mínimos gerando conflitos como o retratado na charge, pois como afirma Corassa (2011) nossos papéis na vida vão para o trânsito e se queremos um “trânsito melhor, é importante que repensemos como estamos conduzindo nossa vida e como estamos desempenhando nossos papéis”. (Corassa 2011, p. 45)

O papel que cada um desempenha no trânsito é de extrema importância e nesse sentido, as charges 03 e 04 demonstram que quando estamos no trânsito os papéis podem se inverter de racionais para irracionais, de médico para doente, de controlado para descontrolado e por questões corriqueiras e inevitáveis no trânsito urbano mudamos nossos papéis discursivos.

CHARGE V



CHARGE VI



Fig.05 <http://humortadela.bol.uol.com.br/charges/32055> fig.06 <http://humortadela.bol.uol.com.br/charges/31878>

Nas últimas charges apresentadas o chargista procura apresentar como saímos para encarar o trânsito das cidades. Na figura 05 o chargista retrata um homem com cara de poucos amigos e que provavelmente já está acostumado a lidar com conflitos no trânsito, poderíamos crer que ele um lutador de boxe por conta do par de luvas que ela traz pendurada no espelho retrovisor, porém o recurso textual trazido pelo título descarta essa possibilidade. Essa charge se mostra muito interessante, pois é a primeira a ser analisada que não conta com recursos textuais para evidenciar os fatos o que não impede que façamos uma leitura, pois como afirma Cavalcanti (2008, p. 50)

A charge, neste contínuo, está, obviamente, no extremo caracterizado pelo uso intenso de recursos visuais. Esse gênero combina normalmente linguagem verbal e visual. A linguagem verbal é frequente, mas não é indispensável, tanto que há várias

charges que só apresentam o visual. Falas das personagens, títulos e legendas são mais comuns nas charges. Quanto às imagens, o carro chefe são as caricaturas, os símbolos contextualizadores também são frequentes [...]

Lançando mão dos recursos multimodais que as charges podem se valer nos apoiamos primeiramente nos recursos visuais. Na figura 05 as representações que temos é a de um sujeito que saiu preparado para brigar, pois alguns elementos caracterizadores podem nos ajudar a construir essa percepção, primeiramente a expressão facial que o motorista traz consigo nos convida a imaginar que ele está acostumado com brigas, com a sobrancelha sisuda cara de poucos amigos além de trazer em seu rosto uma cicatriz que aparentemente é recente por conta da coloração avermelhada. Podemos verificar também suas vestes, uma camisa do tipo regata que certamente dá mais mobilidade para quem está se preparando para lutar, mas o elemento mais importante são as luvas que imediatamente nos remete a luta.

Na figura 06 temos mais um exemplo de algumas pessoas que se equipam para transitar com seus veículos nas ruas das cidades, o que vemos de fato são dois cidadãos conversando onde um apresenta naturalmente uma arma de fogo, como se não fosse proibido ao cidadão comum portar uma arma desse tipo, e ao ser indagado se testaria num estande de tiros ele refuta a ideia e responde imediatamente que testaria no trânsito e no mesmo instante suas feições mudam, a do motorista aparenta certa satisfação e a do pedestre perplexidade.

De certo modo as charges 05 e 06 dialogam entre si na medida em que os personagens insinuam previamente que estão preparados para enfrentar o trânsito, nos dando a ideia de que esse ambiente é realmente hostil onde os conflitos são inevitáveis, lugar onde se travam lutas e batalhas e quem não se prepara realmente pode sofrer sérias consequências trazendo a tona dono o simbolismo que permeia a palavra carro, veículo utilizado em guerras, e como em toda guerra, os bons guerreiros se preparam previamente.

De modo geral as charges trazem uma tônica interessante no sentido de que algumas concepções tratadas neste trabalho estão diretamente ligadas aos discursos das charges, só para exemplificar podemos verificar que em todas as charges os ocupantes dos veículos estão sempre sozinhos, enfatizando o que Roberto (2010) afirma sobre o carro, um tipo de transporte aristocrático, hierarquizante e egoístico, onde o único ocupado por duas pessoas, a motocicleta na figura 01, denota a irresponsabilidade de seu condutor.

Em um nível elementar é perceptível que as charges 01 e 02 tratam basicamente do desrespeito às leis de trânsito, as 03 e 04 tratam da agressividade nesse ambiente e 05 e 06 convergem para hostilidade dos motoristas e todas confluem para um posicionamento ideológico presente na sociedade de que no trânsito de nossas cidades há um profundo

desrespeito às leis de trânsito, que quando entramos em nossos carros mudamos de papel, ou seja, de pedestre vulnerável à motorista hostil e protegido pelo aço dos carros, que por sua vez tornam-se cada vez mais parte dos motoristas.

Fazendo uma análise do perfil dos envolvidos podemos verificar o domínio do gênero masculino retratados nas charges, pois em todas as figuras sem exceção, os envolvidos nos conflitos são homens e não mulheres.

O predomínio do gênero masculino nessa questão pode enfatizar, dentre outras coisas, que o homem é mais violento que as mulheres colocando em evidência a ideologia, que cotidianamente circula em nossa sociedade, de que as mulheres são mais calmas e mais abertas ao diálogo e por esse motivo se envolvem menos em confusões, ou de que os homens são mais violentos e agressivos e tal agressividade é revelada no trânsito.

Como analogia ao domínio do gênero masculino nas charges apresentadas, podemos também trazer à memória a relação entre a origem da palavra carro, que nos remete a ideia de guerra, e de quem mais participa das guerras ou dos campos de batalhas, o homem, evidenciando que o homem é mais responsável que a mulher pela violência gerada no trânsito.

Destacamos que todas as charges permeiam uma problemática muito comum do homem moderno, a crise identitária, em que as relações imbricadas entre homem e sociedade vão se tornando cada vez mais complexas à medida que o homem passa a assumir várias identidades despejando no trânsito toda essa complexidade gerando conflitos que parecem ser incontornáveis, e como afirma Hall (2006, p. 12)

o sujeito assume identidades diferentes em momentos diferentes momentos, identidades que não são unificadas ao redor de um “eu” coerente. Dentro de nós há identidades contraditórias, empurrando em diferentes direções, de tal modo que nossas identidades estão continuamente deslocadas.

No trânsito essa crise se manifesta entre possuir um carro ou se tornar parte dele, entre respeitar às leis e ser *otário*, como diz Matta (2010), ou desrespeitar não se importando com as consequências, que não são muitas, como sugerem as charges 01 e 02, entre dialogar quando algum conflito se inicia ou simplesmente, como animais, resolvermos com atos de extrema violência como evidencia as charges 03 e 04 ou ainda entre nos armar como demonstra as charges 06 e 07 ou nos preparar para encarar o trânsito como um lugar onde inevitavelmente os conflitos surgirão, mas que com ações mais racionais poderão ser contornados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As charges trazidas nesse *corpus* apresentam discursos que vão do humor irônico, no que tange ao desrespeito às leis, à crítica de um sistema hierarquizado onde os espaços públicos são privatizados e o valor do bem material (automóvel/carro), são maiores que os valores da vida humana.

Nesse contexto procurou-se evidenciar o texto institucional que retrata o trânsito como espaço democrático, em oposição a um espaço que é regido também por regras sociais hierarquizantes gerando conflitos e marcando um forte oposicionismo entre o ideal e real, e nesse sentido, procuramos elencar como alguns fatores podem desembocar no trânsito transformando-o em local de conflitos.

Os principais pontos apresentados nesta pesquisa dizem respeito às construções teórico-críticas sobre o carro; e seguindo a mesma linha de Roberto da Matta (2010) acreditamos que o trânsito se mostra como espaço hierarquizado por parte de cidadãos aristocráticos por tradição, que quando entram em seus carros se revestem de um poder exageradamente grande, pois se sentem privilegiadamente melhores que as pessoas ao lado e se alcatifam de uma aura onipotente saindo da posição de cidadãos comuns transformando-se em *supercidadãos*.

Apontando um ponto de convergência entre a teoria do Discurso e a violência, durante o desenvolvimento da pesquisa foi possível entender que a violência sofre, assim como o discurso, influências que perpassam fatores históricos e sociais, e que tais fatores efetivamente influenciam tanto no discurso apresentado pelas charges como no trânsito.

A exemplo desses fatores históricos e sociais, temos hoje um grande número de veículos que circulam diariamente nas cidades reduzindo os espaços das vias, seja devido a uma estabilidade econômica vivida pelo país nos últimos anos ou principalmente pela falta de oferta de um transporte público de qualidade, transformando o carro em objeto de desejo e que simboliza poder.

Se por um lado a superprodução de automóveis demonstra a estabilidade econômica vivida pelo país, por outro escancara a instabilidade dos motoristas ao lidarem com essa máquina, o carro, uma vez que ainda vivenciamos modelos sociais hierarquizantes de séculos passados que agravam a superutilização do carro.

No que diz respeito às produções das charges, foi possível evidenciar que dentre as charges pré-selecionadas a maioria retrata acidentes de trânsito o que denota que circula uma ideologia de que violência no trânsito diz respeito somente a acidentes, mas foi possível verificar que o desrespeito às leis de trânsito também tem espaço garantido nas temáticas e nesse sentido procuramos selecionar as que apresentavam atitudes violentas nesse ambiente e procuramos assim, selecionar, para as análises, aquelas que mais condiziam com as construções teóricas aqui desenvolvidas.

Ao fazermos uma leitura do cenário apresentado pelas charges, desde as pré-selecionadas até as selecionadas, percebemos que o cenário retratado é tipicamente urbano o que denota, certamente, que o problema da violência no trânsito é uma problemática que é mais facilmente visualizada na área urbana, pois como bem vimos, nas cidades a disputa por espaço tem se tornado cada vez maior e nesse sentido as “fechadas” ou batidas em outros veículos se tornam inevitáveis desencadeando nos envolvidos sentimentos repulsivos que culminam em conflitos inevitáveis.

No âmbito do discurso apresentado pelas charges elas ratificam a ideologia dominante de que o trânsito é um lugar violento onde as disputas fazem parte desse cenário, e evidenciam assim como as construções teóricas desenvolvidas de que o trânsito é um lugar onde não nos impomos limites, talvez porque ainda não aprendemos a nos relacionar com esse objeto denominado carro.

Enfatizou-se o carro como grande precursor de atos de violência devido ao fato de ele ser o veículo automotor de maior uso no trânsito e também porque sempre se manteve um relacionamento complexo entre homem e máquina transformando o trânsito em praça de guerra para a qual levamos sempre nossas armas.

Sabemos que as mudanças nas estruturas sociais são iminentes, e que é no processo de interação que nos encontramos nessas mudanças e mesmo que não seja tão fácil encontrar a direção certa talvez já seja a hora de mudarmos nossas atitudes diante do trânsito para que possamos modificá-lo e transformá-lo em um ambiente mais amistoso e um verdadeiro espaço de interação.

REFERÊNCIAS

ANFAVEA. **ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/>>. Acesso em: 05 de agosto de 2014.

BAKHTIN, Mikhail (V. N. Volochenov). **Marxismo e filosofia da linguagem**; tradução de Michel Lahud, Yara Fratische Vieira. São Paulo: HUCITEC, 2010.

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. **Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você**. São Paulo: Berlendis&Vertecchia, 2007.

BRANDÃO, Helena HatshueNagamine. **Introdução à análise do discurso**. 2 edição rev. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>>. Acesso em: 05 de agosto de 2014.

_____. **Código Penal**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm> Acesso em: 15 de Agosto de 2014.

_____. DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 – 2010** / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

_____. DENATRAN. **Departamento Nacional de Trânsito**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 15 de agosto de 2014.

_____. IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e estatística**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>> Acesso em 15 de agosto de 2014.

BRONCKART, Jean-Paul. **Atividade de linguagem, textos e discursos. Por um iteracionismosociodiscursivo**. Tradução Anna Rachel Machado, Péricles Cunha, 2. ed. São Paulo: EDUC, 2012.

CARDOSO, S. H. B. **Discurso e ensino**. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.

CAVALCANTI, Maria Clara Catanho. **Multimodalidade e argumentação na charge**. 2008. Dissertação (Mestrado) – Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal do Pernambuco, Recife, 2008.

CORACINI, Maria José. **A celebração do outro: arquivo, memória e identidade: línguas (materna e estrangeira), plurilinguismo e tradução** – Campinas, SP: Mercado de Letras, 2007.

CORASSA, Neuza. **Seu carro: sua casa sobre rodas**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2011.

FERNANDES. **Análise do discurso: reflexões introdutórias**. 2. ed. São Carlos: Claraluz, 2008.

FOUCAULT, Michel. **A Ordem do Discurso, aula inaugural no collège de France pronunciada em 2 de dezembro de 1970.** 20. ed. São Paulo: Loyola, 2010.

FREITAS, Antônio Francisco R. de. **O diálogo em sala de aula: análise do discurso.** Curitiba : HD Livros, 1998.

GOULARTE, Raquel da Silva. **A contribuição do Interacionismo Sociodiscursivo para o ensino de língua portuguesa.** In: VI Seminário de Extensão, Pesquisa e Pós-Graduação - Comunicações de Pós-Graduação IV edição. VI Seminário de Extensão, Pesquisa e Pós-Graduação - Comunicações de Pós-Graduação IV edição. Porto Alegre: UniRitter, 2010.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade;** tradução Tomaz Tadeu da Silva, Guaracira Lopes Louro. 11. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL, distribuidor Magnatel, origem Alemanha, produtora WDR, exibido pela TV Cultura, 1986. Disponível em:<<http://www.youtube.com/watch?v=R9U5T6TA99M>>

MAINGUENEAU, Dominique. **Análise de textos de comunicação;** tradução de Cecília P. de Souza –e- Silva, Décio Rocha. São Paulo: Cortez, 2002.

MATIAS, Avanúzia Ferreira. **Intertextualidade e Ironia na Interpretação de Charges.** 2010. Dissertação (Mestrado) – Centro de Humanidades, Departamento de Letras Vernáculas, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

MATTA, Roberto da, **Fé em Deus e pé na tábua: ou como e o por que o trânsito enlouquece no Brasil.** Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MORAIS, Regis de. **O que é violência urbana.** 1. ed. São Paulo: Brasiliense, 1981

ODÁLIA, Nilo. **O que é violência** – São Paulo, Editora Brasiliense, 2004.

ORLANDI, Eni Puccinelli. **Discurso e Texto: formulação e circulação de sentidos.** 3. ed. Campinas: Pontes, 2008.

POSSENTI, Sírio. **Discurso, Estilo e Subjetividade.** 1986. Tese (Doutorado) – Departamento de Linguística, Instituto de Estudos da Linguagem, UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS, Campinas, 1986.

ROCHA, Luiz Henrique. **Carro elétrico – desafios para sua inserção no mercado brasileiro de automóveis.** 2013. Monografia (Especialização) – UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO, ESCOLA POLITÉCNICA, São Paulo, 2013.

RUSSO, Maurício Bastos. **Violência no Trânsito à moda brasileira: insegurança, letalidade e impunidade.** 2012. Dissertação (Mestrado) – Centro de Humanidades, Departamento de Ciências Sociais, UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ, Fortaleza, 2012.

SAUSSURE, Ferdinand de. **Curso de linguística geral.** 34. ed. São Paulo: Cultrix, 2012.

SILVA, Carina Maciel de Oliveira. **Lei Seca: discursos e sentidos.** 2011. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Três Lagoas, 2011.

SOARES JÚNIOR, Renan da Cunha. **Comportamento de risco no trânsito dos motoristas em Campo Grande/MS.** 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2007.

SOREL, Georges. **Reflexões sobre a violência;** tradução Paulo Neves. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

VOESE, Ingo. **Análise do Discurso e o Ensino de Língua Portuguesa.** São Paulo: Cortez, 2004.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência: Os Jovens do Brasil.** Brasília: [s. n.], Brasília, 2014.