

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE MESTRADO EM EDUCAÇÃO
UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE PARANAÍBA**

**OS EFEITOS DE SENTIDO DO TRÂNSITO NA VIDA URBANA: uma análise
discursiva**

**Paranaíba/MS
2017**

JORGE FÁBIO GODÓES PEREIRA

**OS EFEITOS DE SENTIDO DO TRÂNSITO NA VIDA URBANA: uma análise
discursiva**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Stricto 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 título de Mestre em Educação.

Orientadora: Prof. Dra. Silvane Aparecida de Freitas

Paranaíba/MS

2017

P492e

Pereira, Jorge Fábio Godóes

Os efeitos de sentido do trânsito na vida urbana: uma análise discursiva/ Jorge Fábio Godóes Pereira. -- Paranaíba, MS: UEMS, 2017.

108f.; 30 cm.

Orientadora: Profa Dra Silvane Aparecida de Freitas.

Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Paranaíba.

1. Discurso. 2. Sentido. 3. Trânsito. I. Pereira, Jorge Fábio Godóes. II. Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade de Paranaíba, Mestrado em Educação. III. Título.

CDD – 401.41

Bibliotecária Responsável: Susy dos Santos Pereira - CRB1º/1783

JORGE FÁBIO GODÓES PEREIRA

**OS EFEITOS DE SENTIDO DO TRÂNSITO NA VIDA URBANA: uma análise
discursiva**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação, da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, como requisito parcial para obtenção do Título de Mestre em Educação. Área de concentração: Educação, Linguagem e Sociedade.

Aprovado em 22 de janeiro de 2018.

BANCA EXAMINADORA



Prof. Dra. Silvane Aparecida de Freitas
Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS)



Prof. Dr. Marcos Aurélio Barbai
Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)



Prof. Dr. Carlos Eduardo França
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 temporárias

AGRADECIMENTOS

Ao programa de Pós-Graduação Stricto Senso em Educação da Unidade Universitária de Paranaíba – MS pela oportunidade de aperfeiçoamento.

A minha orientadora, professora Dra. Silvane Aparecida de Freitas por sua gentil e genial orientação.

A todos os professores do programa

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

Aos amigos do programa, que propiciaram momentos de descontração.

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

RESUMO

Esta Dissertação se pauta em uma perspectiva teórica que avoca para o debate uma teoria social embalada por profundas transformações culturais e a Análise do Discurso; busca-se compreender os efeitos de sentidos de discursos produzidos pelo e no trânsito urbano por meio da construção de um *corpus* que se fundamenta na compilação de materiais distribuídos por órgãos governamentais que intencionam alcançar aquilo que tem se experimentado chamar institucionalmente de “educação” para o trânsito; da mesma forma, procura-se analisar como esses discursos se revelam dentro de um panorama voltado para a educação para o trânsito. O escopo teórico da pesquisa se baseia principalmente na teoria social de Roberto da Matta (2010), que é uma ferramenta para compreender sociologicamente o trânsito brasileiro; estudiosos do trânsito como Corassa (2011) e Biavati e Martins (2007); autores que além de outros assuntos no campo educacional tratam de conceitos e aspectos teóricos da educação não formal como Trilla e Ghanem (2008), Libâneo (2010) e Gohn (2011); autores da teoria do discurso, que o estudam enquanto produto da ação social como Orlandi (2004 e 2008), Foucault (2002), Bakhtin (2010), Maingueneau (2002), Brandão (2004), Fernandes (2008), Cardoso (1999), Percorreu-se um caminho metodológico pautado em uma pesquisa teórica que se baseia principalmente em compilar folhetos explicativos, folders, propagandas institucionais entre outros materiais, cuja finalidade se relacione ao que se denomina educação para o trânsito; utilizou-se de procedimentos da Análise do Discurso de orientação francesa para analisar os materiais selecionados, promovendo um diálogo com o referencial teórico e as análises feitas. Procurou-se evidenciar, a partir das análises dos materiais coletados, que ao desenvolver esse tipo de ação, os órgãos responsáveis pelo trânsito buscam enculcar nos partícipes do trânsito a importância de um comportamento mais adequado com vista à diminuição de acidentes e à violência no trânsito, utilizando-se de recursos que perpassam pelo campo da linguagem e do discurso na tentativa de instrumentalizar uma educação para o trânsito. Para tanto, utilizam-se de práticas sistematizadas e objetivadas oferecidas pela educação não formal, uma vez que estas campanhas, no âmbito de Mato Grosso do Sul, se estendem para toda a comunidade escolar e sociedade civil.

Palavras-Chave: 1- Discurso. 2- Sentido. 3- Trânsito. 4 - Cidade 5- Cultura

ABSTRACT

This Dissertation is based in one theoretical perception that evokes to the debate of a social theory moved for deep cultural transformations and the Discourse Analysis; it tries to understand the effects of the speeches senses by and in the city traffic through a construction of a *corpus* that is based on a compilation of materials distributed by governamental agencies that intend to achieve what has been tried to call institutionally “education” for transit. The theoretical scope of the research is based mainly on the social theory of Roberto da Mata (2010), what is a tool to understand sociologically the Brazilian traffic; authors scholars of the transit as Corassa (2011) and Biavati and Martins (2007); authors who in the educational field deal with concepts and theoretical aspects such as Trilla e Ghanem (2008), Libâneo (2010) and Gohn (2011); authors of discourse theory, who study it as a product of a social action such as Bakhtin (2010), Maingueneau (2002), Brandão (2004), Fernandes (2008), Cardoso (1999), Orlandi (2004 and 2008) and Foucault (2002). A methodological path was followed, based mainly on compiling explanatory fliers, folders, institutional advertisements among other materials whose purpose is related to what is called education for traffic; procedures of French-language discourse were used to analyze the selected materials and and to make them dialogue with the made analysis. It was tried to make evidente that, starting from the analysis of the collected materials, that when developing this type of action, the responsible organizations by the traffic seeks to enculcate in the participants in the transit the importance of the most appropriate behavior with a view to reducing accidents and the violence as well, using resources that pass through by the field of language and discourse in attempt to instrumentalize the education for traffic. Therefore, they use sistematized practices offered by non-formal education, since these campaigns, in Mato Grosso do Sul, extend to the whole school community and civil society.

Keywords: 1- Discourse; 2- Sense; 3- Transit; 4- City; 5- Culture.

ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Campanha do “Maio Amarelo: atenção pela vida”	77
Figura 2: Campanha da “Lei seca”	86
Figura 3: Campanha “Pedestre”	94

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
1 TRÂNSITO, CIDADE E AS MUDANÇAS CULTURAIS	18
1.1 Cidade: delimitando o espaço do trânsito.....	18
1.2 Trânsito e as mudanças culturais.....	24
1.2.1 Trânsito, uma questão cultural: entre a fluidez e a interação	29
1.3 O trânsito urbano e o problema da violência.....	32
1.4 Porque educar para o trânsito?: uma análise jurídica da situação	38
1.5 Crimes no trânsito: punir ou educar?.....	45
1.6 Educação para o trânsito: a educação não formal, uma possibilidade.....	48
2 LINGUAGEM E DISCURSO: a produção de sentidos	54
2.1 Da língua a linguagem	54
2.2 Análise do Discurso: na busca de sentidos.....	59
2.3 Sentidos: uma relação entre interdiscurso e intradiscurso	62
2.4 A subjetividade em trânsito: o sujeito discursivo.....	70
3 CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: discurso/s e sentido/s	74
3.1 “Maio amarelo”: atenção pela vida	76
3.2 Lei seca: discurso legal e subjetividade.....	86
3.3 Pedestre: um discurso difuso	94
CONSIDERAÇÕES FINAIS	100
REFERÊNCIAS	104

INTRODUÇÃO

A discussão a respeito do trânsito e sua problemática ainda são muito recentes, entretanto, ganha contornos cada vez maiores na atualidade, devido à grande instabilidade vivida nesse ambiente, onde eclodem cenas cada vez mais frequentes de desrespeito às leis e de violência.

Para que tenhamos uma dimensão da problemática, os estudos de Waiselfisz (2013) apontam que os acidentes de trânsito representam, no mundo, a maior causa de mortes nas faixas etárias de 30-44 anos, de 5-14 e a 1ª na faixa de 15-29 anos de idade. Em outros estudos, o autor enfatiza que no Brasil os acidentes de trânsito são responsáveis por 19,3% das mortes violentas entre os jovens. (WAISELFISZ 2011, p. 19).

Os indicadores estatísticos demonstram que o trânsito é um ambiente perigoso e este é um dos discursos mais utilizados quando o trânsito é tomado como referência, é uma narrativa que se materializa pelos acontecimentos vivenciados na cidade.

Para Orlandi (2004), a cidade tem materialidade significativa, ela não possui um narrador, ou seja, ela é por si só um “corpo significativo”, possui vários pontos de materialização e dentre esses pontos, podemos destacar o trânsito.

O homem sempre viveu em grupos e em trânsito. É inerente ao homem deslocar-se de um lado para o outro. Ao homem livre nada é mais agradável que a sensação de poder ir onde quiser, quando quiser, do modo que mais lhe convier e tudo isso produz discursos, sentidos. Do homem primitivo ao homem moderno, existe uma diferença muito grande da forma sobre como passou a se deslocar. Passamos pelo modo mais básico de deslocamento humano, ou seja, a pé, sendo que a distância a ser percorrida dependia tão somente do vigor físico de cada um. Logo em seguida, a domesticação de animais introduziu um novo modo de deslocamento muito mais ágil e menos cansativo. Por último, nossos antecessores inventaram meios de transportes de autopropulsão que, de uma vez por todas, revolucionou o modo de locomoção dos seres humanos.

Dentre os meios de autopropulsão de deslocamento, destacamos, por ser de especial interesse a esta pesquisa, o automóvel. Embora seja difícil delimitar uma data certa para a invenção do automóvel, tomamos como marco histórico a invenção de Karl Benz, a Benz Patent-Motorwagen, patentado em 1886, em um escritório na Alemanha. (A HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL, 1986, n.p.). Outras máquinas parecidas foram inventadas antes da Benz

Patente-Motorwagen, no entanto, tomamos esse marco histórico pelo fato de sua invenção ter sido patenteada e utilizar motores à combustão, parecidos com os quais conhecemos hoje.

Esse invento representou, para humanidade, um progresso econômico muito grande, e, após o primeiro século de sua criação, mais de duzentas e oitenta milhões de pessoas no mundo já dependiam da indústria automobilística para sobreviver, seja produzindo, vendendo ou concertando essas máquinas. (A HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL, 1986, n.p.). A invenção do automóvel revolucionou não só a economia e os meios de produção, mas também o modo como nos deslocamos no dia a dia pelas cidades.

Ante essa nova possibilidade de deslocamento, a paisagem das cidades se modificou e, gradativamente, espaços foram criados para a circulação dessas máquinas magníficas, as ruas foram pavimentadas e agora as pessoas e seus animais, utilizados até então como meio de transporte, passaram a dividir espaço com os automóveis, criando um fluxo permanente entre pessoas e máquinas, dando o contorno àquilo que hoje denominamos trânsito.

Diante dessa nova realidade que se impõe ao homem, novos sentidos são dados à cidade por intermédio do trânsito o que torna propício o aparecimento de novos discursos e contribui para uma nova formação identitária daqueles que vivem na cidade.

Dentro desse contexto, podemos afirmar que esta pesquisa se relaciona intensamente com minha formação acadêmica e experiência profissional vivida ao longo dos anos. Da formação acadêmica em Letras, podemos assegurar que ela propiciou o contato com a Análise do Discurso e teorias sobre a linguagem, ao mesmo tempo, que a carreira profissional proporciona o contato direto com a legislação de trânsito, possibilitando fazer algumas leituras sobre esse ambiente, interligando o conhecimento acadêmico e profissional.

Por isso, nesta pesquisa, insistimos em continuar a perquirir e discutir questões relacionadas ao trânsito¹. A experiência de mais de dez anos de trabalho, no Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul (DETRAN-MS), instiga-nos a observar como a tônica das movimentações urbanas se desenvolvem no dia a dia das cidades, e, aliando à formação acadêmica, é possível verificar como alguns discursos se convergem ou se afastam. Quando um usuário atenta para as normas, podemos dizer que ele se apropriou do discurso legal, que, ideologicamente, é manifestado formalmente por intermédio do CTB, mas quando ele ignora as normas, pensamos que ele não absorveu esse discurso.

Genericamente, constatamos que, no dia a dia, é possível observar inúmeras ações que evidenciam o descaso com a legislação de trânsito, os sujeitos fazem suas próprias regras,

¹ Tivemos a oportunidade de trabalhar com a temática (trânsito) no curso de Especialização em Educação, cujo tema foi: VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: uma análise do discurso contido nas charges

ignorando as normas de conduta instituídas pelo CTB (1997). Os sujeitos envolvidos não se esforçam para atender minimamente os preceitos estabelecidos pelas normas contidas no Código, transformando o trânsito, que é por si só um ambiente social complexo, em um ambiente perigoso e pouco amistoso de se estar.

É fato comum entre os usuários que buscam diariamente os serviços do DETRAN-MS, por muitas vezes, sentirem-se injustiçados por sanções impostas pelos órgãos de fiscalização de trânsito. Por isso, quando recebem alguma notificação em sua casa, se manifestam dizendo: “o guarda poderia relevar”, ou, “mas eu passei só um pouquinho acima da velocidade”, e ainda, “eu parei em desacordo, mas foi rapidinho”, como se o respeito às normas de conduta e circulação não precisassem ser respeitadas, ou que o desrespeito ou descuido, mesmo que de forma ingênua, não influenciasse no trânsito como um todo, ecoando um discurso de desrespeito e descaso com as normas a serem observadas.

É curioso observar que as pessoas se comportem constantemente de forma indiferente às regras de circulação, isso afeta, tanto à segurança viária como os processos de interação entre as pessoas.

Salienta-se que no campo da ciência poucas pesquisas foram publicadas girando em torno desta temática. Essa assertiva encontra respaldo ao se fazer levantamento no domínio virtual do Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia (IBICT) das teses e dissertações defendidas já disponíveis para consulta virtual. A motivação por pesquisar no “site” do IBICT se deu, devido ao fato do referido domínio aglutinar vários trabalhos científicos em nível de mestrado e doutorado de várias instituições, além de apresentar alto nível de aceitabilidade na comunidade acadêmica.

Ao fazermos uma busca com os descritores “Trânsito” no título e “Educação” no assunto, foram-nos apresentados 14 pesquisas, sendo que apenas 03 eram teses, porém ao analisarmos seus resumos, pudemos constatar que apenas 03 dos 14 trabalhos poderiam contemplar à temática pretendida nesta pesquisa, pois tratavam de questões voltadas à educação para o trânsito, enquanto que as outras pesquisas tratavam de assuntos diversos tais como: educação ambiental, engenharia de tráfego, saúde. Além disso, fomos direcionados para trabalhos que apresentam a palavra trânsito no sentido aparente de comunicação, entrelaçamento de assuntos.

Ressaltamos que também foram incluídos os descritores “educação não formal”, em posterior consulta no mesmo domínio virtual (em 09 de março de 2016), e foi possível constatar a presença de 203 pesquisas nos níveis de mestrado e doutorado, ao verificarmos os resumos, preliminarmente, ante a grande quantidade de pesquisas apresentadas, constatou-se

que a educação não formal é um ótimo mecanismo para compreender a educação em suas diversas possibilidades, inclusive ao tratarmos da educação para o trânsito.

As pesquisas ora analisadas apresentam perspectivas da educação para o trânsito como alternativa para a resolução de problemas trazidos pela grande circulação de veículos. Um dado que nos chamou a atenção foi o fato de todas as pesquisas encontradas terem sido desenvolvidas no ano de 2010, o que pode nos sugerir que, somente há muito pouco tempo, a temática tem sido alvo de análises científicas.

Iniciando com o trabalho de José Leles de Souza, intitulado de “Sobre a Forma e o Conteúdo da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental”, defendida na Universidade de São Paulo, no Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, em São Carlos. A tese, apresentada por Leles, aposta na transversalidade do tema como processo pedagógico na Educação para o Trânsito no ensino fundamental e, ao mesmo tempo, propõe um ajuste complementar de conteúdo programático a ser adotado nas diversas disciplinas em todos os períodos do ensino fundamental, seguindo o apregoado pelo projeto denominado *Rumo à Escola*.

A tese encontra-se metodologicamente fundamentada em pesquisa teórica e em atividades de campo, sobretudo, em informações levantadas nas pesquisas de campo realizadas no Projeto *Rumo à Escola* que foi desenvolvido pelo Departamento Nacional de Trânsito em parceria com a UNESCO. O autor parte de pesquisas de campo já realizadas em quinze capitais brasileiras para discutir a educação para o trânsito com a finalidade de complementar a sua discussão teórica.

O trabalho foi desenvolvido com uma visão técnica voltada para a engenharia de trânsito, porém contempla questões relacionadas à educação para o trânsito, propondo uma transversalidade do tema, esclarecendo quanto à importância de se trabalhar com um tema de relevância social como o trânsito. Elenca as dificuldades que os professores têm em trabalhar a temática, por terem uma visão muito tradicional do trânsito, criando uma tríade entre homem-carro-via, esquecendo-se das relações sociais imbricadas nesse ambiente. Além desse aspecto, essa pesquisa também apresenta como foi desenvolvido o projeto *Rumo à Escola* e uma proposta de readequação na matriz curricular.

Outro trabalho que pudemos apreciar foi o trabalho defendido por Luiza de Rezende para obtenção do título de Mestre em Geografia na Universidade Federal de Uberlândia. Com o título “Conflitos de Trânsito em Áreas de Polos Geradores de Tráfego e Instituições de Interesse Social: a educação para o trânsito como alternativa”, a dissertação focaliza como a avaliação e análise na implantação desses polos podem atenuar os transtornos na circulação de

veículos em suas adjacências e propõe a Educação para o Trânsito como alternativa para reduzir os conflitos.

A dissertação, inicialmente, trata de questões relacionadas à mobilidade urbana e enfatiza como a urbanização se acentuou a partir da década de 1940 com a industrialização, apresentando os panoramas locais (Uberlândia) dos Polos Geradores de Tráfego (PGT), que são empreendimentos que atraem e motivam deslocamentos até eles ou a partir deles, provenientes de vários destinos, o que provoca o aumento de fluxo de veículos de pessoas e, por consequência, aumenta o trânsito e o impacto das atividades nas áreas próximas.

Essa pesquisa ressalta, ainda, que se faz necessário melhorias de infra estrutura e também a implementação de políticas públicas que considerem a Educação para o Trânsito como medida para minimizar os conflitos nessas áreas de grande circulação de automóveis e pessoas. É proposto ações pedagógicas que sejam compatíveis ao desenvolvimento dos alunos em cada faixa etária.

Assim, para atingir os objetivos propostos, a autora cita que seguiu os seguintes procedimentos metodológicos: análise de reportagens relacionadas ao trânsito, publicadas em jornais, sobretudo, pelo fato de esta temática ser atual e estar presente na vida dos indivíduos, apresentando-se, ainda, como recepção crítica da mídia televisiva. Levantamento secundário de assuntos relacionados ao tema em revistas, jornais, internet, Estatuto da Cidade, Plano Diretor, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE; Código de Trânsito Brasileiro – CTB; Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN; Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN e Ministério das Cidades, produzidos não apenas pelos meios de comunicação, mas também pelo poder público Federal, Estadual e Municipal. Desenvolveu o trabalho de campo nos PGT e Instituições de Interesse Social; Entrevista com os pedestres e motoristas que circulam em locais específicos da cidade e com os gestores públicos. Aplicação de questionário, tabulação e análise dos dados; registro fotográfico. Além disso, foi desenvolvido estudos da infraestrutura viária, do volume de tráfego, identificação de conflitos e levantamento de dados acerca dos acidentes de trânsito.

Por fim, temos a dissertação de Tatiane de Jesus Chates apresentada na Universidade Federal da Bahia ao Programa de Pós-graduação em Estudos Interdisciplinares sobre Mulheres, Gênero e Feminismo. Apresentada sob o título de “Relações de Gênero na Escola Pública de Trânsito: currículo e representações”, a referida dissertação buscou como fonte objetiva o currículo da Escola Pública de Trânsito fundamentação para analisar as desigualdades de gêneros, destacando o conjunto de suas práticas educativas na manutenção/revisão do estereótipo sobre as mulheres no trânsito.

A autora faz considerações sobre currículo e fundamenta-se em teorias como a tradicional, crítica e pós-crítica, tecendo considerações sobre essas teorias a fim de compreendermos a necessidade da Educação para o Trânsito. A dissertação faz um breve histórico da Educação para o Trânsito, relacionando a inserção desse novo tipo de educação ao crescimento demográfico e da frota, aponta como a crítica feminista trouxe contribuições para o saber pedagógico, tornando-o mais democrático e sensível às novas necessidades sociais. Não podemos nos esquecer de que a autora também faz um levantamento das Diretrizes do Conselho Nacional de Trânsito para Educação para o Trânsito nos três níveis de ensino.

Para analisar o currículo na instituição pesquisada, a autora percorreu um caminho metodológico que se baseou em três procedimentos: observação das aulas teóricas, relativas à aquisição da primeira habilitação; análise da proposta pedagógica e entrevista com os instrutores, utilizando a técnica da entrevista semiestruturada.

A consulta empreendida no domínio virtual do IBICT levou-nos a constatar que a temática voltada para o trânsito se constitui objeto de pesquisa ainda pouco explorado o que, de certo modo, nos compele a investir nesse objeto de pesquisa.

As pesquisas encontradas relegam a Educação para o Trânsito para segundo plano e os capítulos que tratam do assunto são bem parecidos envolvendo aspectos, históricos e legislativos, mas um dado interessante é que todas consideram a Educação para o Trânsito como um meio apropriado para solução de conflitos relacionados ao trânsito. Nenhuma pesquisa tratou da questão pelo viés da Análise do Discurso ou da educação não formal como mecanismos de compreensão do trânsito, o que pode ter nos revelado mais um modo pelo qual podemos observar o trânsito em toda sua complexidade.

A compreensão dos sentidos, que o trânsito urbano pode espargir, é necessária para que possamos pensar em práticas educativas implementadas pelo/s discurso/s para a melhoria da utilização desse espaço. Sendo assim, o presente trabalho se justifica, devido ao fato de que, em síntese, podemos considerar que a educação para o trânsito é uma temática praticamente inexplorada, e, medidas voltadas à educação para o trânsito são desejáveis e altamente necessárias ante a grande complexidade das relações que se desenrolam cotidianamente no trânsito das cidades.

Sabemos que mudanças de comportamento no trânsito são iminentes 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, em um verdadeiro espaço de interação, pois acreditamos, assim como Biavati e

Martins (2007, p. 25) que “as ruas são espaços de interação e de convivência”. Nesse espaço, vivemos entre anônimos e a única coisa que temos em comum é a necessidade de transitar por ele. Isso significa que, querendo ou não, precisamos partilhar esse espaço que é comum e limitado.

Nesse sentido, temos que entender que as regras devam ser respeitadas e muito mais que obedecê-las, o trânsito precisa ser composto de negociações mútuas, visto que não nos lembramos de todas as regras o tempo todo. Além do mais, um pouco de bom senso não faz mal a ninguém.

Partimos da premissa de que, no momento atual, a educação para o trânsito é, ainda, um processo educacional não formal e o desenvolvimento desse processo se dá, sobretudo, por meio de atividades ligadas à linguagem como as propagandas institucionais, a distribuição de folhetos explicativos, folders, entre outros materiais difundidos e distribuídos pelos órgãos executivos, fiscalizadores do trânsito.

Sabemos também que, mesmo diante de uma realidade cada vez mais caótica, ações que visam à educação para o trânsito ainda ocupam uma posição adjeta dentro das políticas públicas voltadas para esta temática, mas cremos que a educação não formal, operacionalizada pela linguagem, pode se mostrar como uma grande possibilidade de se educar para o trânsito.

Assim sendo, temos como objetivo de pesquisa compreender como os processos formativos/educacionais e de conscientização cidadã para o trânsito são desenvolvidos especialmente pelos órgãos executivos, de fiscalização e gerenciamento de trânsito em que a educação não formal é utilizada como instrumento primordial para se educar para o trânsito. Além disso, pretendemos compreender o papel da linguagem em sua manifestação discursivo-ideológica nas ações implementadas que visem esse modo de educação no âmbito do Estado de Mato Grosso do Sul. Assim sendo, como objetivo específico, temos:

1. analisar discursivamente os materiais distribuídos em datas ou locais estratégicos por órgãos de trânsito responsáveis pela execução, fiscalização e gerenciamento de trânsito, quais sejam: panfletos, folders, propagandas veiculadas, entre outros materiais que são desenvolvidos e que se comprometem com a educação para o trânsito no Estado de Mato Grosso do Sul;
2. inter-relacionar as análises dos materiais coletados à base teórica da Análise do Discurso, levando-se em conta, sobretudo, o discurso utilizado para conseguir a adesão dos transeuntes para a obediência às leis do trânsito;
3. problematizar a importância de se “educar” para o trânsito.

Assim sendo, procuramos percorrer um caminho metodológico pautado em uma pesquisa teórica e documental, uma vez que nossos dados a serem analisados se deram por meio da coleta e compilação de folhetos explicativos, folders, propagandas institucionais entre outros materiais difundidos para a população em geral circulados em suportes impressos e/ou eletrônicos, cuja finalidade fosse explicativa ou de orientação relacionadas ao que se denomina educação para o trânsito. É importante ressaltar que lançamos mão dos procedimentos da Análise do Discurso de orientação francesa para analisar os materiais selecionados, visando a dialogar nosso referencial teórico com as análises dos dados selecionadas para compor o *corpus* desta pesquisa.

Para tanto, utilizamos, como aporte teórico, autores que se vinculam a uma perspectiva teórica que aproxima de aspectos sociais da atualidade e da Análise do Discurso, incluindo na discussão pesquisadores que concebem a linguagem numa perspectiva sócio-histórico-ideológica, aliando o linguístico ao extralinguístico, seguindo, para isso, os preceitos teóricos e metodológicos da Análise do Discurso de linha francesa.

Nessa perspectiva, o escopo teórico desta pesquisa se baseia, sobretudo, em autores que, além de outros assuntos no campo educacional, tratam de conceitos e aspectos teóricos da educação não formal como Trilla e Ghanem (2008), Libâneo (2010) e Gohn (2011); autores da teoria do discurso, que o estudam enquanto produto da ação social como Bakhtin (2010), Maingueneau (2002), Brandão (2004), Fernandes (2008), Cardoso (1999), Orlandi (2004 e 2008), dentre outros; além de nos reportarmos à teoria social de Roberto da Matta (2010), que é uma ferramenta fundamental para compreender a estrutura social em que se desenvolve as relações intersubjetivas no trânsito e também em estudiosos do trânsito como Corassa (2011) e Biavati e Martins (2007).

Materializando todos esses pressupostos, desenvolvemos este relatório de pesquisa dividido em três capítulos. Em um primeiro momento, expomos nosso problema de pesquisa, oportunidade em que discutimos qual nosso conceito de linguagem, discurso, cidade e trânsito e como ele se relaciona diante de uma nova realidade cultural em que a cidade se apresenta como sítio preferencial de vida.

No segundo capítulo, buscamos uma discussão acerca da educação não formal como perspectiva de se educar para o trânsito, uma vez que inferimos que a educação não formal, por sua plasticidade, intencionalidade e interatividade representa uma grande possibilidade para se educar para o trânsito e atingir um de seus objetivos, que é formar cidadãos capazes de interagir com seus pares, de modo a tornamos o trânsito mais seguro e humanizado.

Por fim, no terceiro capítulo, desenvolvemos a análise dos materiais coletados, segundo os pressupostos teóricos e metodológicos da Análise do Discurso de orientação francesa, oportunidade em que colocamos em xeque as possibilidades oferecidas pela educação não formal e pela linguagem como mecanismo de se educar para o trânsito.

Buscamos, assim, situar nossa discussão em defesa de um estudo de caráter complementar entre a educação não formal e a linguagem em um processo de compreensão do trânsito que vise à articulação e coordenação entre diferentes campos da ciência, com o fito de compreender alguns discursos e sentidos constituídos e formulados pelo/no trânsito, além de compreender como é implementada a educação para o trânsito.

1 TRÂNSITO, CIDADE E AS MUDANÇAS CULTURAIS

Temos, neste capítulo, o intuito de discutir os efeitos de sentidos do trânsito na vida urbana. Ao pensarmos no homem, não há como pensá-lo fora de uma relação de sentidos que se dá, sobremodo, dentro de uma relação discursiva nos mais variados espaços sociais. O homem moderno é, sem dúvida, urbano – uma verdade inegável – e é nesse espaço que os sentidos são continuamente constituídos e formulados.

Partimos da premissa de que trânsito e cidade são indissociáveis e que a noção de sentido é basilar para compreendermos esses espaços sociais, pois é a partir do sentido discursivo – em suas dimensões vertical e horizontal (interdiscurso e intradiscurso) – que o sujeito se constitui e se torna capaz de atribuir significado ao mundo circundante.

Pensar a cidade como lugar em que os sentidos eclodem é uma das nossas perspectivas e o nosso maior desafio. Para isso, procuramos nos valer, como dissemos, das concepções da Análise de Discurso (AD) de orientação francesa, pois cremos que a necessidade de comunicar é inerente a todo ser humano, e ao comunicar, ele age no e com o mundo por meio da linguagem, não fica na simples comunicação. A partir dessa necessidade, o homem interage com seus pares por meio da linguagem, sendo a palavra o modo mais eficaz e pertinente para que exista o processo significação e apropriação do discurso, ou seja, a materialização dos discursos.

1.1 Cidade: delimitando o espaço do trânsito

Inicialmente, voltamos nossa atenção para as questões relacionadas à cidade, pois acreditamos que ao conhecer melhor os principais aspectos deste espaço social, que se entrecruza a todo o momento com o trânsito, há a possibilidade de abrir uma discussão relacionada aos efeitos de sentidos que podem ser produzidos por estes ambientes sociais.

A cidade, dentro da perspectiva que objetivamos, é vista como espaço político e simbólico sujeita as determinações históricas, articulando com os discursos na produção de sentidos, a cidade “pode ser considerada como um espaço material concreto que funciona como um sítio de significação que demanda gestos de interpretação particulares. Um espaço simbólico trabalhado em/pela história, um espaço de sujeitos e de significantes”. (ORLANDI, 2008, p. 186).

Para esclarecermos como o sujeito percebe a cidade enquanto espaço material de significações, recorremos à Orlandi (2004, p. 11), pois ao fazer um paralelo entre cidade e nação, acentua que

[...] quando pensamos a cidade, introduzimos de imediato uma relação face a nação. Porque a cidade é pensada em relação ao “*droit de cité*”, introduzindo assim a dimensão jurídica do cidadão. Uma nação, por outro lado, é uma entidade abstrata enquanto que uma cidade tem dimensões, formas visíveis, sendo perceptível em primeira instância. Assim, podemos dizer que outra característica de cidade, importante para nossos fins, é o fato de que a cidade introduz a dimensão de representação sensível de suas formas, ao lado da consideração de um espaço de cidadania. Vemos, descrevemos, calculamos, organizamos, administramos a cidade de maneira perceptível. Entramos e saímos dela. E podemos dizer que um país é feito de inúmeras cidades distribuídas em sua superfície [...].

Sendo assim, podemos afirmar que a cidade cria o que Orlandi (2004) denomina de corpo significativo, enquanto a nação se concentra na abstração. É na cidade que encontramos a essência da sociabilidade, ou seja, é na cidade que as relações sociais são desenvolvidas, criando discursos e formulando sentidos para os sujeitos que nela habitam.

Mesmo podendo ser definida como aglomeração de pessoas, a cidade para Orlandi (2004) é espaço material de significações, isto é, não é apenas um espaço formal ou uma abstração como sugere o sentido dado à nação. Ressalte-se também que o urbano por sua vez, enquanto pensamento abstrato se sobrepõe à cidade, no entanto a cidade é perceptível materialmente, ela se articula com o sujeito.

A cidade pode ser vista em funcionamento pleno, em sua materialidade, é uma verdade, autêntica, composta de discursos, de significações, de encontros entre ruas e avenidas, entre as diversas pessoas e classes sociais que as compõe, entre o real e o simbólico, entre o político e o jurídico, tudo isso traz contorno à cidade. É um espaço organizacional desorganizado que esparge sentido, um espaço simbólico trabalhado em um processo histórico que compõe a identidade do sujeito.

No ponto de vista de Orlandi (2008, p. 187), “o social e o urbano se recobrem, se indistinguem” por conta das sobredeterminações do social pela cidade e da cidade pelo urbano. Para Orlandi (2004, p. 11), “nada pode ser pensado sem a cidade como pano de fundo” e acrescentamos nós, nem mesmo o discurso, ou os sentidos, nem a subjetividade, enfim, a cidade é um espaço bilateral de significações em que a construção do/s discurso/s depende do/s sentido/s, o/s sentido/s da subjetividade em um ciclo que se repete a todo o momento. Há um cruzamento de todas essas construções no espaço da cidade o que a transforma em um ambiente multifacetado e de múltiplos sentidos.

A cidade deve ser compreendida dentro da premissa da dualidade, entre a contiguidade e sua inevitável hierarquização. Se por um lado, a cidade se apresenta, a primeira vista, como uma, inequívoca, contígua, por outro, ela impõe sua força coercitiva. A cidade é um espaço de múltiplos sentidos em que o sujeito se vê imerso dentro desse espaço de significações quase sem possibilidade de desvencilhamento, pois a cidade se impõe ao sujeito, impõe seu poder, como afirma Foucault (2005, p. 21), “[...] o poder não se dá, nem se troca, nem se retoma, mas ele se exerce e só existe em ato”.

O poder que a cidade exerce sobre cada cidadão é um poder político que impede que ela seja enxergada dentro de sua contiguidade, adquirindo um aspecto de verticalidade, obscurecendo e esvaziando o próprio sentido da palavra cidadania que passa a se restringir apenas ao sentido jurídico, caracterizado pela dualidade opositora dos direitos e deveres que cada um possui em que “poder político, nessa hipótese, teria como função reinserir perpetuamente essa relação de força, mediante uma guerra silenciosa, e de reinseri-la nas instituições, nas desigualdades econômicas, na linguagem, até nos corpos uns dos outros”. (FOUCAULT, 2005, p. 23).

Cidadão é quem pertence à cidade, em sentido lato, e possui/exerce cidadania. Sendo assim, cidadania deveria precipuamente remeter à ideia do indivíduo que assume seus direitos e cumpre suas obrigações de forma espontânea, sem que haja nenhuma punição legal, caso venha a descumpri-las. Cidadania significa princípios, preceitos, costumes, valores que orientam a conduta do indivíduo no grupo social ao qual pertence; fazer parte da cidade de modo contíguo, simbiótico.

Já no sentido jurídico dado à cidadania, representa uma fragmentação dessa voluntariedade, pois quando alguém exerce um direito, outro alguém deve se submeter a esse direito se seu interesse for oposto. Na verdade, trata-se de uma hierarquia alternada que fragmenta a utilização da cidade. Direitos e deveres andam em caminhos opostos nesta concepção. Dever significa quase sempre uma restrição, e direito significa o gozo pleno do exercício da cidadania, só é cidadão quem exerce seu direito. No sentido jurídico dado à cidadania, direitos e deveres significam pretensões opostas e não posições contíguas.

A cidade sempre produziu sentidos ao sujeito, o que muda são as significações que dela podem surgir de tempos em tempos. Na cidade, o simbólico e o político se cruzam para formar o que Orlandi (2008) denomina de ordem de discurso urbano. A cidade produz discursos sobre si.

Nessa perspectiva, o discurso urbano possui um vínculo com o simbólico em sua relação com o real e, a partir desse vínculo, podemos notar como a cidade se significa, como

ela se diz e se simboliza, pois “compreender a ordem do discurso urbano é compreender o discurso da cidade”. (ORLANDI, 2008, p. 188).

Ao compreendermos os contornos dessa construção, somos também capazes de compreender os novos rumos da sociedade na atualidade. A primeira coisa que nos chama a atenção, é que hoje somos mais urbanos do que nunca, a cidade passou a ser o *locus* preferencial do homem. Já a segunda, é que no cenário da cidade, o trânsito é componente primordial, pois a cidade “como construção puramente humana, ela havia de continuamente ajustar-se às exigências do homem que por sua vez permanecem em activa mudança”. (GONCALVES, 2002, p. 90).

Nesse sentido, entendemos que as transformações culturais, que levaram o homem a eleger a cidade como espaço de convivência, influenciam nosso modo de agir, pensar e significar dentro dos vários espaços que compõem a cidade admitindo que “[...] o espaço significa e a relação do sujeito com o espaço é determinante para sua forma de vida”. (ORLANDI, 2003, p. 7).

Viver na cidade é participar de um ambiente conflituoso, onde existem embates ideológicos, mas mesmo diante de tantos desafios apresentados pelo viver na cidade, fato perceptível é que o homem, dentro dessa nova realidade cultural, se orgulha de ser urbano, criando no sujeito urbano um sentimento de interdependência entre homem e cidade, visto que

[...] no território urbano, o corpo dos sujeitos e o corpo da cidade formam um, estando o corpo do sujeito atado ao corpo da cidade de tal modo que o destino de um não se separa do destino do outro. Em suas inúmeras e variadas dimensões: material, cultural, econômica, histórica etc. O corpo social e corpo urbano formam um só. (ORLANDI 2004, p. 11).

A cidade é então lugar de constituição subjetiva, de produção de sentidos e um bom modo de percebermos as mudanças histórico-culturais, é nela que interagimos com os outros que nos completam e nos modificam nos processos plurissubjetivos. Ao concebermos a junção do corpo social ao urbano, constituímos um papel de concretude aos vários espaços constituintes da cidade. Assim, colocamos em evidência o sujeito cidadão que se adequa a essa nova perspectiva e não sabe mais viver fora dessa realidade, mesmo sabendo que

[...] as cidades são estruturas materiais mais complexas que o homem já construiu e correspondem a um meio ambiente radicalmente transformado – as leis e os procedimentos humanos é que regulam a dinâmica desse novo ecossistema heterotrófico. (SCARLATO e PONTIN, 1999, p. 15).

Não resta dúvida que a cidade “se impõe com toda sua força” (ORLANDI 2004, p.11), pois vivemos hoje em função da cidade, mas cabe ressaltar que a cidade existe somente porque existimos e damos sentido a ela, produzindo materiais que alimentam essa estrutura, tão complexa quanto o homem.

Pensar na cidade como um corpo significativo quer dizer que devemos compreendê-la como um espaço múltiplo, com possibilidades e problemas múltiplos que desvelam vários discursos, produzindo vários sentidos, possibilitando ao sujeito urbano se enxergar em várias posições diferentes.

Na perspectiva que aqui descrevemos, podemos observar que há uma simbiose entre cidade e o sujeito, que procura se adequar ao viver citadino, pois a cidade é composta de vários sujeitos, diga-se logo, heterogêneos vivendo em um ambiente que todo momento procura homogeneizá-los pela coercibilidade constituinte da cidade.

Longe de ser um problema, a heterogeneidade dos sujeitos que compõem a cidade propicia o aparecimento de novas possibilidades de a enxergarmos. A tentativa de homogeneização é apenas uma das imposições da cidade que busca no homogêneo um experimento de pacificação social, fazendo dela um lugar – para aqueles que se contrapõem – de embates, de múltiplas representações e perspectivas, desvelando a cidade como um lugar que pode se apresentar em diversas facetas.

Esse embate entre homogeneidade e autonomia de espírito também se desemboca no trânsito, criando uma relação complexa que surpreende o sujeito citadino, colocando-o entre obedecer a uma norma de conduta e circulação que tem efeito *erga omnes* e, portanto, homogeneiza sua atuação dentro de um espaço coletivo, ou fazer o que melhor lhe aprouver, agindo de forma autônoma, gerando, em diversas ocasiões o desrespeito às normas coercitivas de circulação.

A cidade como espaço social sempre inacabado se constitui da incompletude de cada um e, nesse sentido, o processo de compreensão da cidade e de seus espaços são cambiantes ilimitados de significações, buscando na incompletude sua produção de sentido, pois “a incompletude é característica de todo processo de significação.” (ORLANDI, 2004, p. 19).

Conforme Orlandi (2004), a incompletude possibilita enxergarmos significados além das representações fenomênicas aparentes, concluindo que a cidade é composta de espaços e não espaços, de lugares e não lugares, em que a interpretação particular de cada cidadão se encarrega de limitar em quais espaços e lugares o sujeito deve atuar.

Além da heterogeneidade, podemos afirmar que a cidade é fruto de um produto histórico. Por trás do nome de uma cidade, existe sempre uma história que se construiu e

continua a ser construída ao longo dos tempos dando movimento e vida à cidade. Uma cidade não surge do nada e mesmo aquelas que foram planejadas apresentam sua historicidade na perspectiva daqueles que a idealizaram, construíram-na ou foram nela residir, pois “[...] cada Cidade, assim, é depositária de uma memória que lhe há de marcar indelevelmente o seu futuro.” (GONÇALVES, 2002, p. 90).

O futuro da cidade está nas mãos do passado, pois a cidade é um ambiente histórico. Cada rua, cada avenida, cada praça traz marcas inapagáveis da história de sua constituição, não de uma história qualquer, mas da sua própria história. É construto histórico e cultural que baliza a construção da identidade de seus cidadãos.

Dentro de um panorama histórico concordamos que a maior movimentação em torno das cidades se iniciou, principalmente, após o surgimento dos burgos e da inevitável intensificação do comércio e

[...] à medida que o comércio continuava a se expandir, surgiam cidades nos locais que duas estradas se encontravam, ou na embocadura de um rio, ou ainda onde a terra apresentava um declive adequado. Tais eram os lugares que os mercadores procuravam. Neles, além disso, havia geralmente uma igreja, ou uma zona fortificada chamada “burgo” que assegurava proteção em caso de ataque. (HUBERMAN, 1936, n.p.).

Já a intensificação da urbanização, se deu com a revolução industrial, momento em que a necessidade sempre crescente por mão de obra para alimentar as indústrias famintas por mão de obra, induziu o desenvolvimento sempre constante das cidades, dando vida aos grandes centros urbanos. Conforme a Organização das Nações Unidas- ONU,

[...] em 1950, cinco anos após a criação das Nações Unidas, a população mundial era estimada em cerca de 2,6 bilhões de pessoas. De acordo com estimativas da ONU, a população mundial chegou a 5 bilhões em 11 de julho de 1987, e atingiu a marca de 6 bilhões de pessoas em 12 de outubro de 1999. Agora, 10 anos depois, ela é estimada em aproximadamente 7 bilhões. (ONU, 2016).

Como podemos observar, nas últimas décadas, houve um grande crescimento demográfico e, conseqüentemente, um “inchaço” das cidades. Hoje em dia, ao pensarmos em cidade, algumas coisas sempre nos vêm à mente, imaginamos prédios, indústrias, aglomerações de pessoas e, sobretudo, nas grandes cidades, o intenso trânsito de veículos pelas ruas.

Nada é constituído sem o auxílio da história, mesmo que o crescimento e as transformações ocorram no panorama das cidades, é possível localizar, em sua reminiscência,

espaços intocáveis. Tudo isso fomenta nossa memória discursiva, por consequência, os sentidos que podemos constituir e formular sobre a cidade.

A historicidade, dentro de uma visão que concilia as mudanças culturais, se faz necessária, pois história e cultura caminham juntas e os mesmos espaços podem fornecer percepções diferentes em diferentes épocas. Portanto, não é errado dizer que o cenário das cidades vem se transformando ao longo dos tempos, afetando nosso modo de pensar, de agir e até mesmo nosso modo de comunicar.

No compasso do crescimento e das transformações, podemos acrescentar a ideia, como afirma Orlandi (2008), de tumulto e de desleixo, como característica da trajetória da urbanização no Brasil. Essa característica histórica passa a constituir memória discursiva de cada cidadão, dando ao espaço da cidade um ar de caoticidade permanente e imutável.

Enfim, podemos afirmar que nos dias de hoje a cidade é espaço material de significação, impõe-se ao homem, do mesmo modo que a necessidade de locomoção se impõe à cidade, criando uma tríplice aliança que hoje em dia parece impossível de ser desfeita entre homem, cidade e locomoção.

O trânsito para nossa época é uma forma de expressão da cidade, está intimamente relacionado ao desenvolvimento. Quanto maior a cidade e mais desenvolvida ela for, maior será o fluxo de pessoas e veículos que, de certa forma, atribui um status de desenvolvimento diferenciando as cidades desenvolvidas de outras menos desenvolvidas. A cidade deve ser enxergada como *locus* preferencial de convivência, o trânsito, sempre reverenciado, como uma exigência que se ajusta aos novos modelos culturais que batem à nossa porta.

1.2 Trânsito e as mudanças culturais

Esta pesquisa tem como pano de fundo a cidade e não poderia ficar de fora as mudanças culturais transcorridas nos últimos séculos que, certamente, exercem grande pressão sobre o modo de pensar e viver do sujeito na atualidade, acabando por se desembocar no trânsito, modificando os sentidos atribuídos a esse espaço material.

As mudanças sociais, transcorridas nas últimas décadas, são de ordem global e pressionaram a construção de um sujeito dependente da cidade. Nesse sentido, propomos discutir a relação necessária entre globalização, cultura, cidade e trânsito, levando em consideração a ampliação da interdependência entre o homem, o espaço urbano e o trânsito.

Procuraremos, a partir de agora, evidenciar que a sociedade, em especial a sociedade urbana ocidental, tem experimentado, nos últimos três séculos, mudanças estruturais que afetam nosso modo de situarmos e significarmos o mundo. Essas mudanças influenciaram no modo de agir, pensar, sentir e interagir com os bens culturais, assim novos significados representativos de padrões socioculturais foram reformulados.

Sem um momento de reflexão, parece-nos que o trânsito se insere em um cenário que se apresenta pronto, acabado, que sempre existiu da forma como o conhecemos, porém podemos afirmar que, assim como a cidade e o próprio sujeito, sua forma fenomênica deriva de acontecimentos histórico-culturais, os quais foram esculpindo-o, ao longo dos tempos, até chegarmos à realidade hoje vivida nesse espaço.

O trânsito tal qual conhecemos hoje não é fruto de uma mudança abrupta, transcorrida do dia para a noite. Devemos compreendê-lo, sob o embalo das mudanças estruturais, culturais e históricas que modificaram nosso modo de agir e de pensar em espaços sociais, a exemplo do trânsito, pois o homem sempre necessitou da habilidade de se locomover, o que mudou foi o modo como ele se locomove e como ele passou a enxergar essa necessidade.

Podemos considerar uma sequência histórica dessas modificações que assim se sobrepuseram nesse ambiente: o homem nômade se locomovia a pé, em seguida, com a fixação das comunidades sedentárias, ele domestica animais e inventa meios de transportes de propulsão animal ou humana e, por fim, cria mecanismos de auto locomoção, sendo que esta última modifica drasticamente a relação espacial em que se insere o trânsito.

Há de se considerar que as mudanças culturais transcorridas nas últimas décadas, transformaram a configuração de vários espaços, inclusive do trânsito das cidades, reconfigurando os processos interativos que neles se estabelecem. Acreditamos que cultura é produto de interação, de inserção de várias posições ideológicas que se embatem que se completam e se transformam dentro de um processo histórico e que se relacionam intimamente com fenômenos econômicos e sociais.

Nesse sentido, para clarear a noção que temos sobre cultura, trazemos para essa discussão a apreciação de Eagleton (2005). Ao balizar suas considerações, o autor aponta para a complexidade de delimitar o próprio conceito da palavra cultura, uma vez que essa palavra traz consigo sentidos etimológicos e semânticos complexos de difícil definição que pode estar ligada à civilidade e civilização, implicando uma correlação entre o que é polido e comportamento ético, ou ainda como arma ideológica ligando cultura à sabedoria cultivada pelo Estado que incute em seus cidadãos tipos adequados de comportamentos.

Dentre as formulações trazidas por esse autor a que mais nos simpatizamos é a formulação em que cultura aparece empregada com a ideia de cultivo ligado à agricultura e colheita, trazendo uma dialética entre o que nasce naturalmente e o que é plantado (artificial), revelando uma base epistemológica realista, em que ao mesmo tempo que cultura pode ser matéria-prima, também “precisa ser elaborada numa forma humanamente significativa”. (EAGLETON 2005, p. 11).

Cultura nessa formulação é tida como algo dicotômico entre o determinismo orgânico – daquilo que nasce naturalmente – e a autonomia de espírito, pois para Eagleton (2005, p. 14), “os seres humanos não são meros produtos de seus ambientes, mas tampouco são esses ambientes pura argila para a auto moldagem arbitrárias daqueles”, compreendendo a tensão entre racionalidade e espontaneidade, o que de certo modo, nos faz pensar que englobam todas as outras formulações, uma vez que ao empregarmos cultura relacionada à civilidade ou à sabedoria, é porque nasceu naturalmente ou porque alguém plantou.

Na conceituação aqui exposta, podemos notar que os processos de dissipação e transformação de modelos culturais se dão por um processo que compatibiliza interativamente o homem e a sociedade em um agir contínuo de modelagem, sendo que ora o homem é modificado, ora modifica o ambiente circundante. Assim, podemos afirmar que o homem sempre está interagindo historicamente com seu meio social, se a sociedade muda, ele também muda e, ao mesmo tempo, impulsiona essas mudanças em um ciclo contínuo.

Simpatizamos com esse conceito, pois é levado em consideração que, no processo de “aquisição” cultural, tudo que parte da atividade humana se desenvolve em atividades coletivas, remetendo-nos a aspectos característicos da cidade e do trânsito.

Não obstante, podemos observar ainda outras considerações sobre cultura, assim como a proposta por Bauman (2012) que, ao tratar de cultura como conceito, trouxe à baila as concepções de cultura como conceito hierárquico, diferencial e genérica. Apropriamo-nos somente do conceito hierárquico, pois nos chama a atenção que, nesse conceito, cultura é tida como algo que pode ser adquirida, dissipada, manipulada, transformada, moldada, adaptada, saturada de valor e impossibilitada de exprimir alguma pluralidade, ou seja, poderíamos dizer que a cultura, nessa proposta, poderia partir de uma imposição, mas sem desprezar que “a avaliação do papel desempenhado pelo conceito hierárquico numa sociedade conflituosa depende do arcabouço estrutural de referência que selecionemos”. (BAUMAN, 2012, p. 98).

Ao colocarmos em discussão as mudanças transcorridas dos produtos culturais de uma sociedade, temos de considerar alguns aspectos que influenciam em seu descerramento tais

como: a globalização e a fugacidade como propõe alguns autores. a exemplo de Buman (2001), Montiel (2003) e Kumar (2006).

Seguindo a dinâmica desse novo mundo, cada vez mais globalizado e menos dono de si, os modelos culturais têm tomado novas formas de aquisição e dissipação e, além disso, novos padrões representativos açambarcam e embaralham as relações e os modos de vida dos sujeitos, transformando tanto as paisagens culturais, como os processos intersubjetivos de interação e compreensão de mundo.

A globalização ganha destaque nos novos modelos culturais, pois hoje em dia é comum importarmos costumes, mercadorias, legislações, entre outras coisas. Ao tratar das novas teorias sobre o mundo contemporâneo, Kumar (2006) traz a globalização, principalmente a econômica, como um elemento a ser pensado como importante dentro dessa nova realidade, afirmando que a globalização é um conjunto de processos que materializa uma modificação do arranjo espacial das relações e transações sociais. Isso porque a globalização, não é linear nem progressiva e gera diferenças de riqueza e poder colocando a globalização política e econômica como incompleta, depositando na globalização cultural uma perspectiva mais positiva, uma vez que é possível detectar uma hibridização principalmente na música, no vestuário e na culinária.

Outro autor que também registra seu posicionamento acerca da globalização é Montiel (2003), ao falar da diversidade cultural na era da globalização, esboça uma preocupação diante dessa nova ordem simbólica que vem se estabelecendo ante a rapidez das mudanças sociais, econômicas e tecnológicas. Para esse autor, há uma lógica uniformizante que assombra essa nova era, constituindo um desafio para as instituições do cultural, pois se, em um dado momento histórico, a cultura se constituía um traço que caracterizava uma população, hoje as novas tecnologias se encarregaram de fazer com que as pessoas se interajam além das fronteiras nacionais. Isso faz com que os indivíduos se exponham a novos símbolos culturais, estabelecendo novos vínculos e perfis, perdendo suas referências culturais geográficas, ou seja, de sua própria comunidade para adotar referentes abstratos, criando uma “virtualização” da cultura.

A globalização e o acesso às novas tecnologias da informação podem influenciar a cultura, causando uma desterritorialização cultural, mas como afirma o próprio Montiel (2003, p. 25), “ocorre, também, que o uso das novas tecnologias de comunicação ajuda a difundir expressões culturais locais, logrando níveis de massa para difusão nacional e internacional”.

Temos, assim, que a globalização coloca a cultura paradoxalmente entre a uniformização e a difusão passando a constituir um modo misto de desterritorialização e infiltração da cultura, fazendo com que velhas culturas sejam percebidas em novos lugares.

Não podemos negar que na era da globalização, a difusão cultural excessiva pode ser vista como prejudicial do ponto de vista da homogeneização, uma vez que ao uniformizar as atividades culturais, são desconsideradas as novas possibilidades de representações, o que sufoca expressões culturais diferentes das que conhecemos em um processo de autoafirmação. Para esclarecer esse fenômeno, encontramos uma explicação muito válida nas palavras de Montiel (2003, p. 38), pois ao tratar da cultura no mercado afirma que

[...] num contexto como este torna-se difícil falar de diversidade cultural. Preservar a tesouraria cultural converteu-se num verdadeiro desafio. Frente a este fenômeno de industrialização e de comercialização da produção cultural viu-se reduzida por questões de custo e rentabilidade.

O importante até aqui é observarmos que existem várias formulações que procuram conceber os novos conceitos de cultura, todos apontam para transformações transcorridas na sociedade em escala global nos últimos tempos, o que diretamente afetam o modo de nos relacionar com o mundo. Sendo assim, diante desse novo cenário cultural, em que tantas perspectivas apontam para mudanças, podemos nos perguntar: qual a importância dessas mudanças dentro dessa nova realidade?

Entender as mudanças culturais que hoje nos rodeia possibilita compreender os novos sentidos dados aos espaços utilizados pelo sujeito, por óbvio a cidade e o trânsito. Observar as transformações é importante para compreendermos, mesmo que parcialmente, o modo como o homem se significa e como a sociedade produz sentido para ele.

O homem é um ser social e o viver em sociedade o expõe às mudanças inevitáveis que transcorrem em seus espaços sociais, modificando os processos interativos, de compreensão, localização espacial e referencial que o envolve e, ao mesmo tempo, desvelam as mudanças transcorridas em seu meio social.

Essas transformações ocorridas no mundo afetam todos os campos da sociedade, impactando as relações entre o homem e seu mundo exterior. Diante de um novo modo de vida, cada vez menos marcado pela constância, as relações decorrentes da interação entre o homem e o meio cultural foram modificadas pelo embalo das transformações culturais.

1.2.1 Trânsito, uma questão cultural: entre a fluidez e a interação

Seguindo a proposição de que a sociedade passou por um processo de transformação, da modernidade pesada à modernidade leve, Bauman (2001) leva-nos a refletir que culturalmente incidimos por um entrave entre tempo e espaço, passando da modernidade pesada para a leve, em que “a modernidade pesada foi a era da conquista territorial” (BAUMAN, 2001, p. 132), significando, nessa versão da modernidade, que o progresso estava nitidamente atrelado à expansão de território e, por sua vez, na modernidade leve, o progresso relaciona-se com aspectos que valorizam o tempo em sua instantaneidade em que “as pessoas que se movem e agem com maior rapidez, que mais se aproximam do momentâneo do movimento, são as pessoas que agora mandam”. (BAUMAN, 2001, p. 139).

O acesso a novas tecnologias propiciou ao homem celeridade nos processos de produção (automação), nos processos comunicativos (computador/internet), nos deslocamentos (automóvel), portanto, pode-se afirmar que o mundo do qual desfrutamos hoje vive largamente aquilo que Bauman (2001) denominou de modernidade líquida.

Essa nova configuração busca na instantaneidade sua unidade basilar, pois “instantaneidade significa realização imediata, “no ato” – mas também exaustão e desaparecimento do interesse” (BAUMAN, 2001, p. 137). As inegáveis marcas de transformação cultural tocam a todo momento o sujeito e modificam seu espaço de atuação.

Quando mencionamos as transformações ocorridas na sociedade, ou seja, desses novos arranjos e perspectivas, queremos afirmar que, globalmente – para designarmos principalmente a sociedade urbana ocidental – o homem modificou seu modo de se significar no mundo, pois agora as coisas são muito mais céleres, os espaços públicos ganham novos sentidos, características e utilidades e modificam nossas relações interativas.

As transformações vividas nos tempos atuais nos colocam em um cenário muito parecido com aquele vivido na época da Revolução Industrial, do século XVIII, em que a efervescência vivida nas cidades industriais fez surgir a eterna batalha entre o homem e o tempo. O tempo é tudo que buscamos desde a época da Revolução, é, por isso, que hoje o vai e vem de pessoas nas grandes cidades se faz necessário; estamos todos em busca do tempo que nunca encontramos, esquecendo-nos de que o tempo sempre será uma quimera. É a história deixando sua marca indelével.

É bem provável que muitos de nós já tenhamos percebido que atualmente nos deslocamos constantemente num ritmo cada vez mais frenético, ante a liquidez e a instantaneidade imposta pelos novos modelos culturais e, sem nos darmos conta, participamos

de um ambiente social, ou em alguns casos antissocial, tão necessários na vida urbana moderna que dependem de relacionamentos intersubjetivos que, por vezes, não são interativos.

O trânsito se caracteriza por sua fluidez, agilidade e celeridade. Nesse sentido, o trânsito é característico da sociedade dita pós-moderna que em seu bojo necessita e venera esta qualidade, pois “os fluidos se movem facilmente. Eles “fluem”, “escorrem”, “esvaem-se”; [...] diferentemente dos sólidos, não são facilmente contidos”. (BAUMAN, 2001, p. 8).

A qualidade daquilo que é fluido e se liquefaz se apresenta como um esplendor necessário e venerado pelos cidadãos deste tempo. Tudo deve ser muito rápido; célere e não é por acaso que os automóveis possuem cada vez mais potência em busca de uma velocidade quase nunca alcançada devido às limitações físicas das cidades ou das vias. Na perspectiva engendrada pela fluidez proposta por Bauman (2001), as necessidades são instantâneas se esvaem na mesma velocidade em que são criadas.

Nesse sentido, propomos como categoria, ou possibilidade analítica, uma percepção social que procura caracterizar o trânsito como algo fluido, ou pelo menos, buscando determinada fluidez, marcando como um novo traço cultural característico do período pós-segunda guerra mundial que desconsidera os processos tipicamente interativos em detrimento do tempo. Assim, hoje, colocamo-nos no trânsito de vidros fechados – nem precisa dizer escurecidos – e com a mão na buzina.

A fluidez é algo característico das transformações culturais transcorridas nas últimas décadas, e nessa perspectiva, o trânsito é o espaço que traz consigo a ideia de mobilidade, agilidade e fluidez sempre constante e com isso é possível verificar que o sujeito passa a resistir aos atravessamentos subjetivos, está sempre apressado.

O atravessamento de identidades é marca indelével da constituição subjetiva, entretanto, a preocupação em resistir a esses atravessamentos coloca o sujeito da atualidade em uma posição de vulnerabilidade, pois tal inquietação impossibilita a manutenção de processos interativos, evidenciando que “a pureza é uma visão das coisas colocadas em lugares *diferentes* dos que elas ocupariam, se não fossem levadas a se mudar para outro, impulsionadas, arrastadas ou incitadas; é uma visão de ordem”. (BAUMAN, 1998, p. 14).

Se a “ordem” trazida pela pureza sugere uma hierarquia incontestada, o hibridismo sugere uma realocação dessa pureza, pois até mesmo os “modelos de pureza, os padrões a serem conservados mudam de uma época para outra” (BAUMAN, 1998, p. 16), sugerindo que até mesmo a pureza vai se redefinindo no tempo e no espaço.

A cisão desse sujeito que se insere nessa nova ordem social, em que os processos de referências se renovam em um piscar de olhos, podem nos levar a crer numa possível desordem vivida na sociedade moderna, transformando o homem e suas relações com o mundo e seus meios culturais.

O sujeito dentro dessa nova ordem que se instaura parece não ter um lugar delimitado e nesse processo de redefinição e fragmentação social, que se tornam rápidas e instáveis, causam um impacto tanto nos sujeitos, que modificam seu modo de relacionar em sociedade, como nos modos de produção cultural, transferindo para os bens culturais toda a instabilidade que se instaura na formação identitária do sujeito.

As modificações vividas pela sociedade refletem diretamente naquilo que ela produz como bem cultural como forma de representação de um povo. Assim estamos diante de uma nova realidade cultivada nas relações interativas intersubjetivas que se manifesta como contrárias aos inevitáveis atravessamentos, busca-se uma fuga da heterogeneidade que refletem de forma negativa na construção do ambiente citadino e de espaços públicos tais como o trânsito.

A não aceitação desses atravessamentos fragmenta a relação entre os sujeitos. Com isso, surgem repulsões que tendem ao individualismo e que alteraram as relações sociais dentro do espaço urbano nas mais variadas localizações, pois “muda a metrópole, alteram-se os padrões de consumo, formam-se novos conglomerados sociais. Ao mesmo tempo, profundas alterações no campo cultural, social e mesmo psicológico levaram ao aprofundamento da fragmentação social”. (GONÇALVES, 2002, p. 92).

Diante de uma nova perspectiva cultural instaurada, precisamos levar em conta que os processos de interação foram modificados, havendo uma tentativa de dissipação do espírito comunitário e uma tentativa de fuga dos atravessamentos intersubjetivos, cedendo espaço, cada vez mais, voltados para o individualismo, pois o que se pode observar é que as relações sociais entre os sujeitos se tornam mais frágeis e tendentes ao isolamento.

Assim, o que vemos nas ruas das cidades é uma profunda indecisão entre transitar sozinho em seu automóvel entupindo as ruas das cidades ou procurar um transporte público que, diga-se logo, de péssima qualidade e alto custo o que torna o trânsito das cidades brasileiras um espaço cada vez mais caótico e instável, operando um discurso de austeridade entre pessoas.

1.3 O trânsito urbano e o problema da violência

A invenção do automóvel foi uma exigência humana que modificou radicalmente o espaço urbano, a economia, os meios de produção, além do modo como nos deslocamos pelas cidades criando um novo modelo cultural de deslocamento e de significação da cidade.

A mudança exigida pelo automóvel no ambiente da cidade tem se mostrado historicamente como um paradoxo entre crescimento econômico e qualidade de vida, pois os benefícios econômicos que a indústria automobilística e o próprio automóvel representam, vêm sofrendo uma pressão negativa daqueles que veem no automóvel a sua potencial carga prejudicial na qualidade de vida dos habitantes das cidades, pois

[...] sem dúvida, o automóvel constitui um elemento importante e característico das sociedades contemporâneas – sendo até um dos seus grandes símbolos. Entretanto, é inegável que ele também constitui um elemento perturbador de cidades e mesmo de países, principalmente quando se utilizam combustíveis derivados do petróleo na propulsão do motor, pois, além de emitir muitos poluentes após a queima, esse tipo de combustível não provém de recursos renováveis. Paradoxalmente, entretanto, todos esses problemas não tem sido suficientes para mudar o nosso modelo de desenvolvimento urbano, que privilegia o transporte individual. (SCARLATO e PONTIN, 1999, p. 36).

O automóvel é uma máquina que traz comodidades, é verdade, mas que ao mesmo tempo traz malefícios e, portanto, sua utilização excessiva e inconsciente é prejudicial à cidade e ao bem estar social, todavia cremos que não restam dúvidas de que devem ser tomadas medidas que minimizem os danos trazidos pelo automóvel, adotando como ponto de partida a educação e conscientização para o trânsito.

Constatamos que, por trás dessa instabilidade vivenciada no trânsito, encontramos traços históricos e culturais que impedem as leis de regulamentação deste espaço cumprirem seu papel, passando a ser dependente de ações complementares que garantam o exercício da cidadania no trânsito.

Diante dessa nova realidade, as relações sociais que se desenvolvem no trânsito começam a se tornarem mais fluidas e complexas dando início a ações conflituosas na busca constante por espaço, já que vivemos em uma sociedade esmagadoramente urbana, 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 e o sentimento de cidadania parecem não compor a construção subjetiva de cada um dos usuários do trânsito.

O sujeito que passa a se relacionar socialmente de maneira mais fluida e relutante à constituição heterogênea encontra outro obstáculo ao transitar pelas ruas, uma vez que na cidade há o evidente embate entre tempo e espaço, entre público e privado. O tempo se caracteriza como aquilo que o sujeito sempre busca; alcançando apenas sua rarefação. Já o espaço é onde o sujeito atua em sua relação dominial e interativa, criando assim, a sensação de pertencimento ou não de determinado espaço que, por vezes, pode ser confundido entre privado e público.

Esse conflito entre público e privado no cenário urbano trazido pelo espírito de evitação e intrincado pela busca da fluidez, tem criado no sujeito frequentador do trânsito uma perda de referência e,

[...] 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 uma causa da crescente violência gerada no trânsito, uma vez que todos querem chegar logo e privatizar o espaço ocupado por seus carros. Por isso é tão comum que vejamos 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.

A visão distorcida da realidade vivenciada nas ruas das cidades que busca na instantaneidade seu ponto de referência se mostra como complicador diante das dificuldades apresentadas pela estrutura viária das cidades, pois “a “escolha racional” na era da instantaneidade significa *buscar a gratificação evitando as consequências*, e principalmente as responsabilidades que essas consequências podem implicar”. (BAUMAN, 2001, p. 48).

Na visão de Bauman (2001), a liquidez tão buscada trouxe como efeito colateral,

[...] a desintegração da rede social, a derrocada das agências efetivas de ação coletiva, é recebida muitas vezes com grande ansiedade e lamentada como “efeito colateral” não previsto da nova leveza e fluidez do poder cada vez mais móvel, escorregadio, evasivo e fugitivo. [...]. (BAUMAN, 2001, p. 21).

Nesse sentido, podemos afirmar que os efeitos colaterais, impostos pela liquidez nas relações interpessoais, causam a desintegração da consciência cidadã e de pertencimento à

coletividade e se desemboca no trânsito com toda sua força e se mostra como um dos fatores geradores do colapso presenciado nas ruas das cidades.

Cumpré destacar que as transformações culturais possibilitaram o surgimento de novas identidades que, por seu turno, fragmentaram o indivíduo e romperam com as envelhecidas identidades estabilizadas nos antigos modelos sociais que tendiam a se cristalizar. Entretanto, seguindo um movimento oposto às transformações culturais, verificamos um sujeito relutante a esses atravessamentos multiculturais, procurando um distanciamento entre aquilo que lhe é considerado diferente, mantendo seu próprio padrão de pureza ante a toda instabilidade e fragmentação social.

É ante essa confusão que nossos esforços se concentram, ou seja, na busca de problematizar como o sujeito se compreende dentro de um espaço calamitoso, denominado trânsito em que os sujeitos sempre procuram tempo e espaço, permanecendo sempre entre o privado e o público.

Por conta desse embate contínuo, o traço característico desse ambiente é a violência com que ele se apresenta nas grandes e pequenas cidades. O trânsito traz, em seu bojo, grosso modo, a violência como característica marcante, tendo em vista comportar múltiplos sujeitos que se inserem em uma ordem de fragmentação, fluidez e evitação social em espaços cada vez mais reduzidos e homogeneizantes.

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. (MORAIS, 1981, p. 25).

Sendo assim, a acepção 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. Isso 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.

Fazendo uma análise empírica da situação, somos levados a pensar que os problemas relacionadas à violência no trânsito podem emergir também de questões como a falta de infraestrutura para a circulação de pedestres ou ciclistas, que são categorias vulneráveis no trânsito, sinalização inadequada, ruas esburacadas e, sobretudo, pelo fato rotineiro das pessoas desrespeitarem a normatização, regras estas que poderiam propiciar maior segurança aos usuários das vias, possibilitando-os de usufruir dos benefícios que o trânsito libera.

Desde já, destacamos que esses problemas são os mais evidentes, entretanto, cremos que toda problemática relacionada ao trânsito não se resume a apenas aos fatores estruturais, pois sabemos que existem outros fatores que tornam o trânsito das cidades em ambiente conflituoso, como: as mudanças dos paradigmas culturais, a falta de políticas públicas para a educação para o trânsito e, no campo da ciência, uma sociologia voltada para as questões relacionadas ao trânsito em uma visão conjunta ao urbano, uma verdadeira “sociologia do trânsito”.

De modo geral, notamos uma inércia, tanto dos poderes públicos quanto da sociedade, já que faltam iniciativas que possam, pelo menos minimizar, os problemas causados por um trânsito cada vez mais desordenado e turbulento.

Cumpra-nos esclarecer que os problemas relacionados ao trânsito das cidades são históricos e culturais. Para Matta (2010), nossa sociedade ainda vive sob as regras aristocráticas de séculos passados. Essa concepção arcaica influencia nossa forma de agir no trânsito e dentre essas atitudes nocivas o desrespeito às leis, na opinião do autor, 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 verificamos, diariamente, 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 circunstância 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*. (MATTÁ, 2010, p.47).

A faceta da violência no trânsito, na visão sociológica de Roberto da Matta (2010), encontra raízes em uma tradição cultural aristocrática, em que as relações sociais sempre são estabelecidas em um plano vertical e nunca horizontal. Essa explicação está em consonância ao pensamento de evitação e fluidez, elegendo o automóvel como principal meio de transporte

eleito pela população brasileira em geral. Possuímos hoje mais de noventa e três milhões de veículos automotores em circulação no Brasil, sendo que cinquenta milhões são de automóveis. (DENATRAN, 2017).

A explicação para essa grande produção de automóveis em detrimento de outros veículos automotores encontra respaldo na explicação de Matta (2010), pois ao se valorizar as formas verticalizadas de relacionamentos, utilizar o transporte público, mostra-se 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.

O automóvel 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. Com isso, também se pode inferir que os conflitos são gerados, sobretudo, a partir de sua má utilização e pela falta de políticas que possibilite a utilização de transportes públicos ou que prepare os cidadãos a se portarem no trânsito.

Historicamente, temos que, principalmente, após a década de cinquenta, o carro começa a se tornar o principal meio de transporte no Brasil, à medida que outros meios de transportes foram desprezados ao longo desses anos e, portanto, inferiorizados, pois se observarmos bem, pouquíssimas cidades brasileiras dispõem de metrô ou trens metropolitanos. Além disso, os serviços de transporte público, majoritariamente, 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 e pela péssima oferta de transporte público, viu no carro uma possibilidade de se desvincular 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, por meio de uma lógica mercadológica, fez criar um gargalo no trânsito das grandes e, por mais que pareça estranho, até mesmo 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 um ambiente mais disputado. Como bem nos demonstra os dados obtidos, no Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2017), já que em 2006, a frota nacional de veículos automotores era de 42.304.171 veículos. Já até outubro de 2016, a frota passou para 93.305.422, dentre esses 54,6% são de automóveis. Com esses dados, podemos ao menos presumir que a escolha do automóvel está relacionada à sua possibilidade de evitação e fluidez aliada à falta de uma estrutura que possibilite a utilização do transporte coletivo.

Assim constatamos, dentre as múltiplas, outras causas que podem influenciar nos conflitos gerados no trânsito, temos hoje uma superfrota e todos nós queremos chegar logo. Compartilhamos o mesmo desejo fluido e instantâneo de querer chegar e nos esquecemos que as cidades, mesmo aquelas que foram projetadas, não cresceram suficientemente para atender à demanda, cada vez 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 de nossas cidades, começa-se a surgir naturalmente, relações que envolvem a disputa, força e poder, em que são inevitáveis os enfrentamentos entre os envolvidos nessa disputa. Isso transforma 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.

Conjugado a esse pensamento instalado historicamente nas relações sociais, a grande quantidade de veículos dividindo espaços cada vez mais reduzidos, a falta de transporte público de qualidade e o despreparo dos motoristas para atuarem no trânsito tem criado na estrutura viária urbana um colapso afetando as relações do homem com esse ambiente social.

Não podemos dissociar violência das relações sócio-históricas e culturais e acreditamos que o homem age de forma violenta por costumes, tradições, leis explícitas e implícitas ou razões que, por seu turno, se inserem em uma ordem histórica e cultural, 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, apresentada no trânsito das cidades, tem se tornado um ato circunstancial, influenciando nosso modo de viver e de relacionarmos em todas as instâncias de nossa vida cotidiana, interfere nas relações intersubjetivas estabelecidas nesse ambiente social, além de criar novos sentidos a este espaço circunscrito na cidade.

As modificações transcorridas na sociedade sejam do ponto de vista econômico, científico ou social, não podem ser desconsideradas, uma vez que compreender a sociedade é buscar no próprio homem a essência para auto explicá-la. Concebemos o homem como um ser que é, essencialmente, social e necessita, em todas as esferas de sua vida, interagir com seus pares, para que na interação passe a conhecer a si e o mundo que o rodeia num processo que é histórico, social e contínuo que sempre é atravessado pela linguagem e pelo discurso.

1.4 Por que educar para o trânsito?: uma análise jurídica da situação.

A educação para o trânsito se constitui, na atualidade, como uma necessidade emergente da cidade, pois a excessiva utilização do trânsito tem reconfigurado os sentidos dados a esse espaço social e, além disso, a cidade carece de uma organização contínua desse ambiente para garantir a fluidez tão desejada por todos. Sendo assim, os processos educacionais contínuos devem ser prioridade dos órgãos que gerenciam o trânsito das cidades.

Partimos da premissa de que, embora algumas tentativas formais tenham sido ensaiadas para implementar a educação para o trânsito, esse tipo de educação ainda se constitui como não formal por questões que variam desde a impossibilidade da escola em absorver mais essa tarefa, despreparo pedagógico ou desinteresse da população.

Neste subitem, colocaremos em debate a perspectivas da educação não formal como possibilidade de se educar para o trânsito e buscando evidenciar o caráter transdisciplinar de

nosso objeto de pesquisa, a linguagem utilizada na implementação da educação para o trânsito. Nesse sentido, as ações educativas para o trânsito têm se concentrado, sobretudo, em veiculações de propagandas, distribuição de folhetos, cartilhas ou outras atividades que se utilizam da linguagem verbal e não verbal como base fundamental.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 1997), em seu art. 1º - § 2º, preceitua que a utilização do trânsito “é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito”. Nessa perspectiva, o trânsito é entendido como um lugar igualitário, ou seja, todos, sem distinção, têm direito dominial sobre ele e recorrendo, mais uma vez, ao Código de Trânsito Brasileiro 1997 (BRASIL 1997), verificamos que a definição de 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).

Embora o CTB (1997), conceba o trânsito como um ambiente igualitário, nem sempre esse princípio fundamental tem sido respeitado e o convívio social nesse espaço necessita muito mais do que uma igualdade formal para garantir a boa convivência. Como tentativa formal de equalizar as relações sociais desenvolvidas no trânsito, podemos afirmar que existem leis, a exemplo do CTB (1997), que procuram de certo modo estabilizar as relações sociais a serem desenvolvidas entre os sujeitos, procurando homogeneizar um ambiente que será utilizado por sujeitos heterogêneos, criando uma situação emblemática entre os usuários das vias.

Perante essa visão formal, temos uma categorização uniforme dos agentes que poderão utilizar as vias, colocando-os em um mesmo grau de hierarquia, desconsiderando suas especificidades quando forem utilizar o trânsito. Embora seja necessário evidenciarmos o trânsito sob o aspecto formal/abstrato, precisamos nos ater também a sua materialidade, pois é evidente que há um contraste entre a abstração requerida pelo sentido jurídico dado ao trânsito e a materialidade dos fatos. O que se observa é que nem todos têm o mesmo “direito” ou a mesma “importância” no trânsito, pois como podemos observar, existem algumas categorias que buscam certos “privilégios” quando se utilizam desse ambiente e a frequência com que relatos de violência no trânsito e desrespeito às leis se intensificam. Os problemas são substanciais e demandam grande esforço para serem solucionados.

De um lado, encontram-se cidadãos que assistem perplexos e inertes, atos de barbárie e de profundo desprezo pelas regras de conduta e de convivência nesse espaço, por outro, enxergamos o Estado que, por intermédio de órgãos de fiscalização, tenta inculcar, repressivamente, uma pseudo consciência nos usuários desrespeitosos. Sem dúvida alguma, a

sociedade contemporânea é testemunha de um trânsito que se caracteriza por ser violento, caótico e criminoso nas ruas das cidades, tendo como atores principais motoristas que, sob a falta de preparo para frequentar este ambiente e a constante sensação de impunidade, vêm causando transtornos que afligem a sociedade de uma ordem que vai da sociológica à econômica, tirando a vida de inúmeras pessoas, e, tudo isso aliado à visível precariedade das vias disponíveis ao trânsito.

Não obstante, alia-se a toda essa problemática um conjunto de mudanças transcorridas nos últimos séculos que colocaram a cidade como foco de estabelecimento e convívio social, criando um aglomerado de pessoas que disputam constantemente espaços cada vez mais reduzidos.

Diante dessa realidade, buscamos problematizar a questão relacionada à educação para o trânsito sob a perspectiva da educação não formal e da linguagem como uma possibilidade de transformação de um quadro cada vez mais problemático que envolve a disputa e o poder, desembocando no trânsito das cidades a prática de atos cada vez mais visíveis de desrespeito às leis, de violência e menos conscientes da necessidade de democratização desse ambiente.

Procuraremos, assim, esclarecer que a problemática da violência no trânsito tem se tornado grave e de difícil solução, e, nesse sentido, buscamos consubstanciar a importância de se educar para o trânsito, que se caracteriza principalmente, ainda, como uma educação não formal, colocando-se como uma das possibilidades de se estabilizar as relações de conflitos vivenciadas nesse ambiente social. É importante ressaltar que

Desde há muito tempo se tenta implantar a educação para o trânsito no Brasil, dadas as proporções cada vez maiores que assume a problemática dos acidentes na maior parte das vias nacionais. Torna-se praticamente insuportável a situação atual, porquanto aparece como primeira causa dos infortúnios a culpa dos próprios condutores ou envolvidos. Sociologicamente, justifica-se o fenômeno pela rápida difusão dos veículos, adquiridos e utilizados em todas as camadas sociais. De outro lado, a educação do povo em geral está num nível precário e baixo, com uma acentuada falta de respeito aos direitos do próximo. [...]. (RIZZARDO, 2004, p. 237).

Diante da ineficácia, aparente, das leis que regulam o trânsito, cremos que novas medidas devam ser tomadas na tentativa de conscientizar e propiciar a interatividade entre os usuários do trânsito das cidades e, nesse sentido, cabe esclarecer que essa possibilidade deve passar por um processo de readequação educacional que vise educar para a cidadania, pois

[...] no processo de mudança e ampliação do espaço urbano, há uma preocupação com a educação de crianças, jovens e adultos, pois estes vivenciam os problemas sociais, econômicos e políticos, dentre eles, os ligados ao trânsito. É necessário

desenvolver os valores essenciais à vida e à convivência social por meio da Educação e do Ensino para o Trânsito. (SECRETARIA ESTADUAL DE EDUCAÇÃO DE MATO GROSSO DO SUL, 2006).

Podemos acrescentar que houve não somente uma ampliação do espaço urbano, mas também uma ampliação ligada à mobilidade, que não foram acompanhadas pelo investimento necessário para garantir a manutenção da utilização dos vários espaços disponíveis ao uso público, o que causa um descompasso entre necessidade e viabilidade de utilização colocando ambientes de grande emprego como o trânsito, em evidência não por sua beleza, mas sim pelas dificuldades enfrentadas no gozo desse lugar.

Não, por acaso, iniciamos com um subtítulo que é também uma indagação. Diante dessa pergunta, algumas respostas poderiam ser formuladas e bem aceitas, mas preferimos inserir nosso entendimento em ponto de vista principal, de ordem prática, que engloba principalmente as áreas econômicas, da saúde pública, da convivência social e cultural, que é aquela que aponta para uma mudança de comportamento perene no trânsito e que vise uma utilização consciente desse espaço.

As estatísticas apontam para uma desoladora e letal informação de que o trânsito tem ceifado vidas como nunca. Estudos embasados em informações das organizações mundiais, como a Organização das Nações Unidas (ONU), apontam para uma catástrofe sem precedentes, vivenciada no trânsito das cidades. Como exemplo, podemos citar os estudos desenvolvidos por Waiselfisz (2013), que ao analisar dados da ONU e de órgãos internos como o do Sistema Único de Saúde (SUS) apregoa:

1. [...] Só no ano de 2010, aconteceram 1,24 milhão de mortes por acidente de trânsito em 182 países do mundo.
 1. Entre 20 e 50 milhões sobrevivem com traumatismos e feridas.
 2. Os acidentes de trânsito representam a 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos.
 1. A 2ª na faixa de 5-14 e
 2. 1ª na faixa de 15-29 anos de idade.
 3. A OMS estima que, na atualidade, 90% dessas mortes acontecem em países com rendimentos baixos ou médios que, em conjunto, possuem menos da metade dos veículos do mundo.
 1. E vai ser precisamente nesses países que as previsões da OMS indicam que a situação vai se agravar ainda muito mais, em função de um esperado aumento nos índices de motorização, sem equivalentes investimentos na segurança nas vias públicas, como vem acontecendo no Brasil.
 2. Atualmente, tais acidentes já representam um custo global de US\$ 518 bilhões/ano. (WAISELFISZ, 2013, p. 05)

Os dados revelam que o trânsito é um espaço cada vez menos seguro, e que a situação se agrava ainda mais em países de baixo ou médio rendimentos, porém o mais preocupante é

que os principais afetados pela mortandade no trânsito são os jovens, que são a maioria nas categorias tidas como vulneráveis no trânsito: pedestres, ciclistas e motociclistas.

Trouxemos esses dados para que sejamos compelidos a observar que ações que visem à melhoria da segurança viária são iminentes e necessárias, tendo em vista que o risco de frequentar o trânsito tem aumentado consideravelmente e consumido uma cifra importante, sobretudo, dos cofres públicos. Essas ações devem visar mudanças para que haja não somente uma diminuição das mortes, mas para que também possamos desfrutar do trânsito em toda sua essência e funcionalidade.

Sabemos que dentre as várias mortes ocorridas no trânsito, boa parte delas poderiam ser evitadas e, nesse sentido, o Ministério da Saúde vem instituindo o conceito de mortes evitáveis e

Assim, considerando especificamente os acidentes de trânsito, o Ministério da Saúde os inclui entre os evitáveis por ações intersetoriais adequadas, isto é, vidas que poderiam ser salvas nas atuais condições da infraestrutura social e institucional do país. Esse é o entendimento também da Organização Mundial da Saúde e do governo brasileiro [...]. (WAISELFISZ, 2013, p. 09).

Diante desse entendimento, propomos que, dentre as ações intersetoriais a serem desenvolvidas para a melhoria e fluidez do trânsito, a educação deva ganhar o espaço merecido, uma vez que o direito de se receber educação para o trânsito está fundamentada em documentos legais como, a Constituição Federal de 1988 (CF 1988) e em leis específicas como, por exemplo, o CTB (1997).

A Constituição Federal de 1998, ao repartir as competências entre seus entes federados, assegurou em seu artigo 23, inciso XII que “é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: [...] estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito”. Notamos, assim, que na verdade, a CF (1988) tripartiu a responsabilidade de se educar para o trânsito, ou seja, qualquer ente federado pode promover a educação para o trânsito dentro de suas esferas de atuação.

A educação para o trânsito, segundo a CF (1988), se estabelece como um dos elementos constituintes da segurança pública destacando em seu artigo 144, parágrafo 10, inciso I e II que

§10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas:
I - compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e

II - compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivas e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (BRASIL, 1988).

Assim, podemos inferir que a educação para o trânsito no âmbito legal é elemento que visa assegurar a ordem em espaços públicos destinados à circulação de veículos e pessoas, além de ser elemento garantidor da integridade física dos usuários, bem como da preservação do patrimônio – do próprio patrimônio como o de outrem – atingindo a finalidade principal que é a de garantir a mobilidade de todos que necessitem utilizar o trânsito, o que de certa forma, corrobora com a visão de Rizzardo (2004, p. 238) ao tratar da educação para o trânsito. Oportunidade em que o autor assegura que

A educação para o trânsito envolve a formação da personalidade, a mudança de mentalidade (mais para os adultos), a conscientização dos perigos do trânsito, seja na condução do veículo ou animal, seja enquanto pedestre, a pessoa. Impõe mais do que tudo, o volver para a ação, de modo de agir com atenção enquanto se encontra na direção ou se transita pelas vias, percebendo a situação na qual dirige ou caminha. Enseja também, o tratamento com cortesia, prudência e cautela para com os demais motoristas e transeuntes, jamais subestimando o risco natural de estar dirigindo e nem supondo que os outros se cuidam, não se interponham à frente do veículo ou pratiquem leviandades.

Portanto, podemos afirmar que se educa para o trânsito, porque, em uma visão de uma ordem prática e econômica, há o desejo de se instaurar a segurança e a ordem pública no trânsito para que sejam preservados, a vida, o patrimônio e o direito de locomoção das pessoas por intermédio de uma educação voltada para o trânsito que abarque, desde a conscientização para participarmos do trânsito, até uma mudança comportamental.

Outro dispositivo legal que trata da temática é o CTB (1997) que estabelece em seu artigo 74

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.
 § 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.
 § 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional, ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN. (BRASIL, 1997).

Assim sendo, notamos que devemos educar para o trânsito, porque é um direito do cidadão e um dever estatal promovê-la, entretanto, estamos diante de uma encruzilhada, pois o direito manifesto no CTB (1997) é apenas formal, ou seja, é um direito que permanece no

papel, sem eficácia material, o que nos permite uma indagação: quando é que vimos uma das Escolas Públicas de Trânsito em funcionamento?

Existem, na verdade, tentativas quase sempre frustradas, que procuram incluir a educação para o trânsito no âmbito da educação formal. A exemplo, existe no Estado de Mato Grosso do Sul, a resolução/SED no 2.037, de 6 de novembro de 2006 (publicada no D.O. nº 6842 de 07/11/2006), que aprovou a política de educação e ensino para o trânsito de Mato Grosso do Sul para o sistema estadual de ensino.

A resolução parte da premissa que

[...] a sociedade contemporânea, em processo de transformação constante, exige da educação escolar mudanças de paradigmas para orientar e resgatar os valores primordiais à vida, às relações e ao convívio social. A escola, locus privilegiado da educação formal, deverá estar aberta às mudanças, trabalhando os diversos temas que emergem das questões sociais, dentre eles a Educação e o Ensino para o Trânsito. (SECRETARIA ESTADUAL DE EDUCAÇÃO, 2006 grifo nosso).

Sendo assim, observa-se que há por parte do ente estatal, o Estado de Mato Grosso do Sul, certa preocupação em se educar para o trânsito, mas que apontam para uma preocupação jurídica e para uma implementação por parte da educação formal, o que de fato não acontece. O que temos visto é uma tentativa de operacionalizar programas não formais de educação para o trânsito sob uma perspectiva formal como acontece com o programa “Trânsito na Escola: a formação do jovem condutor” instituído pelo DETRAN-MS.

Ganha destaque na atualidade o programa desenvolvido pelo DETRAN/MS, em regime de parceria com a Secretaria Estadual de Educação de Mato Grosso do Sul (SED/MS), denominado de “Trânsito na Escola: a formação do Jovem Condutor” ou como é mais conhecido “Jovem Condutor”.

O programa é destinado para alunos que estejam cursando o 2º ano do Ensino Médio e se estendem até o final do 3º Ano e, após completar 18 anos, os estudantes que participam do projeto podem realizar a prova teórica do processo de Habilitação do Detran-MS, dispensando a realização do curso teórico na autoescola e, da mesma forma, encontram-se dispensados de pagarem as taxas desta etapa de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

As escolas credenciadas pelo programa cedem o espaço (salas de aula) para que ocorram as aulas regulares que são ministradas por professores com formação em instrutor de trânsito. Para ministrarem as aulas, os professores utilizam um material didático que foi elaborado, produzido e distribuído pelo Detran-MS, sendo que o curso é dividido em cinco módulos e tem carga horária total de 155 horas/aulas.

Cabe ressaltar que programas como esse, não abrangem toda a rede pública de ensino e nem todas as cidades do Estado, entretanto, esse fato não se replica à distribuição de panfletos, folders ou outros materiais educativos que se utilizam dos recursos da linguagem e são distribuídos por todo Estado. Ademais em nível nacional a Constituição Federal de 1988 estabelece em seu artigo 23, inciso XII, como já vimos, que a competência é comum entre os entes federados para que seja estabelecida e implantada a política de educação para a segurança do trânsito, combinado a este dispositivo, o artigo 76, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), ao instituir que

[...] a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (BRASIL, 1997).

Podemos observar que qualquer esfera governamental está apta a desenvolver políticas voltadas para a educação para o trânsito, porém na prática sabemos que esse tipo de educação, quase sempre, fica relegado a um segundo plano, não fazendo parte do currículo escolar. Seja pela incapacidade de absorver mais uma atribuição ou por negligência, advertimos que as esparsas ações voltadas para a educação para o trânsito, na maioria das escolas, são desenvolvidas apenas em épocas específicas como, por exemplo, a semana nacional de trânsito.

Entendemos, porém, que a educação para o trânsito não pode ser apenas uma “muleta” utilizada em épocas específicas e em locais específicos. Devemos, então, educar para o trânsito não somente devido aos riscos de frequentar esse ambiente será diminuído, não somente devido ao fato de se cortar gastos com a saúde pública, mas sim, para que seja algo que se perpetue em toda a sociedade, de forma perene, tornando-se um dos elementos constitutivos da formação subjetiva dos usuários das vias, transformando o trânsito em um local de interseção e convívio social.

1.5 Crimes no trânsito: punir ou educar?

O atual código de trânsito, ou seja, o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 inovou ao trazer um conjunto de condutas reprováveis no trânsito que passaram a ser criminalizadas, tudo com o propósito de atenuar a violência crescente nesse ambiente. O CTB (1997) inseriu na órbita do Direito Penal os crimes praticados no trânsito que se estendem entre os artigos 302 e 312.

Os crimes praticados no trânsito estão caracterizados nas seguintes figuras típicas: praticar crime de homicídio; praticar lesão corporal culposa; deixar de prestar socorro à vítima; afastar-se do local de acidente a fim de fugir da responsabilidade civil e/ou penal consequente; dirigir embriagado; violar a suspensão ou a proibição de dirigir imposta como sanção nos casos de em que assim se aplica; participar de competições não autorizadas (os chamados “pegas” ou “rachas”); dirigir veículos sem a devida permissão; permitir, confiar ou entregar a direção para pessoas não habilitadas ou com o direito de conduzir cassado; trafegar em velocidade incompatível com a legalmente estabelecida para o local; e, finalmente, inovar artificialmente, mentir, procurar ludibriar as autoridades responsáveis para apurar os fatos ocorridos em virtude de acidentes de trânsito, durante a pendência do respectivo procedimento adotado, seja ele inquérito policial, ou mesmo processo penal.

Como modo de proteção de bens juridicamente valiosos como a vida, o CTB (1997) dedicou alguns artigos para penalizar as condutas tidas como reprováveis. É trabalho do direito punitivo estatal estabelecer as penas para quem pratica atos que fogem da “normalidade” e que comprometem o bom convívio social.

De acordo com uma visão minimalista, o Direito Penal tem a finalidade de proteger os bens mais importantes e necessários ao convívio em sociedade, e essa proteção se dá, justamente, por intermédio dos tipos penais incriminadores existentes não somente na Parte Especial do Código Penal, como também na chamada legislação penal extravagante ou extraordinária. (GRECO, 2009, p. 6).

Temos aqui aquilo que no Direito Penal, se chama de *jus puniendi*, que nada mais é que o direito subjetivo e exclusivo do Estado de punir e, como vimos, serve minimamente para a manutenção e proteção dos bens que foram delimitados como importantes para o convívio social. Mas qual o limite que a punição deve atingir para que seja viável a aplicação da pena?

Entramos em um campo perigoso. Acreditamos que quando colocamos o trânsito no centro dessa discussão, as respostas devem ser ainda mais cautelosas, pois estamos lidando com uma atividade lícita que pode ser tornar ilícita, de acordo com o modelo de atuação que adotamos, ao nos portarmos no trânsito. Para Foucault (1987, n.p.),

Encontrar para um crime o castigo que convém é encontrar a desvantagem cuja idéia seja tal que torne definitivamente sem atração a idéia de um delito. É uma arte das energias que se combatem, arte das imagens que se associam, fabricação de ligações estáveis que desafiem o tempo. Importa constituir pares de representação de valores opostos, instaurar diferenças quantitativas entre as forças em questão, estabelecer um jogo de sinais-obstáculos que possam submeter o movimento das forças a uma relação de poder.

Assim, estamos em uma zona de tensão em que a valoração depende não somente do bem jurídico a ser tutelado, mas também do valor que a sociedade dá a esse bem e além de tudo da subjetividade daquele que foi afetado por determinado delito. A doutrina penal maximalista adota o ponto de vista de que acima de tudo o Direito Penal se encarrega de um papel educador, ou seja, “mediante a imposição de suas graves sanções, inibiria aquele que não está acostumado a atender às normas de convivência social a praticar atos socialmente intoleráveis, mesmo que de pouca ou nenhuma importância”. (GRECO, 2009, p. 11).

Sem dúvida, a punição é uma das formas de se impedir a prática delituosa, mas não a melhor, e mesmo que alguns autores partam para um embate mais legalista da situação, adotamos o ponto de vista de que a punição por si só, não impede a prática dos delitos, pois mesmo

[...] depois de uns poucos anos de alívio, originado pelos rigores do último estatuto de trânsito de 1997, já a partir da virada de século registra-se um contínuo e sistemático crescimento da mortalidade no trânsito do país. Concomitante com esse crescimento, vai-se aprofundando a tendência institucional de responsabilizar, de forma quase exclusiva, os usuários das vias públicas, num claro processo de inversão de responsabilidades e causalidade: as vítimas dos acidentes são transformadas em culpáveis de sua própria morte. (WAILSEFISZ, 2013, p.10).

A educação para o trânsito dentro dessa perspectiva seria um processo em que se busca a lei e a ordem como objetivos precípuos. Espera-se que as leis controlem, adestrem os cidadãos instituindo um Estado penal ao invés de ressocializador em que “as regras de direito delimitam formalmente o poder” e buscam “os efeitos de verdade que esse poder produz, que esse poder conduz e que por sua vez, reconduzem esse poder”. (FOUCAULT, 2005,p. 28);

Chegamos, assim, a um breve entendimento de que, quando punimos, mais do que se educa, imputamos toda a culpa nos próprios usuários das vias e desoneramos o dever estatal de promover educação para o trânsito, portamo-nos apenas como números estatísticos e não sujeitos de direitos que deveriam gozar de todas as prerrogativas a serem desenvolvidas em prol da mobilidade urbana.

1.6 Educação para o trânsito: a educação não formal, uma possibilidade

Consideramos que a educação é a mola propulsora para toda atividade desenvolvida dentro do contexto social na atualidade. Ademais, verifica-se que a educação está intimamente relacionada ao desenvolvimento social e econômico de toda e qualquer sociedade.

Portanto, o status que a educação representa para uma sociedade é de grande impacto, pois ela é tida como um mecanismo que impulsiona o desenvolvimento e pressiona as mudanças essenciais da sociedade.

Cabe expressar que mudanças radicais no processo de ensino ocorreram a partir da década de 1950 e transformaram os sistemas de ensino em uma escala global. O processo expansionista da educação, impulsionado por um crescimento das cidades e pela democratização do acesso à escola, contribuiu para aquilo que Coombs (1986) tratou como “a crise mundial da educação”.

Mesmo com os investimentos acentuados a partir da década de 1950, o sistema educacional não conseguiu absorver a quantidade cada vez mais crescente de cidadãos ansiosos por adentrarem ao sistema de ensino, criando, desse modo, o que Coombs (1986) denominou como desajustamento. Nesse sentido, partindo de um discurso reformista esclarece Coombs (1986, p. 21) que

A natureza desta crise é sugerida pelas palavras “mudança”, “adaptação” e “desajustamento”. A partir de 1945, todos os países vêm sofrendo mudanças ambientais fantasticamente rápidas, provocadas por uma série de revoluções convergentes de amplitude mundial – na ciência e tecnologia, nos assuntos econômicos e políticos, nas estruturas demográficas e sociais. Os sistemas de ensino também cresceram e mudaram mais rapidamente do que qualquer outra época. Todos eles, porém, têm se adaptado muito vagarosamente ao ritmo mais veloz dos acontecimentos que os rodeiam [...].

Embora Coombs (1986) tenha observado que a natureza da crise da educação perpassa pelas esferas da mudança, adaptação e desajustamento, enfocamos nesse momento, apenas o desajustamento, pois já discutimos algumas mudanças estruturais da sociedade anteriormente e é evidente que a adaptação somente será conquistada a partir de um reajustamento.

A educação como meio sensível de se perceber a sociedade sofre as consequências das transformações sociais, pois é a educação um processo interativo que busca situar o sujeito no

mundo e o desajustamento, que Coombs (1986) retrata, é fruto da inércia dos processos educativos ante as rápidas transformações ocorridas na sociedade nas últimas décadas.

As transformações culturais experimentadas nas últimas décadas inseriram o sujeito em uma ordem social, cujo sistema de ensino formal, por muitas vezes, tem-se mostrado ultrapassado e ineficiente no sentido de absorver todas as necessidades e demandas para o exercício da cidadania.

Nesse sentido, diante dessa nova realidade, seria injusto e ingênuo esperar que somente a educação formal fosse capaz de absorver todas as pendências exigidas para o pleno exercício da cidadania que, em países subdesenvolvidos como o nosso, nem de longe, é acompanhada pelo incremento de ações e investimentos nos sistemas de ensino.

Ante as mudanças culturais provocadoras do desajustamento da educação, constata-se a crescente necessidade de se integrar o cidadão na sociedade por intermédio da educação, porém essa necessidade não é correspondida pelo acréscimo de investimento, propiciando o surgimento de novos processos educativos na tentativa de suprimir o momento de crise vivenciado pela educação. Uma das grandes alternativas, inclusive tratada por Coombs (1986), foi a educação não formal.

Ao discutir a educação não formal como uma alternativa para se educar, Coombs (1986) evidencia a complementariedade desse tipo de educação, considerando que

Certamente continuará a se desenvolver nos países industrializados esta proliferação de sistemas de ensino paralelos. A necessidade é evidente, a motivação é forte e os recursos são facilmente encontrados. Além de manter as pessoas atualizadas, estes programas mais flexíveis compensam as deficiências do sistema de ensino formal oriundas da incapacidade, adaptação suficientemente rápida às novas condições de vida. (COOMBS, 1986, p. 202).

A educação não formal se caracteriza por sua adaptabilidade às grandes transformações ocorridas nas últimas décadas que impulsionaram a abertura dos sistemas de ensino para as camadas mais populares e que, por sua flexibilidade, permite a sua aplicação às várias esferas educacionais caracterizando como complementar e, em alguns casos como na educação para o trânsito, como substitutiva da educação formal.

Sendo assim, como dissemos, partimos da premissa de que, no momento atual, a educação para o trânsito é, ainda, um processo educacional não formal. O desenvolvimento desse processo se dá, sobretudo, por intermédio de atividades ligadas à linguagem tais como as propagandas institucionais, a distribuição de folhetos explicativos, folders, entre outros

materiais difundidos e distribuídos pelos órgãos executivos, fiscalizadores do trânsito, que longe de ser um problema,

[...] as propostas de educação não formal, por sua própria condição de não formalidade ou menos formalidade, estão numa situação privilegiada para romper com padrões educativos tradicionais e transformar em propostas inovadoras que deem contribuições significativas para a educação em geral [...]. (CENDALES E MARINHO, 2006, p. 16).

Não podemos afirmar que o fato de a educação para o trânsito não compor o currículo escolar seja um sintoma de ineficiência, desde que esse tipo de educação seja implementado e esteja a alcance de todos, pois como sabemos

[...] a educação não-formal designa um processo com várias dimensões tais como: a aprendizagem política dos direitos dos indivíduos enquanto cidadãos; a capacitação dos indivíduos para o trabalho, por meio da aprendizagem de habilidades e/ou desenvolvimento de potencialidades; a aprendizagem e exercício de práticas que capacitam os indivíduos a se organizarem com objetivos comunitários, voltadas para a solução de problemas coletivos cotidianos; a aprendizagem de conteúdos que possibilitem aos indivíduos fazerem uma leitura do mundo do ponto de vista de compreensão do que se passa ao seu redor; a educação desenvolvida na mídia e pela mídia, em especial a eletrônica etc. (GOHN, 2006, P.28).

Nesse sentido, podemos afirmar que o fato de a educação para o trânsito não ser, ainda, uma educação escolarizada – embora o Estado queira delimitá-la como tal – não quer dizer que ela não possa ser implementada, uma vez que “a educação formal e não formal são, como vimos, intencionais, contam com objetivos explícitos de aprendizagem ou formação e se apresentam sempre como processos educativamente diferenciados e específicos.” (TRILLA, 2008, p. 38).

A educação não formal por conta de sua intencionalidade passa assumir papel de grande importância e nessa mesma perspectiva, podemos evocar também a própria Lei de Diretrizes e Bases da Educação de 1996 (LDB), ao admitir que o conceito de educação abrange não só a educação formal, dada pela escola, mas que na verdade abarca uma série de outras questões não tratadas ou negligenciadas por ela.

Podemos contemplar tal assertiva em seu primeiro artigo que descreve a educação como um processo abarcante, afirmando que “a educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais.” (BRASIL, 1996).

Analisando a concepção de educação não formal, notamos que ela pode ser facilmente aplicada na educação para o trânsito, pois a partir do apregoado pela LDB (1996), entendemos que a educação envolve vários processos formativos que se desenvolvem em variados locais e que se manifesta em várias instituições sociais. Nesse sentido, queremos reforçar a ideia de convivência humana tratada pela LDB (1996), pois é na convivência humana que lançamos mão de conhecimentos adquiridos ao longo dos tempos por meio de ações interativas e intersubjetivas e, além do mais, o trânsito é lugar de convivência humana por excelência.

Cabe esclarecer ainda que, para Gohn (2006), a ideia que fazemos de educação formal, por estar circunscrita às instituições de ensino, pode ser facilmente distinta da não formal, porém faz-se necessário desfazer o equívoco com relação à educação não formal e informal. Para a autora,

[...] a educação formal é aquela desenvolvida nas escolas, com conteúdos previamente demarcados; a informal como aquela que os indivíduos aprendem durante seu processo de socialização - na família, bairro, clube, amigos etc., carregada de valores e culturas próprias, de pertencimento e sentimentos herdados: e a educação não formal é aquela que se aprende “no mundo da vida”, via os processos de compartilhamento de experiências, principalmente em espaços e ações coletivos cotidianos. (GOHN, 2006, p. 28).

Gadotti (2005) também faz um alerta sobre o equívoco que alguns estudiosos cometem com relação às concepções de educação não formal e informal, porém o autor se detém a explicar a educação não formal por sua especificidade e não por sua oposição à educação formal, acentuando que as categorias tempo e espaço são igualmente importantes para definirmos a educação não formal. Nesse sentido, Gadotti (2005) assevera que há uma flexibilidade tanto no tempo como no espaço da educação não formal, uma vez que o tempo pode ser variável, além do fato de a educação não formal estar sujeita à criação e recriação dos seus múltiplos espaços, ou seja, não há nem tempo nem espaço definidos.

Inferimos, assim, que a educação não formal, por sua plasticidade, representa uma grande possibilidade para se educar para o trânsito e atingir um de seus objetivos, que é formar cidadãos capazes de interagir com seus pares de modo a tornar o trânsito mais seguro e humanizado.

Para Gohn (2006), o educador da educação não formal é o **outro**, é desenvolvida em espaços informais, onde há processos interativos intencionais, é aqui que a autora enfatiza a diferença entre não formal e informal, ou seja, nos processos de interação e intencionalidade. Gohn (2006) assegura que, mesmo que a educação não formal possa ocorrer em espaços não

institucionais propriamente ditos, para que ela se configure enquanto tal, faz-se necessária uma intencionalidade.

Quando falamos de interação, estamos falando de negociação e nenhuma pessoa consegue negociar consigo mesmo, pois nesse caso, não se trata de negociação, mas sim de introspecção, pois o sujeito não se constitui sozinho, mas no tecido social, é justamente por isso que precisamos de um **outro**, pois é assim que nos constituímos enquanto sujeitos. Além de que, muito mais que difundir crenças de um grupo do qual frequentamos, a educação não formal

[...] capacita os indivíduos a se tornarem cidadãos do mundo, no mundo. Sua finalidade é abrir janelas de conhecimento sobre o mundo que circunda os indivíduos e suas relações sociais. Seus objetivos não são dados a priori, eles se constroem no processo interativo, gerando um processo educativo [...]. (GOHN, 2006, p. 29).

No processo de interação, temos que negociar o tempo todo, passamos a atribuir sentidos aos discursos que nos rodeiam, interiorizando-os, modificando-os, e, ao mesmo tempo, exteriorizamos discursos que nos eram interior, modificados, constituindo um processo contínuo de interiorização e exteriorização.

Ao falarmos de educação não formal, um novo mundo se abre diante dos nossos olhos e nos leva a enxergar as grandes possibilidades de se educar, seguindo uma premissa menos institucional, mas que se baseie em um elemento capital constituinte da subjetividade, a interação pelo discurso.

Há de se ressaltar que um dos contextos de desenvolvimento da educação não formal é aquele em que as regras de convívio encontram-se em conflito. Ao tratar do contexto real do surgimento da educação não formal, Trilla (2008, p. 20) assegura que

[...] a crescente sensibilidade social para a necessidade de implementar ações educativas em setores da população em conflito, socioeconomicamente marginalizados, deficientes etc., seja como aspiração de avanço na justiça social e no Estado de bem estar, seja buscando a pura funcionalidade do controle social.

Vemos, então, que os processos viabilizados pela interação verbal e pela educação não formal são caracterizados pelo colorido dado pelas relações interativas no processo de tomada de consciência que dependem das relações discursivas entre interlocutores para constituí-la, buscando sempre o meio social como lugar de encontro e expansão dessa consciência que, por intermédio de discursos cotidianos, vão se amplificando à medida que a interatividade entre os sujeitos também se amplificam.

A materialidade da educação não formal busca um movimento que perfaz o percurso exterior ao sujeito que interioriza e depois exterioriza seu pensamento por intermédio de processos interativos, discursivos e sociais. Nesse sentido, consideramos que a educação para o trânsito se efetiva por intermédio da educação não formal ligadas às atividades linguístico-discursivas como no capítulo III.

2. LINGUAGEM e DISCURSO: a produção de sentidos

Nesta pesquisa, tivemos a pretensão de nos valer dos fundamentos teóricos da Análise do Discurso que, aliás, sem esses princípios teóricos e metodológicos, não teríamos alcançado os objetivos almejados, já que os sentidos estão materializados e vinculados ao discurso. Assim sendo, iniciaremos este capítulo por um retrospecto dos estudos da linguagem.

2.1 Da língua à linguagem

Na concepção de Orlandi (2010), existem mais de uma forma de estudar a linguagem, seja pela Linguística ou pela Gramática, por exemplo, e é justamente por conta destas várias possibilidades de estudar a linguagem que nasceu a Análise do Discurso.

Neste subitem traremos nossa concepção de linguagem, uma vez que compreendemos que o sujeito é forjado pelo discurso que, por sua vez é perpassado pela linguagem que pode ser verbal ou não verbal.

Nesta pesquisa, nosso objeto material de análise é o discurso produzido pelo/no trânsito urbano e os sentidos que dele podem advir. Por esse motivo, propusemos neste subitem, uma exposição sucinta sobre a linguagem, mas que possibilite compreender a importância dessas noções para a Análise do Discurso e para constituição e formulação dos sentidos, pois partimos do entendimento de que, como afirma Orlandi (2010, p. 15), “o discurso é assim a palavra em movimento, prática de linguagem: com o discurso observa-se o homem falando”.

Embora nosso interesse não se concentre na fase estruturalista dos estudos da linguagem, faremos uma breve introdução até chegarmos à concepção mais aceita pela AD. Ao considerarmos os estudos que tomam a linguagem como ponto de preocupação, podemos ponderadamente fazer como Brandão (2004, p. 7) ao afirmar que “qualquer estudo da linguagem é hoje, de alguma forma, tributário de Saussure, quer tomando-o como ponto de partida, assumindo suas postulações teóricas, quer rejeitando-as”.

Brandão (2004) não nega a importância histórica de Saussure para os estudos linguísticos, já que o rumo tomado por esses estudos e do qual conhecemos hoje, foi adotado a partir das postulações saussurianas iniciais que, na visão da autora e das quais também não somos partidários, hoje se encontram superadas.

Dentre algumas postulações consideradas superadas, podemos destacar a dicotomia entre língua e fala. Desde logo, Saussure (2012, p.45) relegou o papel da fala, 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. 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”.

Dentro do pensamento estruturalista da linguagem se tornaria inviável – para não dizer impossível – a formulação de sentidos, uma vez que a arbitrariedade estabelecida entre significado e significante não levaria em conta a constituição histórica e social da subjetividade humana.

Rebatendo a exclusão da fala feita pelos estudos linguísticos saussurianos, os novos estudos linguísticos apontam que a fala também se constitui elemento importante da linguagem. Ao rebater o “objetivismo abstrato”² saussureano, Freitas (1999, p. 68) assevera que há

[...] sob o ponto de vista ontológico, a importância da fala na produção da constituição dos sujeitos. Ainda sobre a importância da fala, ressalte-se que, inicialmente, o indivíduo, ao interagir com os que lhes estão próximos, penetra na corrente da comunicação verbal que o cerca, e não na corrente gramatical do sistema abstrato da língua. Sua experiência é material, social e histórica, e se dá através da interação verbal com os outros, ou da mediação sógnica.

Ao dar importância tanto a fala como a língua, os estudos linguísticos, que tomam como fundamento a Análise do Discurso, deslocaram sua atenção para a linguagem, criticando a dualidade criada pelos estudos saussurianos e atribuíram um caráter de complementaridade entre ambas. A língua e a fala foram revestidas de uma essência material, histórica e social o que rechaça, de uma vez por todas, o pensamento do objetivismo abstrato saussureano, visto que para Saussure, a perspectiva social da língua é, na opinião de Cardoso,

[...] 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).

² Nomenclatura dada por Bakhtin

Na perspectiva estruturalista, o fato social se detém apenas na possibilidade dos membros da comunidade se apropriarem da língua. Nessa perspectiva teórica, percebemos que a língua se apresenta com certa rigidez aos membros da comunidade, ou seja, como uma estrutura fechada e homogênea, sendo impossível sua modificação.

A língua nessa perspectiva teórica é como um jogo de adivinhação, ou memorização em que os significados já estão prontos dentro de uma estrutura de códigos fechados, basta apenas que os membros de uma determinada comunidade os dominem para se comunicarem, se fazerem entendidos e construam sentidos.

Como produto histórico e social, a concepção de linguagem 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. Por isso, a linguagem não pode mais ser vista de forma dicotômica, em que a língua e a fala sejam conceitos separados.

Desse modo, consideramos que a linguagem é interindividual e se constitui em um objeto formado por elementos diversificados, nunca pronta de antemão, constituída de espaços que são preenchidos por elementos subjetivos, pois se não fosse assim, o signo só poderia nos remeter a um referente apenas, isto é, apenas a um significado e por isso “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, p. 91).

Nessa mesma perspectiva, Possenti (1986) ainda continua afirmando 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. Sendo assim,

[...] a primeira coisa a se observar é que Análise do Discurso não trabalha com a língua enquanto um sistema abstrato, mas com a língua no mundo, com maneiras de significar, com homens falando, considerando a produção de sentidos enquanto parte de suas vidas, seja enquanto sujeitos, seja enquanto membros de uma determinada forma de sociedade. (ORLANDI, 2010, p. 15).

Podemos assim, considerar que a língua se apresenta como um aparato formal, como um sistema não totalmente fechado, estruturalmente organizado com a finalidade de garantir certa estabilidade em termos de significação, mas nunca definitivamente estável; apresenta fissuras, que só poderão ser sanadas se levarmos em conta a intradiscursividade e a interdiscursividade do sujeito, ultrapassando assim, aquela velha tradição em que se via o

processo enunciativo, como um mero processo de decodificação. Nessa perspectiva, 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 significando no mundo e produzindo sentidos para os sujeitos dentro do processo comunicativo.

Cabe ressaltar ainda que 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, não o fato social de Saussure (sistema organizado para todos fazerem uso), mas o fato social bakhtiniano, a linguagem é um signo complexo, concreto que representa as nossas interações. 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, pois para a “Análise do Discurso, procura-se compreender a língua fazendo sentido, enquanto trabalho simbólico, parte do trabalho social geral, constitutivo do homem e da sua história”. (ORLANDI, 2010, p. 15).

Na abordagem aqui pretendida, tratamos a linguagem – e não a língua – como um fenômeno que se desenvolve no plano social e histórico não se limitando apenas ao plano comunicativo como queria o objetivismo abstrato. Nesses termos, a linguagem se constitui como um processo de interação entre seus interlocutores, pois como afirma Geraldini (2010, p. 11),

[...] a linguagem não se presta apenas à comunicação. É nas interações com os outros que ela se materializa, não só a si mesma, mas também aos sujeitos que por ela se constituem, internalizando formas de compreensão do mundo, construindo sistemas ântropo-culturais de referência e fazendo com que sejamos o que somos: sujeitos sociais, ideológicos, históricos, em processo de constituição contínua.

A linguagem, em sentido amplo, deixa de ser apenas um mero instrumento comunicativo, transformando-se em um elemento essencial na constituição dos sujeitos que interagem entre si construindo relações de sentidos entre os participantes desse processo, erigindo mecanismos capazes de referenciá-los no mundo circundante materialmente e não apenas abstratamente.

A partir das novas postulações dos estudos linguísticos, questionou-se a circunscrição da língua, apenas ao campo da abstração, possibilitando um entendimento de que a dicotomia língua/fala pudesse ser tratada, sobretudo, no campo histórico e social. O sujeito torna-se ativo no processo comunicativo, ou seja, esse processo passa a ser entendido como atravessado pelo ingresso de elementos subjetivos e sociais.

Por seu turno, a AD também centra seus esforços nos estudos da linguagem que abarcam tanto a língua quanto a fala num processo interativo e que se situa “num nível fora desse polo da dicotomia saussureana. Essa instância da linguagem é o discurso”. (BRANDÃO, 2004, p. 11).

Dessa maneira, passamos a trabalhar em uma perspectiva discursiva da linguagem que, tudo que parte da atividade humana se desenvolve em atividades coletivas e sociais, na qual a linguagem desempenha papel fundamental. Nessa concepção, o homem é visto como um organismo vivo e suas relações cooperativas com seus pares são mediadas pelas relações discursivas que se associam às atividades sociais, por intermédio da linguagem e criam entrelaçamento necessário entre o linguístico e o extralinguístico, entre o real e o simbólico.

O sujeito não se apropria de uma língua pronta, muito pelo contrário, ele participa do processo de construção dando movimento, interagindo com ela e com outros sujeitos que participam desse processo que é sempre inacabado e com espaços entreabertos para que isso ocorra,

[...] o lugar privilegiado é o da interlocução tomada como espaço de produção da linguagem e de constituição dos sujeitos. Antes de qualquer outro de seus componentes, a linguagem fulcra-se como evento, faz-se na história e tem existência real no momento singular da interação verbal. (GERALDI, 2010, p. 34).

Nesse sentido, nossa pesquisa tem suas bases fundadas em uma concepção de linguagem que sofre influência diretamente de fatores sociais e históricos, e por isso levamos em conta que ela está em constante transformação, passando por processos constantes de construção e reconstrução em que o fator humano é preponderante. Tratamos, então, a linguagem como um fenômeno que se desenvolve no plano social e histórico. Acima de tudo, admitimos que a

[...] a linguagem é condição *sine qua non* na apreensão e formação de conceitos que permitem aos sujeitos compreender o mundo e nele agir; ela é ainda a mais usual forma de encontro, desencontro e confronto de posições porque é através dela que estas posições se tornam públicas. (GERALDI, 2010, p. 34).

Na perspectiva de linguagem aqui evidenciada, deixamos de lado a ideia de língua em uma visão objetiva estruturalista, propomos direcionar nossos esforços na tentativa de ratificar o espaço da interlocução como lugar privilegiado na atuação da linguagem, pois é a partir desse espaço que os sujeitos se constituem, constroem sentidos e articulam seus discursos sociais e historicamente situados.

2.2. Análise do Discurso: na busca de sentidos

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 Análise do Discurso (AD) surge, então, como uma ciência capaz de dar conta dos sentidos fora da frase e dos seus significados meramente dicionarizados, e longe da dicotomia saussureana 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.

A partir da década de 60, com o surgimento da Análise do Discurso francesa, o texto deixa de ser visto como elemento ideologicamente neutro, a leitura deixa de ser apenas um exercício de decodificação, o discurso ganha destaque, e embora a língua possa lhe interessar, para a Análise do Discurso (AD), a língua só é tomada como material de análise, se ela fizer sentido.

A Análise do Discurso possui caráter multi e transdisciplinar, recorrendo à Psicanálise, ao Materialismo Histórico e a Linguística e 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, pois

[...] a proposta intelectual em que se situa a Análise do Discurso é marcada pelo fato de que a noção de leitura é posta em suspenso. Tendo como fundamental a questão do sentido, a Análise do Discurso se constitui no espaço em que a Linguística tem a ver com a Filosofia e com as Ciências Sociais. Em outras palavras, na perspectiva discursiva, a linguagem é linguagem porque faz sentido. E a linguagem só faz sentido porque se inscreve na história. (ORLANDI, 2010, p. 25).

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 a AD, o discurso possui um caráter ideológico, 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, então todo discurso também é ideológico, já que o discurso é materializado pelo signo linguístico. Este se transforma na arena de conflito em luta ideológica, lugar de confronto, mas que de alguma forma levam o sujeito a se perceber, se significar histórico-socialmente e construir relevos de sentidos dentro de uma determinada perspectiva ideológica.

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, ou seja, deve-se buscar o sentido histórico do discurso. Tal asserção nos remete a uma consideração importante dentro da Análise do Discurso, a de considerar as relações sociohistóricas 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 se pode desvincular o discurso e o sentido das relações sociohistóricas de produção, pois no momento em que pronunciamos algo, são produzidos sentidos que vão além da sua significação imediata, remetendo-nos, assim, para fora da descrição dicionarizada das palavras, já que encontraremos seu sentido no acontecimento, na história, no exterior, na interação, no social, na ideologia.

Portanto, 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 sociohistórico 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).

Para a Análise do Discurso, nunca teremos acesso direto aos sentidos, o que torna o processo de interpretação um processo de reflexão. Não podemos admitir regras de uma comunicação ideal, pois confirmaria que o sentido do enunciado já estaria pronto e acabado. Sendo assim, o que podemos empreender é que sempre poderá haver mais de um sentido para um único enunciado, ele 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, já que sempre nos restará alguns subtendidos, incompletudes.

As incompletudes, por sua vez, não denotam um obstáculo para o analista do discurso, uma vez que, como assegura Orlandi (2008), essa incompletude não é um defeito, mas 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.

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 dados a priori, de antemão, mas sim, em um espaço discursivo, criado pelos interlocutores.

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 o signo assume um caráter ideológico e se caracteriza por sua opacidade simbólica essencial para que a linguagem funcione.

O discurso não pode ser compreendido apenas pela materialidade linguística (discurso verbal e não verbal), o discurso depende das circunstâncias de enunciação, do acontecimento discursivo. Para entendermos o discurso, partimos dos elementos linguísticos para o

extralinguístico. 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 do momento de enunciação.

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 enunciativo que será sempre um processo interativo, envolve pelo menos dois interlocutores na atividade discursiva. O discurso é assim uma instância muito maior que a da frase ou do texto, o discurso perpassa pelo histórico, pelo social para que se estabeleçam os sentidos.

2.3 Sentidos: uma relação entre interdiscurso e intradiscurso

Creemos que pensar no homem dentro de uma relação social é pensá-lo dentro de uma relação de sentidos, pois como propõe Orlandi (2004, p. 149), “as relações entre os homens são relações de sentidos”, e prosseguimos afirmando que estas relações vão orbitar, desde a constituição subjetiva até a construção de espaços sociais.

É bem verdade que a todo o momento construímos relações de sentidos e somos constituídos por estas relações, sendo assim, é provável que ao falarmos de sentidos, algumas dúvidas possam nos vir à mente, tais como: de que sentidos estamos falando? Como ele é operacionalizado no discurso? Como se constitui?

Quando falamos de sentidos nesta pesquisa, relacionamo-los ao discurso que é uma instância muito mais abrangente que o sentido imediato, pois sentido em um nível discursivo busca na incompletude, na opacidade de cada palavra, como se dá seu funcionamento.

Sob uma ótica discursiva, buscamos os sentidos imediatos, mas também os sentidos mediatos, que são decorrentes de relações discursivas e sociais desenvolvidas cotidianamente. Para isso, é importante ter em vista que “as palavras não significam em si. Elas significam porque têm textualidade, ou seja, porque sua interpretação deriva de um discurso que as sustenta, que as provê de realidade significativa. E sua disposição em texto faz parte dessa sua realidade”. (ORLANDI, 2008, p. 86).

Para explicitarmos essa abrangência dos sentidos em um nível discursivo, tomemos como exemplo ilustrativo a palavra “caviar” e, para tanto, façamos uma análise desta palavra, utilizando o discurso de uma canção bem popular entre os apreciadores do samba como elemento de análise – e nos perdoem a simplicidade dos argumentos – mas ela pode ilustrar

muito bem o que queremos dizer. A canção “Caviar” composta por Luiz Grande, Barbeirinho do Jacarezinho e Mauro Diniz, interpretada por Zeca Pagodinho, tem um início interessante:

*Você sabe o que é caviar?/
Nunca vi, nem comi/
Eu só ouço falar/ [...]
Só sei que se come/
Na mesa de poucos/
Fartura adoidado/
Mas se olhar pro lado/
Depara com a fome.../
Sou mais ovo frito/
Farofa e torresmo/
Pois na minha casa/
É o que mais se consome/*

Ao buscar o sentido imediato da palavra caviar, fora de um contexto, ou seja, em seu sentido material, podemos fazer a asserção de que caviar é uma comida, ou melhor, uma iguaria luxuosa que tem sua origem nas ovas de um peixe chamado esturjão, ou de suas espécies.

Ao buscar simplesmente o sentido imediato não deixamos de atribuir uma significação a esta palavra, entretanto, outros sentidos podem ser produzidos a partir desta palavra no contexto em que foi apresentada. Lembremos que ao fazer uma análise discursiva não se busca apenas o sentido da palavra em si, sendo assim, podemos observar, por exemplo, que esse alimento possui grande valor gastronômico e monetário o que sugere que uma grande parcela da população brasileira nunca tenha experimentado e é justamente o que indica a expressão “eu só ouço falar”.

As expressões “nunca vi”, “nem comi” “eu só ouço falar” concordam com a ideia de que o enunciador não conhece o caviar materialmente e ao confrontar as sugestões dadas por esta expressões, podemos fazer uma análise de que o alto valor atribuído a esta iguaria impede que pessoas com menor poder econômico experimentem esse tipo de alimento, pois como sabemos, no Brasil, há uma grande desigualdade de renda entre a população e

No que se refere à apropriação da riqueza, definida como a posse de bens e direitos subtraída dos valores declarados com ônus e dívidas, é possível observar que apenas 8,4% dos declarantes possuem 59,4% do total de bens e direitos líquidos [...] Observa-se, também, que os 0,3% (acima de 160 SM) controlam 22,7% dos bens e direitos disponíveis. Apesar das limitações dos dados, é possível concluir que nas faixas salariais mais altas acumula-se uma parcela substantiva da renda e riqueza total. (SECRETARIA DE POLÍTICA ECONÔMICA, 2016, p. 10-11).

Esse fragmento possibilita verificar o sentido discursivo da palavra em funcionamento. De um lado, a expressão “nunca vi”, ou a expressão “nem comi” pode nos remeter àquilo que seria um caviar, em que “ver” e “comer” nos dão pista da imediaticidade do significado da palavra percebida fisiologicamente pelo corpo, ou seja, quem vê ou come um caviar experimenta sensações que asseguram o sentido fisiológico e não discursivo atribuído à palavra caviar.

Por outro lado, podemos observar que caviar pode significar algo que vai muito além daquilo que materialmente ele representa e muito embora os dados apresentados anteriormente sobre a distribuição de renda sejam estarrecedores, inevitavelmente se interligam ao fato de muitas pessoas conhecerem o caviar apenas por “ouvirem falar”, visto que o sentido discursivo revelado, remete-nos à ideia de que quem come caviar é uma pequena minoria que possui altas rendas.

Esta foi apenas uma pequena incursão analítica para que pudéssemos exemplificar. Pudemos colocar aqui que um dos sentidos atribuídos a esta palavra se liga à dualidade entre ricos e pobres, pois o caviar por conta de seu grande valor gastronômico e monetário nos sugere uma determinada exclusividade que o liga mais ao fato de a maioria das pessoas não terem acesso a ele em que os ricos podem apreciar o “famoso” caviar, enquanto os pobres apenas ouvem falar ou se contentam consumindo “farofa e torresmo”.

Diante desse pequeno esforço para compreendermos o que é sentido na perspectiva discursiva e como ele funciona, podemos destacar de antemão que ele ultrapassa o imediatismo do momento enunciativo e coloca em evidência as condições de produção do discurso que, na posição de Orlandi (1999, p. 30), “compreendem fundamentalmente os sujeitos e a situação”.

Com isso, podemos afirmar que o modo de ativação da memória discursiva é fundamental para a formulação dos sentidos, na verdade, inclui-se também na produção do discurso, a memória discursiva. Trazendo para análise em questão, é possível dizer que o fato de alguém não ter experimentado caviar, não o impede que possa atribuir sentido à palavra caviar, o que pode ocorrer é que os sentidos atribuídos possam ser diferentes para aqueles que rotineiramente experimentam, daqueles que oportunamente experimentaram e, talvez, totalmente diferente para aqueles que nunca experimentaram, ou cobiçado caviar.

Vários sentidos podem ser atribuídos a esse fato, pois o caviar representa um luxo ou extravagância que apenas uma pequena parcela a população tem acesso – e a letra já nos

sugere isso. Poderíamos nos valer das condições de produção para ainda nos perguntar: quem é o sujeito discursivo? De onde ele enuncia? Qual parcela da população consome o caviar? Por qual/ais motivo/s? Será que é gostoso ou ruim?

Essas possibilidades de formulação de sentidos somente são possíveis tendo em vista a interdiscursividade, já que que “paralelamente, é também o interdiscurso, a historicidade, que determina aquilo que, da situação, das condições de produção, é relevante para a discursividade”. (ORLANDI, 1999, p. 33).

Sob a ótica discursiva, observa-se que várias são as possibilidades de atribuirmos sentidos a uma palavra, expressão. Elas (as possibilidades) dependerão das redes de memórias que o sujeito possui. Sendo assim, não é errado dizer que os sentidos ligam o sujeito a uma relação social, simbólica e histórica.

Vencida essa pequena análise exemplificativa de funcionamento do sentido, podemos considerar que quando propomos observar os efeitos de sentidos de um determinado texto/discurso, temos que nos dispor a analisar os sentidos, dentro de uma ótica discursiva, e o que a cidade em seu espaço urbano representa na constituição do/s sentido/s.

Por oportuno, devemos considerar que os sentidos são constituídos pela memória (discursiva) que é retomada dos discursos em algum momento ante a necessidade discursiva, enfrentada por nós nas atividades enunciativas. A constituição de sentido, para Orlandi (2008), representa a dimensão vertical do sentido, ou seja, é a estratificação, que na opinião da autora se dá por intermédio do interdiscurso que é a memória discursiva.

A estratificação é o que possibilita re/construirmos nossos discursos e atribuirmos sentidos, pois como afirma Orlandi (2008, p. 59), o interdiscurso é o “conjunto de dizeres já ditos e esquecidos” e é isso que determina o que dizemos.

Pensamos, que essa estratificação se dá por conta das experiências discursivas enfrentadas dia a dia nas relações que são desenvolvidas socialmente o que torna o discurso, *locus* primordial para a formação do interdiscurso e, conseqüentemente, fonte para a constituição dos sentidos.

Podemos pensar em memória discursiva como aquilo que reverbera, glosa, se repete dentro de uma determinada formação discursiva, pois se estamos falando de memória, estamos falando de algo que já ocorreu e que, portanto, pode ser lembrado, requisitado, reutilizado ou ainda reestabelecido, reordenado ou reorganizado dentro de nossas mentes em uma relação discursiva, nesse sentido, “[...] a memória discursiva seria aquilo que, face a um texto que surge como acontecimento a ler, vem restabelecer os “implícitos” (quer dizer mais

tecnicamente, os pré-construídos, elementos citados e relatados, discursos-transversos, etc) de que sua leitura necessita”. (PÊCHEUX, 2007, p. 52).

A memória discursiva é, assim, o pré-concebido, ou seja, que já existia antes que nós existíssemos, é uma memória social mantida pela regularização dos discursos. Para ratificar nosso entendimento, Brandão (1998) traz posicionamento semelhante ao de Orlandi (2008), pois ao tratar de sentidos e memória discursiva, assegura que a repetição pode se reformular de duas maneiras: em uma repetição de elementos em extensão (repetição horizontal) e em uma repetição vertical – a que nos interessa neste momento – sendo que “esta repetição se daria no nível interdiscursivo e constituiria uma determinação externa ao interior da FD e da reformulação”. (BRANDÃO, 1998, p. 129).

Podemos assim, de acordo com as exposições das autoras citadas, endossar a ideia de que os sentidos se constituem a partir de elementos históricos e sociais que se estratificam verticalmente ao longo de nossa existência. Em outras palavras, podemos afirmar que a constituição do sentido é histórica, social, contínua e não neutra, pois se relaciona com elementos de determinada Formação Discursiva que constituem o interdiscurso.

Por esse ângulo, devemos compreender o interdiscurso “como fragmentos de múltiplos discursos que constituem a memória discursiva, [...] fragmentos esses que nos precedem e que recebemos como herança e que, por isso mesmo, sofrem modificações”. (CORACINI 2007, p. 09).

Ao se referir ao interdiscurso como herança, chamamos a atenção para precedência do discurso, pois herança é algo que não nos pertencera, e que por, muitas das vezes, nem pretendíamos possuí-la, entretanto, nos apossamos como se nossa fosse e a utilizamos deliberadamente sem ao menos nos questionar como essa herança foi construída, além disso, modificamos ou a trocamos, tendo em vista que agora nos pertence.

O interdiscurso é, assim, estabelecido a partir de uma relação de alteridade, pois nos precede, nos constitui na relação com os outros sujeitos, não é nosso, mas nos apropriamos e mesmo que se constitua de fragmentos formam um todo modificável o que possibilita distinguirmo-nos uns dos outros.

Já as modificações da memória discursiva, ocorrem justamente porque as relações sociais e, portanto, as relações discursivas não são estáticas e nem estanques, pois ao contrário são relações modificáveis e modificativas que continuamente impulsionam a constituição dos sentidos. Por essa razão, levamos em conta que o homem interage social, cultural e historicamente com os sentidos, pois como propõe Orlandi (1999, p. 16), “[...] os estudos discursivos visam pensar o sentido dimensionado no tempo e no espaço das práticas dos

homens, descentrando a noção de sujeito e relativizando a autonomia do objeto da Linguística”.

O homem dentro dessa ótica se significa e interage culturalmente em determinado tempo e espaço. Imaginemos, por exemplo, que ao andar por uma praia qualquer, deparássemo-nos com uma placa com o seguinte aviso: “proibido uso de biquíni”. Nos dias atuais, é bem provável que o efeito de sentido produzido seria o de que as mulheres deveriam se despir, por se tratar de uma praia de naturistas ou coisa parecida, mas e se esse mesmo aviso fosse lido na década de 1940, por exemplo? Qual o efeito de sentido produzido? Como o sujeito interagiria com a mesma frase em épocas diferentes? O mais provável é que o efeito de sentido produzido seria o de que as mulheres deveriam se vestir com roupas que cobrissem seus corpos e não o contrário. Tal ocorrência só é possível, pois

Na visão discursiva, o sujeito não é somente um indivíduo biológico ou intencional em seu papel social. Este incorpora também a dimensão simbólica e significativa, isto é, uma subjetividade constituída por condicionantes inconscientes e ideológicos, resultantes da inscrição deste indivíduo em formações discursivas diversas, as quais se inserem no conjunto do dizível, do interdiscurso. (FREITAS, 2012, p. 297).

As modificações transcorridas na memória discursiva sofrem impactos tanto do ambiente social como também do lapso temporal, ou seja, entre o momento e o lugar em que foi “adquirida” a memória discursiva e o momento e lugar em que será mobilizada. Essas variantes, espacial e temporal, pressionam a memória discursiva a tornar-se incompleta, aberta e, portanto, modificável.

Destaca-se, desse modo, que a característica habitual dos sentidos é sua incompletude, e como define Orlandi (2008), essa “incompletude é característica de todo processo de significação”, permanecendo como uma questão aberta. Essa característica se inflexiona com a própria constituição subjetiva que também permanece aberta e incompleta, o que nos leva a entender que a relação instalada entre subjetividade e sentido está intimamente ligada à indefinição “pré-definida” (pela estratificação), estabelecida entre a significação e o espaço social.

Sendo os sentidos uma questão aberta, cabe destacar que eles nunca serão unívocos, ao contrário, sempre estarão expostos ao equívoco que também será permeado pela incompletude constitutiva do próprio sujeito. Dessa maneira, nos filiamos à ideia de Orlandi (2008, p. 93) que compreende “a identidade como um movimento na história e os sentidos como trajetos simbólicos e históricos não determinados”. Desse modo, os sentidos sempre serão ligados ao

simbólico, ao histórico, ao político, pois estas instâncias constituem espaços de materialização do discurso e da constituição do sujeito.

Ao compreendermos o interdiscurso (memória discursiva) como herança, estratificação, e que representa a dimensão vertical somos levados a crer que essa memória só pode ser constituída continuamente ao longo da história. Isso cria o que Coracini (2007) denomina, figurativamente de rede, em que os fios vão se mesclando e se tecendo concluindo que

[...] essa rede conforma e é conformada por valores, crenças, ideologias, culturas que permitem aos sujeitos ver o mundo de uma determinada maneira e não de outra, que lhes permitem ser, ao mesmo tempo, semelhantes e diferentes. Essa rede, tecido, tessitura, texto, melhor dizendo, escritura se faz no corpo do sujeito, (re)velando marcas indelévels de sua singularidade. (CORACINI, 2007, p. 09).

Esta talvez seja a melhor definição que poderíamos tomar para explicar o interdiscurso (memória discursiva), pois ao imaginarmos uma rede e seus fios, podemos observar que, em alguns lugares, esses fios podem se romper; em outros pontos, eles se aglutinam; em outros se separam ou ainda se justapõem. Figurativamente, podemos assim representar: a formação discursiva como os fios mantidos mais próximos, os apagamentos são fios separados ou os fios rompidos, mas que, de alguma forma, podem ser emendados novamente e, por fim, podemos imaginar a toda a rede como se fosse a identidade, ou seja, a singularidade que cada um possui, “inventada pelo outro e assumida como sua”. (CORACINI, 2007, p. 9).

Há ainda, como dissemos anteriormente, outra dimensão de manifestação dos sentidos que é a dimensão horizontal, o intradiscurso. É nessa dimensão que os sentidos são formulados, ou seja, colocamos em prática parte da estratificação captada pela memória discursiva em ações enunciativas/interpretativas que atravessam a todo o momento o interdiscurso, reformulando e atualizando a memória discursiva. Seria uma repetição de elementos em extensão, sendo que “esta repetição se daria no nível intradiscursivo e constituiria uma repetição horizontal, pois é um acontecimento que se dá no nível da superfície linguística em que recuperamos elementos considerados um fragmento de sequência discursiva [...]”. (BRANDÃO, 1998, p. 129).

Se por um lado o interdiscurso se caracteriza por ser uma herança, acúmulo, estratificação, por outro lado, o intradiscurso se caracteriza por ser uma atualização, recuperação e reformulação da memória discursiva, o que sugere a existência de uma relação de interdependência entre interdiscurso e intradiscurso, que ao seu turno, também sugere a interdependência entre constituição e formulação de sentidos.

Cabe esclarecer que para Orlandi (2008) e Brandão (1998), a dimensão horizontal corresponde ao intradiscurso – o dizer – que é determinado pela dimensão vertical. O interdiscurso nesse entendimento corresponde justamente à acepção encontrada em Pêcheux (1997, p. 167), ao assegurar que “o intradiscurso, enquanto “fio do discurso” do sujeito, é a rigor um efeito do intradiscurso sobre si mesmo, uma “interioridade” inteiramente determinada como tal “do exterior””.

Nesse entrelace sempre constante entre interdiscurso e intradiscurso, os sentidos ganham forma dentro de uma determinada realidade social, pois o sujeito só pode atribuir sentido àquilo que, de algum modo, ele já conhece mesmo que simbolicamente, mas sempre interdiscursivamente, e, ainda que haja apagamentos, sua memória (discursiva) é atualizada por intermédio da formulação.

Para a Análise do Discurso, o sentido não existe em si mesmo, pelo contrário depende de uma relação sócio-histórica de emprego de determinada palavra, expressão, acontecimento etc., o sentido é, assim, revestido de opacidade e incompletude. Na visão de Pêcheux (1997), somente será constituído por intermédio de uma formação discursiva. Pêcheux (1997, p. 160) ressalta que o sentido

[...] é determinado pelas posições ideológicas que estão em jogo no processo sócio-histórico no qual as palavras, expressões e proposições são produzidas (isto é, reproduzidas). Poderíamos resumir essa tese dizendo: *as palavras, expressões, proposições, etc., mudam de sentido segundo as posições sustentadas por aqueles que as empregam* [...]

Para Pêcheux (1997), o sentido de uma palavra, proposição, expressão, está intimamente ligado à formação discursiva na qual são produzidas e, sendo assim, uma palavra, proposição, expressão, não possui um sentido literal, mas contrariamente, o sentido se constitui dentro de cada formação discursiva e que pode mudar ao passar de uma formação discursiva para outra.

Dessa maneira, podemos afirmar que o sentido de uma palavra, proposição, expressão, pode ser transparente ou não para seus interlocutores, à medida que essa palavra, proposição, expressão, aproxima-se de sua formação discursiva; lembremo-nos do “caviar”.

Por sua vez, cada formação discursiva se impregna de conteúdo ideológico evidenciando um ponto nevrálgico para a constituição dos sentidos, é nesse ponto em que as rupturas podem aparecer, ou que os sentidos podem ser administrados.

Ao lembrarmos do exemplo dos fios que tecem uma rede, conforme Coracini (2007), podemos afirmar que é no conteúdo ideológico - frutificada em cada formação discursiva –

que os fios tencionam em maior ou menor grau formulando sentidos diferentes uns dos outros, ou ainda, se rompem e dá espaço aos apagamentos.

Cada formação discursiva se inscreve em uma formação ideológica e, para Pêcheux (1997, p. 160), a formação discursiva é “aquilo que, em uma formação ideológica dada, isto é, a partir de uma posição dada numa conjuntura dada, determinado pelo estado da luta de classes, determina *o que pode e deve ser dito* [...]”. Tal concepção nos revela que, se por um lado, os sentidos estejam sujeitos a uma abertura e ao equívoco, de outra banda, os sentidos podem ser geridos ou administrados o que dá aos sentidos aquilo que Pêcheux (1997) denomina de *caráter material do sentido*, que é a dependência constitutiva daquilo que ele denomina de “o todo complexo das formações ideológicas”.

O sentido que, por hora, pode ser administrado, mascara a transparência e impede ou interdita a sua constituição ou a sua formulação e dá o ar de literalidade inquestionável/ininterpretável àquilo que foi enunciado sugerindo a estabilização absoluta do sentido e por consequência do sujeito.

Nesse contexto, podemos afirmar que os sentidos estão imbricados em uma relação de interdependência entre interdiscurso e intradiscurso e na própria relação do sujeito com o discurso.

2.4 A Subjetividade em trânsito: o sujeito discursivo

Para Orlandi (2010, p.15), a palavra discurso, etimologicamente, liga-se à ideia de curso, percurso, movimento. Diante desse fato, relacionamos intencionalmente esse conceito ao trânsito que nos remete às mesmas ideias trazidas pela palavra discurso. Procuramos pautar que a constituição da subjetividade sempre está em curso, em movimento, nunca acabada, em trânsito contínuo.

A noção de subjetividade, que queremos apresentar, diz respeito àquela em que o sujeito atribui sentido ao mundo que o circunda e que é forjado por intermédio do discurso e da linguagem. É a

[...] subjetividade que se constitui na linguagem e pela linguagem. É porque constitui o sujeito que a linguagem pode representar o mundo: porque falo, aproprio-me da linguagem, instauro a minha subjetividade e é enquanto sujeito constituído pela linguagem que posso falar, representar o mundo. (BRANDÃO, 1998, p. 37).

A linguagem é, assim, o modo com o qual o sujeito pode perceber e ser percebido no mundo, de representar e ser representado, deixar a marca quase permanente dos discursos que o constitui e que confluem para construção subjetiva, pois ao sujeito do discurso lhe é dada a oportunidade de ser dono de si e dono dos outros que o constitui.

No âmbito desta pesquisa, a concepção que temos de subjetividade está filiada ao juízo de que o sujeito se constitui pelos discursos impetrados pela linguagem, quando pensamos na cidade e no trânsito como uma realidade plural e polifônica, somos confrontados a pensar no sujeito dentro dessa realidade.

A cidade, e, por consequência o trânsito, é composto de múltiplos sujeitos que criam na tessitura social uma rede de relações, econômicas, culturais, políticas e discursivas que vão se amoldando de tempos em tempos e de acordo com determinados espaços. Brandão (2004), ao discutir sobre abordagens de diferentes autores sobre a noção de sujeito, destaca que

[...] para essas abordagens, a noção de história é fundamental, pois, porque marcado espacial e temporalmente, o sujeito é essencialmente histórico. E porque a sua fala é produzida a partir de determinado lugar e de um determinado tempo, à concepção de um sujeito histórico articula-se outra noção fundamental: a de um sujeito ideológico. Sua fala é um recorte das representações de um tempo histórico e de um espaço social [...]. (BRANDÃO, 2004, p. 59).

A importância de conceber o sujeito dentro dos domínios históricos, sociais e ideológicos se mostra fundamental, pois ao nosso ver, a noção de sujeito, no que tange os aspectos da linguagem, se insere grandemente na rota dos atravessamentos intersubjetivos introduzidos pelos diversos discursos constituintes da cidade que se acumulam no tempo e se deflagram no/s espaço/s.

O sujeito engendrado pela linguagem é o sujeito descentrado, é aquele que se encontra entre o eu e o outro, é historicamente marcado por discursos e representações de uma época e espaço e, “dessa forma, como ser projetado num tempo e num espaço orientado socialmente, se o sujeito situa seu discurso em relação aos discursos dos outros”. (BRANDÃO, 2004, p. 59).

Apoiados em uma visão que considera os estudos culturais, podemos afirmar que a dispersão do sujeito e seu descentramento deslocam-no por diversas identidades, rompendo com a rigidez outrora proposta por outros modelos sociais, colocando as relações sociais diante desse novo exemplar de sujeito que é, a todo momento, perpassado por outros sujeitos e como bem afirma Hall (2006, p. 9),

[...] um tipo diferente de mudança estrutural está transformando as sociedades modernas no século XX. Isso está fragmentando as paisagens culturais de classe, gênero, sexualidade, etnia, raça e nacionalidade, que, no passado, nos tinham fornecido sólidas localizações como indivíduos sociais. Estas transformações estão também mudando nossas identidades pessoais, abalando a ideia que temos de nós próprios como sujeitos integrados. Esta perda de um “sentido de si” estável é chamada, algumas vezes de deslocamento ou descentração do sujeito.

O sujeito nesta perspectiva é atravessado por diversas identidades constituintes de um mesmo indivíduo, ou seja, o sujeito passa a se tornar apenas parte de si próprio. O sujeito descentrado está sempre marcado por sua historicidade, historicidade esta que para Foucault (2002) é marcada pela descontinuidade nos remetendo à ideia de ruptura, ou seja, o sujeito não se apresenta nem uno e nem pronto de antemão. O sujeito discursivo é histórico, vai se formando e, conseqüentemente, transformando, transita entre os vários discursos que o constituem em uma lenta e contínua maturação.

O efeito dessa historicidade – dentro de uma perspectiva originariamente foucaultiana e assinalada por autores tais como, Brandão (1998) e Coracini (2007) – permite com que não exista apenas uma unidade de discurso para que o sujeito se aproprie, assegurando o atravessamento de outros discursos. Sendo assim, o sujeito aqui concebido é aquele que se constitui a partir do discurso que o trans/forma a todo momento num ir e vir de discursos que são apreendidos, utilizados, arquivados e reutilizados socialmente em uma prática que é interdiscursiva e intradiscursiva.

O sujeito do discurso pode ocupar várias posições discursivas, de acordo com as várias posições sociais que pode ocupar. Está sempre em curso. Há inevitavelmente uma articulação entre ideologia e os discursos apresentados pelo sujeito em diversas possibilidades de atuação na vida diária e, “dessa forma, o discurso não se caracteriza pela unidade do sujeito, mas sim pela sua dispersão decorrente das suas várias posições possíveis de serem assumidas por ele no discurso, o que lhe confere diferentes estatutos”. (BRANDÃO, 1998, p. 36).

A palavra trânsito nos remete à ideia de mobilidade, daquilo que é móvel, que desloca de um lado para o outro. A mobilidade de que este ambiente dispõe relaciona-se tanto ao tempo em que o sujeito se expõe a ele operando de vários modos (pedestre, ciclista, motociclista, motorista), como a própria mobilidade apreendida das relações sociais nele desenvolvidas. Junto a esta ideia podemos constatar que mesmo temporariamente o sujeito é cindido por outros sujeitos, pois enquanto atua como transeunte, mobiliza um discurso, já ao ocupar o lugar de motorista mobiliza outro discurso. Essa possibilidade decorre do fato de vários outros comporem o mesmo sujeito, são várias vozes atuando de diferentes formas e em diferentes situações, introduzindo também a ideia de sujeito polifônico.

A polifonia constitutiva de todo sujeito busca seu fundamento em discursos externos (interdiscurso), tornando-o heterogêneo e marcado ideologicamente, uma vez que “o discurso é uma das instâncias em que a materialidade ideológica se concretiza, isto é, é um dos aspectos materiais da “existência material” das ideologias”. (BRANDÃO, 2004, p. 46).

Podemos afirmar que a noção de sujeito está intimamente ligada à relação discursiva que se manifesta pela interdiscursividade e intradiscursividade, o que o torna polifônico. Devemos compreendê-lo nas circunstâncias sócio-histórico-ideológica, buscar sempre percebê-lo dentro de um conjunto de vozes sociais que o perpassam.

O sujeito discursivo está entre o limiar da apropriação e expropriação de seus discursos que, pelas forças históricas e sociais, em certas oportunidades foram adquiridos e arquivados, tomados como seus e dando a ideia de unidade por comporem sua formação discursiva; é o intradiscurso agindo por intermédio do interdiscurso revelando a heterogeneidade constitutiva do sujeito.

Na afirmação de Brandão (1998, p. 43), há uma impossibilidade “de fugir da heterogeneidade constitutiva de todo discurso, o sujeito, ao explicitar a presença do outro, por meio das marcas da heterogeneidade mostrada, expressa, no fundo, seu desejo de dominância, sua ilusão de unidade”.

Ante a afirmação, podemos depreender que mesmo que não queira, ou não perceba, é inevitável os atravessamentos na constituição dos sujeitos. Os outros que o constituem serão mobilizados ora um ou outro, o que coloca em evidência as formações discursivas que o compõe e que serão utilizadas nas várias posições que ele assume no discurso, construindo assim, um espaço discursivo que se estende entre o eu e o outro. É a formação subjetiva seguindo seu curso, seu percurso, seu movimento cambiante .

3. CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO: discurso/s e sentido/s

Não é de hoje que a cidade tem servido de espaço de observação por cientistas que procuram compreender as relações socioculturais de um povo. Por ser um espaço multicultural, há uma abertura multidisciplinar de compreensão do espaço citadino, pois “[...] “as várias cidades” deram origens ou foram consequência de transformações mais profundas no plano social econômico e cultural.” (GONÇALVES, 2002, p. 89).

O trânsito se tornou para a cidade um espaço de compreensão das cidades. Quando nos dispomos a participar desse ambiente estamos sempre procurando satisfazer uma necessidade que vai desde visitar um amigo, fazer uma compra no centro da cidade, ou ainda trabalhar nele, como é caso dos motoristas profissionais e participando desse ambiente, quase que automaticamente, deparamo-nos com alguns discursos que fazem parte do cotidiano desse espaço material de significações.

Trânsito em seu sentido elementar denota movimento, deslocamento, circulação, marcha, entre outros significados que podem ser atribuídos. Para o Código de Trânsito Brasileiro de 1997 (CTB), “considera-se trânsito 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”.

O trânsito tem se mostrado como um dos principais modos de expressão do modo de viver citadino. Utilizando o trânsito, locomovemo-nos de uma ponta a outra da cidade, é um ambiente em que buscamos satisfazer várias de nossas necessidades dentro do panorama citadino. É importante ressaltar que o modo citadino de viver é característico de nosso tempo, “para a nossa época, a cidade é uma realidade que se impõe com toda sua força” (ORLANDI 2004, p. 11) e a implicação entre trânsito e cidade é complementar.

Dessa relação entre trânsito e cidade surgem discursos que são direcionados exclusivamente para o trânsito, dessa maneira, como forma de contemplar a discussão empreendida até o momento, propusemos neste capítulo, analisar como alguns discursos, são operados/desenvolvidos por órgãos responsáveis pela educação para o trânsito no Estado de Mato Grosso do Sul.

Destacamos desde já que o principal órgão responsável pela educação para o trânsito no Estado de Mato Grosso do Sul é o DETRAN/MS, que trabalha em regime de parceria com outros órgãos, principalmente, das esferas municipais, como as prefeituras.

Para analisarmos alguns dos discursos propagados por órgãos encarregados de fiscalização e educação para o trânsito no Estado de Mato Grosso do Sul, coletamos os

principais gêneros dos discursos utilizados, no processo de educação para o trânsito, veiculados nos meios midiáticos ou distribuídos por meio de panfletos, adesivos, livros infantis, folders explicativos, entre outros.

O *corpus* é constituído de 02 (dois) panfletos, 01 (um) fragmento de livros que foram distribuídos em campanhas voltadas para a educação para o trânsito. Os materiais fazem parte de campanhas desenvolvidas no âmbito estadual e foram coletados na Agência de Trânsito de Paranaíba-MS.

Cabe ressaltar que a caracterização cronológica de distribuição e emprego desses materiais é de difícil realização, tendo em vista a sua alta rotatividade e distribuição, não sendo preservada sua memória em arquivos. Nesse sentido, toda captação de material se deu, sobretudo, por intermédio de arquivos esparsos da referida agência do DETRAN-MS que, gentilmente, cedeu estes materiais para análises.

A maioria dos materiais coletados é panfletos, cartilhas, livrinhos, estórias coloridas, ou de folders. A coleta dos gêneros discursivos distribuídos para análise se deu, sobretudo, pela fácil difusão, rápida leitura e pela fácil apreensão da mensagem veiculada nesse tipo de suporte que possibilita uma distribuição rápida e acessível a uma grande parcela da população alvo. Estamos certos de que os gêneros coletados são, formalmente, bem parecidos diferindo apenas, em algumas ocasiões, no suporte empregado.

Ressaltamos que essas características podem ser cruciais na definição do gênero a ser empregado visto que, conforme Maingueneau (2002, p.68), “uma modificação do suporte material de um texto modifica radicalmente um gênero do discurso”, bem como os sentidos produzidos.

A escolha de um gênero discursivo a ser utilizado não se dá por acaso, pois os gêneros guardam relação íntima com as práticas sociodiscursivas e como assegura Marchuschi (2002), já se tornou corriqueira a ideia de que os gêneros textuais (ou discursivos) são fenômenos históricos profundamente vinculados à vida cultural e social.

Fazemos esta pequena incursão na tentativa de explicitarmos que um melhor entendimento sobre o funcionamento dos gêneros discursivos nos permite verificar a linguagem nas diversas situações de uso na vida social, bem como nos múltiplos contextos discursivos. Para Marcuschi (2002), o gênero textual – que agora chamamos de gênero do discurso ou discursivo, devido a uma redefinição teórica – é uma forma textual realizada como texto empírico. Tem existência concreta, e constitui, inicialmente, conjuntos abertos e podem ser exemplificados em textos orais e escritos tais como

[...] telefonema, sermão, carta comercial, carta pessoal, romance, bilhete, reportagem jornalística, aula expositiva, reunião de condomínio, notícia jornalística, horóscopo, receita culinária, bula de remédio, lista de compras, cardápio de restaurante, instruções de uso, outdoor, inquérito policial, resenha edital de concurso, piada conversação espontânea, conferência, carta eletrônica, bate-papo por computador, aulas virtuais e assim por diante. (MARCHUSCHI, 2002 p. 23).

A ideia defendida por Marchuschi (2002) é de que os gêneros são uma espécie de armadura comunicativa geral, preenchida por sequências tipológicas de base que podem ser bastante heterogêneas, mas relacionadas entre si. Sendo assim, os gêneros discursivos são textos materializados que podemos encontrar cotidianamente e apresentam características socio-comunicativas, servindo como espelho da realidade oral a qual pertencemos, e que podem servir como um instrumento de representação de uma atividade comunicativa concreta, pois os gêneros são

[...] entidades sócio-discursivas e forma de ação incontornáveis em qualquer situação comunicativa. [...] caracterizam-se como eventos textuais altamente maleáveis, dinâmicos e plásticos. Surgem emparelhados a necessidades e atividades socioculturais, bem como na relação de inovações tecnológicas, o que é facilmente perceptível ao se considerar a quantidade de gêneros textuais hoje existentes em relação a sociedades anteriores à comunicação escrita. (MARCHUSCHI, 2002, p. 19).

Dessa maneira, cria-se em torno dos gêneros uma perspectiva concreta da utilização da linguagem em sua realização plena e real nos mais variados contextos e/ou situações discursivas. Eles relacionam-se diretamente às diferentes situações sócio-comunicativas, servindo como instrumento de corporificação do discurso nas mais diversas situações, tornando-se, assim, mecanismos fundamentais, uma vez que é por intermédio dos gêneros que os indivíduos se comunicam e materializam seu discurso em dado momento.

3.1 “Maio amarelo”: Atenção pela Vida

Considerando o que dissemos anteriormente cabe destacar que um dos gêneros utilizados na prática de atividades educacionais para o trânsito é o panfleto. A panfletagem é uma das principais ações desenvolvidas em épocas específicas. Tomemos como exemplo os panfletos distribuídos para a campanha do “maio amarelo”. Assim como vários outros movimentos de repercussão quase global, o "maio amarelo" é um movimento, cujo objetivo é realizar uma ação coordenada entre o Poder Público e a sociedade civil, colocando em pauta a

temática da segurança viária, em que se preceitua discutir o tema nas mais diferentes esferas, ampliando o debate sobre os problemas gerados pelo trânsito e a violência por ele produzida.

No dia 02 de maio de 2016, foi veiculada uma notícia na imprensa oficial, no “Notícias MS”, em seu domínio virtual na internet “www.noticias.ms.gov.br” de que uma das ações a serem desenvolvidas em Campo Grande-MS (capital do Estado), cujo foco era o maio amarelo, seria uma panfletagem que trazia o seguinte tema naquele ano: “ATENÇÃO PELA VIDA”

Reproduzindo alguns trechos, podemos visualizar melhor o propósito dessa campanha. A reportagem assinada por Jaqueline Hahn Tente tinha a seguinte imagem e trazia entre seus dizeres:



figura 1 (Campanha maio amarelo NOTICIASMS, 2016)

Você sabe o que é o Maio Amarelo? O Maio Amarelo é uma ação como o “Outubro Rosa” e o “Novembro Azul”, porém o seu objetivo é chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo.

A intenção é unir forças entre o Poder Público e a Sociedade Civil, para conscientizar a população sobre o seu papel no dia a dia do trânsito. Durante todo o mês de maio uma série de ações serão desenvolvidas para efetivamente discutir a segurança viária em Mato Grosso do Sul. (NOTICIASMS, 2016).

A reportagem se inicia com algumas perguntas autoexplicativas, buscando elucidar o objetivo da campanha. Outros pontos nos chamam a atenção. A primeira delas é a de como se materializa esse discurso. A reportagem está assinada por Jaqueline Han, a suposta autora desse discurso. Tal percepção é de suma importância, pois segundo Foucault (2010, p. 26), o autor deve ser entendido “como princípio de agrupamento do discurso, como unidade e origem de suas significações, como foco de sua coerência”.

Se o autor é a unidade e origem das significações, é nele que se concentra o discurso e ao definirmos quem é o autor pelo menos duas coisas se tornaram visíveis, o lugar enunciativo de quem fala e a relação de poder estabelecida. O laço criado entre autor e o lugar enunciativo compelem o interlocutor a aceitar o discurso como verdadeiro ou reputá-lo como falso ou inaceitável.

De acordo com os recursos que estão disponíveis (fonte da reportagem e logotipos disponíveis), observamos que embora a reportagem esteja assinada pela provável autora (Jaqueline Han), é possível perceber que na verdade trata-se de um discurso institucional. Esse discurso, de acordo com a imagem coletada, é um discurso materializado pelo governo do Estado de Mato Grosso do Sul sob a outorga de um discurso que lhe é “superior” e operacionalizado pelo DETRAN-MS.

O discurso do "maio amarelo" busca sua referência em um discurso considerado superior e “válido”, pois faz menção à Resolução número 02 da Organização das Nações Unidas, lançada oficialmente em maio de 2011³, declarando a década de 2011 a 2020 como a década de ação pela segurança no trânsito, tendo em vista a decisão da

[...] Organização Mundial de Saúde (OMS) juntamente com outros organismos internacionais, terão a missão de envidar esforços com o audacioso objetivo de reduzir pela metade o número de fatalidades no trânsito mundial. Atualmente, registram-se mais de 1 milhão e 300 mil mortes por ano e milhões de pessoas feridas, algumas incapacitadas permanentemente, atingindo de forma majoritária aquelas na faixa etária de 15 a 44 anos de idade, significativa parcela produtiva da sociedade. (DENATRAN, 2011).

Ao visitarmos o domínio virtual do Maio Amarelo⁴, é possível constatar que o movimento Maio Amarelo se propõe a “chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo”. O maio amarelo é então um movimento que concentra seu discurso na segurança viária e na preservação da vida.

A importância desse discurso está centrada no fato de que o crescimento das cidades trouxe consigo a massiva utilização das vias. Ao considerarmos que o trânsito é o movimento e circulação de pessoas, é preciso considerar quais as implicações dessas movimentações no cotidiano cidadão como: a satisfação advinda desses deslocamentos, a poluição, a violência, as mortes ocasionadas etc.

³ É possível conferir a notícia do lançamento da campanha no domínio virtual das Nações Unidas no Brasil em: <<https://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/>>

⁴ Disponível em: <<http://maioamarelo.com/o-movimento/>>

Para a Organização das Nações Unidas existe cinco pilares que devem sustentar a década da segurança viária. E para estimular com que os países signatários efetivamente participassem do movimento do maio amarelo, esses pilares foram reforçados em 2012, na assembleia geral 66/260 em 19 de abril de 2012 cujo tema da sessão dizia respeito ao melhoramento da segurança viária mundial. Nessa assembleia, os estados membros foram admoestados sobre a necessidade de melhoramento da segurança viária. No artigo 4, a assembleia geral

Exhorta a los Estados Miembros a que realicen actividades en materia de seguridad vial dedicadas a cada uno de los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción, a saber, gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y respuestas tras los accidentes. (ONU, 2012, n.p).

É sob essa ótica que surge o “maio amarelo”, ou seja, é um movimento que busca debater alguns problemas gerados pela intensidade de utilização do trânsito concentrando seu discurso, sobretudo, no que diz respeito às mortes ocasionadas nesse ambiente. Esse movimento nasceu em maio, aparentemente, por uma simples convenção da ONU, ele se preocupa com a segurança viária em um plano macroestrutural, ou seja, busca-se a segurança das vias por intermédio da segurança dos usuários das vias, da mobilidade viária, dos veículos e, além disso, cobra respostas, caso os acidentes sejam inevitáveis.

A importância desse debate é salutar para a segurança de todos os concidadãos. Além do mais, o conteúdo desse debate está em consonância com o que estatui o próprio Código de Trânsito Brasileiro, no parágrafo segundo, em seu primeiro artigo, apregoando que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.” Nesse sentido, podemos entender que

Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito, ou seja, a garantia a um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem como a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado, planejado, não apenas no pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também à regularidade do próprio trafegar, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas. (RIZZARDO, 2004, p. 34)

Podemos assim inferir que além de tornar-se um direito, segurança viária está relacionada à vida, saúde, cidadania, liberdade. Ao se garantir o direito a um trânsito seguro, outros direitos também serão assegurados, pois se o trânsito é seguro, diminuem-se as mortes, conserva-se a saúde, exerce-se a cidadania, usufrui-se da liberdade e preserva-se a vida. Pelo discurso implementado pelo maio amarelo, a segurança viária é uma necessidade urbana.

Para além dos direitos que cada cidadão possui, a segurança viária relaciona-se, ainda em grande parte, com questões econômicas e de saúde pública que impedem o crescimento econômico e social de cada país. Nesse sentido, a ONU, ao estimular os países signatários a aderirem ao movimento do maio amarelo, manifesta-se no preâmbulo da resolução 66/260 de 2012 ,com o reconhecimento de

[...] que los accidentes de tránsito van en detrimento de la salud pública y el desarrollo del mundo,

Observando que este importante problema de salud pública tiene una amplia gama de consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar al desarrollo sostenible de los países y obstaculizar los progresos hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, (ONU, 2012, n.p).

Diante disso, podemos afirmar que o maio amarelo, embora demonstre sua preocupação com a vitimização no trânsito e a segurança viária, esse movimento também apresenta preocupação ligada com o viés econômico, pois os acidentes de trânsito impedem o progresso do mundo e representam um custo muito alto para os cofres públicos. A cidade não pode mais suportar perdas, nem humanas, nem econômicas. Em um estudo realizado em 2015, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada chegou à conclusão de que

Os acidentes de trânsito no Brasil matam cerca de 45 mil pessoas por ano e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves. Numa estimativa conservadora, observou-se que os acidentes em rodovias custam à sociedade brasileira cerca de R\$ 40,0 bilhões por ano, enquanto os acidentes nas áreas urbanas, em torno de R\$ 10 bilhões, sendo que o custo relativo à perda de produção responde pela maior fatia desses valores, seguido pelos custos hospitalares. (IPEA, 2015, p. 13).

O movimento do maio amarelo sugere um discurso de cuidado e evitabilidade dos acidentes, pois os acidentes representam custos econômicos, sociais e humanos, além de ressignificar o trânsito enquanto espaço figurativo das cidades, tornando-o um ambiente austero e insuportável.

No panfleto em análise, é possível perceber como o locutor (Estado) propõe esse discurso de cuidado e evitabilidade. O laço, a cor amarela e a palavra “atenção”, por exemplo, são elementos que nos remetem a essa ideia e recomenda que condutas minimizadoras de

acidentes ocorridas no trânsito devem ser tomadas, pois ao evitar acidentes uma série de perdas é evitada.

Cabe ressaltar que o laço que já vem sendo disseminado em outras campanhas, tais como, o “Outubro Rosa” utilizado na campanha internacional de prevenção ao câncer de mama, ou no “Novembro Azul” que é também uma campanha internacional que se destina à prevenção do câncer de próstata, oferece-nos pista da ideia de sensibilidade ao tema.

O fato comum dessas campanhas é que todas se destinam à prevenção, utilizam um laço como símbolo que, de certa forma, deixa para quem se apropria desse discurso, vestígios de algo já vivido. Estabelece entre os interlocutores um modo de interação em que locutor e alocutário se identificam com o discurso disseminado pelo símbolo do laço, já que “pelo processo de identificação, sabemos que o sujeito se inscreve em uma formação pela qual suas palavras têm sentido sob um modo que lhe aparece como natural, como sendo o sentido-lá transparente”. (ORLANDI, 2008, p. 26).

O sentido atribuído ao laço em campanhas internacionais de prevenção começa a fazer parte da memória discursiva de boa parte da população, pelo menos entre os países que são signatários dessas campanhas. O laço cria sua marca histórica e por isso interpela o sujeito que se constitui historicamente a atribuir sentido ao discurso empreendido pelo símbolo do laço que, por hora, constitui-se de um sentido que marca a luta pela prevenção, advertência e cuidado.

Somos levados a crer que nesse momento histórico o laço pode ser representativo, entre outros sentidos que podem ser atribuídos, daquilo que merece capricho, que é delicado, que foi feito com esmero, o que sugere no caso do maio amarelo que cada condutor deve se portar de maneira caprichosa e delicada no trânsito das cidades, pois o que está em “jogo” é a vida de cada partícipe desse ambiente, a segurança e mobilidade de todos os cidadãos o que compele o sujeito, que é histórico e social, a aderir a esses possíveis sentidos dado ao laço historicamente. Lembrando que

É isso que significa a determinação histórica do sujeito e dos sentidos: nem fixados ad eternum, nem desligados como se pudessem ser quaisquer uns. É porque é histórico (não natural) é que muda e é porque é histórico que se mantém. Os sentidos e os sujeitos poderiam ser quaisquer, mas não são. (ORLANDI, 2008, p. 103)

É por isso que podemos dizer que os símbolos utilizados poderiam ser quaisquer uns, mas não são. A cor, o laço não fazem parte da campanha por acaso. A cor amarela, por exemplo, já faz parte da nossa memória (discursiva) criando uma rede de sentidos – como

bem disse Coracini (2007) – relacionando-se à ideia de advertência, e essa ligação entre amarelo como advertência é reforçada, estratificada a cada dia vivenciada no trânsito das cidades brasileiras.

Como bom exemplo de como a cor amarela produz sentido, podemos citar o semáforo. O semáforo é um conjunto de cores convencionais que ordenam o trânsito das cidades. A força simbólica dos sinais semaforicos nas cidades é de tamanha importância, tanto que o CTB atribui uma ordem de prevalência entre o semáforo sobre os demais sinais. Nesse sentido, o artigo 89 do CTB (1997) verbera que

A sinalização terá a seguinte ordem de prevalência:
I - as ordens do agente de trânsito sobre as normas de circulação e outros sinais;
II - as indicações do semáforo sobre os demais sinais;
III - as indicações dos sinais sobre as demais normas de trânsito.

A prevalência das indicações do semáforo já faz parte das rotinas das cidades, já criamos, ou já foram criadas em nós, uma memória discursiva sobre o funcionamento desse tipo de sinal, já que

Por vivermos na cidade, nós já temos em nós uma certa memória de cidade, que faz com que não tenhamos, a todo momento, que nos perguntarmos pelos seus sentidos: já nos filiamos a certos sentidos já nos significamos implicitamente como urbanos e funcionamos nesse modo significativo dentro desse espaço. (ORLANDI, 2004, p. 83).

O semáforo é um símbolo do trânsito das cidades que funcionando como objeto material de significações possui três cores: vermelho, amarelo e verde. Vermelho designa uma ordem de parada, verde significa que o trânsito está livre e o amarelo coloca o condutor em estado de alerta, pois o condutor ainda pode prosseguir, entretanto, deve se acautelar ao atravessar a via, tendo em vista que em breve o que estava livre será novamente interditado. O amarelo nesse sentido está relacionado à desistência voluntária, pois não estando totalmente impedido de prosseguir o condutor deve contrabalancear sua conduta, primando pela segurança, pelo menos é o que se espera.

Outro exemplo em que o amarelo representa advertência se localiza no anexo II do CTB 1997, implementado pela resolução 160, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Ao tratar da sinalização vertical das vias, essa resolução relaciona, preleciona que existem sinalizações de regulamentação e de advertência. A sinalização de regulamentação é designada pela cor vermelha, está ligada a um ato obrigatório ou proibitivo como, por exemplo, a placa que indica parada obrigatória, “PARE”. Já a sinalização de

advertência é designada pela cor amarela. Para a resolução 160 do CONTRAN, a “sinalização de advertência tem por finalidade alertar os usuários da via para condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza”⁵, como a que indica a existência de uma lombada logo a frente.

O amarelo nesse sentido denota um estágio intermediário entre liberdade e proibição, entre responsabilidade coletiva e desejo privado. Um lapso entre a possível ocorrência de um acidente e o evitável, ou seja, o amarelo (do maio amarelo) adverte aos usuários para uma mudança que se faz necessária nas condutas de cada usuário para que o trânsito permaneça sempre fluente e não dificulte o desenvolvimento das cidades.

A ideia de advertência que se propaga desde a escolha da cor do movimento do maio amarelo, se robustece ainda mais com a escolha do slogan utilizado “atenção pela vida”. A palavra atenção e a cor amarela se complementam, pois se ligam à ideia de advertência em que advertir pode significar de maneira dicionarizada: “1. censurar ou repreender com brandura; admoestar, 2. chamar a atenção para, 3. acautelar, prevenir, 4. notar, 5. admoestar, 6. fazer observar, reparar.” (FERREIRA, 2010, p. 20).

Nesse sentido, a veiculação de panfletos do movimento maio amarelo busca principalmente advertir seus interlocutores para que fiquem atentos, pois a perda de uma vida tem custos sociais, afetivos e econômicos.

Diante desses dados, entendemos que o tema “atenção pela vida”, apresentado pelo panfleto em análise, é um discurso atravessado por outros discursos em que “atenção” e “vida” se compõem como núcleos principais que contribuem para que os usuários do trânsito passem a observar que o trânsito é um ambiente calamitoso e que os dados desoladores de mortes ocorridas no trânsito corroboram para que o trânsito seja considerado um ambiente violento – como pudemos discutir anteriormente.

Podemos afirmar que as palavras “atenção” e “vida” se completam e constituem de maneira cíclica a ideia de continuidade, sendo possível fazer algumas inferências, tais como: no trânsito a vida necessita de atenção, ou ainda de que no trânsito a atenção gera vida. O movimento do maio amarelo pode assim representar um contrabalanço entre as condutas geradoras de acidentes e a bom convívio dos cidadãos no espaço destinado a transitar.

Podemos dizer que o discurso do maio amarelo é um discurso institucional que surge, a medida que se faz necessário chamar a “atenção” dos integrantes do trânsito e, por consequência, da cidade dos malefícios da má utilização desse espaço.

⁵ Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_160.pdf

A cidade é sem dúvida atravessada pelo discurso das instituições. Como discurso institucional, ele – o discurso do maio amarelo como tantos outros – tem a possibilidade de ter seu aparecimento e sua distribuição contida, pois o discurso é um modo de controle e de estabelecimento de poder, por isso precisa ser controlado, existindo para tanto procedimentos (internos), que são próprios do discurso, funcionam enquanto princípios de classificação, ordenamento, distribuição de controle, delimitação do discurso. (FOUCAULT, 2010). Além disso, temos os procedimentos (externos) que funcionam como sistema de exclusão, em que estão implicados o poder e o desejo. Para Foucault (2010), existe um desnível entre discursos, existindo alguns que são supostamente “fundamentais ou criadores” e discursos que se repetem, glosam e comentam.

Complementando, encontramos na interpretação de Cardoso (1999), uma boa definição sobre como Foucault denominava 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).

No caso do “maio amarelo”, o discurso fundamental é também um discurso “verdadeiro”, pois está pautado em discurso da ONU que é um órgão de reputação mundial e que, ao propagar a ideia de prevenção aos acidentes automobilísticos, de cuidado e zelo pela vida no trânsito, procura sensibilizar a população para os cuidados no trânsito e, ao mesmo tempo, criar um estado de alerta nos motoristas. Se observarmos bem, o laço que compõe a imagem da campanha do maio amarelo é o mesmo que simboliza outras campanhas mundiais voltadas para a prevenção e iminente necessidade de ações para reduzir o alto índice de mortes. Nesse caso específico, as mortes ocasionadas em decorrência da má utilização desse espaço.

Há de se evidenciar que o discurso produzido para o "maio amarelo", veiculado a nível nacional e do qual o DETRAN/MS participou, busca subsídio em outros discursos que ao procurar torná-lo aceito, utiliza-se daquilo que Foucault (2010) denominou de vontade de verdade pelo qual o discurso deve passar para ser aceito e para exercer “uma espécie de pressão e como que um poder de coerção” (FOUCAULT, 2010, P.18). Consequentemente, empreender em seus interlocutores uma motivação para mudança de condutas nocivas aos participantes do trânsito.

A manifestação discursiva de ações como o “maio amarelo” alia os discursos produzidos por órgãos governamentais que são, de certo modo, “poderosos”, “verdadeiros”, ou a eles vinculados às ações como palestras, distribuição de panfletos, veiculação de publicidades em rádio e televisão, dentre outras ações, visando aliar elementos discursivos às atividades educacionais intencionando moldar condutas que se ajustem ao padrão pretendido.

Sendo assim, para entender o funcionamento discursivo-ideológico de ações como estas, significa ir além do sentido estritamente linguístico, é entender o enunciado e sua enunciação, observar suas condições de produção, ou seja, estabelecer uma relação sociohistórica de produção. Quando discursos como o do "maio amarelo" são produzidos, já se tem em mente o “auditório social” que irá recebê-los fazendo com que o interlocutor, ao se apropriar desse discurso, crie suas deduções, suas motivações e suas apreciações sobre os fatos.

Devemos buscar nas relações sociohistóricas de produção, os sentidos que poderão ser brotados dos discursos, pois no momento em que se pronuncia algo, são produzidos sentidos que vão além da sua significação imediata, remetendo-nos, assim, para fora do contexto imediato e encontraremos seu verdadeiro sentido no acontecimento, no exterior, na interação, no social, na ideologia.

Ao desenvolver esse tipo de ação, os órgãos responsáveis pelo trânsito buscam enculcar nos partícipes do trânsito – todos nós – a importância de um comportamento mais adequado com vista à diminuição de acidentes e, para tanto, utilizam-se de práticas sistematizadas e intencionais oferecidas pela educação não formal, uma vez que junto a essas campanhas, no âmbito de Mato Grosso do Sul, se estendem para toda a comunidade escolar e sociedade civil. Concomitantemente a distribuição de panfletos nas ruas, palestras ou outras atividades também são desenvolvidas, como vídeos educativos, ressaltando-se que grande parte das ações perpassa pelo campo da linguagem e do discurso na tentativa de instrumentalizar uma educação para o trânsito.

3.2 Lei Seca: discurso legal e subjetividade



Figura 2 (campanha da lei seca, panfleto distribuído entre os calouros de diversas instituições)

Anteriormente concordamos que a cidade é um espaço material de significações, e como espaço material, os sujeitos que a compõe fazem com que a cidade funcione, produza seus discursos, formule seus sentidos. (ORLANDI, 2004). Sendo assim, compreender esses discursos é compreender a própria construção subjetiva, isto é, a partir de como o sujeito se compõe discursivamente dentro desse cenário tão magnífico, fluido, heterogêneo e intrincado que é a cidade podemos, compreender a ordem do discurso urbano.

Ao concordarmos que a cidade materialmente se significa, aderimos à ideia de que ela também é um espaço político, atravessado por vários discursos, inclusive, o discurso jurídico, pois devemos pensar que para que este espaço seja regulado, faz-se necessário a edição de normas, e que estas normas passarão a constituir a memória discursiva de cada cidadão e, portanto, constituirá a própria subjetividade.

Há de se observar que uma das características da lei é a imposição de alguma sanção àquele que descumpra tal mandamento, pois “efetivamente a infração lança o indivíduo contra todo o corpo social; a sociedade tem o direito de se levantar em peso contra ele, para puni-lo”. (FOUCAULT, 2009, p. 86). A infração certamente lança o indivíduo contra a sociedade, sobretudo, quando a infração está relacionada a uma conduta de grande reprovabilidade social.

Quanto mais a conduta se caracteriza como desabonadora, maior é o desejo social de imprimir naquele que pratica a conduta, um “suplício” compatível à sua conduta desviante. Não resta dúvida que no trânsito uma das condutas mais desabonadoras é conduzir o veículo sob a influência de álcool, e por isso, a edição de normas mais rígidas se fez necessárias como passaremos a observar.

Para pensarmos como esse discurso faz parte da nossa subjetividade, partimos da premissa de que o discurso jurídico – em especial o propagado pela lei seca – como constituinte da subjetividade percorre o caminho da incompreensão, da coerção, da desorganização, da dispersão, da estabilização (senso comum), da redistribuição.

Quando há alguma mudança normativa, é comum que as pessoas fiquem confusas, insatisfeitas, ou até mesmo não compreendam o funcionamento da nova lei, ocasionando um deslizamento do discurso social que somente cessa com a fixação dos sentidos que para Orlandi (2004), ocorre de maneira organizada em um processo de atribuição social em que as vozes se tornam gerais e contribuem para a formação do consenso, ou senso comum. Mas o que é o consenso?

Para Orlandi (2004), o consenso é uma construção imaginária, isto é, se assim podemos dizer, é algo inalcançável, é utilizado para “obter a concordância do povo sobre assuntos sobre os quais ele não estava de acordo”. (CHOMSKY, 2013, p. 15) , é nesse cenário, constituído pela falta de consenso, que surge a lei seca.

Ao iniciarmos nossa análise da figura 2, não nos resta dúvida de quem são os interlocutores (locutor e alocutário), pois os logotipos de órgão públicos evidenciam a autoria, já as frases e imagens denunciam seus destinatários. Observamos que o folheto se destina aos calouros, ou seja, aos jovens que possuem em entre 26 e 33 anos de idade⁶, as palavras em destaque “calouros por um trânsito consciente” nos remetem à pista necessária para que façamos tal inferência. Já imagem de uma cabeça raspada nos remete à ideia de batismo ou ritual de passagem para a vida acadêmica.

Por sua vez, as mensagens veiculadas relacionadas à edição de uma nova lei que regula a utilização de álcool demonstra qual o assunto a ser tratado, ou seja, o consumo de álcool entre os jovens acadêmicos e as consequências jurídicas para quem bebe e dirige. Não obstante, devemos reconhecer que este é um período na vida de um jovem em que é

⁶ O censo também mostrou que a educação presencial e a distância atende pessoas com perfis diferentes. A idade média dos alunos matriculados em cursos presenciais, por exemplo, é de 26 anos e na educação a distância, 33 anos. Notícia retirada do site do MEC. Disponível em: << <http://portal.mec.gov.br/component/tags/tag/32123>>>

proporcionada a possibilidade de novas descobertas e é claro, a realização de festividades quase sempre são regadas a álcool, pelo menos é o que o silenciamento nos sugere.

O álcool nos remete à ideia felicidade, à festividade, e, afinal de contas, o jargão popular diz que “beber um pouquinho não faz mal a ninguém”. Mesmo estando relacionado às ideias anteriores, o discurso da lei seca passou por um período de grande incompreensão, pois mesmo circulando um discurso de que o consumo de álcool não alteraria em nada o comportamento ou modo de condução. A bebida seria um modo de se divertir entre amigos, estudos apontam que um dos efeitos do álcool está relacionado ao desajustamento comportamental e à falta de poder de reação, para Biavati e Martins (2007, p. 63)

Ao chegar ao cérebro, o álcool corrompe a comunicação entre os neurônios, fazendo com que as mensagens de estimulação da atividade cerebral sejam cada vez mais bloqueadas. O resultado é que o álcool vai “chapando” a atividade do cérebro. É por isso que se diz que o álcool é uma droga depressora do Sistema Nervoso Central. O álcool não é estimulante do cérebro; pelo contrário, quanto mais álcool for consumido pela pessoa, mais “marcha lenta”, mais devagar, ou seja, mais deprimido ficará o cérebro.

No folheto em análise, é possível inferir que o discurso que aponta os malefícios do consumo de álcool, se dirige, sobretudo, a um público “apreciador” de bebidas alcoólicas, os acadêmicos de modo geral. A inferência de que o público acadêmico aprecia bebidas, pode ser feita no momento em que se busca distribuir o folheto a um determinado público alvo como os calouros com este tipo de informações contidas, pois caso contrário o folheto seria distribuído entre alunos das séries iniciais, por exemplo. Concordamos com Orlandi (2011, p. 13), ao afirmar que silêncio é “a “respiração” (o fôlego) da significação; um lugar de recuo necessário para que se possa significar, para que o sentido faça sentido”.

Ao olhar para um folheto como este, podemos nos perguntar qual/is os sentidos que pode/m ser formulados pelo discurso nele contido. Mudança? Cautela? Punição? Se pensarmos na cidade como espaço material de significações, devemos pensar nos diversos discursos que se entrecruzam, que se assemelham, que se repelem e nos possíveis sentidos que podem advir desses discursos. Nesse sentido, Orlandi (2004, p. 63) assevera que

[...] pensando os sentidos da/na cidade, e procedendo a uma observação sustentada na análise de discurso, podemos ver como as relações sociais (urbanas) se significam na reprodução e na ruptura, ganhando visibilidade através da emergência do que estou propondo chamar de *falas desorganizadas*.

Estamos de acordo que os sentidos do texto jurídico da “Lei seca” emergiram, em um primeiro momento, de falas desorganizadas e estas falas desorganizadas nos revelaram alguns

sentidos que se formularam na sociedade até a sua estabilização. Essas falas desorganizadas surgem entre a reprodução e a ruptura de um discurso, ou seja, é na divisão de um discurso social e, por intermédio de cada filiação, que determinada formação discursiva surge ou modifica seus sentidos.

No folheto *As falas desorganizadas* se evidenciam no momento em que há um alerta para as mudanças transcorridas na legislação, pois são “mudanças que todos precisam saber”, isto é, percebemos que há uma ruptura do discurso até então difundido e, portanto, prepara o interlocutor para uma possível modificação dos discursos e ruptura de sentidos.

Ao proferir que os calouros precisam saber das mudanças da lei, o locutor nos faz inferir que as mudanças serão bruscas ou severas, ou seja, o que era permitido ou tolerado, a partir de então não mais será, provocando um deslocamento de sentido e do sujeito no discurso. Os sentidos formulados até então já não fazem mais sentido.

O sujeito discursivo é constituído por um movimento no discurso e na história, então façamos a seguinte análise. O brasileiro tem o hábito de associar o álcool à diversão, além disso, sempre pairou um discurso social de que se dirige melhor quando se está sob o efeito do álcool. A legislação de trânsito brasileira, por um grande período, replicava esse discurso difundido pela sociedade, ao permitir que o motorista conduzisse seu veículo, mesmo que tivesse consumido bebida alcoólica, desde que não tivesse ultrapassado o limite de seis decigramas de álcool por litro de sangue, era o que verberava o artigo 165 do CTB, introduzido pela lei 11.275/06. Esse discurso sempre fez parte da memória discursiva de cada brasileiro.

A memória discursiva como enfatizamos em outros momentos “é um conjunto de dizeres já ditos e esquecidos que determinam o que dizemos” (ORLANDI, 2008, p. 59). Sendo assim, a legislação, ao replicar um discurso empreendido socialmente, criou uma relação íntima entre texto legislativo e o discurso social, constituinte da memória discursiva dos brasileiros, em que vigorou por muito tempo o discurso da tolerância entre álcool e direção, desde que o consumo fosse moderado até o surgimento da Lei 11.275/08.

Para além do discurso sempre difundido de tolerância entre álcool e os altos índices de acidentes fatais passaram a discrepar desse discurso social, pois com as grandes incidências de acidentes de trânsito esse discurso passou a não se sustentar. Estudos tais como o de Waiselfisz (2013) apontam que os acidentes de trânsito representam a terceira causa de mortes na faixa de 30-44 anos, a segunda na faixa de 5-14 e a primeira na faixa de 15-29 anos de idade. Isso representa um contraste ao discurso empreendido socialmente, além disso,

Segundo pesquisa realizada na cidade do Rio de Janeiro, sobre a mortalidade nos acidentes de trânsito relacionados à alcoolemia, observou-se que 181 (42,5%) das vítimas que foram submetidas ao exame apresentaram índices de alcoolemia entre 0,1 e 0,6g/l de sangue(10). O que permite refletir a respeito do real limite de tolerância do álcool no organismo, já que havia vítimas fatais de acidentes de trânsito que apresentavam concentrações de álcool, no sangue, inferiores às toleradas pela legislação brasileira, pois, no período, o limite considerado pelos parâmetros da legislação sobre os níveis de alcoolemia era de até 0,6g/l de álcool no sangue. (ABREU, LIMA, MATOS E PILLON, 2010, n.p.)

A produção de um discurso divergente da realidade fática faz surgir aquilo que Orlandi (2004) denomina de falas desorganizadas em que “as falas desorganizadas significam lugares onde os sentidos faltam, incidência de novos processos de significação que perturbam ao mesmo tempo a ordem do discurso e a organização social”. (ORLANDI, 2004, p. 63).

Para Orlandi (2004), as falas desorganizadas são consideradas como indícios de “estar fora do discurso”, politicamente, historicamente, linguisticamente. Nesse contexto, a lei 11.705/08, a “lei seca” surge de um novo discurso social de que álcool e direção não combinam e que procura organizar as falas e os sentidos que se desorganizaram. Ao discutir a mudança discursiva empreendida pelo novo texto legislativo, Silva (2011, p. 25) assegura que

Essa alteração no discurso dos artigos revela a inquietação do Estado em constituir seu enunciado fundamentado na literalidade, na objetividade e na transparência da linguagem de modo que produza a “evidência de sentido” necessária para a conservação da formação ideológica do Estado.

O discurso empreendido pela Lei 11.275/08, a chamada “lei seca” se caracterizou pela controvérsia entre diversão e responsabilidade, em que diversão, neste caso, proporcionada pelo álcool, é oposta à responsabilidade na condução de veículos, o que deu lugar a um forte discurso político/jurídico, pois

O Estado, ao aprovar e divulgar a nova lei, reafirma em seu discurso a cautela com a lei com a saúde e com a segurança, necessidades típicas da sociedade pós-moderna. Tolerância zero relaciona-se, então, com risco zero, proteção à vida, à saúde, diminuição de riscos de acidentes de trânsito, e, acima de tudo, com a precaução que é fundamental na nossa cultura moderna. (SILVA, 2011, p. 25).

Para a Análise do Discurso, o objeto de análise é o próprio discurso, existem discursos circulando socialmente na cidade que fazem parte da memória discursiva de cada cidadão, constituindo e formulando sentidos. A interdiscursividade de cada sujeito se materializa na formulação de sentidos por intermédio do intradiscurso que nem sempre, ou quase nunca, é consensual, pois como afirma Orlandi (2004, p. 63), “o discurso não é homogêneo dando

lugar a diferentes movimentos de discurso que se cruzam no que comumente chama-se de incompreensão”.

O discurso da lei seca é um daqueles discursos que permanece, ou permaneceu, em uma zona cinzenta entre a necessidade e a liberdade, conveniência e principalmente da obediência, pois quando se edita uma, espera-se que ela seja obedecida para que surta o efeito esperado.

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. Entretanto, agora essas questões começam a ser contempladas, temos como exemplo a Lei 11.705/08, a chamada “lei seca”. Por muito tempo, motoristas bebiam e dirigiam sem nenhuma preocupação, mas agora se espera que pela força coercitiva imposta pela nova lei, traga a noção de responsabilização aos condutores infratores.

Na opinião de Matta (2010), as condutas de motoristas que não respeitam as normas que regulamentam o trânsito, encontram raízes no comportamento para o qual ele não foi “doutrinado”. Assim,

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).

Para Matta (2010), o problema do comportamento diverso ao pretendido pela lei encontra suas raízes no sistema hierarquizado das relações desenvolvidas socialmente em que o motorista se enxerga como proprietário e não como participante do trânsito, por esse motivo, em várias ocasiões, a norma pode não fazer sentido.

O material em análise, distribuído nas diversas universidades situadas no Estado de Mato Grosso do Sul, pode retratar esta incompreensão, pois ao mesmo tempo há um autor que busca a adesão ao discurso empreendido pelo folheto e de outro lado existe seu interlocutor, como em qualquer caso, que pode não querer aderir esse discurso, pois

O segundo levantamento domiciliar sobre o consumo de drogas psicotrópicas do CEBRID indica que 74,6% da população brasileira consumiram álcool durante sua vida, 12,3% são dependentes e 7,3% se envolveram em situações de risco físico. Todas essas porcentagens foram maiores para o sexo masculino do que para o feminino, se analisados em separado. (ABRAMET, 2008).

Com isso, queremos dizer que devido ao fato de o consumo de álcool ser comum entre os brasileiros, pode haver uma divergência entre os sentidos empreendidos pelos interlocutores do discurso formulado no folheto, pois se de um lado o autor pretende impor um discurso de não consumo de álcool para quem dirige; de outro, encontramos outro interlocutor resistente a essa ideia.

O discurso punitivo, de forma mais contundente, surge como uma maneira de dar uma resposta à sociedade ante aos graves casos de acidentes que envolvem motoristas alcoolizados. Na opinião de Russo (2012, p. 112),

[...] 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).

É bom lembrar que discurso punitivo também constitui parte da subjetividade, faz parte do jogo ideológico do Estado e da busca de um discurso monofônico estatal. Para Foucault (2009, p. 14), a punição “deixa o campo da percepção quase diária e entra no da consciência abstrata; sua eficácia é atribuída à sua fatalidade, não à sua intensidade visível; a certeza de ser punido é que deve desviar o homem do crime [...]”.

Dessa maneira, podemos afirmar que a pretensa adesão ao discurso, empreendido no folheto, é buscada de maneira coercitiva, pois ao retratar as consequências de conduzir um veículo sob o efeito de álcool, o autor (Estado) evidencia a punição como uma, talvez a única, possibilidade de conscientização.

Dirigir sob efeito de álcool ou qualquer substância psicoativa, tornou-se uma das condutas puníveis com maior severidade pelo Código de Trânsito Brasileiro. O artigo 165 do referido código passou a prever uma penalidade de multa gravíssima agravada dez vezes, além da suspensão de dirigir por doze meses e, além disso, se o condutor reincidir na mesma infração dentro do período de doze meses terá a multa aplicada em dobro.

Além disso, passou a ser criminalizada tal conduta, como medida punitiva para quem dirige em estado de embriaguez alcoólica. O CTB disciplina em seu art. Art. 306 que quem conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência, terá uma pena de

detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. Ou seja, o simples fato de conduzir veículo embriagado será alvo de punição, se for constatado que a concentração de álcool é igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar, ou ainda, se houver sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora.

O discurso da “Lei seca” se constitui por muito tempo – e quem sabe até o momento – como um discurso de falas desorganizadas em que os sentidos faltavam, pois ao mesmo tempo em que se buscava a diversão e os prazeres étlicos, a taxa de mortalidade relacionada ao álcool e direção era crescente, o que propiciou o aparecimento e reprodução de outro discurso, o da severidade, da tolerância zero.

O discurso da “Lei seca” impõe ainda sua força coercitiva e simbólica com argumentos que se sustentam no alto número de acidentes, buscando sua adesão sob o pretexto da retirada de uma liberdade em nome da segurança. Com isso, abre a possibilidade de uma reconfiguração das condutas sociais desempenhadas no trânsito das cidades, esse discurso representa uma voz antecedente, que passa a constituir a memória discursiva, e se torna monofônica. Monofonia que deve ser definida como resultado “de uma voz social homogeneizante que faz parte do mecanismo articulado entre o silenciamento e a injunção do dizer, posta por mediadores que distribuem socialmente os sentidos [...]”. (ORLANDI, 2004, p 60).

Sendo assim, podemos afirmar que o discurso da lei seca, da tolerância zero é originário de falas desorganizadas, da incompreensão em que os sentidos faltavam, mas que o Estado, apropriando-se deste discurso por intermédio da lei 11.275/08, busca impor sua voz monofônica, intervindo na esfera privada na busca de determinar um sentido – de não consumação de álcool antes de dirigir – que se estende à esfera pública.

3.3 Pedestre: um discurso difuso



figura 3 (Campanha pedestre, livro distribuído nas escolas)

Ao iniciarmos a análise deste tópico, valemo-nos das palavras de Barbai (2011, p. 90) ao afirmar que “no espaço urbano somos pedestres, estamos motoristas, estamos passageiros, estamos ciclistas dependendo do meio de transporte que utilizamos”. Quando tratamos de mobilidade urbana, a única certeza que temos é de que todos somos pedestres, ora ou outra nos valeremos das nossas próprias pernas para nos locomover. Na verdade, no Brasil, somos praticamente 207⁷ (duzentos e sete) milhões de pedestres.

Sabidamente Barbai (2011) nos faz refletir sobre um fato o qual nos dias atuais, acabamos por nos esquecer, o fato de que somos pedestres, uma vez que estamos quase sempre motorizados quando nos deslocamos pela cidade. Ao nos locomover a pé, parece, às vezes, que nos falta algo, parece até mesmo que estamos nivelados a um mesmo grau hierárquico de “menor importância” no trânsito das cidades, somos iguais, há paridade de armas enquanto somos pedestres.

Na posição de pedestre estamos expostos às mesmas condições, o sol brilha para todos com a mesma intensidade, já os carros nos distinguem, nos segregam. O pedestre, por não estar equipado com seu veículo tem seu espaço atuação reduzido, a cidade se torna maior, ela

⁷ Dados obtidos no site do Governo do Brasil. Disponível em: <<<http://www.brasil.gov.br/cidadania-e-justica/2017/08/populacao-brasileira-passa-de-207-7-milhoes-em-2017>>>

está mais perceptível. As calçadas, os prédios, as lojas se tornam espaços exploráveis pelos pedestres. O caminhar pelas ruas se transforma em uma interminável viagem, as praças com seus banquinhos se tornam oásis no meio do deserto, lugar de refúgio.

A cidade para o pedestre se manifesta materialmente de outra forma, tem um sentido diferente, o sujeito enquanto pedestre possui outro discurso. Na realidade, podemos observar que atuamos e pensamos de maneira diferente quando ocupamos posições diferentes e ao relacionarmos trânsito ao conceito de sujeito discursivo, notamos que é dessa forma que as relações discursivas vão se estabelecendo. Ao observarmos com atenção, podemos verificar, por exemplo, que o discurso do sujeito, atuando enquanto motorista, é diferente do discurso apresentado por este mesmo sujeito atuando como pedestre. É o interdiscurso, o intradiscurso e a polifonia atuando sobre o sujeito em relação necessária e contínua, pois “compreender o sujeito discursivo requer compreender quais são as vozes sociais que se fazem presentes em sua voz”. (FERNANDES, 2008, p. 35).

Cabe lembrar que, para Orlandi (2004, p. 31), o discurso urbano “se dá segundo diferentes modalidades” e com o discurso do trânsito, isso não poderia ser diferente, o discurso é voltado ou emerge segundo as diferentes modalidades desempenhadas pelo usuário, pois em todo e qualquer espaço, desempenhamos papéis de menor ou maior destaque, em momentos e lugares diferentes, são as várias vozes que recortam a nossa subjetividade e atuam sobre nós. De fato, o pedestre é mais sensível ao discurso urbano, ao que ocorre em seu redor.

Disto decorre que, no papel e na posição de pedestre e ciclista, o usuário tem sua sensibilidade despertada e aguçada para o estilo irracional e agressivo de dirigir. Primeiro porque está em geral só e sem a proteção do veículo que não lhe serve de couraça, armadura ou trincheira. Depois, porque não tem nenhuma capacidade para revidar à altura de seus perseguidores e agressores. Finalmente porque, quando interage com os outros veículos, sabe que pode ser mais facilmente humilhado, agredido e, em última instância, vitimado. (MATTA, 2010, 70).

Não é por acaso que existem discursos voltados ao pedestre, pois os pedestres se incluem entre as categorias vulneráveis no trânsito, pois, não possuem nenhuma proteção especial, é o seu corpo que suporta as marcas da violência no/do trânsito, por esse motivo há uma proteção formal estabelecida no CTB (1997), em seu artigo 29, parágrafo 2º, verbera que “respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres”. Ser pedestre é algo penoso no Brasil.

Vemos assim, uma gradação entre a responsabilidade de cada um no trânsito, há um esforço em preservar o pedestre justamente por sua posição de vulnerabilidade. Essa preocupação se fundamenta em dados que apontam “no Brasil, no ano de 2011, 66,6% – dois terços – das vítimas no trânsito foram pedestres, ciclistas e/ou motociclistas, mas as tendências nacionais da última década estão apontando uma evolução marcadamente diferencial à do resto do mundo:” (WASELFISZ, 2013, p. 7). Os estudos desenvolvidos por Waiselfisz (2013) constatou, ainda, uma vertiginosa queda na morte de pedestres, deslocando-se para outra categoria vulnerável, o motociclista. Diante desse fato, qual a justificativa para continuar se investindo em campanhas voltadas para este público?

Creemos que o discurso de preservação do pedestre se justificava como medida cautelar, e ainda por ele ser um público representativo de todas as outras categorias, pois pedestre consciente de suas obrigações significa ciclista consciente, motociclista consciente, motorista consciente.

Ademais, campanhas como essa podem ser facilmente justificadas pelo simples fato dos pedestres serem vistos como mais fracos, inferiores, e, além disso, para reforçar entre os pedestres a real necessidade do contínuo respeito às leis, pois nas circunstâncias do trânsito brasileiro, “a obediência passa a ser básica, pois sem ela seria impossível para as pessoas investidas nesses papéis exercerem seu direito à liberdade, movimentando-se com segurança no meio urbano”. (MATTA, 2010, p. 77).

A análise da campanha em questão deve ser interpretada do ponto de vista político, pois “o político reside no fato de que os sentidos têm direções determinadas pela forma da organização social que se impõem a um indivíduo ideologicamente interpelado” (ORLANDI, 2008, p. 35). Direciona-se o sentido ao pedestre, mas também procura atingir, ciclistas, motociclistas, motoristas.

Quando o autor utiliza a expressão “quando você muda o trânsito muda” – que aliás é utilizada em outras campanhas – ele politicamente direciona o sentido de que a mudança deve iniciar pela categoria mais vulnerável no trânsito, ou seja, pelo próprio pedestre, pois é ele que sofre as piores consequências do desrespeito às normas de circulação e conduta no trânsito e ao motivar o pedestre a respeitar as normas e os outros usuários do trânsito (motoristas, ciclistas, motociclistas), quando atuar em outra posição poderá também respeitar o pedestre, criando um ciclo de respeito e organização desse espaço.

A palavra “mudar” traz a ideia de uma postura diferente diante de determinado fato, mas qual fato? As imagens e seus enunciados nos sugerem que nem mesmo o pedestre com toda sua vulnerabilidade tem se importado com sua segurança e por isso desafiam as regras de

convivência no trânsito e isso é claramente evidenciado pelas expressões “em tudo que fazemos na vida precisamos de segurança” e em “atravessar a rua na faixa de pedestre não é diferente”.

Atravessar na faixa é um dever de todo pedestre e esse dever está regulamentado no artigo 69 do CTB 1997, ao apregoar que o pedestre tomará precauções de segurança ao atravessar a pista de rolamento, “levando em conta, principalmente, a visibilidade, a distância e a velocidade dos veículos, utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas sempre que estas existirem numa distância de até cinquenta metros dele”.

Nesse sentido, cremos que mesmo com a diminuição de acidentes entre os pedestres, o discurso empreendido pelo autor sugere que os pedestres não têm cumprido seus deveres e isso coaduna com o posicionamento de Matta (2010) em relação ao trânsito das cidades brasileiras. Para esse autor,

[...] o fato concreto é que todo cidadão brasileiro, seja pedestre, ciclista, motociclista, motorista ou até mesmo carroceiro, tem uma dificuldade atávica no que diz respeito a obedecer à lei. Num sentido preciso e marcadamente aristocrático, fruto de uma matriz que foi pouco discutida entre nós, a obediência à lei exprime [...] inferioridade e subordinação social. Tudo se passa como se, no Brasil, não tivéssemos feito a necessária transição entre obedecer a pessoas e à lei, o que configura coisas muito diversas. Deste modo, a atitude geral e, devemos acentuar, de todos os atores do trânsito, é a suposição de que os sinais e as faixas podem, e devem ser, num dado limite e com certo risco, contornadas e evitadas, o que tem consequências fatais [...] (MATTA, 2010, p. 76).

Nessa concepção, observamos que o respeito tem tomado conta dos discursos das campanhas disseminadas pelos órgãos competentes para gerir o trânsito das cidades, entretanto, é importante lembrar que as coisas não são tão simples, a cidade é bem mais complexa, as regras devem ser respeitadas, mas os cidadãos também devem ser respeitados, o poder público deve entrar com sua contrapartida, propiciando condições adequadas para aqueles que transitam pelas ruas das cidades. Além disso, “em qualquer campanha seria preciso indicar com força e precisão o papel da lei como elemento nivelador e não hierarquizante, e o fato de que a lei não existe contra o cidadão a pé ou de bicicleta, mas a seu favor. Sobretudo no trânsito”. (MATTA, 2010, p. 76).

Sob essa ótica, podemos afirmar que a expressão “quando você muda o trânsito muda” procura introduzir a ideia de que a mudança começa por nós mesmo e ao direcionar esse discurso ao pedestre, abre a possibilidade de alcançar uma maior parcela de seus interlocutores, pois como refletimos anteriormente somos todos pedestres em algum momento.

O autor não mede esforços para lembrar de que os pedestres devem respeitar as leis e atravessar em segurança. A começar pelo tema que enuncia a seguinte frase: “faixa de pedestre: só atravesse com segurança”. No prolongamento dos elementos textuais e visuais, o autor se utiliza de elementos repetitivos para chamar a atenção de seu interlocutor sobre a necessidade de atravessar a faixa, conforme ordena a lei, buscando a todo custo “acessar” a memória discursiva do interlocutor.

É importante lembrar que a memória discursiva se constitui pela repetição, e ao associarmos memória e discurso a dadas situações discursivas, o sujeito se insere nesta ordem, re/atualiza sua memória, pois nos apropriamos de discursos que nos são anteriores. “Assim, o discurso agente possui em seu “domínio associado” formulações que repete, transforma, refuta, denega, produzindo efeitos de memória específicos”. (BRANDÃO, 1998, p. 128).

Diante das afirmações anteriores, podemos verificar no fragmento do livro (figura 3), as palavras “segurança” e “mudança” são figurativas, a responsabilidade individual em nome da coletividade. Essa assertiva pode ser confirmada pela expressão “quando você muda o trânsito muda”, sugerindo que a mudança no trânsito depende, primeiramente, de um esforço individual que beneficiará/atingirá toda a parcela da sociedade que depende ou utiliza o trânsito.

As imagens nos remetem a pedestres atenciosos, cuidadosos que fazem suas travessias sempre em segurança e, ao dirigir seu discurso de cuidado, atenção e responsabilidade ao pedestre é bem provável que o interlocutor (mais uma vez o Estado), busque atingir as outras categorias, porque mesmo operando de maneira diferente, motoristas, ciclistas ou motociclistas compõem o trânsito das cidades, absorvendo os mesmo discursos que se repetirá em outros momentos, pois a “repetição é um elemento que se inscreve na mesma ordem discursiva. De fato, os discursos se repetem tanto “sincronicamente” no fio do seu desenrolar, na superfície linguística, quanto “diacronicamente” no fio do tempo, fazendo com que as mesmas formulações, as mesmas figuras voltem, reapareçam.” (BRANDÃO, 1998, p. 129),

Destarte, pensamos que o discurso voltado ao pedestre apresentado, na figura 3, não interessa somente a ele mesmo. Interessa a ele, atuando como pedestre, como ciclista, motociclista ou motorista. O discurso direcionado ao pedestre é um discurso difuso e ilimitado que procura articular a formação discursiva ao interdiscurso, objetivando que o sujeito passe a formular sentidos comuns, independente das posições discursivas por ele ocupada.

Podemos afirmar que para além de uma campanha destinada aos pedestres, busca-se uma filiação de sentidos, ao cuidado, ao zelo, observância das normas de segurança, pois se o

cidadão, atuando como pedestre, prioriza as normas de segurança em sua travessia, não tem porque desrespeitar as normas de segurança, enquanto atua em outra posição dentro do trânsito. Portanto, o discurso de o “trânsito muda quando você muda”, empregado na figura 3, sugere uma textualização difusa do discurso, induzindo um processo de significação que assegure a adesão dos diversos sujeitos que figuram no trânsito, independente da posição discursiva que ele se encontre.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer desta pesquisa, procuramos evidenciar que o trânsito das cidades é fruto de uma nova configuração sociocultural. Evidenciamos, ainda, que o trânsito é um espaço que compõe a tessitura urbana, ou seja, nos dias de hoje se torna impossível pensar na cidade sem trânsito e no trânsito sem cidade.

O trânsito como constituinte da tessitura urbana é um espaço social que significa para a cidade, por vezes como lugar de despojo e frustração permeado pelo sentimento de necessidade e utilidade, uma vez que ele é fruto de transformações culturais que resignificaram o espaço da cidade, seus discursos e seus sentidos.

Dentre as profundas transformações ocorridas no cenário das cidades, colocamos em evidência o trânsito, que tem se mostrado de extrema importância para a sociedade moderna. É por intermédio dessas movimentações que se intensificam o comércio de produtos e serviços, movimentando as cifras nacionais de importação e exportação de produtos industrializados e agrícolas, a título de exemplo, podemos citar estudos feitos em 2008, revelando que 58% do total de toda carga transportada no Brasil foram feitos pelas estradas (LOPES, CARDOSO e PICINNINI, 2008, p. 36), o que demonstra a grande importância dos deslocamentos feitos por vias terrestres.

Relacionamos, nesta pesquisa, o trânsito à cidade, tendo em vista que o homem moderno depende desse espaço seja nas esferas social, econômica e cultural, buscando nesse lugar seu refúgio e seu sustento, servindo-se do trânsito na busca de lazer ou ainda como possibilidade de se extrair alguma renda econômica.

Trânsito e cidade mantém uma relação íntima, intrínseca e necessária em uma nova ordem social em que o desejo de fluidez e velocidade se confundem. A cidade não se desvencilha do trânsito, nem o trânsito se caracterizaria como um ambiente amplamente frequentado, se não fosse pelo desenvolvimento das cidades.

Concebemos o trânsito, como um desdobramento inevitável do viver cidadão. Se vivemos na cidade, vivenciamos o trânsito em suas diversas perspectivas, sejam elas econômicas, sociais ou culturais. Participamos da cidade e do trânsito a todo momento, desde uma ida ao supermercado a atividades mais complexas desenvolvidas pelo homem.

O urbano se mistura ao trânsito ante a fluidez desses dois espaços. O trânsito é proeminente urbano e se caracteriza como espaço em que se exige um relacionamento interativo, coletivo e público, onde estranhos inevitavelmente se encontram, se estranham e se embatem e buscam sempre sua própria luz ao sol; um verdadeiro corpo significativo.

Sendo assim, podemos verificar que o trânsito tem se constituído, para as cidades, em um ambiente de grande relevância social e econômica em que os sentidos e os discursos permeiam a subjetividade do sujeito urbano. O automóvel foi apenas uma das grandes exigências da cidade. É uma exigência simbólica e política. Alimentada pela indústria automobilística, que tem suas raízes centradas na política capitalista, o automóvel passa, no âmbito da sociedade brasileira, de uma aceção utilitarista para aceção de bem de consumo supervalorizado, revelando uma tendência cultural, urbana e bem brasileira de modelo de deslocamento que desemboca no trânsito das cidades, um processo de fermentação de problemas graves e gradativamente crescentes, tais como: congestionamentos, poluição, desrespeito às leis de circulação e violência.

Assim, podemos afirmar que o sujeito participante da relação entre cidade e trânsito está imerso em uma relação complexa e por vezes contraditória, isto é, ao mesmo tempo em que é usufrutário dos benefícios da cidade, suporta, por outro lado, seus malefícios. Nessa perspectiva, compreendemos o trânsito como um espaço material de significações da cidade que se encaixa de maneira paradoxal nesse “corpo significativo” (ORLANDI, 2004), que é a cidade.

Entre os discursos produzidos pelo trânsito, que causam um efeito geral no ambiente citadino, o mais manifesto é o da violência, um discurso que impõe ao um trânsito um sentido de lugar caótico, desordenado e perigoso, expressando a certeza de que ele é um expoente de violência. Evidencia que esses espaços sociais (trânsito e cidade) mantêm uma relação paradoxal, pois se por um lado o trânsito tem se mostrado como lugar necessário e de convívio social, por outro, tem se tornado lugar de conflito e de disputa.

Várias são as causas dos conflitos, entretanto, colocamos em pauta as transformações culturais e econômicas que impulsionaram a ocupação das cidades, a ampliação da frota e até mesmo a relutância ao atravessamento subjetivo.

Das análises dos panfletos realizadas, é possível verificar uma insistente busca pelo respeito às leis que regulamentam o trânsito, valendo-se da punição como principal elemento educador. Desse modo, até o momento, restou evidenciado que ao utilizar como objeto de análise materiais desenvolvidos para educação para o trânsito, o discurso voltado para esse ambiente absorve, por consequência, um tom mais institucional, voltado para a ordem e respeito às leis que regulam esse espaço, com vistas à pacificação social. Portanto, não podemos negligenciar a presença de discursos que ecoam por toda a cidade e reconfiguram a atuação do sujeito e dos sentidos atribuídos a este espaço, a exemplo, o discurso da “Lei seca”.

Dos discursos produzidos para o trânsito, constata-se principalmente os que reforçam a necessidade de condutas que diminuam a violência e robusteçam a adoção de comportamentos adequados ao convívio nesse ambiente, comportamentos estes que só serão alcançados pelo respeito às leis que regulamentam o trânsito. Esses discursos são produzidos em diferentes modalidades, porém por uma instância precípua, a institucional. Dentre as modalidades, podemos verificar que a utilização de folhetos, folders ou livros educativos nas campanhas voltadas para educação para o trânsito estão entre as principais modalidades que textualizam esse discurso.

Ademais, podemos afirmar que o trânsito das cidades se caracteriza por ter uma autoridade estatal dispersa, ou seja, o poder estatal não consegue ser onipresente o que consubstancia a necessidade de práticas educativas e discursivas que cubram essa lacuna.

A instrumentalização de discursos reforçadores de condutas implementadas pela educação não formal é um dos caminhos seguidos pelos órgãos gerenciadores do trânsito para inculcar nos partícipes do trânsito a necessidade de transformações desse ambiente. Destaca-se, assim, que a educação não formal é uma modalidade educacional que pode, perfeitamente, ser introduzida nas práticas educativas para o trânsito, pois sua plasticidade propicia maior adequação a essa necessidade educativa, uma vez que como se sabe, a educação formal já está preocupada com seus próprios dilemas.

Nessa perspectiva, o papel das práticas linguístico-discursivas, no que diz respeito à educação para o trânsito que é genericamente ainda introduzida pela educação não formal, é decididamente de grande importância, pois se educação não formal é intencional e interativa, a interação se dá primordialmente pela linguagem.

Ademais, a educação não formal utilizando-se de recursos languageiros, atrelada à educação para o trânsito, se constituem em ações que medeiam as atividades de se educar por meio das atividades discursivas, buscando ligar a consciência individual à consciência coletiva, sugerindo comportamentos que devem ser seguidos por todos da comunidade em um processo discursivo-ideológico que, pretensamente, formam a memória discursiva dos sujeitos partícipes do trânsito.

Podemos, então, afirmar que existe uma ponte lançada entre as atividades educacionais não formais e o discurso que, conjuntamente, buscam na constituição dos sentidos o fio condutor para conscientização de cada cidadão, pois “[...] o indivíduo será mais sujeito quanto maior for sua orientação social, e também terá maior grau de consciência, quanto mais forte for sua orientação social.” (FREITAS, 1999, p. 43).

Ressalte-se, ainda, que o sítio preferencial do discurso é o da relação intersubjetiva, e em espaços coletivos como o trânsito, por exemplo, atravessamentos são inevitáveis, pois são próprios desses ambientes, necessitando de procedimentos auxiliares da linguagem para cumprir seu intento, que é ligar uma consciência a outra, tornando-a coletiva, possibilitando que o sujeito construa sentido com relação ao mundo circundante e, sendo assim, a educação não formal tem sido útil, uma vez que

[...] a educação não formal designa um processo com várias dimensões, tais como: a aprendizagem política dos direitos dos indivíduos enquanto cidadãos; por meio de aprendizagem e exercício de práticas que capacitam os indivíduos a se organizarem com objetivos comunitários, voltadas para a solução de problemas coletivos cotidianos; a aprendizagem de conteúdos que possibilitem que os indivíduos façam uma leitura de mundo do ponto de vista de compreensão do que passa em seu redor; [...]. (GOHN, 2013, p. 12).

Sendo assim, enfatizamos que discursos produzidos para/pelo o trânsito devem produzir sentidos que organizem socialmente esse ambiente e passe a constituir, como propõe Orlandi (2004, p. 86), “um espaço de sujeitos e de sentidos” que compreendam o mundo circundante, pois o trânsito atravessa a cidade ao mesmo tempo que é atravessado por ela, há um entrecruzamento mútuo de discursos, de sentidos, de sujeitos.

REFERÊNCIAS

ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. **Revista da Associação Médica Brasileira vol.54 no.5**. Alcoolemia e direção veicular segura. São Paulo Sept./Oct. 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-42302008000500006>. Consulta em: 05-12-2017

ABREU, Ângela Maria Mendes; José Mauro Braz de, LIMA; Ligia Neres, MATOS; Sandra Cristina PILLON. Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito: estudo do nível de alcoolemia. **Revista latino-americana de enfermagem**. USP. v. 18 maio-junho (2010). Disponível em: <<<https://www.revistas.usp.br/rlae/article/view/4183/5182>>>. Consulta em: 16-10-2017

BAKHTIN, Mikhail (V. N. Volochenov). **Marxismo e filosofia da linguagem**. Tradução de Michel Lahud, Yara Fratische Vieira. São Paulo: HUCITEC, 2009.

BARBAI, Marcos Aurélio. Estacionar os sentidos em trânsito no espaço urbano. In Guimaraes, Eduardo. **Cidade, Linguagem e Tecnologia: 20 Anos de História**. Campinas: LABEURB, 2013.

BAUMAN, Zygmunt. **O mal-estar da pós-modernidade**. Trad. Mauro Gama, Cláudia Martinelli Gama. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Trad. Plínio Denttzen. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BAUMAN, Zygmunt. **Ensaio Sobre o Conceito de Cultura**. Trad. Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2012.

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

BOCK, Ana Mercês Bahia. **Psicologias: uma introdução ao estudo da psicologia**. 14 ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

BRANDÃO, Helena Hatshue Nagamine. **Subjetividade, argumentação, polifonia**. A propaganda da Petrobrás. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998.

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

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 11 de janeiro de 2017

BRASIL. **Lei das Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LEI Nº 9.394, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1996)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9394.htm>. Acesso em: 20 de setembro de 2016

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>>. Acesso em: 08 de setembro de 2016.

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

CENDALES, Lola; MARIÑO, Gérman. **Educação não-formal e educação popular: para uma pedagogia do diálogo cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 2006.

COOMBS, Philip H.. **A crise mundial da educação**. 2 ed. - São Paulo, 1986.

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.

CHOMSKY, Noan. **Mídia: propaganda política e manipulação**. Tradução Fernando Santos. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2013.

DENATRAN. **Departamento Nacional de Trânsito**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 11 de janeiro de 2017.

EAGLETON, Terry. **A Ideia de Cultura**. Trad. Sandra Castello Branco. São Paulo: UNESP, 2005.

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

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. tradução de Raquel Ramallete. Petrópolis, Vozes, 1987. Disponível em: <http://escolanomade.org/wp-content/downloads/foucault_vigiar_punir.pdf>. Acesso em 20 de Janeiro de 2017.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. Tradução de Luiz Felipe Baeta Neves. 6 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.

FOUCAULT, Michel. **Em Defesa da Sociedade: curso no Collège de France (1975-1976)**. Tradução Maria Ermantina Galvão. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

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, 1999.

FREITAS, Silvane Aparecida. Representações sociais, memória e identidades: a produção de sentidos do discurso do idoso. **Confluência** (Rio de Janeiro), v. 49, p. 295-311, 2012. Disponível em: <<http://lp.bibliopolis.info/confluencia/pdf/327.pdf>>. Consulta em: 30 de Janeiro de 2018

GADOTTI, Moacir. A Questão da Educação Formal/Não-formal. INSTITUT INTERNATIONAL DES DROITS DE L'ENFANT (IDE). **Droit à éducation: solution à tous les problèmes ou problème sans solution?** Sion (Suisse), 18 au 22 octobre 2005.

Disponível em:

<http://www.vdl.ufc.br/solar/aula_link/lquim/A_a_H/estrutura_pol_gest_educacional/aula_01/imagens/01/Educacao_Formal_Nao_Formal_2005.pdf>. Acesso em: 10 de outubro de 2015.

GERALDI, João Wanderley. **A aula como acontecimento**. São Carlos: Pedro & João Editores, 2010.

GOHN, Maria da Glória. Educação não-formal, participação da sociedade civil e estruturas colegiadas nas escolas. **Ensaio: aval. pol. públ. Educ.**, Rio de Janeiro, v.14, n.50, p. 27-38, jan./mar., 2006.

GOHN, Maria da Glória. Educação não formal e o educador social em projetos sociais. In: VERCELLI, Lígia A. **Educação não formal: campos de atuação**. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

GONÇALVES, Jorge. **Corpos trespassados por Cidades**. RUA, v. 8, n. 1, p. 89-109. Campinas, 2002.

GRECO, Rogério. **Curso Direito Penal: parte especial / volume II: introdução à teoria geral da parte especial: crimes contra a pessoa**. 6 ed. Niterói: Impetus, 2009.

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>>

HUBERMAN, Leo. **A História da Riqueza do Homen**.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea**. Brasília, 2015. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7456/1/RP_Estimativa_2015.pdf. Acesso em: 05-12-2017

KOSIK, KAREL. **A dialética do concreto**. Tradução Célia Neves e Alderico Toribio, 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

KUMAR, Krishan. **Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo**. trad. Ruy Jungmann. 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

LOPES, Simone Saisse, CARDOSO Marcelo Porteiro, PICCININI, Maurício Serrão. O transporte Rodoviário de Carga e o Papel do BNDES. **REVISTA DO BNDES**, v. 14, n. 29, p. 35-60. Rio de Janeiro: Jun. 2008.

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

MARCUSCHI, Luiz Antônio. **Gêneros Textuais**: definição e funcionalidade. In: Dionísio, Ângela Paiva; MACHADO, Anna Rachel; BEZERRA, Maria Auxiliadora. **Gêneros Textuais & Ensino**. 2 ed. Rio de Janeiro: Lucerna, 2002. p. 19-36.

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.

MONTIEL, Edgar. **Alteridade e Multiculturalismo**. In: Org. Antônio Sidekum. Ijuí: Unijuí, 2003.

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

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **A ONU e a população mundial**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/acao/populacao-mundial>>. Acesso em 27-09-2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolución 66/260. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo**. 2012. Disponível em: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/474/45/PDF/N1147445.pdf?OpenElement>>. Acesso em: 02-12-2017.

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

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

ORLANDI, Eni Pulcinelli. **Análise de Discurso**: Princípios e procedimentos. 9 ed. Campinas: Pontes, 2010.

PÊCHEUX, Michel. **Semântica e discurso**: uma crítica à afirmação do óbvio. Tradução Eni Pulcinelli Orlandi. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1997.

ORLANDI, Eni Pulcinelli. PÊCHEUX, Michel. In Achard, Pierre [et al.]. tradução José Horta Nunes. 2 ed. – Campinas: Pontes Editores, 2007.

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

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 5 ed. rev., atual. e ampliada. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.

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

SCARLATO, Francisco Capuano, PONTIN, Joel Arnaldo. **O Ambiente Urbano**. 3. ed. São Paulo: Atual, 1999.

SED/MS, Secretaria de Estado de Educação de do Estado de Mato Grosso do Sul. **resolução/SED no 2.037, de 6 de novembro de 2006 (publicada no D.O. nº 6842 de 07/11/2006)**. Disponível em: <http://www.detran.ms.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/politica_edu.pdf>. Acesso em: 15 de Janeiro de 2017

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

SPE/BRASIL, Secretaria de Política Econômica. **Relatório da Distribuição Pessoal da Renda e da Riqueza da População Brasileira**. 2016. Disponível em: <http://www.spe.fazenda.gov.br/noticias/distribuicao-pessoal-da-renda-e-da-riqueza-da-populacao-brasileira/relatorio-distribuicao-da-renda-2016-05-09.pdf>. Acesso em 19 de julho de 2017.

TRILLA, Jaume. A educação não formal. In Arantes, Valéria Amorim. **Educação formal e não formal: pontos e contrapontos**. São Paulo: Summus, 2008. p. 15-58.

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**. São Paulo: Instituto Sangari; Brasília, DF: Ministério da Justiça, 2011.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência: acidentes de trânsito e motocicletas**. Rio de Janeiro: [s. n.], Brasília, 2013.