

Revista de Informação Legislativa

Brasília • ano 37 • nº 145

janeiro/março – 2000

Subsecretaria de Edições Técnicas do Senado Federal

O discurso do legislador de trânsito: uma análise semiótica da linguagem não-verbal normativa

Eduardo Carlos Bianca Bittar

A sinalização viária, além de ser uma das manifestações semiótico-jurídicas mais ricas, é uma demonstração clara e concreta da pluralidade de linguagens¹ no interior das formações de sentido normativas. Se é o pluralismo de linguagens que impera no seio da *juridicidade*, conjunto de práticas jurídico-textuais verbais e não-verbais, é de todo pertinente que a análise se detenha na demonstração do funcionamento de algumas delas, entre as quais se alista a linguagem rodoviária. Nesse plano, não só os *acontecimentos-de-linguagem* rodoviários são de grande importância na análise, mas também o próprio texto normativo que os coloca em cena². Trata-se aqui, sobretudo, de demonstrar como a linguagem normativa se vale dos diversos recursos de linguagem (verbal, não-verbal) para prescrever, o que será feito com um certo assento para a semiótica da imagem.

A Semiótica Jurídica³, em seu empreendimento, avoca, necessariamente, a localização de sistemas prescritivos que veiculem mensagens de vinculação não-adstritas à noção de *língua* propriamente dita. A língua é, de fato, o centro de dispersão de informações e de comandos jurídicos, e é exatamente por esse motivo que a abordagem lingüística é majoritária no estudo da *juridicidade*; esta se vale, majoritariamente, da comunicação lingüística, o que não obstrui a operação de

Eduardo Carlos Bianca Bittar é Doutor pelo Departamento de Filosofia e Teoria Geral do Direito da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo e Professor de Filosofia do Direito, Introdução ao Estudo do Direito e Metodologia da Pesquisa Jurídica.

localização de elementos não-lingüísticos que a compoñam⁴.

Os discursos prescritivos rodoviários, há que se dizer, são os que mais apelo fazem a uma semiótica visual, de modo que a linguagem jurídica se amplia da simples enunciação verbal para a enunciação de outras semióticas, as chamadas não-verbais⁵. São esses signos, ou conglomerados sígnicos, que formam um discurso viário, pois se dispõem de forma tal, e com regras próprias, que a significação do que está prescrito em normas genéricas verbais (Código de Trânsito Brasileiro) ocorre na base de um código específico e complexo. Trata-se de um *poder-fazer-dever* que se estabelece na base da semiótica visual (*acontecimentos-de-linguagem-viária*), por meio de um *poder-fazer-dever* inscrito na base da semiótica verbal (Código de Trânsito Brasileiro).

Para os fins da presente análise, ter-se-á em conta que os elementos que representam as prescrições de trânsito são sinalizações de caráter normativo⁶, substitutivas do discurso prescritivo verbal enunciado pelas estruturas de uso corrente nos meios jurídicos, que são as estruturas lógico-formais, e que se valem de códigos específicos para a formação do significado jurídico. O subsistema jurídico-normativo de prescrições viárias é, sobretudo, a linguagem não-verbal explorada pela legislação e empregada na comunicação de mensagens e comandos normativos relativos à circulação viária. Essa linguagem não-verbal de regulamentação viária se desdobra em: linhas e escritos traçados no solo asfáltico, além de outros materiais de redução de velocidade...; placas diretivas, indicativas, descritivas e proibitivas, com escritos, sinais ou composição de sinais; semáforos e outros recursos de iluminação e disposição de coisas; sinais sonoros⁷; gestos, etc., tudo tendo-se em vista uma comunicação visual fácil, rápida e instrumental para a significação no trânsito de veículos e pessoas⁸. A

elocução, nesse campo, portanto, obedece às necessidades práticas de comunicação, e, nesse sentido, a imagem produz mais efeito que o próprio verbo.

Mais que isso, trata-se de um sistema de significações prescritivas e orientativas de cunho obrigatório, pois a sinalização funciona como condição *sine qua non* para o tráfego, e isso de acordo com a própria previsão jurídica, de modo que não pode haver circulação viária sem sinalização, sob pena de se colocar em risco a segurança e a vida dos usuários do sistema viário. Esse caráter de obrigatoriedade torna a temática semiótica praticamente um mister, pois a informação aqui possui presença necessária⁹. Outra peculiaridade que marca esse campo de pesquisa é que, uma vez presente a sinalização adequada, deve-se perceber que a leitura da mesma pelo usuário é insofismavelmente obrigatória, não se podendo alegar como defesa em seu favor o desconhecimento das regras que presidem a circulação viária. A informação aqui, portanto, tem uma função marcadamente importante: obrigatória para o legislador (produção/codificação) e igualmente obrigatória para o usuário (leitura/decodificação).

Se o dizer do legislador nesse campo pesa como obrigação, por sua vez, a *não-sinalização* (*não-poder-fazer-dever*), a omissão legislativa é, por vezes, representativa do *não-dever* de obediência, por falta de informação. Mas, também, a *não-sinalização* não pode significar para o usuário arbítrio completo, pois algumas regras são inscritas para recobrir inclusive a hipótese de carência de sinalização¹⁰. De modo geral, pode-se dizer que o sistema de aplicação de penalidades com relação à questão da presença/ausência de sinalização funciona nos seguintes termos: a) sinalizado (*poder-fazer-dever*) – situação regrada – obediência – ausência de penalidade; b) sinalizado (*poder-fazer-dever*) – situação regrada – desobediência – aplicação de penalidade; c) não-sinalizado (*não-*

poder-fazer-dever) – situação não-regrada – obediência – ausência de penalidade; d) não-sinalizado (*não-poder-fazer-dever*) – situação não-regrada – desobediência – ausência de penalidade.

Os contornos do sistema *sígnico* viário são dados pelo legislador. De fato, a convenção que dá origem às sinalizações e outros recursos desse tipo não é de caráter social, mas, sim, normativa (que se impõe à sociedade), uma vez que a sinalização é um instrumento de comunicação e orientação do trânsito, mas, também, um instrumento de controle e regulamentação que requer uma autoridade normativa para a instituição de parâmetros legais de uma semântica desse conjunto *sígnico-sistemático* que prescreve condutas na circulação viária. É o mais curioso de notar é que o discurso das linguagens não-verbais (placas, semáforos, indicadores, sinais, ruídos sonoros...) é instalado por um discurso de linguagem verbal, que vem expresso no texto da Lei que regulamenta o comportamento viário e delimita o poder de atuação das autoridades nesses lindes. Linhas e cores (dicionário), fundamentalmente, são os elementos dessa linguagem, ao passo que sua gramática se dá com a disposição normativa sintaticamente ordenada desses elementos (sinal de proibido + sinal de estacionar + regulamento de horários = *É proibido estacionar nos horários...*). Mas essa arquitetura do legislador não é construída *ex nihilo*, pois ele também se vale das categorias da linguagem não-verbal e sua possibilidade de significar (o que não é feito sem um apelo aos cânones já estabelecidos pela linguagem natural, em que, por exemplo, a cor vermelha possui uma entonação semântica tal que, se utilizada no processo de significação, possa chamar a atenção, indicar perigo, advertir...) para estabelecer um grupo de signos arbitrários e convencionais¹².

A signicidade viária, em relação ao universo das linguagens estudado pela

Semiótica Jurídica, deve ser tomada por um subsistema de linguagem. Porém, por sua vez, se apreendida como uma linguagem independente e sublinhada em sua relação interna com os diversos tipos de signos que a constituem, será então um sistema¹³ dotado de outros subsistemas viários, quais sejam, o das placas viárias (baseado num complexo denominado *inter-semiótico* de elementos), o dos sinais de trânsito (baseado na diferenciação de cores), o da autoridade de trânsito (baseado na gesticulação padronizada e na emissão de sinais sonoros identificáveis), o das linhas e demais signos inscritos na própria pista de rodagem. Esses são os grandes traços da significação nesse plano de estudos. As noções de *sistema* e *subsistema* aqui ganham relevância, pois o primeiro designa a ordem total dos recursos prescritivos existentes para a regulamentação da circulação viária, enquanto o segundo designa apenas uma facção de signos destacados para compor uma significância viária.

Tendo-se uma autoridade legislativa por fonte normativa, e sistemas de linguagem a dispor, também se tem por fito alcançar um processo significativo sem ruídos semânticos ou, ainda, com poucos ruídos semânticos, tendo-se em vista que o sentido é institucionalizado (sistema viário oficial). A interpretação, dentro desse sistema, é restrita e oferece pouca margem de opções aos trafegantes, uma vez que sua semântica é artificial e previamente constituída, assim como sujeita ao *princípio da não-ambigüidade*. Cada significante¹⁴ tem um correspondente semântico preciso, tendo, portanto, uma significância restrita de si e por si, sem esboçar qualquer necessidade de uma complementação criativa da mensagem *sígnica* por parte do intérprete. O transplante da informação contida no significante à esfera da significância faz-se dentro dos moldes de um prévio aprendido, e, nesses limites, a pragmática se

reduz a uma mera intervenção do *sujeito-intérprete* na captação da mensagem prescritiva. Mais que isso, a enunciação do texto é feita taquigraficamente, o que representa um desestímulo à formação de ruídos. A ambivalência está proscriita do sistema viário oficial. Nesse sentido, pode-se dizer que, não obstante semioticamente complexos, os signos viários contêm mensagens definidas e interpretáveis nos termos da legislação viária. Os desacordos de sentido na interpretação dos textos viários estão sempre sujeitos ao sancionamento pela autoridade competente¹⁵.

A eliminação da ambigüidade das mensagens viárias se deve ao fato de que a semiótica releva como sendo uma pragmática relacional aplicada à utilização dos sistemas de signos de trânsito. Dá-se que as fontes normativas, que compõem uma pragmática da emissão de normas e mensagens viárias, são determinadas: o *legislador*, como fonte central dos princípios, regras e diretrizes aplicáveis como elementos constitutivos da sintática e da semântica dos signos que *coexistem* ordenadamente, uma vez dada a regra estabelecida convencionalmente; a *autoridade de trânsito*, que tem poderes para revogar circunstancialmente prescrições normativas contidas em placas, e demais signos viários, revogação essa que ocorre situacionalmente, valendo-se dos subsistemas dos gestos, dos sinais sonoros e dos demais recursos de significância no trânsito e na circulação viária, sendo essa uma temporária fonte de prescrições e orientações sobre aquela estabelecida pelas placas e pelos signos permanentes¹⁶.

A legislação viária, que prescreve a conduta dos condutores por meio de signos, entre outros recursos, enquanto legislação, *obriga*, mas não só, pois *limita*, *proíbe*, *restringe*, *adverte*, *alerta*, *indica*, *orienta*. O composto sógnico resultante das prescrições viárias juridicamente está disposto para que consentida seja a circulação regulamentada e ordenada dos

veículos automotores¹⁷ pelas vias públicas. Semioticamente, não obstante a existência de uma teleologia jurídica da legislação viária, a teleologia sistêmica é aquela de formar um conjunto internacionalmente homogêneo e reconhecível, e, portanto, dotado da característica do *convencionalismo*; com isso, a locomoção se unifica para que a comunicação e a circulação de estrangeiros (em geral não-participantes da comunidade lingüística) se faça ainda mais facilmente estabelecida sobre a base da *decodificabilidade* internacional dos chamados, pela semiótica italiana, *segni stradali*. O uso recorrente de símbolos de acesso comum é um dos recursos que permite essa abstração das peculiaridades semióticas de cada comunidade.

Entre os subsistemas constitutivos da totalidade denominada *signicidade viária*, reconhece-se a importância da regulamentação por meio de placas¹⁸, subsistema esse que tem como característica fundamental sua heterogeneidade, uma vez que congrega elementos os mais diversos para a composição daquilo que se pode chamar de um *retículo semiótico*. Toda e qualquer placa de sinalização viária se baseia na pluridimensionalidade dos meios de comunicação visual para atingir seus fins de regulamentação, valendo-se da utilização dos signos verbais escritos, assim como de compostos de coloração, formas geométricas, pigmentação da matéria sobre a qual se inscrevem graficamente os significantes desejados. Há relações intersemióticas marcadas pelos traços da complementaridade e da intersecção dos setores da signicidade visual. Tendo esse repertório de signos como ponto de partida, as prescrições se potencializam a partir do momento em que ganham publicidade e formas sintaticamente concebidas para a transmissão de mensagens discursivas sem que seja mister recorrer ao discurso para que se transmitam informações, ou se indique um sentido, ou se proíba uma ação, ou se

regulamente uma situação. Há sempre aqui presente a idéia de que elementos substitutivos à signficidade verbal sejam utilizados desde que normatizados, conceitualmente definidos e identificados em sua função¹⁹.

Elementos de um repertório podem-se organizar de forma a comporem unidades de significância próprias, diante das quais se obtêm respostas mais ou menos previsíveis para estímulos visuais prescritos em generalidade significativa. Assim é que, como premissa de todo sistema, partindo-se do postulado de que todo sistema de sinalização viária se baseia sobre o princípio do *convencionalismo*, mister se faz estejam as unidades de significância previamente determinadas pela carga semântica que delas se deve destacar.

Para uma linguagem inscrita nesses termos, em que imperam as decisões do legislador, destaca-se sobretudo a institucionalização da sintática e da semântica de cada qual das possíveis linguagens utilizadas, de modo que cada espécie possuirá uma sintática específica e uma semântica também específica. Assim para a linguagem das placas de regulamentação²⁰ ou de advertência²¹, para a linguagem sonora²² e para as demais no mesmo sentido.

Um composto formado pela justaposição de todos os recursos sintáticos e semânticos resulta numa conjunção capaz de veicular imagens discursivas capazes de orientar o tráfego viário. Os elementos de que se vale o legislador, cores, formas e linhas, dispostos de uma certa maneira (sintática dos elementos), trazem como resultante um conjunto semiótico, de maneira que dele emerge a significação (semântica).

O que reforça ainda mais essa idéia é que os elementos não só se dispõem entre si, mas, sobretudo, o que em muito influencia a formação da significação para a sinalização viária, dependem: da localização da sinalização; das dimensões da

sinalização; da funcionalidade; do sistema alfanumérico; do contexto situacional da sinalização²³, entre outras variantes que comparecem em conjunto para dar sustentação à significação dentro desse universo de discurso normativo. De fato, são muitos os recursos visuais, situacionais e contextuais explorados para a significância almejada pelo legislador de trânsito²⁴.

O problema central, a partir do que se disse, é questionar de quais unidades disporia o legislador de tráfego ao compor uma significância a partir da união sintática, lógica e contextual desses elementos. A partir da tripartição peirceana dos signos em *ícones*, *símbolos* e *índices*, é possível concluir, por exemplo, que as placas são *símbolos*²⁵; são *símbolos* na medida em que se estabelecem sobre a *arbitrariedade* das relações entre significante e significado, pois um sujeito interventor as instituiu como dotadas de uma semântica própria, válida apenas dentro de uma determinada conjuntura externa ao sistema – relação essa que coloca o sistema em relação com a realidade exterior para a qual se destina –, nos termos organizacionais internos desse sistema – e aqui se fala em uma sintática do sistema. As placas, por exemplo, são compostos sintáticos de signos, com significância atribuída, imputada (*imputed*), e, por isso, são consideradas símbolos, no sentido peirceano do termo, ou seja, signos dotados de uma carga maior de arbitrariedade, dado o fato de serem a resultante de um complexo de decisões que estabelecem e prefixam a semântica cabível a cada elemento integrante da placa de sinalização.

Porém, se a resultante do processo de amalgamação de vários signos, que é a placa, pode ser identificada como um símbolo peirceano, os signos (elementos do sistema) de que se vale o sistema de símbolos viários não são necessariamente ou, exclusivamente, *símbolos*, mas também *índices* e *ícones*, o que sempre ou quase sempre integra um contexto maior de

significância em que se encontram vários tipos de signos amalgamados para a formação de um composto de comunicação e prescrição viária a ser decodificado pelos receptores destas²⁶.

A complexidade sígnica de caráter prescritivo aqui é apreendida como realidade heterogênea, de denso conteúdo significacional, para o qual correspondem signos de diversa natureza, quais sejam aqueles *icônicos*, aqueles *indiciais* e aqueles *simbólicos*, de acordo com a abordagem semiótica peirceana. Pode uma placa (norma sinalizada numa semiótica visual) conter elementos e recursos de vários sistemas sígnicos interpenetrados, a saber, signos lingüísticos que, combinados com outros icônicos e indiciais, possam apresentar uma proibição em determinadas circunstâncias²⁷, em determinados horários... A utilização de um sistema sígnico dessa forma enunciado é um recurso para a supressão do discurso verbal e que funciona em sua substituição de forma mais eficaz, mais própria e mais célere, de acordo com as necessidades de praticidade comunicacional na circulação dos veículos. Esse amálgama sígnico, portanto, é possível desde que um repertório se disponha na base sintática e que esta se valha dos elementos do repertório para formar uma significação própria e previamente determinada. A resultante é a formação do discurso normativo significativo como resultante da justaposição, como se vê a seguir: placa redonda + orla vermelha + ícone de sinal sonoro + barra lateral de proibição justaposta sobre o ícone sonoro + ícone de hospital = *É proibido buzinar ou acionar sinal sonoro em região hospitalar*. Esse discurso situado em seu contexto permite ao usuário do sistema viário perceber que nas imediações se encontra um ambiente hospitalar, e daí decorre a interdição de buzinar e produzir ruídos excessivos ou desnecessários.

Por que se pode falar de um discurso acoplado em cada placa de trânsito?

Porque é por meio de uma sintática organizacional de *cores*, *formas* e recursos outros, como a *dimensão*, a *altura*, os *caracteres gráficos* a serem adotados, o *material* sobre o qual estes se inscrevem, entre outros, que se pode alcançar determinada semântica regulamentadora de situações de tráfego. Mas, ao mesmo tempo, deve-se dizer, o transporte *inter-semiótico* e interpretativo é uma atividade dependente da atuação dos *sujeitos-usuários* que do sistema se valem. As placas de sinalização, enquanto verdadeiros *textos*, dependem de relações pragmáticas para que formadas estejam as relações com o *interpretante* significacional.

A sinalização pode ser tomada como um verdadeiro plano explicativo da realidade viária a ser utilizada pelo sujeito que por ela se locomove; se destacada for a idéia de linearidade entre as placas, as riscas, os sinais... que se encontram durante um percurso viário qualquer, alcança-se mesmo a noção de *discurso viário*, ou seja, conjunto de prescrições, indicações, proibições que possibilitam a formação de um todo unitário descritivo de um percurso, uma vez tomada a seqüência natural com a qual se distribuem os *acontecimentos-de-linguagem-viária*. Ou melhor, pode-se dizer que o acompanhamento completo da *signalisation routière* consente ao receptor a decodificação de elementos bastantes para formar um composto semântico análogo ao discurso descritivo do percurso de uma via pública sinalizada²⁸.

Feita essa investigação sobre a sinalização viária, dados os traços institucionais indispensáveis, analisados os seus principais contornos e formas de apresentação por diversos sistemas de linguagem, é mister passar-se para um outro campo de estudo igualmente rico nesse contexto, ou seja, o da significação *não-oficial* nas relações viárias, ou seja, aquela construída entre os usuários, em oposição a esta que até o momento se explorou, que apenas

põe em questão o usuário com relação à sinalização oficial. Nesta parte que segue, estar-se-á exatamente a explorar a dinâmica de interação dos usuários nas diversas situações possíveis no uso do sistema.

A faceta receptiva da pragmática normativa da circulação é constituída pelo sujeito ao qual se dirigem as mensagens sígnicas, ou seja, todo aquele que se vale dos meios de transporte viário. Mas, há que se advertir desde já que não se encontra aqui restrita a visualização pragmática, pois, mais do que simplesmente o condutor de veículos, o sujeito receptor da comunicação viária prescritional também é todo aquele que se encontrar no meio de transporte viário que não esteja na posição de condutor. De fato, pois, a mensagem *Reduzir a velocidade em caso de neblina* tem como sujeito receptor o condutor do veículo automotor; porém, esta outra mensagem *É obrigatório o uso de cinto de segurança nas estradas* atinge não só àquele sujeito, como também a todos aqueles que se utilizam do mesmo veículo sem se encontrar na posição de condutor.

De qualquer forma, o que se quer dizer é que, não obstante existir o universo de sentido formado pelas regulamentações oficiais, salvaguardada está a esfera de significação que se produz entre os sujeitos, ou seja, esfera em que prevalece a livre disposição entre as partes que circulam, pois, todo um complexo de outros recursos de comunicação existentes entre os motoristas e condutores (sinalização do automóvel, sinal de braço, buzina...) consente o estabelecimento de relações sígnicas, tendo essa origem entre os próprios usuários que se articulam na circulação viária. Aqui, a fonte emissora das mensagens e comunicações nas relações viárias são as próprias partes que circulam, os usuários do sistema viário e suas codificações e subcodificações²⁹.

O universo da signicidade viária prescritiva, ou seja, aquele que tem como fonte normativa a autoridade, recobre um

campo de significação para o qual a disposição dos particulares não é possível; em havendo regulamentação, não há possibilidade de se negar a regra normativa sem que se incorra em uma conduta constitutiva de um *desvalor*. Porém, se o que é permitido se pode definir negativamente a partir daquilo que não está proibido – reproduzindo-se aqui o célebre postulado de que aquilo que não é proibido é permitido –, pode-se admitir a comunicação entre os particulares como resultante de uma esfera de disposição comunicativa que consente a adequação não-normatizada entre os sujeitos que circulam pelas vias públicas utilizando-se da signicidade para a transmissão de mensagens de trânsito³⁰.

Assim, além dessa comunicação institucional do sistema com o usuário, os usuários entre si também se comunicam intensamente, estabelecendo-se complexas cadeias de comunicação, nas quais também impera a diversidade de recursos, canais e semióticas (gestual, luminosa, sonora, verbal...). Para indicar curva à esquerda, utiliza-se o usuário de setas luminosas piscantes que indicam sua intenção de deslocamento³¹. Para indicar parada do veículo, a disposição de lâmpadas traseiras acesas chama a atenção para a diminuição da velocidade do veículo dianteiro. E, por meio desse sistema simples, podem-se superar inúmeras situações em que se imagine inserido o usuário do sistema viário.

Porém, mais que isso, ainda, por vezes, a simples presença do usuário, e de seu veículo, é significativa e forma, para aquele que a percebe, uma cadeia de significados, que por sua vez motiva atitudes, comportamentos, define estratégias, enfim, influencia no agir. Num primeiro exemplo, pense-se, então, num usuário que escute a presença de outro veículo que se aproxima em alta velocidade, pelo ruído provocado pelo motor; a simples aproximação deste outro veículo já é bastante para que, a partir dessa percepção, o

usuário tome uma decisão, por vezes, absolutamente diversa daquela que estaria a tomar se estivesse só na pista de rodagem ou acompanhado por veículos em marcha lenta. Num segundo exemplo, pense-se que, para locais de intensa passagem e circulação de veículos, marcar presença na pista não é simplesmente estar trafegando, é também enfatizar sua presença, acendendo os faróis, mesmo durante o dia (*a priori* utilizáveis apenas em período noturno, pela carência de iluminação)³², ou, ainda, mesmo chamando a atenção por leves toques de buzina (sinal sonoro). Em ambas as situações assinaladas, está-se, até por segurança, a marcar sua presença de máquina ambulante, em meio a outras, mediante recursos vários existentes no próprio veículo.

Essa questão da semiótica da presença significativa do outro é de suma importância na comunicação, na circulação e nas relações viárias. Aquele veículo que ali está (parado ou em movimento) é, por si mesmo, fonte de informação viva, tilitante; sua só existência e presença *in locu* é estímulo bastante para um outro usuário basear-se nessa presença para tomar uma atitude ou uma postura no tráfego. O *ser* do veículo é mais que sua significação ordinária transmite (veículo de passageiros, dotado de quatro rodas, tipo tal, cor tal, cujo proprietário...), mas é um algo motivante de uma significação de trânsito, de circulação, o que tudo se relaciona com a questão da comunicação viária, uma das possíveis aplicações da Semiótica Jurídica no mister de perscrutação do discurso normativo³³.

E é da teia dessas interações do tipo presença/ausência que se forma uma grande cadeia de comunicação, que, por sua vez, gera novos comportamentos viários e novas atitudes legislativas sobre o tráfego, urbano ou não. Estude-se o caso do trânsito. Chama-se 'trânsito' a um volumoso número de veículos trafegando pela(s) via(s) e diz-se que 'tal via está com trânsito', de modo a gerar expectativas de

conduta sobre os efeitos daquela *macro-presença* viária. Um número considerável de veículos na(s) via(s), portanto, comunica 'trânsito', pela sua simples presença, e isso comunica, por sua vez, 'intrafegabilidade', 'demora', 'atraso no compromisso', 'perda do emprego', significados e variantes de sentido que podem influir no decisionismo personalíssimo de cada usuário do sistema viário, como, por exemplo, 'deixarei de almoçar', 'aumentarei a velocidade', 'ultrapassarei ainda que o semáforo esteja vermelho', 'desviarei pelo atalho', 'remarcarei o compromisso', etc. A cadeia de significação se estabeleceu de forma a determinar comportamentos, e tudo em função da diferença entre ausência/presença. Onde ausência e presença se equilibram, a circulação de veículos é normal, onde se desequilibram (para mais ou para menos), a circulação pode ser boa ou ruim. Não se omita, no entanto, que, da mesma forma que tudo isso é significativo para o usuário, e pode induzi-lo a comportamentos novos diante de situações novas, também o legislador resolve adotar medidas de contenção, proibindo circulação em áreas, horários e dias determinados normativamente. Onde mora o chamado referente, pode-se dizer, mora a semiose.

Dessa forma, percebe-se que a comunicação nesse plano, além de obedecer à complexidade do intercruzamento de inúmeros códigos semióticos (1), também vive, nessa dimensão, a ambigüidade comum a todo código de comunicação (2), assim como aqui a comunicação se desprende da idéia de intenção de comunicação (3). Sequencialmente se estudarão essas três afirmações.

A interpretação da comunicação entre usuários é muito mais fluida, pela carência de um sistema organizado, rígido e oficial, que aquela que ocorre nas relações usuário/sinais oficiais. Assim, por vezes, deve o usuário, para estacionar seu veículo repentinamente junto ao meio-fio, não somente indicar com setas à direita ou à

esquerda sua intenção de estacionar, pois as setas podem indicar intenção de virar num cruzamento ou rua próxima, mas também, e juntamente com aquele código, estabelecer uma comunicação gestual, com movimentos de mão que favoreçam o entendimento da intenção do usuário se dirigir para o local vago para estacionar seu veículo. O contexto, percebido pelos demais condutores envolvidos na situação, favorecerá a re-orientação da conduta e a tomada de novas atitudes (1).

Buzinar é um modo de chamar a atenção do outro usuário, mas, por vezes, e fora do código oficial³⁴, buzinar é repreender o outro usuário (toque sonoro ruidoso, marcante, contínuo e forte), cumprimentar um amigo (toque alto e alegre), avisar o porteiro para abrir a garagem do prédio (combinação de uma seqüência de sons), agradecer um favor prestado por outro (toque leve, suave e rápido), marcar passagem ou ultrapassagem em área urbana...(toque único). Nesse caso, o uso *não-oficial* é bem mais largo que o oficial. Por isso, dentro desse sistema de comunicação, para marcar a semântica de um sinal sonoro do tipo buzina, é necessário saber que dela só se pode utilizar em ocasiões prescritas (é proibido utilizar-se futilmente da buzina, é proibido utilizar-se da buzina diante de hospitais...), para finalidades mais específicas que aquelas regularmente utilizadas pelos usuários e que um toque leve serve mais para indicação de algo, mas um toque contínuo, forte e nervoso é uma repreensão por determinada atitude... A sintática dos sons fornece subsídios suficientes para o delineamento das sutilezas de sentido possíveis (2).

Independentemente do que se pense ou se deseje ao se utilizar de uma das possíveis semióticas na circulação rodoviária, a comunicação se estabelece com parâmetros inimagináveis de significação; por vezes, deseja-se agradecer a um usuário um favor recebido por meio do sinal luminoso, mas outro usuário desligado

daquela situação particular, em seu espelho retrovisor, recebe o sinal luminoso e o compreende como uma repreensão ao seu modo de dirigir, o que retribui com uma ultrapassagem brusca diante daquele primeiro. No caso, a intenção de significar por meio da utilização de sinal luminoso, realizado o *ato-de-linguagem*, desprende-se da intenção do locutor e passa a significar os possíveis sentidos contextuais admitidos por uma comunidade de utentes do sistema viário (3).

É curioso, portanto, notar a densidade semiótica no plano da significação viária. Além de um sistema de regras oficiais (regulamentar), inteiramente disposto para o controle das situações de comunicação entre usuários, existe um outro sistema paralelo, tão eficaz e necessário quanto, que se pode chamar inoficial (*não-regulamentar*), praticado pelos usuários em situações plúrimas de comunicação sobre as rodovias, ruas, estradas, *boulevards*, etc. Portanto, a par o instituído, tudo funciona não somente em função desse único sistema de comunicação, mas pela interação do oficial (regulamentar) com o inoficial (*não-regulamentar*), a exemplo do que ocorre em outras situações de comunicação que envolvam normas (conflitos de terra, comunicação não-institucional das partes entre si no processo, direito das favelas ..., todas com códigos de poder específicos)³⁵. Delinear essas outras dimensões inexploradas ocorrentes sob as vigas do sistema jurídico implantado (oficial) é vislumbrar de mais próximo o que realmente é a prática jurídica. E essa é apenas uma das vertentes de que se pode valer o semioticista para fazê-lo.

Notas

¹ Procedendo-se a um inventário dos inumeráveis sistemas sígnicos existentes, entre os quais se encontra a linguagem verbal (língua), tomando-se o termo 'linguagem' como significando o sistema genérico, a 'língua' só pode ser entendida como sendo apenas um dos subsistemas do agrupamento maior chamado linguagem. Em sede

de lingüística, o signo verbal é o núcleo estrutural do subsistema que se funda na dicotomia fonética *monema-fonema* para explicar a sucessão seqüencial e temporal na elocução do discurso falado. A língua, não só para Saussure, mas também para outros teóricos da lingüística, centraliza os questionamentos semióticos e, sem embargo, esparge seus conceitos formais para outros setores semiológicos de pesquisa, reduzindo-se, com isso, o fenômeno semiótico ao âmbito de aplicação conceitual dos domínios da lingüística. A esse respeito, leia-se a crítica de Georges Mounin (*Introduction à la sémiologie*, 1986, p. 17), que ressalta o caráter marginal que algumas vezes toma a semiótica a partir de uma visão lingüística centralizadora; veja-se: “*Traditionnellement, les ouvrages de linguistique générale accordent une place aux moyens permettant de communiquer sans recourir au langage articulé. Mais cette place reste extrêmement réduite: il s’agit généralement de quelques pages, liées presque toujours à l’histoire de l’écriture plutôt qu’à celle du langage, où se trouvent décrites les écritures pictographiques et les écritures idéographiques, illustrés par quelques exemples bien connus, hiéroglyphes, caractères chinois (...)*”. Ainda quanto ao tratamento da diferenciação linguagem-língua, Hjelmlev se refere à linguagem de signos lingüísticos como sendo a *língua-lingüística* (p. 33), e a seu estudo estrutural chama *glossemática*, derivando esse termo de *ἡλωσσα* (*Ensaio lingüísticos*, 1991, p. 42).

² O que, no presente caso, será feito ilustrativamente por meio da Lei nº 9.503, de 23-9-1997, o Código de Trânsito Brasileiro, do qual se poderá destacar uma análise concreta muito interessante para efeitos do estudo do pluralismo de linguagens no seio da *juridicidade*. O destaque se faz para o Anexo II dessa mesma lei, em que se encontram descritos os meios legais de expressão do significado jurídico por meio da sinalização. É curioso acompanhar o texto da lei e verificar que a sinalização se divide nos seguintes grupos: 1. sinalização vertical (placas); 1.1. sinalização de regulamentação; 1.2. sinalização de advertência; 1.3. sinalização de indicação; 2. sinalização horizontal (sinais sobre a pavimentação); 2.1. marcas longitudinais; 2.2. marcas transversais; 2.3. marcas de canalização; 2.4. marcas de delimitação e controle de estacionamento e/ou parada; 2.5. inscrições no pavimento; 3. dispositivos e sinalização auxiliares (reforço de sinalização ou indicação excepcional); 3.1. dispositivos delimitadores; 3.2. dispositivos de canalização; 3.3. dispositivos e sinalização de alerta; 3.4. alterações nas características do pavimento; 3.5. dispositivos de proteção contínua; 3.6. dispositivos de uso temporário; 3.7. painéis eletrônicos; 4. sinalização semafórica; 4.1. sinalização semafórica de regulamentação; 4.2. sinalização semafórica de advertência; 5. tapumes; 6. gestos; 6.1. gestos de agentes da autoridade de trânsito; 6.2. gestos de condutores; 7. sinais sonoros (art. 87 e Anexo II).

³ “*Contrairement à une opinion assez répandue, la sémiotique n’a pour objet essentiel l’étude des signes: elle vise en fait la construction d’une théorie générale de la signification, et il y a là plus qu’une nuance. C’est à la*

sémiologie qu’il revient, en gros, de décrire les systèmes de signes” (Landowisk, 1986-2, p. 39). Como a análise se debruça sobre o discurso normativo-viário, e suas injunções, destaca-se a análise crítica e construtiva como sendo a busca da significação, tarefa da Semiótica. Daí se identificarem de princípio os elementos que contribuem para a formação da linguagem viária, para depois detectar-se a noção de discurso viário e o sentido do que é dito e do que não é dito pelo legislador, do que é feito como prática oficial e do que é feito como prática inoficial.

⁴ Insurgindo-se contra essa postura teórica de grave ambigüidade entre lingüistas e semiólogos, Mounin, *Introduction à la sémiologie*, 1986, valendo-se da diferenciação existente entre linguagem e língua, aquela como sistema e esta como subsistema, e também se baseando numa apreciação dos subsistemas de comunicação como lingüísticos e não-lingüísticos, aponta a necessidade de formação de um estudo semiológico que se constitua verdadeiramente como tal, ou seja, estudo esse que ganhe autonomia conceitual ao desvincular-se das propostas lingüísticas propriamente ditas; sua análise centra-se fundamentalmente numa visão contemporânea do fenômeno semiológico, que não só se complexizou – e neste sentido sua complexização é diretamente proporcional ao crescimento e ao avanço no uso dos subsistemas de comunicação não-lingüísticos –, como também ganhou maior importância, isso se entendido conceitualmente independente dos reflexos científicos alcançados em sede lingüística.

⁵ A proposta vem na linha de oposição verbal/não-verbal/sincrético, conforme leciona Pais, *Conditions sémantico-syntaxiques et sémiotiques de la productivité systémique, lexicale et discursive*. Paris: Université de Paris-Sorbonne/Atelier National de Reproduction des Thèses, 1993. Georges Mounin, por sua vez, destaca os inúmeros sistemas não-lingüísticos como componentes de uma esfera larga de comunicação cuja participação é não só ativa, como também determinante na comunicação social. Apontam-se, assim: “*(...) la signalisation routière avec ses disques, ses rectangles et ses triangles, (...) une affiche publicitaire utilisant la forme et la couleur afin d’attirer l’attention sur une marque de lessive, (...) la signalisation des magasins par des enseignes, chapeau, parapluie, tête de cheval, (...)* (Introduction à la sémiologie, 1986, p. 21); ainda, “*(...) une cinquantaine d’idéogrammes à dessin reconnaissable (service-autocar, train automoteur, bar, buffet, restaurant, dimanches et fêtes, sauf dimanches et fêtes) de sigles-idéogrammes (location possible, hotêsse, hotêsse sans bagages, etc.), de sigles idéographiques arbitraires (billets d’avance, arrêt, descente, supplément, etc.)* (p. 22); “*(...) les dates, les adresses, les cotes, les indices, les paginations, les ordinations de toutes sortes, les températures de toutes sortes, les pressions, les vitesses, les consommations d’eau, de gaz et d’électricité, les débits d’essence, les poids des balances automatiques, des prix des caisses enregistreuses (...)*” (p. 24). Todos esses subsistemas sígnicos de

comunicação, e mais as artes cartográficas, imagens artísticas, costumes sociais, sinais de cumprimento, entre outros recursos de utilização social, são relatados como uma pequena ordem de elementos coligidos para que se possa aquilatar a grandiosidade do contato direto, e até inconsciente, com os signos, que se dá quotidianamente com os sujeitos em interação social. Nem se conte ainda a linguagem gestual “(...) *dans la peinture figurative, dans les dessins animés, ceux des speakers à la télévision, ceux des dessins dans les projections de méthodes audio-visuelles, des personnages dans les films surtout muets, des orateurs, pédagogues et conférenciers, des chefs d’orchestre, du ballet, de la pantomime, le code gestuel des sourds-muets, aussi que le rôle des gestes dans les sociétés archaïques*” (p. 170), ou as demais linguagens localizáveis no espectro de estudos de comunicação e de linguagem semiótica.

⁶ A esse respeito: “*Le code de la route se présente comme un ensemble qui n’est d’abord limité que juridiquement*” (Mounin, 1986, p. 155).

⁷ Detenha-se, a esse respeito, o conteúdo do art. 29, VII, a: “os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias ... quando os dispositivos estiverem acionados, indicando a proximidade dos veículos, todos os condutores deverão deixar livre a passagem pela faixa da esquerda, indo para a direita e parando, se necessário”. A sirene, portanto, principalmente como dispositivo sonoro é de grande eficácia na transmissão de informação a longa distância, daí valer-se deste código, além de acoplar a este um sistema de iluminação vermelha intermitente; a composição cromática, a sirene... todos esses códigos são suficientes a identificar a urgência e determinar o comportamento dos demais condutores e usuários em função da necessidade.

⁸ Visa-se, sobretudo, à visibilidade e à segurança, quando se trata de erigir um sistema semiótico para transmitir informações e prescrições normativas de caráter viário, em que se apela para as linguagens não-verbais. De fato: “Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra. A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e à noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme as normas e especificações do CONTRAN”(par. 1º, art. 80). Deve-se mesmo dizer que, por vezes, a sinalização viária é substitutiva, por antecipação, de situações e obstáculos e dificuldades sobre a pista de rodagem, de modo que, antes que o usuário alcance a situação, ele já esteja precavido (ex.: “Cuidado, obras na pista”; “Reduza a velocidade, meia-pista interditada por desabamento a 100 metros”).

⁹ A Lei é categórica: “Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito após a realização de obras ou de manuten-

ção, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação” (art. 88).

¹⁰ Esse é o caso da velocidade, que, em caso de omissão de sinalização, a informação é pré-dada ao usuário: “Onde não existir sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de: I. Nas vias urbanas: a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido; b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais; c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras; d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais...” (par. 1º, art. 61).

¹¹ A prova de que no sistema semiótico viário-normativo o legislador se utiliza de inúmeros signos motivados, aliás deles se servindo exatamente porque está consciente de que os signos motivados são os que mais fazem apelo ao conhecimento ordinário da sociedade em geral, de modo a facilitar a significação/decodificação, entre os quais se podem citar como exemplos legais: sinalização vertical de serviço telefônico (ícone de telefone), de abastecimento (ícone de bomba de gasolina), de aeroporto (ícone de avião), de área de campismo (ícone de barraca de *camping*), de local para prática de pesca esportiva (ícone de pescador), de local para prática de pesca submarina (ícone de pescador submarino), etc., exemplos esses extraídos do Anexo II da Lei nº 9.503/ 97.

¹² Visto que seu estabelecimento é convencional, para a signicidade viária prescritiva, o Código de Trânsito Brasileiro define, em termos genéricos, quais serão os significantes simbólicos a serem utilizados no território nacional, de modo a criar um sistema dotado de homogeneidade em todos os estados da Federação, inclusive, de acordo com as normas internacionais de sinalização, o que complementa a idéia de que os símbolos utilizados pelo sistema de trânsito são *arbitrários, convencionais e instituídos*.

¹³ Devem-se ler, como referência, estas palavras de Georges Mounin: “*La signalisation routière est donc un système non linguistique riche et complexe, véritablement systématique par le classement des différents signaux en catégories*” (Mounin, 1986, p. 31).

¹⁴ Estar-se-á a articular a relação significante/significado da tradição saussuriana pela praticidade e funcionalidade que apresenta, bem como pela didática que exerce, aliás como também o faz Greimas (*Du sens; Sémantique structurale*), tudo no sentido de favorecer a exposição desta já tão densa reflexão, que em nada reclama maior especificidade vocabular.

¹⁵ A Lei explicita as hipóteses em que não se terão em consideração as penalidades, e a hipótese da má interpretação não está prevista, claramente, pois também aqui se presume do usuário o conhecimento da Lei (*ignorantia legis neminem excusat*) e, ainda mais, a obrigatoriedade de leitura da sinalização. A só hipótese de não-aplicação de penalidade se dá se a sinalização, ela mesma, é falha, incorreta, inconsistente, ilógica, obsoleta, ininteligível. Assim: “Não serão aplicadas as

sanções previstas neste Código por inobservância à sinalização quando esta for insuficiente ou incorreta” (art. 90).

¹⁶ A legislação específica (Lei nº 9.503/ 97) é clara em dizer, em seu Anexo II, no item 06 (Gestos dos agentes da autoridade de trânsito), que: “As ordens emanadas por gestos de agentes de trânsito prevalecem sobre as regras de circulação e as normas definidas por outros sinais de trânsito”. Ainda mais, no art. 89 vê-se inscrita a relação hierárquica entre os códigos, como quer ver o legislador instaurada: “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”.

¹⁷ Na verdade, a questão é mais complexa do que como foi exposta. Não somente para fins de circulação de veículos automotores se regulamenta o trânsito, mas também para pedestres, para os ciclistas, enfim, para a segurança geral no tráfego... A própria legislação é específica em tratar da seguinte forma a regulamentação da matéria: Art. 96: “os veículos classificam-se em: I. quanto à tração: a) automotor; b) elétrico; c) de propulsão humana; d) de tração animal; e) reboque ou semi-reboque; II. quanto à espécie: a) de passageiros: 1. bicicleta, 2. ciclomotor, 3. motoneta, 4. motocicleta, 5. triciclo, 6. quadriciclo, 7. automóvel, 8. microônibus, 9. ônibus, 10. bonde, 11. reboque ou semi-reboque, 12. charrete; b) de carga: 1. motoneta, 2. motocicleta, 3. triciclo, 4. quadriciclo, 5. caminhonete, 6. caminhão, 7. reboque ou semi-reboque, 8. carroça, 9. carro-de-mão; c) misto: 1. camioneta, 2. utilitário, 3. outros: d) de competição; e) de tração: 1. caminhão-trator, 2. trator de rodas, 3. trator de esteiras, 4. trator misto; f) especial; g) de coleção; III. quanto à categoria: a) oficial, b) de representação diplomática, c) particular, d) de aluguel, e) de aprendizagem”.

¹⁸ A interpretação semiótica do subsistema das placas apresenta as diversas facetas do fenômeno <signo> na esfera viária, podendo servir de parâmetro para toda análise semiótica da problemática, o que justifica a escolha operacional de abordagem desse subsistema.

¹⁹ É o de que se ocupam os Anexos I (Dos conceitos e das definições) e II (Sinalização) do Código de Trânsito Brasileiro.

²⁰ Segundo as disposições da Lei nº 9.503/ 97, tem-se, para a linguagem da sinalização viária vertical: 1) forma e cores das placas do sistema de regulamentação: 1.1 circular (fundo branco, tarja vermelha, orla vermelha, símbolo preto, letras pretas); 1.2. triangular (fundo branco; orla vermelha); 1.3. octogonal (fundo vermelho, letras brancas, orla interna branca, orla externa vermelha); 2. dimensões: as dimensões estabelecidas na legislação pertinente padronizam a sinalização, dotando-a de características próprias para cada tipo

de significação; 3. padrão alfanumérico: acerca da utilização de uma grafia unificada para os signos no contexto interno da placa, utilização essa que, para os signos verbais e numéricos, inscreve-se nos exatos termos em que a legislação federal o prescreve; 4. localização: acerca da disposição das placas no contexto das vias públicas.

²¹ Para a linguagem viária da sinalização de advertência, fundamentalmente: 1. sinal: quadrado com diagonal na posição vertical; cores: fundo amarelo, orla interna preta, orla externa amarela, símbolo interno preto; 2. Sinal: retangular; cores: fundo amarelo, orla interna preta, orla externa amarela, seta amarela.

²² Para a linguagem viária por sinais sonoros: 1. Significante: um silvo breve; significado: atenção siga; 2. Dois silvos breves: pare; 3. Três silvos breves: acenda a lanterna; 4. Um silvo longo: diminua a marcha; 5. Um silvo longo e um breve: trânsito impedido em todas as direções; 6. Três silvos longos: motoristas a postos (Anexo II da Lei nº 9.503/ 97). E assim por diante, uma a uma das linguagens possíveis inventariadas no corpo da legislação.

²³ A própria Lei se ocupa de dizê-lo: “Sempre que necessário, será colocada, ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra” (art. 80).

²⁴ São exemplos da contextualização o que a Lei, em seu Anexo II, chama “emprego” dos sinais sonoros. Cite-se que um silvo significa “Atenção siga!” dentro de um contexto preciso, a saber, no ato de o guarda sinaleiro mudar a direção do trânsito; ou que um silvo longo e um breve significa “Trânsito impedido em todas as vias” quando da aproximação do corpo de bombeiros, ambulâncias, veículos de polícia ou de tropa, ou de representação oficial.

²⁵ Para Peirce os símbolos são “[Those] the ground of whose relation to their objects is an imputed character, which are the same as general signs, and these may be termed symbols” (Peirce, 1965: 1.558).

²⁶ Vide Mounin, 1986, p. 157-158.

²⁷ Aquilo que se chama de contextualização do discurso também encontra seu cabimento nesse espaço teórico, uma vez que a polissemia de alguns signos só pode ser determinada uma vez contextualizado o signo. Nesse sentido, por exemplo, “[Le] /rouge/ est (...) polysémique, avec trois ou quatre significés différents sensiblement selon les contextes constitués par les signaux eux-mêmes et les situations routières où ils apparaissent (...)” (Mounin, 1986, p. 152).

²⁸ Cfr. Mounin, 1986, p. 163. Pense-se, assim, na união dos diversos códigos que afetam um usuário num dado momento e num dado percurso de uma rodovia: sinalização intermitente em amarelo por semáforos, sinalização vertical (placa) com sinal indicando curva à esquerda, sinalização vertical de reforço de sentido indicando ainda curva perigosa à esquerda, redutores

de velocidade no solo asfáltico, marcas longitudinais com linhas de divisão de fluxo em barra dupla indicando a proibição de ultrapassagem, tudo isso somado à percepção contextual e sensorial de que se trata de forte curva à esquerda constrói para o usuário a dimensão do sentido, sem mesmo tê-lo ainda experimentado (pois a curva se encontra à frente), de modo que o sentido de perigo e cuidado conduzem a uma redução de velocidade e a maior preparação para a efetuação da manobra.

²⁹ Atente-se para o fato de que, escondida atrás dos comportamentos dos condutores de veículos, está toda uma gama de valores normativos. Não só o Código de Trânsito Brasileiro é o suporte da conduta viária, mas também as disposições do Código Civil, como a do art. 159, de acordo com o qual *quem causar a outrem dano ou prejuízo fica obrigado a reparar...*

³⁰ A dicotomia *direito cogente-direito dispositivo, mutatis mutandis*, aqui pode ser vista como componente das esferas da adequação entre as partes e da prescrição normativa interrogável, podendo-se visualizá-la como constitutiva de uma sede teórica distintiva dos fenômenos relacionais dentro da esfera do trânsito de veículos.

³¹ É o caso de uma comunicação a quem quer que seja obrigatória, que, se não utilizada, pode ocasionar penalidade ao usuário, conforme dispõe o art. 35 da Lei: “Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço”.

³² De fato: “O uso de luzes em veículo obedecerá às seguintes determinações: o condutor manterá acesos os faróis do veículo, utilizando luz baixa, durante a noite e durante o dia nos túneis providos de iluminação pública” (inciso I, art. 40).

³³ A abordagem já muda de tom se também se muda de universo de discurso, do jurídico para o publicitário. Neste, *opoder-fazer-querer* impera por meio de um *poder-fazer-saber*, e o veículo passa a ser signo de *status*, luxo, riqueza, conforto, segurança, potência/virilidade, aventuras, viagens prolongadas, viagens com toda a família, valores esses todos presentes no universo de consumo de veículos e explorados intensamente pela mídia. Sobre os universos de discurso e suas diferenças constitutivas, cf. Pais, 1984, p. 43-65.

³⁴ No código oficial, o uso da buzina também ganha sentido regulamentar específico, a saber: “O condutor de veículo só poderá fazer uso de buzina, desde que em toque breve, nas seguintes situações: I. Para fazer

as advertências necessárias a fim de evitar acidentes; II. Fora das áreas urbanas, quando for conveniente advertir a um condutor que se tem propósito de ultrapassá-lo” (art. 41).

³⁵ Vide, a respeito do problema da oposição oficial/inoficial, Ferraz Júnior, 1984, p. 103-123.

Bibliografia

- FERRAZ JR., Tércio Sampaio. O oficial e o inoficial: ensaio sobre a diversidade de universos jurídicos temporal e espacialmente concomitantes. In: *Direito de propriedade*. FALCÃO, Joaquim Arruda.(org.) Rio de Janeiro : Editora Forense, 1984. p. 103-123.
- GREIMAS, A. J.. *Semiótica e ciências sociais*. Trad. por Álvaro Lorencini e Sandra Nitrine. São Paulo : Cultrix, 1976.
- GREIMAS, A.J. (coord.). *Analyse sémiotique d'un discours juridique*. Italia : Centro Internazionale di Semiotica e Linguistica, Università di Urbino, n. 7, agosto, 1971.
- LANDOWSKI, Eric. Pour une approche sémiotique et narrative du droit. In: *Droit prospectif. Revue de Recherche Juridique: colloque intenational de sémiotique juridique*. Aix-en-Provence, 11-13 mars, Presses Universitaires de Aix-en-Provence, 1986-2. p. 39-70.
- LANDOWSKI, Eric. Statut et pratiques du texte juridique. In: *Lire le droit: langue, texte, cognition, sous la direction de Danièle Bourcier et Pierre Mackay*. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, CNRS. Paris : 1992. p. 441-455.
- MOUNIN, Georges. *Introduction à la sémiologie*. Paris : Les Éditions de Minuit, 1986.
- PAIS, Cidmar Teodoro. *Conditions sémantico-syntaxiques et sémiotiques de la productivité systémique, lexicale et discursive*. Paris : Université de Paris- Sorbonne/ Atelier National de Reproduction des Thèses, 1993.
- _____. Aspectos de uma tipologia dos universos de discurso. In: *Revista Brasileira de Linguística*. I, v. 7, n. 1, 1984. p. 43-65.
- _____. Elementos para uma tipologia dos sistemas semióticos. In: *Revista Brasileira de Linguística*. São Paulo : Editora Duas Cidades, v. 6, 1982, p. 45-60.
- PEIRCE, Charles Sanders. *Collected papers of Charles Sanders Peirce*. Edited by Hartshorne and Paul Weiss. Cambridge- Massachusetts : Harvard University Press, 1965.