

PEDRO RIBAS ALVES

**TRAÇOS DE CAMPANHAS NO DISCURSO DE VÍTIMAS DE
ACIDENTE DE TRÂNSITO**

**SINOP – MT
Julho de 2005**

PEDRO RIBAS ALVES

**TRAÇOS DE CAMPANHAS NO DISCURSO DE VÍTIMAS
DE ACIDENTE DE TRÂNSITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à banca avaliadora do Departamento de Letras da Universidade de Mato Grosso – Campus Universitário de Sinop, como requisito parcial para obtenção do título de Licenciatura em Letras.

Orientadora: Profa Dr^a Marieta Prata de Lima Dias.

**SINOP – MT
Julho de 2005**

FICHA DE APROVAÇÃO

Pedro Ribas Alves
Graduando

Profa Dr.^a Marieta Prata de Lima Dias
Orientadora

Profa Esp. Graci Leite Moraes da Silva
Avaliadora

Prof. Ddo. Antônio Tadeu Gomes de Azevedo
Avaliador

Prof. Esp. Ronaldo Teodoro
Coordenador dos TCCs de Letras

Professor Ms. Genivaldo Rodrigues Sobrinho
Chefe do Departamento de Letras

Sinop
2005

Agradeço a minha família pela compreensão e apoio, durante todos os dias em que estive ausente do lar, em virtude dos estudos na universidade. Fiquem certos de que também contribuíram com minha formação profissional.

“A noção de silêncio não pode ser confundida com o implícito. Ao contrário do implícito (não-dito), que significa por referência ao que foi dito, o silêncio não precisa ser referido ao dizer para significar. O silêncio significa, não fala”.

(Eni Orlandi, 1992: 98)

RESUMO

ALVES, Pedro Ribas. *Traços de campanhas no discurso de vítimas de acidente de trânsito*. 2005. (54.p) Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Licenciatura Plena em Letras). Departamento de Letras - Campus Universitário de Sinop - Universidade do Estado de Mato Grosso, sob orientação da Professora Marieta Prata de Lima Dias.

O tema deste estudo é a *Educação de trânsito* e teve como objetivo verificar, nos discursos de algumas pessoas que sofreram acidentes, a existência de traços de campanhas educativas que foram desenvolvidas anteriormente. Pensou-se em realizar este trabalho para compreender por que as pessoas não mudam de comportamento no trânsito, tornando praticamente sem efeito as campanhas. Nessa direção procurou-se refletir sobre a necessidade de repensar as práticas pedagógicas, buscando alcançar mudanças significativas na promoção da educação para o trânsito. Em face deste ponto de vista, o processo educativo poderá ser revisto objetivando implantar novos programas educativos ou transformadores, capazes de mudar a realidade na qual os sujeitos estão inseridos. Assim, tomei como campo empírico os pacientes resgatados pelo Sistema de Atendimento ao Trauma e Emergência do Corpo de Bombeiros de Mato Grosso (SIATE), situado no Bairro Industrial em Sinop. Esta pesquisa constituiu uma abordagem qualitativa, tendo como fonte direta, para coleta dados, as pessoas acidentadas no trânsito nesta cidade. Para dar suporte teórico à questão aqui apresentada, buscou-se subsídio em vários autores como: Eni Orlandi, Maingueneau, Helena Brandão, Antonio Gramsci e Paulo Freire. Em posse dos dados obtidos, pôde-se constatar que muito se tem feito e pouco tem atingido seu objetivo final, como seria o propósito. Ao saírem de uma aula educativa de trânsito, as pessoas são capazes de cometer infrações como se nada houvesse sido aprendido. Entretanto, os órgãos que integram o sistema de trânsito neste município têm intensificado diversos trabalhos como blitzes educativas, palestras nas escolas, simulação de acidente grave e fixação de um painel no centro, mostrando a evolução dos acidentes e as mortes no trânsito. O que se observa é que pelo menos o número de mortes tem apresentado uma redução significativa. Em 2004, foram atendidos pelos Bombeiros 33 (trinta e três) óbitos no local do acidente e, até junho de 2005, foram atendidos 05 (cinco) mortes no local.

Palavras-Chave: campanhas de educação para o trânsito; Análise do Discurso; Acidentes de trânsito.

ABSTRACT

ALVES, Pedro Ribas. *Lines of campaigns in the victims' of accident of traffic speech.* 2005. 54.p
Work of Course Conclusion (Graduation in Full Degree in Letters) Departamento de Letras -
Campus Universitário de Sinop - Universidade do Estado de Mato Grosso, under orientation of
the Teacher Doutora Marieta Prata de Lima Dias.

The theme of this study is the Education of traffic and had as objective verifies in the speeches of some people that suffered accidents, the existence of lines of educational campaigns that were previously developed. Thought if about accomplishing this work to understand why the people don't change their behavior in the traffic, turning practically without effect the campaigns. In this direction, was sought if to contemplate about the need of rethinking pedagogic practices, looking for to reach significant changes in the promotion of the education for the traffic. In face of this point of view, the educational process can be reviewed aiming at to implant new educational practices or transformations, capable to change the reality in which the subjects are inserted. Like this, it was taken as empiric field the patients rescued by the System of Attendance to Trauma and Emergency of the fire department of Mato Grosso (SIATE), located in Bairro Industrial in Sinop. This research constituted in a qualitative approach, tends as your direct source for collection given, the uneven people in the traffic in this city. To give theoretical support to the subject here presented, subsidy was looked for in several authors, as: Eni Orlandi, Maingueneau, Helena Brandão, Antonio Gramsci end Paulo Freire. In ownership of the obtained data, can if verify that a lot is had done and little has been reaching your final objective, as it would be the purpose. The people which leave an educational class of traffic are capable to make infractions if was studied. However, the organs that integrate the system of traffic in this municipal district have been intensifying several works as educational blitzes, lectures in the schools, simulation of serious accident and the fixation of a panel in the center showing the evolution of the accidents and the deaths in the traffic. The one that observe is that at least the number of deaths has been presenting a significant reduction. In 2004, 33 (thirty three) deaths in the place of the accident were assisted by the Firemen and until June of 2005, 05 (five) deaths were assisted in the place.

Words Key: Education campaigns for the traffic; Discourse Analysis;
Accidents of traffic.

SUMÁRIO

Resumo	V
Abstract	VI
Introdução.....	08
1. O DIÁLOGO TEÓRICO.....	14
1.1. Análise do discurso	14
1.1.1. Enunciado e contexto	15
1.1.2. Sujeito da enunciação	17
1.1.3. Noção da interdiscursividade	18
1.1.4. Cena da enunciação	18
1.2. Trânsito de condutores e pedestre	19
1.2.1. Conseqüências econômicas dos acidentes de trânsito	20
1.2.2. Campanhas de conscientização de trânsito	21
1.2.3. Síntese do Código Nacional de Trânsito	27
2. METODOLOGIA DA PESQUISA	34
2.1. Pesquisa <i>ex-post-facto</i>	34
2.2. Objetivo geral, instrumentos da pesquisa e cenário	35
2.3. Metodologia da coleta dos dados	36
2.4. Tratamento dos dados coletados	37
2.4.1. Processo de transcrição das respostas dos entrevistados	38
2.4.2. Respostas dos entrevistados	39
3. ANÁLISE DOS DADOS	40
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
Referências Bibliográficas	55

INTRODUÇÃO

Logo depois da Segunda Guerra Mundial, o automóvel particular converte-se em fenômeno de massa em todo o mundo. Torna-se artigo de consumo e símbolo de *status* social, impulsionado pelo forte aparato de propaganda das economias capitalistas, que destacam a mobilidade individual e a prosperidade material sem precedentes. Além da poluição sonora e atmosférica, o aumento do tempo de percursos e os engarrafamentos são responsáveis pela crescente agressividade dos motoristas e pela decrescente qualidade de vida em meio urbano.

Juntamente com a incorporação do automóvel no cotidiano das comunidades, surge um importante problema social - os acidentes de trânsito. Enquanto no mundo desenvolvido faz-se um esforço considerável no sentido de controlá-lo, nos países em desenvolvimento ele aparece como um problema cada vez maior.

A necessidade de acompanhar a evolução e o crescimento da Cidade de Sinop (MT) exige, dos órgãos formadores de opinião, elaboração de novos projetos que atendam às necessidades emergentes e aos interesses da população, que sejam capazes de responder aos reclamos da sociedade que almeja a formação do cidadão para os desafios inerentes de um país em desenvolvimento.

A máquina foi inventada pelo homem para facilitar seu trabalho e muitas vezes a mesma máquina se torna arma capaz de mutilar e antecipar a própria morte. Por isso, visando ao aspecto preventivo é que decidi pesquisar o discurso de algumas pessoas que se envolveram em acidentes de trânsito e foram atendidas pelo serviço de Resgate do Corpo de Bombeiros.

A maioria dos enunciados possui marcas que os ancoram diretamente na situação de enunciação. Segundo Gramsci (1986:64), “toda linguagem contém os elementos de uma concepção de mundo e de uma cultura, sendo possível através da linguagem julgarmos maior ou menor complexidade da sua concepção de mundo”. Outros são interpretáveis somente quando se sabe a quem. O fato de um condutor ver uma placa é suficiente para determinar o estatuto do enunciado. Isso é o que acontece no caso dos sinais de trânsito, que são placas convencionais com uma determinada forma e cor reservada às interdições.

Distante quinhentos quilômetros da capital Cuiabá, Sinop surgiu como uma clareira de civilização no início da década de 1970. Trinta e cinco anos depois, o município já está com mais de cem mil habitantes, é uma das cidades que mais cresce no Estado de Mato Grosso.

Junto com crescimento acelerado, surgem também os problemas que envolvem os usuários das vias de trânsito urbano e rural.

O Jornal *Celeiro do Norte*, do dia 11 de junho de 2004, trouxe em manchete que a imprudência tem sido a maior causa dos acidentes com vítimas fatais e que as freqüentes mortes ocorridas nas ruas e avenidas transformaram o trânsito de Sinop no mais violento do interior do Estado.

A Professora Ana Lúcia Andruchak, da UNEMAT, Campus de Sinop, identifica outra causa para o crescimento do número de acidentes. Para ela:

O norte de Mato Grosso acolhe migrantes de todas as regiões do País que aqui chegam determinados a vencer na vida. A maioria das pessoas vem com a idéia fixa de estar sempre chegando à frente, conquistando tudo o que for possível, mesmo que seja necessário passar por cima de alguém. A competitividade está se tornando uma cultura perigosa, que faz as pessoas perderem o senso do equilíbrio, da solidariedade, agindo com frieza e individualismo. Isto não ocorre somente no trânsito urbano. Percebe-se nos estacionamento, nas filas de supermercados, nos bancos, enfim nossa gente está induzida a ter pressa mesmo que isso acarrete em aborrecimentos e até mesmo na morte de outras pessoas. (Jornal O Celeiro do Norte – 11 junho de 2004).

Enquanto cidadão e usuário das vias, o que vejo são muitas campanhas de conscientização desenvolvidas na tentativa de reduzir os índices de acidentes de trânsito em nossa cidade. Algumas apresentam resultados positivos, mas não se fixam como seria o propósito.

Várias adequações foram feitas nas vias urbanas, com objetivo de melhorar a segurança dos usuários. Uma delas foi a construção de rotatórias nos cruzamentos mais perigosos, obrigando os condutores a reduzirem a velocidade. O Corpo de Bombeiros Militar de Sinop, também preocupado com o aspecto preventivo, instalou em uma praça central, um painel onde mostra o número de ocorrências atendidas em todos os meses e no último ano.

Com o lema “Fique Vivo não faça você também parte desta estatística”, desde o dia 02 de setembro de 2004, o painel faz um alerta à população sinopense e tem como objetivo conscientizar a população para a redução desses números. É necessário que o cidadão atente para a sua própria vida e zele pela convivência em sociedade, respeitando o direito de ir e vir, bem como de “viver” dos demais cidadãos.

“Ajude o Bombeiro a ajudar você! O trânsito é um lugar de socialização, cada pessoa tem o seu direito e seus deveres seja ela pedestre, ciclista, motociclista ou motorista. Evite acidentes, pois eles podem trazer seqüelas temporárias, permanentes e até antecipar a morte”. (Corpo de Bombeiros Militar de Mato Grosso – Sinop MT www.anjosdonorte.com). Em 2003, o 4º Batalhão de Bombeiros atendeu, em Sinop, 470 ocorrências de acidentes e, no fechamento de 2004, o painel (Fig nº 01) mostra números assustadores.

A profissão que exerço - a de bombeiro - possibilita constante contato com pessoas vítimas de diversos tipos de acidentes nas vias de trânsito de Sinop. No momento em que chegamos e abordamos o paciente, mesmo que ele esteja inconsciente, sempre nos identificamos como socorristas e que estamos ali para ajudá-lo. Tal procedimento, além de ser protocolo, transmite segurança e conforta o paciente, pois a audição é o último sentido que morre.

É comum encontrarmos, nas ocorrências em que existe gravidade considerável nas vítimas, pessoas expectadoras que sob forte emoção, dizem frases como “esse já morreu. Nossa! Arrancou a perna dele”, etc. Isso contribui para evolução do quadro clínico do paciente, agravando-o ainda mais. Outros acabam expondo pontos de vista sobre o fato gerador dos acidentes. Diante da diversidade dos discursos que é possível ouvir em situações como essa, decidi pesquisar o que existe de implícito no discurso das pessoas vítimas de acidentes e se existem, em seus discursos, traços de campanhas desenvolvidas anteriormente.



Figura nº 01 Painei fique vivo

De posse dos resultados dessa pesquisa, a universidade poderá por meio do seu papel de formadora de opinião, contribuir com a sociedade sinopense bem como de outros municípios, lançando projetos que desenvolvam a consciência no trânsito, pois “*O saber começa com a consciência do saber pouco, pois é sabendo que pouco se sabe é que se prepara o saber*”. (Paulo Freire, 1992: p. 47)

O objetivo geral de minha pesquisa é lançar olhares para localizar as concepções educativas, identificar o que de fato existe implícito no que é falado, principalmente com aquelas pessoas que já foram vítimas de acidentes, pois a linguagem constitui a nossa identidade e nesse caso o locutor pode se inscrever em diferentes perspectivas ideológicas.

Dessa forma, se o problema constatado for de ordem histórico-cultural e a população não acompanhou o processo evolutivo, poderá ser direcionada campanha educativa de maneira que a linguagem mantenha relação com o lugar em que o sujeito vive, mas valorizando sua vida e a do próximo. Com bases nos resultados obtidos, será possível estabelecer prioridades no que deve ser feito ou mudado, sem desconsiderar o conhecimento de senso comum que as pessoas trazem internalizado.

Pela análise do discurso das pessoas acidentadas, busco descobrir se existem traços internalizados de campanhas que foram desenvolvidas, implícitos no discurso das pessoas que sofreram acidentes de trânsito. Sabemos que, pelo discurso, é possível identificar traços da cultura da sociedade em que o sujeito está inserido. *Para Eni Orlandi (1992: p. 98)*, “a noção de silêncio não pode ser confundida com o implícito. Ao contrário do implícito (não-dito), que significa por referência ao que foi dito, o silêncio não precisa ser referido ao dizer para significar. O silêncio significa, não fala”.

A intenção é servir-se do discurso das pessoas vítimas de acidentes de trânsito como base, para apontar o que deve ser feito para reduzir esse crescente índice. De posse desses dados, outras campanhas educativas deverão surgir e, com certeza, contribuir com a preservação de vidas e integridade física dos usuários das vias em Sinop MT.

A universidade, no seu papel de formador de formadores de opinião, poderá tomar frente, e com parcerias de seguimentos de órgãos competentes e relacionados ao trânsito, lançar projetos voltados para melhoria da segurança dos usuários das vias de trânsito e, dessa forma, cumprir seu papel social, possibilitando problematizar a consciência crítica dos indivíduos sobre o mundo e suas realidades. Paulo Freire (1979: p.67) afirma que “*quando as pessoas refletem sobre sua realidade, tornam-se mais conscientes e comprometidas com sua transformação da consciência ingênua à consciência crítica*”.

A seguir apresentarei minha pesquisa. No capítulo I procedo ao diálogo teórico utilizado para fundamentar a pesquisa, o resgate de alguns slogans de campanhas de trânsito e farei uma retomada de alguns itens do Código Nacional de Trânsito, pertinentes à pesquisa. No capítulo II, apresento a metodologia aplicada bem como a transcrição dos dados obtidos. No capítulo III, farei análise das entrevistas com base na fundamentação teórica vista anteriormente e, no IV e último capítulo, as considerações finais sobre toda a pesquisa.

I - O DIÁLOGO TEÓRICO

Dividi este capítulo em duas partes – Análise do Discurso e Trânsito de condutores e pedestres – por ter sido necessário obter conhecimento em ambas as áreas, tendo em vista a natureza interdisciplinar de minha pesquisa. A primeira sustentou a visão lingüística do discurso coletado, apoiada na segunda, que não só justifica muito do implícito no discurso como embasa a finalidade social desta pesquisa.

1.1 Análise do discurso

Para Maingueneau (1987), a chamada “Escola Francesa de análise do discurso” procura unir reflexão sobre texto e sobre história. Definida inicialmente como “estudo lingüístico das condições de produção de um enunciado”, a Análise do Discurso (AD) se apóia sobre os conceitos e métodos da Lingüística. É preciso considerar o quadro das instituições em que o discurso é produzido, as quais delimitam fortemente a enunciação, os embates históricos, sociais, etc, que se cristalizam nos discursos.

Um dos conceitos do filósofo marxista francês Althusser (1918-1990) relacionados ao aparelhos ideológicos do estado em busca da lógica do sistema de dominação, diz que “a ideologia é a maneira pela qual os homens vivem a sua relação com as condições reais de existência, e esta relação é necessariamente imaginária”. (Althusser *apud* Brandão 1993: 22).

Chauí (1981: 19) define o termo “ideologia” como atividade científica que procura analisar a faculdade de pensar, tratando as idéias “*como fenômenos naturais que exprimem a relação do corpo humano, enquanto organismo vivo, com o meio ambiente*”.

É nesse momento que, para o grande pesquisador alemão Marx (1818 – 1883), “Nasce à ideologia propriamente dita, isto é, o sistema ordenado de idéias ou representações e das

normas e regras como algo separado e independente das condições materiais”, considerando que seus produtores – os teóricos, os ideólogos, os intelectuais – não estão diretamente vinculados à produção material das condições de existência. E, “sem perceber, exprimem essa desvinculação ou separação através de suas idéias”. (Marx *apud* Chauí, 1981: 65)

A ideologia, segundo a concepção marxista, é um instrumento de dominação de classe porque a classe dominante faz que suas idéias passem a ser idéias de todos.

A concepção de discurso como um campo de regularidades, em que diversas posições de subjetividade podem manifestar-se, redimensiona o papel do sujeito no processo de organização da linguagem, eliminando-o como fonte geradora de significações.

1.1.1 Enunciado e contexto

Um processo assimétrico – cada enunciado é portador de um sentido estável, a saber, aquele que lhe foi conferido pelo locutor. Esse sentido seria decifrado por um receptor que dispõe do mesmo código, que fala a mesma língua. Nessa concepção da atividade lingüística, o sentido estaria de alguma forma inscrito no enunciado, e sua compreensão dependeria essencialmente de um conhecimento do léxico e da gramática da língua.

A pessoa que interpreta o enunciado reconstrói seu sentido a partir de indicações presentes no enunciado produzido, mas nada garante que o que ela reconstrói coincida com as representações do enunciatador. Ex: “O cachorro late”, o receptor compreenderá a mensagem porque a frase foi produzida no contexto que permite essa decodificação. O receptor poderá entender diferentes sentidos se a frase estiver solta, sem contexto.

Alguns conceitos são essenciais para melhor compreensão da AD, entre eles:.

(A) O estatuto pragmático do enunciado – Ao vermos uma placa NÃO FUMAR em uma repartição pública, trata-se de um enunciado dos mais simples, e sua interpretação parece imediata. Essa interpretação só nos parece imediata porque não temos consciência de que estamos mobilizando várias instâncias para chegar a ela. Primeiro, deve-se começar por considerá-la como uma seqüência de signos, mas precisamente como uma seqüência verbal, um enunciado. O valor pragmático pretende instituir uma certa relação de interdição com o seu destinatário. Para isso é necessário que o enunciado mostre, de uma maneira ou outra, esse valor pragmático, o ato que pretende realizar por intermédio de sua enunciação.

O fato de ver a placa é suficiente para determinar o estatuto do enunciado. É o que acontece no caso dos sinais de trânsito, de placas convencionais com uma determinada forma e cor

reservada às interdições. Junto a enunciados pode-se encontrar também a indicação paratextual, que explica seu estatuto. Ex.: “decreto de ”.

Quando o verbo aparece no infinitivo não exprime necessariamente uma injunção ou, na forma negativa, uma interdição. Em frase independente, um infinitivo sem sujeito expresso não pode ser assertivo, ou seja, apresentar um enunciado como verdadeiro ou falso. Ex.: “Deixar a casa!” pode ser um desejo, um conselho ou uma ordem. Falta a interdição. Dessa forma, interpretamos “não fumar” como uma interdição não por causa unicamente do sentido fumar, mas porque sabemos que em repartições publicas geralmente se colocam placas para transmitir ordens e não para expressar desejos.

(B) A ancoragem na situação de enunciação

Quando o enunciado apresenta marcas de tempo e de pessoa, o presente só pode ser interpretado em relação à situação de enunciação específica na qual se inscreve. Exemplo 01 – “Estou com um pouco de frio” – o verbo no presente tem duração variável, dura provavelmente alguns minutos. Exemplo 02 - “Maria está depressiva” – dependendo do caso, tem uma duração que pode variar de algumas semanas a alguns anos e até mesmo a vida inteira. Exemplo 03 - “Está passando Branca de Neve no Cine Rex” – Presume-se que se refere a um período que vai de uma semana a várias. Assim, a maioria dos enunciados possui marcas que os ancoram diretamente na situação de enunciação: “esta sala” “aqui” ou “ontem”, a desinência de tempo dos verbos, “eu” ou “você” são interpretáveis somente quando se sabe a quem, onde e quando o enunciado foi dito.

(C) Os contextos ou ambiente físico ou situacional

O contexto não é necessariamente o ambiente físico, o momento e o lugar da enunciação. As seqüências verbais encontradas antes ou depois da unidade a interpretar, essas são chamadas de *cotexto*. O conhecimento de mundo e algumas regras de senso comum possibilitam compreender que uma pessoa ao ver outra pegar um maço de cigarros, justifique ser vontade de fumar e, ao ver procurar um espaço apropriado para o hábito, logo entende-se que ali é proibido fumar. O saber anterior à enunciação facilita a decodificação da mensagem.

(D) Os procedimentos pragmáticos

Uma interpretação derivada de uma asserção é aquela em que o leitor ao ler um cartaz, por exemplo, “este local é um espaço reservado a não-fumantes”, precisa buscar recursos não estritamente de ordem lingüística, raciocinando sobre a situação em que se encontra, para depois determinar o sentido do enunciado. Ele deve mobilizar regras denominadas pragmáticas.

(E) Instruções para interpretações

Tomamos como exemplo a frase “Esta sala é um espaço reservado a não-fumantes. Mas há um bar no final do corredor”. Para interpretar esta seqüência de duas orações interligadas por um elemento de ligação, o conector “mas”, é necessário que o leitor interprete a relação assim estabelecida, apoiando-se ao mesmo tempo no contexto e no valor de “mas” na língua. O destinatário dispõe de instruções ligadas ao emprego de *mas*; além disso, deve levantar hipótese para explicar as proposições implícitas, como “é impossível fumar” / “é possível fumar”, “esta sala é um espaço reservado a não-fumantes” até a interpretação “não fume” e as instruções ligadas a “mas”. Trata-se de procedimentos pragmáticos porque exigem do destinatário uma análise do contexto e não somente uma interpretação semântica, seu conhecimento da língua.

1.1.2 Sujeito da enunciação

Opondo-se ao tradicional paradigma clássico, neoplatônico, emerge, assim, uma nova maneira de ver a língua, apreendendo-a enquanto função demonstrativa – domínio de “mostrar”, da mostração. Nesse quadro teórico, o sujeito passa a ocupar uma posição privilegiada, e a linguagem passa a ser considerada o lugar da constituição da subjetividade. E porque constitui o sujeito, a linguagem pode representar o mundo.

Eni Orlandi (1983), analisando o percurso da concepção do sujeito nas teorias lingüísticas modernas, distingue as seguintes etapas: na primeira fase, as relações interlocutivas estão centradas na idéia da interação, harmonia conversacional, a influência do “eu”, troca entre o *eu* e o *tu*. Na segunda fase, é que se passa para a idéia do conflito. Centradas no outro, segundo essa concepção, as relações intersubjetivas são governadas por uma tensão básica em que o *tu* determina o que o *eu* diz, ocorrendo uma espécie de tirania do primeiro sobre o segundo. É a influência do “tu”. Na terceira fase, em que reconhecendo, no binarismo da concepção anterior, uma polarização que impedia apreender o sujeito na sua disposição, diversidade, a AD procura romper com a circularidade dessa estrutura dual: a influência do “outro”.

Segundo Benveniste (citado por Chauí, 1981 *apud* Brandão, 1993), a subjetividade é a capacidade de o locutor se propor como sujeito do seu discurso e ela se funda no exercício da língua. O importante é o progresso de construção do enunciado e não o produto pronto. A enunciação discursiva tem as marcas da subjetividade enquanto que a enunciação histórica não. Para a análise do discurso, é essa concepção de sujeito – aquele que vai perdendo a polaridade centrada ora no eu ora no tu e se enriquecendo com uma relação dinâmica entre

identidade e alteridade. O sujeito só constrói sua identidade na interação com o outro, não existe antes do momento do discurso.

À medida que se passa a incorporar a relação inter-ouvinte, numa perspectiva dialógica, como elemento fundamental no processo de significação, entra para o âmbito dos estudos lingüísticos a preocupação com o social, com as condições de produção. Essa preocupação com o outro introduz necessariamente o conceito de história e o de ideologia que vem deslocar o conceito de sujeito. Este perde o seu centro e passa a se caracterizar pela dispersão, por um discurso heterogêneo que incorpora, assume diferentes vozes sociais.

1.1.3 Noção de interdiscursividade

Sobre a relação interdiscursiva, Maingueneau (1984 p. 27) adota uma posição andar mais radical ao proclamar o primado do interdiscurso sobre o discurso. Isso leva afirmar que “a unidade de análise pertinente não é o discurso, mas um espaço de trocas entre várias discursos convenientemente escolhidos” (Maingueneau *apud* Brandão 1993: 73)

Para explicar o que vem a ser interdiscurso, Maingueneau distingue *universo discursivo* (constituído pelo conjunto de formações discursivas de todos os tipos que interagem numa dada conjuntura), de *campo discursivo* (que é um conjunto de formações discursivas que se encontram em concorrência, se delimitam reciprocamente em uma região determinada do universo discursivo), e de *espaço discursivo* (que são recortes que o analista isola no interior de um campo discursivo tendo em vista propósito específicos de análise).

Por isso, Maingueneau propõe levar em conta os fundamentos semânticos dos discursos, o que se deve é construir um sistema no qual a definição da rede semântica que circunscreve a especificidade de um discurso coincida com a definição das relações deste discurso com seu outro.

1.1.4 Cena de enunciação

Toda situação comunicativa enquadra-se em *cena de enunciação*, ou seja, a fala é *encenada* em discurso.

Maingueneau (2002) aponta três tipos de cena – a englobante, a genérica e a cenografia. *Englobante* seria a referente à finalidade do discurso, por exemplo, se é política, publicitária, religiosa etc. *Genérica* é a relativa aos diferentes gêneros do discurso em que

cada discurso da englobante configura seus enunciados. Ambas as cenas definem conjuntamente o quadro *cênico*, o espaço estável no qual o discurso adquire sentido. *Cenografia* seria o segundo plano do quadro cênico, é a “fonte do discurso e aquilo que se engendra” (Maingueneau, 2002: 87), é a legitimação da cena de enunciação, um processo de alargamento paradoxal. Por exemplo, no discurso político (cena englobante), há o panfleto (cena genérica) em que o candidato dirige-se a seus eleitores – o conjunto forma o quadro cênico, que é legitimado pela existência de alguém altruísta, preocupado com os problemas de determinada sociedade, dirigindo-se a cada cidadão (cenografia)

No caso desta pesquisa, há a cena englobante de uma situação imprevista, no espaço-tempo de um acidente de trânsito, materializada na cena genérica de uma entrevista entre a vítima do acidente e o bombeiro que a socorre. Este é o quadro cênico, em que se oculta a cenografia – para a vítima, o bombeiro estaria investido da postura de autoridade e ela, de infrator, para o bombeiro, seria o pesquisador e a pessoa-fonte de informação.

A cenografia é a fonte da produção do discurso, quanto mais o co-enunciador fala, mais se esforça para construir progressivamente seu dispositivo da fala. Para persuadir é preciso atribuir identidade ao falante, captar seu imaginário por meio da cena valorizada. A cenografia leva o quadro cênico a se deslocar para o segundo plano. Ela só se manifesta plenamente se puder controlar o próprio desenvolvimento, manter uma distância em relação ao co-enunciador. Todo discurso, por sua manifestação mesma, pretende convencer instituindo a cena de enunciação que o legitima. De início, a fala supõe certa situação de enunciação que, na realidade, vai sendo validada progressivamente por intermédio da própria enunciação. A cenografia pode apoiar-se em cenas de fala que Maingueneau chama de “validadas”. Isto é, já instaladas na memória coletiva, seja a título de modelos que se rejeitam ou de modelos que se valorizam. *As cenas validadas englobantes* são aquelas em que a produção do discurso acontece no espaço amplo, comum entre as pessoas. *As validadas genéricas* são aquelas produzidas quando há aproximação do enunciador e co-enunciador, influenciando no resultado final do discurso. No momento em que se estabelece o discurso passa-se a validar a cenografia.

1.2 Trânsito de condutores e pedestres

O número de mortes em acidentes de trânsito no Brasil aumentou 7,2% entre os anos de 2001 e 2002, de acordo com os últimos dados da Secretaria de Vigilância em Saúde, órgão

do Ministério da Saúde. Em 2001, morreram 30.527 pessoas em acidentes de trânsito. No ano seguinte, esse número aumentou para 32.730”. (www.bbc.co.uk em 12/06/05)

A Organização Mundial da Saúde coloca o Brasil entre os países onde há mais mortes no trânsito em todo o mundo. “A cada ano o Brasil contabiliza 750 mil acidentes, 27 mil brasileiros mortos e mais de 400 mil com lesões permanentes nas estradas e vias urbanas do País”. (www.dprf.gov.br)

Muitas pessoas acham que os acidentes têm maior chance de ocorrer em estradas ou em situações especiais ou fora do normal. No entanto, vários estudos demonstram que a maioria dos acidentes acontece com tempo bom, durante o dia e em retas - e metade deles quando o motorista está próximo à sua residência. O automóvel é o veículo que mais atropela; na seqüência vêm os ônibus e as motocicletas. A outra grande incidência de acidentes, após os atropelamentos, são as quedas, em geral de motocicletas e bicicletas.

Apesar de os motoristas não terem o hábito de fazer periodicamente uma boa manutenção dos veículos, e do mau estado de conservação das rodovias, ruas e estradas, ausência de sinalização, fiscalização ineficiente, inexistência de passarelas para pedestres, etc., a verdade é que 90% dos acidentes são causados pelo fator humano: excesso de velocidade ou desconsideração e desrespeito às normas básicas de segurança.

Dirigir com sono é outro grande assassino no trânsito. Motoristas profissionais, como caminhoneiros, que dirigem muitas horas por longas distâncias, e em períodos noturnos, são os principais responsáveis pelo maior número de acidentes dessa natureza, que são agravados pelo enorme porte e peso de seus veículos.

Portanto, o trânsito é um espaço de vida pública, de cidadania e de democracia. É onde as pessoas se encontram, se cruzam, se movimentam. Por isso, faz-se necessário haver respeito mútuo com relação às normas coletivas que garantem a liberdade de circulação de cada um.

1.2.1 – Conseqüências econômicas dos acidentes de trânsito

Por outra ótica, um acidente no trânsito além de trazer dor, sofrimento e perda de qualidade de vida às vítimas e aos familiares, também tem uma expressiva negatividade do ponto de vista econômico. Uma pesquisa divulgada pelo IPEA (Instituto de Pesquisa

Econômica Aplicada), em maio de 2003, sobre os impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas, apontou alguns custos provocados pelas ocorrências envolvendo veículos e pessoas nos centros urbanos.

“Foram observados:

a) Custo dos Danos aos Veículos

Custo de recuperação ou reposição dos veículos danificados em acidentes de trânsito.

b) Custo médico-hospitalar

Soma dos custos dos recursos humanos e materiais do atendimento e tratamento das vítimas de acidentes de trânsito, desde a chegada ao hospital até o momento da alta ou do óbito. Inclui também os custos dos programas de reabilitação, como fisioterapia.

c) Custo de Processos Judiciais

Custo do funcionamento da estrutura judicial em função de acidentes de trânsito.

d) Custo de Congestionamento

Soma dos custos relativos ao tempo perdido pelos ocupantes de veículos retidos no tráfego e ao aumento do custo de operação destes veículos, em função de congestionamentos gerados por acidente de trânsito.

e) Custo Previdenciário

Custo que recai sobre a Previdência Social em função da impossibilidade de trabalhar de vítimas de acidentes de trânsito, temporária ou permanente, sendo sustentadas parcialmente pela Previdência. Esse custo inclui despesas com pensões e benefícios.

f) Custo do Resgate de Vítimas

Custo do transporte das vítimas de acidentes de trânsito do local do acidente até o hospital ou pronto-socorro. Inclui o custo da utilização de equipamentos especiais e do deslocamento das equipes de resgate, com veículos e profissionais especializados (ambulâncias, médicos, socorristas).

g) Custo de Remoção de Veículos

Custo de utilização de guinchos ou outros meios para remover os veículos avariados do local do acidente até uma oficina, pátio ou delegacia. Inclui o aluguel do veículo e o tempo de serviço do técnico responsável.

h) Custo dos Danos ao Mobiliário Urbano e à Propriedade de Terceiros

Custo de reposição e recuperação de equipamentos urbanos e de propriedades de terceiros danificados ou destruídos em função de acidentes de trânsito. O mobiliário urbano compreende abrigos de ônibus, postes, orelhões, bancas de revistas, caixas de correio e gradis.

i) Custo de outro Meio de Transporte

Soma das despesas do acidentado com passagens de ônibus, táxi e aluguel de veículo decorrentes de necessidade de locomoção no período posterior ao acidente em que o veículo ficar sem condições de uso.

j) Custos dos Danos à Sinalização de Trânsito

Custo de reposição ou recuperação da sinalização danificada ou destruída em função de acidentes de trânsito. Consistem em elementos, tais como, postes de sustentação de sinalização, placas de sinalização, equipamento semafórico.

l) Custo do Atendimento Policial e dos Agentes de Trânsito

Soma dos custos do tempo dos policiais e/ou agentes de trânsito e da utilização de veículos para atendimento no local do acidente, hospital ou delegacia.

A pesquisa também apontou a média dos gastos produzidos com os acidentes no Brasil. Conforme a pesquisa, um acidente de trânsito tem um custo médio de R\$ 8.782,00, considerados todos os tipos de acidentes. Caso considerem-se apenas os acidentes com vítimas, o valor médio de um acidente eleva-se para R\$ 35.136,00. Desagregando os custos por grau de severidade dos acidentes, verificou-se que um acidente de trânsito sem vítimas tem um custo médio de R\$ 3.262,00. Um acidente com ferido apresenta um custo médio de R\$ 17.460,00 e um acidente com morte R\$ 144.143,00. Estes dados evidenciam que o impacto econômico causado pelos acidentes de trânsito cresce significativamente à medida que aumenta a severidade dos acidentes de trânsito”.

(www.ipea.gov.br/TemasEspeciais/especiais.html - 19k - acessado em 20 de abril de 2005).

1.2.2 Campanhas de conscientização no trânsito

O aumento considerável de perda de qualidade de vida e sofrimento de família em decorrência de mortes de familiares em acidentes de trânsito, obriga os poderes constituídos e os órgãos competentes a desenvolver freqüentemente campanhas que abordam a questão da segurança no trânsito. Essa preocupação teve início em âmbito mundial, e está sendo implementada por meio de campanhas em nível federal, estadual e municipal.

A aprovação pelo Congresso Nacional do Novo Código de Trânsito, em 1998, é um começo promissor de mudança quanto a esses altíssimos números. Contudo, programas adicionais são imprescindíveis para criar uma nova cultura no trânsito e, nesse aspecto,

somente os municípios maiores nas regiões mais desenvolvidas têm encontrado condições de implementar tais programas. Acredita-se que o novo código tem sido importante para a tomada de consciência do problema.

A condução de veículos motorizados exige de condutores *tomada de decisões* em frações de segundos, dentro de uma multiplicidade de impressões do mundo circundante, e saber encaixá-las no mosaico das situações momentâneas. Essas atitudes sofrem intervenções de percepção, juízos, motivações e outras atividades psíquicas. As situações de trânsito obrigam o indivíduo a agir repentinamente a todo o momento.

É possível a tomada de decisão inadequada em razão de uma perturbação transitória, como nos casos de fadiga, estresse, sobrecarga emotiva ou embriaguez. Essas atitudes dos indivíduos classificam-se em três tipos: racionais, intuitivas e dependentes.

A tomada de decisão racional caracteriza-se por destacar a informação relevante, observar cuidadosamente as conseqüências futuras e atuar de forma intencional e lógica. *A intuitiva* mostra pequena antecipação às conseqüências futuras, ou pequena procura sistemática de informação. *A dependente* tem como característica não se mostrar responsável por suas decisões, que são tomadas em virtude da aprovação social. (Organização Mundial da Saúde – Career, 1992, *apud* French et al., 1993)

Como medidas preventivas e de segurança surgem diversas campanhas. Dentre elas, podemos citar a que incentiva hábito de não ingerir bebidas alcoólicas ao dirigir (Fig. 02) e o uso de cinto de segurança. Essas estratégias têm tido como resultado veículos mais seguros, modificações de práticas de direção pela diminuição da freqüência de condutores alcoolizados e aumento do uso de cinto de segurança.

O hábito do uso do cinto de segurança é um comportamento indicativo de interesse na segurança pessoal. Meios de proteção, como o cinto de segurança ou *air bags*, são eficientes na diminuição da letalidade dos acidentes vitimando ocupantes de veículos. Esses meios não têm qualquer impacto na prevenção dos acidentes de trânsito relacionados com pedestres ou ciclistas.



Figura 02 – Semana Nacional de Trânsito – Setembro /2001

É com base neste indicativo que inúmeras campanhas surgiram, voltadas ao benefício das pessoas que estão fora dos veículos, como mostram as campanhas (Fig. 03) desenvolvidas pela EMDEC (Empresa Municipal de desenvolvimento de Campinas) sobre a importância do respeito à sinalização, com o objetivo de evitar acidentes de trânsito, principalmente o atropelamento.



Figura 03 – Valorização do pedestre EMDEC – São Paulo.

Como o trânsito é de responsabilidade de todo usuário das vias, motorizado ou não, condutor ou pedestre, foi preciso objetivar todos. Com esse objetivo tivemos campanhas como a que traz o slogan “o trânsito é feito de pessoas, valoriza a vida”, que abrangem todos os leitores ou ouvintes. A figura abaixo mostra outro slogan deste seguimento. (fig. 04)



Figura 04 – Campanha de apelo a todo usuário das vias.

Outra preocupação é com aumento dos acidentes envolvendo motocicletas. A facilidade e rapidez, proporcionadas pelas motos, muitas vezes contribuem para que os condutores ignorem as leis e regulamentação de circulação. O Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul foi um dos primeiros a desenvolver campanhas direcionadas aos moto-boys, principais vítimas por fazerem das motos seus instrumentos de trabalho. (Fig. 05)



Figura 05 – Campanha direcionada aos moto-boys.

Para aqueles que continuaram insistindo, logo veio outro slogan “Quem procura, sempre acha”. “Quem persegue, sempre alcança”. (Fig. 06 e 07)



Figura 06 – Campanha objetivando conscientizar os moto-boys.



Figura 07 – Campanha objetivando conscientizar os moto-boys.

Objetivando trabalhar a educação dos condutores, estão surgindo campanhas que alertam sobre os perigos deste hábito, como a que foi desenvolvida pelo Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Mato Grosso (Fig. 08).

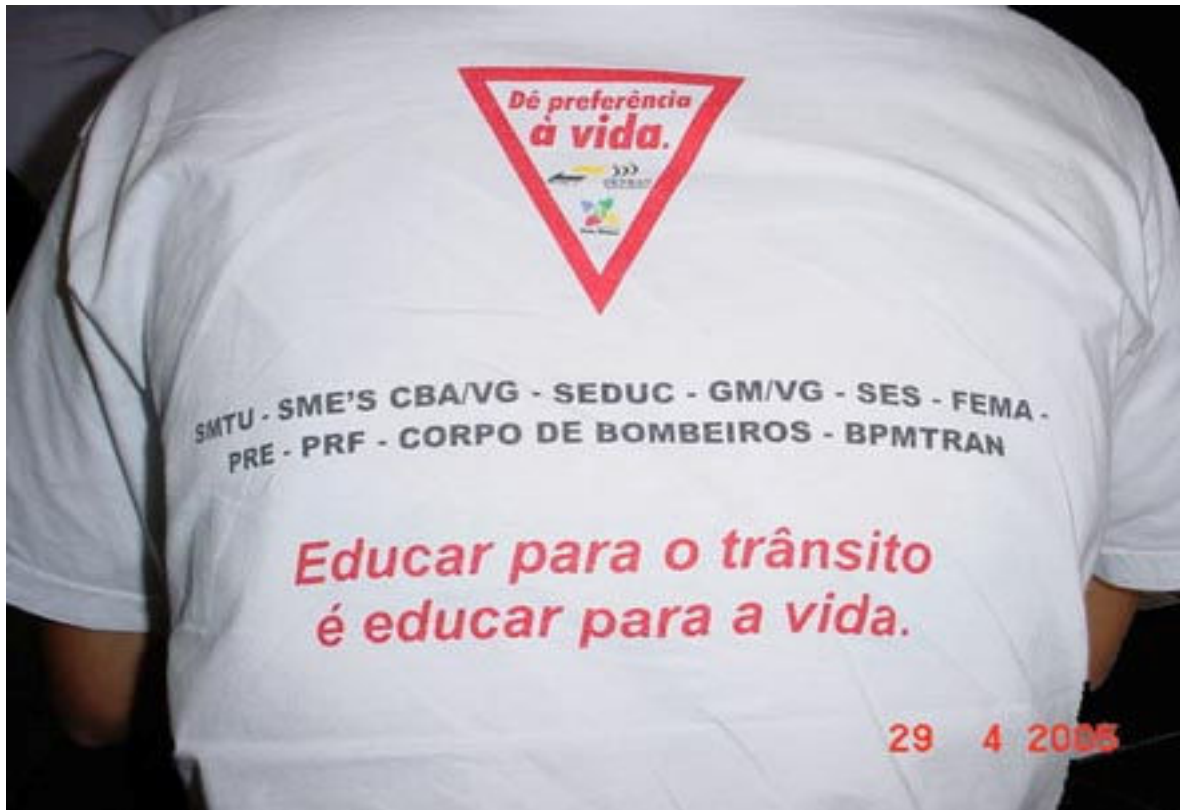


Figura 08 – incentiva educação para o trânsito.

Recentemente em Sinop foram desenvolvidas duas campanhas de conscientização para o trânsito. A primeira teve a boa iniciativa da Secretaria Municipal de Trânsito, contou com esforços dos seguimentos envolvidos diretamente com o trânsito e resultou na “Semana Municipal para o Trânsito”, durante a qual equipes de Bombeiros e Guardas Municipais palestrantes percorreram Escolas do Ensino Fundamental, policiais fizeram blitzes educativas endereçadas aos condutores e simulações de acidentes, visando despertar a conscientização para o problema do trânsito (Fig. 09).



Figura 09 – Campanha “Trânsito não é lugar para se brincar”.

A segunda foi uma iniciativa do Estado de Mato Grosso através do Departamento Estadual de Trânsito, tendo em vista a expressividade da produção agrícola e o grande número de caminhões circulando nas rodovias do Estado. Com o slogan “Arranca safra” (Fig. 10) a campanha teve como foco principal os caminhoneiros, devido ao grande índice de acidentes envolvendo a categoria. Integrantes dos seguimentos envolvidos como DETRAN, Polícia Rodoviária Federal e Corpo de Bombeiros, estiveram participando de palestras para motoristas nos pátios de postos de combustíveis.



Figura 10 – Campanha “Arranca safra” direcionada aos caminhoneiros.

Com o surgimento da telefonia celular, outro fator passou a fazer parte dos problemas que contribuem para o aumento dos acidentes de trânsito. O estado do Pará desenvolveu este slogan "Celular. Não fale no trânsito". "No volante, celular nem pensar! Faça o Pacto pela Vida no Trânsito Por isso dirija com responsabilidade pois a próxima vítima poderá ser você ou algum de seus entes queridos”!

Diante das diversidades dos fatos que contribuem para a origem dos acidentes, é preciso a determinação de todas as pessoas para a redução dos índices de mortalidade que muito sofrimento têm trazido as pessoas de Sinop e de todo o País.

1.2.3 Síntese do código nacional de trânsito

Penso ser interessante rever alguns artigos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, composta de XX capítulos com 341 artigos, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

“CAPÍTULO III

DAS NORMAS GERAIS DE CIRCULAÇÃO E CONDUTA

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

I - a circulação far-se-á pelo lado direito da via, admitindo-se as exceções devidamente sinalizadas;

II - o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos, bem como em relação ao bordo da pista, considerando-se, no momento, a velocidade e as condições do local, da circulação, do veículo e as condições climáticas;

III - quando veículo, transitando por fluxos que se cruzem, se aproximarem de local não sinalizado, terá preferência de passagem:

a) no caso de apenas um fluxo ser proveniente de rodovia, aquele que estiver circulando por ela;

b) no caso de rotatória, aquele que estiver circulando por ela;

c) nos demais casos, o que vier pela direita do condutor;

(.....)

Art. 61. A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas a suas características técnicas e as condições de trânsito.

§ 1º 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;

II - nas vias rurais:

a) nas rodovias:

1) cento e dez quilômetros por hora para automóveis e camionetas;

2) noventa quilômetros por hora, para ônibus e microônibus;

- 3) oitenta quilômetros por hora, para os demais veículos;
- b) nas estradas, sessenta quilômetros por hora.

§ 2º O órgão ou entidade de trânsito ou rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior.

(.....)

CAPÍTULO IV

DOS PEDESTRES E CONDUTORES DE VEÍCULOS NÃO MOTORIZADOS

Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres.

§ 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

§ 2º Nas áreas urbanas, quando não houver passeios ou quando não for possível a utilização destes, a circulação de pedestres na pista de rolamento será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 3º Nas vias rurais, quando não houver acostamento ou quando não for possível a utilização dele, a circulação de pedestres, na pista de rolamento, será feita com prioridade sobre os veículos, pelos bordos da pista, em fila única, em sentido contrário ao deslocamento de veículos, exceto em locais proibidos pela sinalização e nas situações em que a segurança ficar comprometida.

§ 4º (VETADO)

§ 5º Nos trechos urbanos de vias rurais e nas obras de arte a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres, que não deverão, nessas condições, usar o acostamento.

§ 6º Onde houver obstrução da calçada ou da passagem para pedestres, o órgão ou entidade com circunscrição sobre a via deverá assegurar a devida sinalização e proteção para circulação de pedestres.

Art. 69. Para cruzar a pista de rolamento o pedestre tomará precauções de segurança, 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, observadas as seguintes disposições:

I - onde não houver faixa ou passagem, o cruzamento da via deverá ser feito em sentido perpendicular ao de seu eixo;

II - para atravessar uma passagem sinalizada para pedestres ou delimitada por marcas sobre a pista:

a) onde houver foco de pedestres, obedecer às indicações das luzes;

b) onde não houver foco de pedestres, aguardar que o semáforo ou o agente de trânsito interrompa o fluxo de veículos;

III - nas interseções e em suas proximidades, onde não existam faixas de travessia, os pedestres devem atravessar a via na continuação da calçada, observadas as seguintes normas:

a) não deverão adentrar na pista sem antes se certificar de que podem fazê-lo sem obstruir o trânsito de veículos;

b) uma vez iniciada a travessia de uma pista, os pedestres não deverão aumentar o seu percurso, demorar-se ou parar sobre ela sem necessidade.

Art. 70. Os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições deste Código.

Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos.

Art. 71. O órgão ou entidade com circunscrição sobre a via manterá, obrigatoriamente, as faixas e passagens de pedestres em boas condições de visibilidade, higiene, segurança e sinalização.

CAPÍTULO V DO CIDADÃO

Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.

Art. 73. Os órgãos ou entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a

possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

Parágrafo único. As campanhas de trânsito devem esclarecer quais as atribuições dos órgãos e entidades pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito e como proceder a tais solicitações.

(.....)

CAPÍTULO XV DAS INFRAÇÕES

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.

Infração - gravíssima;

Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir;

Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

Parágrafo único. A embriaguez também poderá ser apurada na forma do art. 277.

(.....)

Art. 276. A concentração de seis decigramas de álcool por litro de sangue comprova que o condutor se acha impedido de dirigir veículo automotor.

Parágrafo único. O CONTRAN estipulará os índices equivalentes para os demais testes de alcoolemia.

Art. 277. Todo condutor de veículo automotor, envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido os limites previstos no artigo anterior, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia, ou outro exame que por meios técnicos ou científicos, em aparelhos homologados pelo CONTRAN, permitam certificar seu estado.

Parágrafo único. Medida correspondente aplica-se no caso de suspeita de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

(.....)

CAPÍTULO XIX
DOS CRIMES DE TRÂNSITO

Seção II

Dos Crimes em Espécie

Art. 306. Conduzir veículo automotor, na via pública, sob a influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam”.

ANEXO I

DOS CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para efeito deste Código adotam-se as seguintes definições:

ACOSTAMENTO - parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

AGENTE DA AUTORIDADE DE TRÂNSITO - pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

AUTORIDADE DE TRÂNSITO - dirigente máximo de órgão ou entidade executivo integrante do Sistema Nacional de Trânsito ou pessoa por ele expressamente credenciada

BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

BICICLETÁRIO - local, na via ou fora dela, destinado ao estacionamento de bicicletas.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

CAMINHÃO-TRATOR - veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

CAMINHONETE - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

CAMIONETA - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

CICLOFAIXA - parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica.

CICLOMOTOR - veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.

CONVERSÃO - movimento em ângulo, à esquerda ou à direita, de mudança da direção original do veículo.

CRUZAMENTO - interseção de duas vias em nível.

(.....)

Tendo cumprido o propósito de demonstrar o essencial das leituras que me auxiliaram neste estudo, passo a apresentar metodologicamente a pesquisa.

II - METODOLOGIA DA PESQUISA

Neste capítulo, pretendo relatar o tipo de pesquisa a que me dediquei. Revendo seus objetivos, apresentando os instrumentos de pesquisas, a metodologia de aplicação desses instrumentos e esclarecendo o processo de transcrição dos dados coletados.

2.1 Pesquisa *ex-post-facto*

A pesquisa *ex-post-facto* é aquela em que o pesquisador não pode, por sua vontade, controlar as variáveis independentes, ou seja os elementos alvo de correlação. Ele precisa localizar os grupos semelhantes entre si que por sua vez já chegam ao pesquisador prontos, desenvolvidos naturalmente. No caso desta pesquisa, uma das variáveis constitui o grupo de pessoas acidentadas atendidas por mim, enquanto profissional bombeiro, do período de março de 2004 a abril de 2005. Um grupo a que tive acesso após o fato acidente consumado e que, portanto, chegou “pronto”. Outra variável foi o respectivo discurso sobre acidentes – também não controlável.

Este tipo de pesquisa é largamente usado em pesquisa global porque possibilita a consideração dos fatos históricos e proporcionam informações gerais acerca da população, o levantamento deste tipo de pesquisa caracteriza-se pela interrogação direta das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer. Basicamente recolhe informações de todos os integrantes do universo pesquisado, tem-se um senso. Estuda-se por amostra e mediante análise quantitativa, obtêm-se conclusões.

Para o planejamento da pesquisa *ex-post-facto*, segundo (Gil 1991: 119), devem ser seguidos alguns passos a saber:

- a) formular o problema
- b) construir hipóteses
- c) localizar grupos para investigação
- d) operacionalizar variáveis

- e) coletar dados
- f) analisar e interpretar dados
- g) apresentar conclusões

A coleta dos dados acontece em dois momentos. No primeiro, o pesquisador tem objetivo de identificar as “variações” da variável independente nos grupos, bem como o controle das intervenientes. No segundo momento, ele procura as variáveis dependentes que podem ser através da observação, questionamentos, entrevistas etc.

A análise e interpretação dos dados de pesquisa *ex-post-facto* estão intimamente relacionadas à maneira como foram analisados e interpretados os dados. O pesquisador controla apenas as variáveis intervenientes em virtude das dificuldades que envolvam este processo. A análise estatística possibilita apenas determinar certa relação existente e qual sua força. Para a efetiva interpretação dos dados, torna-se necessário, sobretudo, proceder a análise lógica das relações com sólido apoio em teorias e mediante a comparação com autores estudados.

2.2 Objetivo geral, o instrumento de pesquisa e o cenário da pesquisa

O objetivo geral de pesquisa é lançar olhares para localizar as concepções educativas, identificar o que de fato existe implícito no que é falado, principalmente por aquelas pessoas que já foram vítimas de acidentes, pois a linguagem constitui nossa identidade e, nesse caso, o locutor pode se inscrever em diferentes perspectivas ideológicas. A pesquisa foi desenvolvida acompanhando o Corpo de Bombeiros nos atendimentos das ocorrências de trânsito, os quais envolveram vítimas. O cenário de situações como essa não transmite boa sensação àquelas pessoas que não estão habituadas a conviver com cinemáticas em que aparecem pessoas feridas e muito sangue. A própria cor vermelha das viaturas, associada ao fim a que se destina, transmite a sensação de estupefação em algumas pessoas. Na segunda fase da pesquisa, o ambiente foi mais suave. Por telefone e já passados alguns dias, as vítimas encontram tranquilidade para falarem. Nas entrevistas em que as pessoas foram ao quartel, procuramos atendê-las com urbanidade e deixando-as à vontade para conhecer nossas instalações. Já é da cultura e doutrina nossa tratar sempre muito bem as pessoas que precisarem de nossos serviços, prova disso é que somos a instituição mais bem aceita pela população brasileira, seguida pela instituição correios.

2.3 Metodologia de coleta dos dados

A pesquisa teve como fonte para produção dos dados, algumas pessoas que sofreram acidentes de trânsito no município. A escolha se deu por dois motivos. Primeiro porque essas pessoas se envolveram em acidente e isso provoca reflexão pessoal contribuindo positivamente com os objetivos da pesquisa. O outro motivo está na praticidade que encontrei para coletar os dados, pois sou Bombeiro Militar e estou diretamente em contato com acidentados tanto no local das ocorrências quanto na confecção de certidões de ocorrências.

Inicialmente comecei gravando o discurso das vítimas durante o transporte ao Pronto Socorro. Depois em virtude de troca de função, passei a coletar os dados no Quartel, aproveitando o momento em que as vítimas procuravam a certidão da ocorrência. Finalizando, fiz algumas entrevistas via telefone, durante o período de convalescença do paciente.

Nas gravações durante o transporte, procurei fazê-las naturalmente de maneira que a vítima não percebesse que se tratava de uma entrevista e que estava sendo gravada. Logo depois de ser atendida, explicava o objetivo das perguntas e solicitava autorização para que eu pudesse usá-la em uma pesquisa na Universidade. Embora fosse dada a liberdade de negar tal uso, não houve objeções. Durante o deslocamento, o paciente já se encontra estabilizado, é necessário o monitoramento constante de seus sinais vitais, objetivando não deixá-lo evoluir ao quadro de inconsciência. Para a pesquisa nesse contexto, não houve necessidade de adotar nenhuma prática especial, pois isso não alterou a rotina dos socorristas. É salutar esclarecer também que em nenhum momento o atendimento do Serviço de Resgate foi prejudicado em decorrência das entrevistas.

Nas entrevistas presenciais, houve desvio da naturalidade na produção do discurso. Isso porque as pessoas, frente a um representante de uma instituição que culturalmente vemos como autoridade constituída, procuram sistematizar seu discurso, elaborando da melhor forma possível de acordo com seu conhecimento de mundo.

Nas coletas de dados por telefone, as pessoas já estavam em casa, haviam refletido sobre seu acidente, o discurso foi mais objetivo. Um fator interessante é que eu perguntava no impessoal e a maioria das respostas se encaminhava para o pessoal. A impressão que se tinha, é que eu estava perguntando sobre seus respectivos acidentes. Os meios auxiliares usados para a pesquisa foram: gravador portátil, aparelhos telefônicos e máquina fotográfica. Esta última

foi usada para fotografar algumas camisetas de campanhas e atualmente é usada para registrar os acidentes de trânsito com objetivo de alimentar nosso site www.anjosdonorte.com.

2.4 Tratamento dos dados coletados

Embora tenhamos lido as formas de transcrição de Marcuschi (1999: 17), cuja obra ensina a regras e sinais para transcrição de falas simultâneas, sobreposição de vozes, sobreposição localizada, pausas, dúvidas, sobreposição e truncamentos, optamos por apenas transcrever literalmente as respostas dos entrevistados, haja vista que não analisaríamos a linguagem não-verbal. Por outro lado, por ter sido uma conversa entre apenas o pesquisador e o entrevistado, não houve ocorrência de simultaneidade e sobreposição de vozes. As modulações da voz foram marcadas pelos sinais gráficos de pontuação na escrita e as pausas, por reticências.

2.4.1 Processo de transcrição das respostas dos entrevistados

Com as gravações feitas em gravador portátil de fitas K7, dediquei-me à transcrição das falas. O essencial para uma boa transcrição de conversação é que o analista saiba quais os seus objetivos e não deixe de assinalar o que lhe convém. A pesquisa não pode ser o produto de um observador postado fora das significações que os indivíduos atribuem aos seus atos; deve, pelo contrário, ser o real do sentido social que os indivíduos constroem em suas interações cotidianas.

Seguindo a escrita padrão mas considerando a produção real, grafiei as palavras pronunciadas de modo diferente do padrão conforme alguns consensos tais como *né, pra, prum, come, tava*, etc.; assim como truncamentos: *compr* (=comprou), *vam di* (=vamos dizer) etc.

Para o formato da conversação, como é usual apresentei as respostas em seqüênciação, com linhas não muito longas, para melhor visualização do conjunto. Por outro lado julguei importante indicar os falantes por ENTREVISTADO enumerando-os (E₁ E₂ E₃), para indicar os falantes com nome genérico enumerando-os para impossibilitar sua identificação, sem cortar as palavras na passagem de uma linha para outra.

2.4.2 Respostas dos entrevistados

As pessoas entrevistadas são vítimas de acidentes de trânsito em Sinop (MT) no ano de 2004 e 2005. Os questionamentos foram os mesmos a todos os entrevistados, totalizando (02) duas perguntas somente para cada pessoa. São elas:

(A) Porque acontecem muitos acidentes de trânsito em nossa cidade?

(B) O que deve ser feito para melhorar o trânsito em Sinop?

Entrevistado E₁

Respondeu para (A):

R – *Porque as pessoas não têm cuidado, porque tomei uns goles, devia ter dado a moto pra outro levar, bati em frente a strack, quebrei dois dedos da mão e trinquiei o pé.*

Respondeu para (B):

R – *O cara tem que ter mais consciência no que faz.*

Entrevistado E₂

Respondeu para (A)

R – *Acontecem porque no caso eu ia na Franboyantes, no caso na preferencial, aí o carreteiro tinha que parar e esperar eu passar, aí no caso como eles falaram achavam que dava tempo de eu passar só que aí como a moto é veloz e a carreta não tem muita arrancada, foi onde eu choquei na traseira da carreta, no caso eu pulei da moto e a moto entrou debaixo da carreta e saiu arrastando, daí o pára-choque da carreta que atingiu minha perna.*

Respondeu para (B)

R – *Não porque, conscientizar mais, ver sinal pare, parar, olhar pros lados, ver se não tem carro e seguir em frente, respeitar a sinalização e o trânsito fica tranqüilo.*

Entrevistado E₃

Respondeu para (A)

R – *Velocidade. Pessoal em alta velocidade, eu não vi, não lembro de nada, acho que todo o percurso que você tem que fazer, tem que ter prudência e saber que vai chegar onde quer. A moto é pra facilitar, não pra dificultar.*

Respondeu para (B)

R – *Eu acho que é preciso fazer um auto análise de tudo, você prevê o que pode acontecer, ter cuidado com o trânsito, contudo, desde a pé. Se você não se cuidar os outros te*

atropela. Respeito próprio, amor à vida tanto a própria vida e a dos outros. Ter uma educação de trânsito realmente.

Entrevistado E₄

Respondeu para (A)

R – *Imprudência – passar em lugar que não pode passar pra chegar mais rápido.*

Respondeu para (B)

R – *Mais consciência das pessoas.*

Entrevistado E₅

Respondeu para (A)

R – *Você tá loco!!! sei lá cara, com um caminhão daquele lá não enxerga!!! Tinha acabado de sair da oficina com a moto! O errado era eu, é perigoso perder meu emprego agora cara, não tenho habilitação, trabalho de entregador na drogaria (X).*

Respondeu para (B)

Ah! cara, essas rotatórias pra quem vem dos dois lados é mesma coisa, a gente pensa que só porque não vê o pessoal na rotatória,... passa direto. Rotatória sei lá,... Se fosse pra tirar elas ia ficar bem mais melhor por causa que ia ter sinalização, não ia dá que quem tiver no redondo tá certo, aí todo mundo que vê o redondo livre pensa que tá certo vai entrando. Vai acontecer mesma coisa que eu, o cara pensou que tava livre o redondo entrou e me arrebentou.

Entrevistado E₆

Respondeu para (A)

R – *Falta de atenção no trânsito, quem tem bicicleta ou quem tem carro não respeita ninguém. Alcoolizados.*

Respondeu para (B)

Aulas, não muito mais um pouco sim ... só isso.

Entrevistado E₇

Respondeu para (A)

R – *Falta de atenção dos dois. Onde for preferencial tem que parar.*

Respondeu para (B)

Se todos prestassem atenção não teria acidentes.

Entrevistado E₈

Respondeu para (A)

Não sei, imprudência, falta de atenção, sinalização na área.

Respondeu para (B)

No trânsito sempre vai acontecer acidente, é preciso palestras nas escolas, mais aulas para motoristas é só uma semana! ensinar bem mais.

Entrevistado E₉

Respondeu para (A)

No meu caso foi imprudência de outro condutor, ele me fechou e me jogou em um carro que estava estacionado. A maioria dos casos que vejo no Pronto Atendimento onde faço tratamento da minha mão é por excesso de velocidade e falta de atenção no trânsito.

Respondeu para (B)

Eu acho que tem que fazer uma campanha de conscientização para mostrar a velocidade das vias urbanas. Passar a informação de fechar bem a presilha do capacete. Eu bati a cabeça no chão mas como o capacete estava bem preso só rompi os ligamentos da mão.

Entrevistado E₁₀

Respondeu para (A)

Pra ser sincero com o senhor, muita imprudência. No meu caso foi imprudência dele, muitas outras pessoas podem ser envolvidas em acidente assim como eu.

Respondeu para (B)

Sei lá... o que eu poderia dizer. Orientar talvez, eu evito rotatórias, os motoqueiros são tudo doido, só porque tá na mão, cruzam com tudo, poucos respeitam as faixas de pedestres.

Entrevistado E₁₁

Respondeu para (A)

Acho que falta de atenção.no meu caso faltou atenção, tinha a placa pare, eu parei e ele também, ele foi e eu também e bati na porta da camionete.

Respondeu para (B)

As placas têm que estar mais visível, melhorar atenção. Instalar lombada eletrônica, se o pessoal sentir no bolso, o trânsito melhora.

III ANÁLISE DOS DADOS

A análise dos dados foi desenvolvida com base no cruzamento dos discursos com as leis de trânsito, campanhas de conscientização e à luz da análise do discurso. Inicialmente foram observados resquícios das campanhas aliados ao que diz as leis de trânsito. Depois procurei focalizar a presença das marcas lingüísticas, pronomes, advérbios, verbos no infinitivo e os fundamentos semânticos do discurso. Por praticidade, todos estes critérios englobam-se na análise constante após cada resposta.

Os questionamentos foram os mesmos a todos os entrevistados, totalizando (02) duas perguntas somente para cada pessoa. São elas:

- (A) Porque acontecem muitos acidentes de trânsito em nossa cidade?
- (B) O que deve ser feito para melhorar o trânsito em Sinop MT?

Passo, pois, à discussão acerca das falas de cada vítima, após caracterizar obviamente o tipo de acidente para melhor contextualizar.

Entrevistado E₁ – Acidente motociclístico. Apresentava fraturas.

Resposta à A. *“Porque as pessoas não têm cuidado, porque tomei uns goles, devia ter dado a moto pra outro levar, bati em frente a Strack, quebrei dois dedos da mão e trinquiei o pé”.*

Quando ele usa “as pessoas”, exclui-se na tentativa de amenizar sua situação perante o que é certo ou errado de acordo com os paradigmas de uma sociedade. Depois reconhece que o que está falando não condiz com sua realidade e admite que ingeriu bebida alcoólica antes de pilotar sua motocicleta. Porém ameniza o estado alcoólico, ao enumerar “uns goles”.

Ao dizer que deveria dar a moto A outra pessoa que está sóbria para pilotá-la, posso concluir que esta pessoa tinha conhecimento de que o que estava fazendo era errado, pois de acordo com o Art. 165 do CNT, é infração de trânsito “Dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente

ou que determine dependência física ou psíquica”. Com base neste artigo, diversas campanhas foram desenvolvidas com o slogan “Se beber não dirija, se dirigir não beba”.

Concluo que o entrevistado teve contato com a legislação, pelo menos na ocasião em que fez a habilitação e que já viu em algum lugar a veiculação desta campanha de conscientização desenvolvida pelo poder público.

Como forma de auto punição, o E¹ fala dos danos que sua integridade física sofreu por conta desse ato que fez, sabendo do risco que corria. Estar com dedos quebrados e pé trincado subtende, pois, estar com a sanção legal cumprida.

Resposta à B

“O cara tem que ter mais consciência no que faz”.

O fato de ele usar gírias sugere que pertence ou pertenceu recentemente a grupos de colegas que sentem proteção justamente por fazer parte desses grupos. È comum esses grupos provocarem desafios e desordem como forma de provocação a outros grupos e para reafirmar sua masculinidade. Embora sabendo que pratica atos errôneos, admite em segunda ou terceira pessoa “o cara” (tu, que pode ser tu - dirigindo-se como conselho ao entrevistado ou ele – subtendendo-se qualquer pessoa) que é preciso ter mais consciência, mas em nenhum momento admitiu que ele próprio deveria adotar conduta consciente. Ficou no outro, ou seja, qualquer um, não declaradamente ele próprio.

Se na primeira resposta, assume de alguma forma a culpa pelo acidente ao dizer da bebida, na segunda “joga” a melhoria do trânsito para o outro; certamente, entendendo que ele próprio tem consciência do que faz - houve somente um lapso.

Entrevistado E₂ – Acidente motociclístico. Apresentava fratura no membro inferior Respondeu à A

“Acontecem porque no caso eu ia na Franboyantes, no caso na preferencial, aí o carreteiro tinha que parar e esperar eu passar, aí no caso como eles falaram achavam que dava tempo de eu passar só que aí como a moto é veloz e a carreta não tem muita arrancada, foi onde eu choquei na traseira da carreta, no caso eu pulei da moto e a moto entrou debaixo da carreta e saiu arrastando, daí o pára-choque da carreta que atingiu minha perna”.

Ao usar a expressão “no caso... no caso”, ele se propõe a relatar o ocorrido com ele como forma de ilustração das causas dos acidentes. Procura explicar, de acordo com seu conhecimento de mundo, que embora sendo condutor de um veículo menor e estar na

preferencial, deveria ser respeitado como tal. Sabemos que na prática não é bem assim, temos que redobrar os cuidados com veículos de maior ou menor porte. Quando ele diz “eles falaram”, permite-me entender que o que diz não é um discurso dele, possivelmente das pessoas que estavam na carreta. Baseia-se no que outras pessoas falam e tenta justificar porque bateu na traseira da carreta. Ao colocar a moto como sujeito ativo de ser veloz, retira a própria responsabilidade em ser aquele que opta pela velocidade. Ao mesmo tempo, a morosidade é da carreta e não do motorista. Repete, pois, o discurso acerca da polêmica relação máquina “versus” homem – uma questão de manuseio. Ele se torna agente ao chocar e, numa narrativa de sucesso, pular, situação de vitória amenizada por ter sido alvo da carreta, que continua agente (atingiu). De qualquer forma, termina como vítima já que o uso de tinha pelo pretérito mais que perfeito teria de parar, de achava como erro de cálculo e dava por futuro de um passado suposto (daria), evidenciam a culpa das pessoas da carreta - não somente o motorista. Pluralidade do outro que também dá indício de sua fragilidade – eles contra apenas ele. Atividade errada completada pelo pára-choque da carreta, sujeito do verbo na voz ativa – “atingiu minha perna”, embora espertamente tenha tentado se defender – “pulei da moto”.

O E₂ tenta amenizar a impressão das pessoas, evidenciando que pulou da moto antes do impacto e foi o pára-choque do caminhão que atingiu sua perna fraturando-a. O que bateu na carreta foi somente a moto.

Resposta à B

“Não porque, conscientizar mais, ver sinal pare, parar, olhar pros lados, ver se não tem carro e seguir em frente, respeitar a sinalização e o trânsito fica tranqüilo”.

Nesse caso ele começa uma frase afirmativa, usando a partícula negativa não, comportamento característico de emigrantes do sul do país. O verbo “**conscientizar**” no infinitivo, de acordo com (Pêcheux 1975 apud Brandão 1993: 23), “não exprime necessariamente uma injunção, obrigação”. Pode ser um pedido ou uma ordem. A seqüência de procedimentos elencados por ele demonstra que tem conhecimento de que se deve ou não fazer para contribuir com o trânsito e evitar acidentes. Ele repete muito bem todo o processo julgado correto, inclusive “olhar pros lados”. Para ele, talvez, uma campanha de mais conscientização resolveria o problema do trânsito sinopense.

Após dizer “conscientizar mais”, tem-se a impressão de que passa a sugerir o que deveria ser dito, repetido nas próximas campanhas de conscientização para o trânsito. Torna-

se, pois, conselheiro, assume uma postura do saber. O que está coerente com o corrido naquele momento, já que julga ter sido correto, não culpado pelo acidente.

No discurso deste entrevistado, percebo, que está familiarizado com as normas. Quando ele fala em conscientização fica evidente que é resultado de campanhas que são veiculadas até em nível nacional como esta do Governo Federal “*Dirija com atenção, respeite a sinalização*”. Sobre as placas, seu discurso é característico de quem é habilitado para condução de veículos, e de acordo com o CNT, “SINALIZAÇÃO” é “*conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam*”.

Entrevistado E₃ – Acidente motociclístico. Apresentava escoriações.

Resposta à A

“Velocidade. Pessoal em alta velocidade, eu não vi, não lembro de nada, acho que todo o percurso que você tem que fazer tem que ter prudência e saber que vai chegar onde quer. A moto é pra facilitar, não pra dificultar”. Com relação à velocidade o CNT diz em seu Art. 61. que: “*A velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, obedecidas a suas características técnicas e as condições de trânsito*”.

O entrevistado identifica como sendo a velocidade a maior causadora dos acidentes. Posso interpretar que ele estava em alta velocidade, mesmo sabendo que estava cometendo infração de trânsito e o que é pior, colocando em risco sua vida e a dos outros. De decorrer de sua fala, usa sujeito indefinido (*pessoal* em alta velocidade), uma tentativa inconsciente de se excluir do círculo de pessoas que se acidentam por excesso de velocidade. Na seqüência, ele diz que não viu e não se lembra de nada. Portanto, para alguém dizer que ele é culpado, ele já responde que não viu e não se lembra de nada. No íntimo, sabe de sua culpa e já dialoga com um suposto acusador. Fala em primeira pessoa, mas em nenhum momento assume que estava em alta velocidade, procura desviar o assunto canalizando para aspecto preventivo, quando diz que “*acha que todo o percurso que tem que fazer, tem que ter prudência e saber que vai chegar onde quer*”. Ele tem consciência de que está falando com um Bombeiro. O verbo *ter* aparece no infinitivo e nesse caso não posso entender como uma ordem, conselho ou pedido. No contexto de seu discurso, posso afirmar que seu acidente se deu porque ele estava em alta velocidade e faltou prudência de sua parte, afinal devagar também se chega onde se quer chegar, pois o entrevistado é consciente de que a máquina foi feita para facilitar a vida do homem, não para dificultar.

Resposta à B

“Eu acho que é preciso fazer um auto-análise de tudo, você prevê o que pode acontecer, ter cuidado com o trânsito, contudo, desde a pé. Se você não se cuidar os outros te atropela. Respeito próprio, amor à vida, tanto a própria vida e a dos outros. Ter uma educação de trânsito realmente”.

Este discurso foi presencial nas dependências do Quartel e posso perceber que o locutor tomou cuidado e mediu as palavras tentando produzir um discurso melhor elaborado. É a validação da cenografia, de que nos fala Maingueneau (2002). Embora não assumisse que foi imprudente na primeira pergunta, aqui ele o faz no momento em que afirma dizendo *“eu acho que é preciso fazer um auto-análise de tudo”*. Usa tudo para generalizar, amenizando o aspecto pontual de sua culpa, ou seja, no geral, em tudo na vida, temos que estar atentos. Depois aplica a segunda pessoa (*se você não se cuidar, os outros te atropelam*) volta a se excluir, contradizendo-se entre a primeira e segunda pessoa. Isso tudo encontra explicação nas cenas de enunciação, de que fala Maingueneau (2002) pois, de acordo com a cultura que temos, uma pessoa fardada e ainda atrás de uma mesa no Quartel, participa de uma instituição, representa também as leis que devemos seguir, pelo menos esta é a concepção da maioria das pessoas.

É como se E₃ adiantasse para seu interlocutor fardado o discurso que possivelmente ele (o fardado) iria dizer. A única vez que se colocou como agente do verbo foi para dizer eu acho que e enumera uma série de comportamentos corretos, em visível diálogo com o que supõe ser a fala do outro que está fardado.

Entrevistado E₄ – Ciclista atropelada. Apresentava ferimentos e escoriações.

Resposta à A

“Imprudência – passar em lugar que não pode passar pra chegar mais rápido”.

Nesse discurso, é possível entender que ela foi vítima de atropelamento pela objetividade com que respondeu e identificou a origem de seu acidente. Ela se referiu às motos que encurtam caminhos embora não permitido, na ânsia de chegar mais rápido a seu destino. Esse ato acaba gerando acidentes porque as pessoas não estão condicionadas mecanicamente a tomar cuidados com veículos onde supostamente não esperariam que passassem veículos. A expressão *imprudente* não representa resquícios de campanhas

anteriores. Ela está condicionada ao uso freqüente pelos apresentadores de telejornais que veicularam matérias dos acidentes. Ela também não se assume como agente dos verbos.

Resposta à B

“Mais consciência das pessoas”.

Ela foi objetiva mais uma vez em sua resposta, indignada com a falta de consciência e valorização humana por parte dos condutores. Usa das pessoas, excluindo-se de pertencer ao grupo daqueles que necessitam de mais consciência.

Entrevistado E₅ – Acidente motociclístico, com ferimentos e escoriações.

Resposta à A

“Você tá loco!!! sei lá cara, com um caminhão daquele lá não enxerga!!! Tinha acabado de sair da oficina com a moto! O errado era eu, é perigoso perder meu emprego agora, cara, não tenho habilitação, trabalho de entregador na Drogaria (X)”

Este discurso foi produzido minutos depois do acidente durante o deslocamento ao socorro médico. Pude perceber que a vítima foi espontânea em sua fala, ainda sob emoção pelo fato de ter se envolvido em acidente, manifestou indignação usando palavras que fazem parte de seu vocabulário. Quando ele utiliza a expressão “você tá louco”, não teve a intenção de direcionar o discurso a alguém. Sua exclamação tornou-se interjeição e seu pensamento estava voltado para a possibilidade de o outro condutor ter agido de forma defensiva e evitado o acidente. A presença de advérbios como “tá e lá” intensificam o erro do outro, buscando cada vez mais amenizar sua situação.

Outra preocupação dele como vítima foi com o bem material que ficou danificado, sendo que acabara de tirar sua moto da oficina. Neste contexto, concordo com a professora Ana Lucia Andruchak quando ela diz que *“A maioria das pessoas vem com a idéia fixa de estar sempre chegando à frente, conquistando tudo o que for possível, mesmo que seja necessário passar por cima de alguém”*. (Jornal o Celeiro do Norte – 11 de junho de 2004). Percebo quanto de fato as pessoas são materialistas, a ponto de a vítima se esquecer que está acidentada, e que apresenta ferimentos e deveria se preocupar com a recuperação de sua integridade física em primeiro plano e só depois com os bens materiais. Consciente, admite que estava errado, não esconde a preocupação na possibilidade de perder o emprego.

Diz com tranquilidade que não tem habilitação e, mesmo assim, trabalha na função de entregador de medicamentos em uma farmácia da cidade. Aqui o problema passa ser mais ideológico, porque quando ele revela que é entregador de uma farmácia, posso concluir que o

empregador deveria ter no mínimo a preocupação de exigir de seu funcionário os requisitos mínimos regulamentados por lei. Esse comportamento ideológico é explicado por Althusser (citado por Brandão 1993: 22), quando ele diz que “a ideologia é a maneira pela qual os homens vivem a sua relação com as condições reais de existência, e esta relação é necessariamente imaginária”.

Posso afirmar e concordar mais uma vez com a professora Andruchak (2004), pois o problema tem traços ideológicos e as pessoas estão determinadas a vencer na vida, importando somente as coisas materiais, mesmo que tenham que colocar a vida de outras em risco ou passar por cima das pessoas. Há falta de sentimento humanitário tanto do empregador, por não exigir a documentação necessária, quanto do funcionário, que está exposto e não devidamente credenciado para exercer com segurança tal função.

Resposta à B

“Ah, cara! Essas rotatórias pra quem vem dos dois lados é mesma coisa, a gente pensa que só porque não vê o pessoal na rotatória,... passa direto. Rotatória sei lá,... Se fosse pra tirar elas ia ficar bem mais melhor por causa que ia ter sinalização, não ia dá que, quem tiver no redondo tá certo, aí todo mundo que vê o redondo livre pensa que tá certo vai entrando. Vai acontecer mesma coisa que eu, o cara pensou que tava livre o redondo entrou e me arrebentou”.

Nesse discurso percebo que o entrevistado tenta atribuir a causa do acidente à rotatória porque transmite indecisão ao trânsito. Todos que são habilitados aprendem que quem está na rotatória é quem tem preferência. Portanto, a imperícia fez que ele tomasse a decisão errada e acabou originando seu acidente. “quem tiver no redondo tá certo, aí todo mundo que vê o redondo livre pensa que tá certo vai entrando”. O tratamento ‘cara’ significa que não está se posicionando como frente a um Bombeiro, uma pessoa fardada. O uso de *a gente / pessoal / quem /* é comum na variedade coloquial, como agentes dos verbos, isto significa um diálogo com alguém que não culparia, pois qualquer pessoa agiria como ele agiu. A culpa é das rotatórias e falta de sinalização. A culpa não foi inclusive do motorista que o *arrebentou* – verbo que denota grande estrago.

Percebo também neste recorte que ele sabe pelo senso comum quem tem a preferência nas rotatórias. Seu discurso não apresenta traços de campanhas. E₅ contradiz-se quando fala

que todo mundo que vê o redondo livre pensa que tem a preferência. Como fuga do problema, ele afirma que o outro condutor não viu, entrou na rotatória e veio a causar a colisão.

Entrevistada E₆ – Ciclista atropelada. Apresentava escoriações.

Resposta à A

“Falta de atenção no trânsito, quem tem bicicleta ou quem tem carro não respeita ninguém. Alcoolizados”.

Nesse discurso está claro que existe a falta de atenção por parte de todos os usuários das vias. O fato de as pessoas não respeitarem ninguém está ligado à competitividade e pressa das pessoas. A palavra “alcoholizados”, no masculino plural, produz distanciamento, significando que a locutora está se excluindo do problema. Mas se o sujeito for os condutores alcoolizados, ele passa a estar inserida.

Resposta à B

“Aulas, não muito mais um pouco sim... só isso”.

Por esse discurso posso concluir que ela usou os condutores como sujeito na resposta a questão A. Ao responder para B que é preciso aulas, isso é um traço de campanha anterior. Lembrou que está incluída e sabe quanto é ruim ter que enfrentar aulas, tenta amenizar dizendo que não precisa muito mais, um pouco de aulas, somente isso é necessário. Esse tipo de comportamento é característico de quem procura não se envolver com os problemas da sociedade. Com essa conduta, percebo que ela procura conduzir de forma a respeitar as leis de trânsito, mas houve um deslize ao beber e dirigir, o que acabou originando o seu acidente.

Entrevistado nº 07 – Acidente motociclístico. Apresentava escoriações.

Resposta à A

“Falta de atenção dos dois. Onde for preferencial tem que parar”.

Com esse discurso fica claro que o entrevistado estava errado. É como se adiantasse o que o outro diria. Discurso professoral. Ele procura uma forma de amenizar sua situação, uma delas seria a possibilidade de o outro envolvido no acidente, mesmo estando certo, ter evitado o choque. É comum em nossa cidade presenciarmos condutores em alta velocidade, não respeitar as preferências. Não consigo identificar traços de campanhas anteriores nesta fala. Concluo que este condutor tinha a prática de não respeitar a sinalização, tanto que diz que foi falta de atenção dos dois e, quando fala que onde for preferencial tem que parar, implicitamente assume esta condição.

Resposta à B

“Se todos prestassem atenção não teria acidentes”.

Com este discurso mais uma vez ele identifica a falta de atenção, não só dele mas de todos os condutores, e aponta a correção deste problema como a solução. Todos ainda significa uma forma de tentar incriminar o segundo motorista e amenizar sua culpa, aplicando um discurso professoral.

Entrevistado E₈ – Acidente motociclístico. Apresenta ferimentos e escoriações.

Resposta à A

“Não sei, imprudência, falta de atenção, sinalização na área”.

Quando o entrevistado diz que não sabe, percebo que a pergunta atingiu-o diretamente e implicitamente ele está dizendo que foi imprudente, que não prestou atenção na sinalização. É uma forma de não assumir a culpa com as declarações. Para ser um condutor prudente, o condutor tem que necessariamente estar atento ao volante. Portanto, posso afirmar que o entrevistado teve contato com a legislação de trânsito. Aponta dois possíveis erros (sem diretamente incluir-se), mas é como se, de repente, quisesse acusar a legislação.

Resposta à B

“No trânsito sempre vai acontecer acidente, é preciso palestras nas escolas, mais aulas para motoristas, é só uma semana! Ensinar bem mais”.

Com este discurso “no trânsito sempre vai acontecer acidentes”, posso identificar que há de implícito um discurso amenizador de sua situação, e que o entrevistado tem conhecimento que através da educação é possível resolver o problema do trânsito. Posso concluir que ele já ouviu isso em campanhas anteriores, mas faltou transformar em prática,

tanto que reconhece que as aulas para habilitar-se para condução veicular são insuficientes, apenas uma semana de aula. A fala de sempre e de futuro demonstra que é por esse pensamento que muitos acidentes não são evitados, pois as pessoas pensam que isso é obra do destino, do acaso e não origina de algo material (buracos na pista, sinalização, defeitos no veículo...) ou pessoal (desatenção, fadiga, bebida alcoólica etc.).

Entrevistado E₉ – Acidente motociclístico. Apresentava luxação em uma das mãos.

Resposta à A

“No meu caso foi imprudência de outro condutor, ele me fechou e me jogou em um carro que estava estacionado. A maioria dos casos que vejo no Pronto Atendimento onde faço tratamento da minha mão é por excesso de velocidade e falta de atenção no trânsito”.

Este condutor aponta que houve imprudência do outro motorista. Ele tem consciência de que estava certo, mas que poderia ter evitado o acidente se praticasse a direção defensiva, (dirigir evitando os possíveis erros dos demais condutores). O agir está sempre no outro, o culpado por aquele específico acidente e por tantos outros. A maneira que encontrou para expor seu pensamento sobre o fato de que poderia ter evitado seu acidente, foi citando que os colegas, que estão convalescendo, envolveram-se em acidentes em virtude de alta velocidade e falta de atenção. Isso representa campanhas anteriores já veiculadas.

Resposta à B

“Eu acho que tem que fazer uma campanha de conscientização para mostrar a velocidade das vias urbanas. Passar a informação de fechar bem a presilha do capacete. Eu bati a cabeça no chão, mas como o capacete estava bem preso só rompi os ligamentos da mão”.

O uso da expressão “tem que fazer” mostra que o diálogo dele é com o Bombeiro; você tem que fazer... mostrar... passar... Quando ele sugere que é preciso uma campanha para mostrar as “velocidades das vias”, diz que as vias têm velocidade e não as pessoas que praticam alta velocidade. A presença do “mas” revela que ele sente satisfação em falar que o capacete salvou sua vida, evidencia bem isso e aceita o rompimento de tendões da mão como

lesão secundária, uma forma de punição. Ao se referir ao uso do capacete, novamente deixa claro que teve contato com campanhas educativas.

Entrevistado E₁₀ Ciclista atropelado. Apresentava ferimentos.

Resposta à A

“Pra ser sincero com o senhor, muita imprudência. No meu caso foi imprudência dele, muitas outras pessoas podem ser envolvidas em acidente assim como eu”.

Este entrevistado é um ciclista que foi atropelado por uma moto. Percebo que ele identifica com tranquilidade que o outro foi imprudente, e procura sempre fazer o que considera certo, a começar pelo pronome de tratamento. A voz passiva referente a “outras pessoas” em comparação a si próprio mostra que o problema não foi só com ele, mas poderia ser com qualquer um. A presença do advérbio de intensidade “muito” é uma marca de enunciação validada. Maingueneau (2002) diz que a cena validada é aquela que já está instalada na memória coletiva, seja a título de modelos que se rejeitam ou de modelos que se valorizam. O discurso de “muita imprudência”, ouvimos todos dias pela voz dos apresentadores locais de TVs. Como formadores de opinião, esses discursos acabam se tornando marcas lingüísticas, mas muitas vezes as pessoas nem sabem o que significa a palavra imprudência e isso não contribui para mudanças de comportamento dos usuários.

Resposta à B

“Sei lá... o que eu poderia dizer. Orientar talvez, eu evito rotatórias, os motoqueiros são tudo doido, só porque tá na mão, cruzam com tudo, poucos respeitam as faixas de pedestres”.

Com este discurso posso identificar que o entrevistado é uma pessoa humilde e que não teve contato com a legislação. Deseja contribuir, após dizer que nada tem a dizer. Usa a expressão “orientar” para dizer que é preciso investir na educação. Por seu conhecimento de mundo, identifica que os motoqueiros na grande maioria não respeitam as faixas destinadas a pedestres. Implicitamente revela o conceito que ideologicamente ele tem a respeito dos motociclistas.

Entrevistado E₁₁ Acidente motociclístico. Apresentava ferimentos e escoriações.

Resposta à A

“Acho que falta de atenção. No meu caso faltou atenção, tinha a placa pare, eu parei e ele também, ele foi e eu também e bati na porta da camionete”.

Esta entrevistada reconhece que os acidentes acontecem na maioria das vezes por falta de atenção, e cita o seu caso cuja causa do acidente foi porque estava desatenta, afirma que no local tinha sinalização, mas avançou porque o outro condutor parou mesmo estando certo. Como os dois decidiram avançar, houve a colisão. Neste caso, entendo que devemos conduzir defensivamente, mas sem cortesia no trânsito, apenas temos que cumprir a regulamentação das vias.

Resposta à B

“As placas têm que estar mais visível, melhorar atenção. Instalar lombada eletrônica, se o pessoal sentir no bolso, o trânsito melhora”.

A entrevistada acredita que mesmo tendo enxergado a placa de pare, se ela estivesse mais visível reduziria o número de acidentes. Na busca de um culpado, encontra a não visibilidade da placa e a não instalação da lombada eletrônica. Quando ela diz que é preciso andar mais atento, reconhece sua falha e assegura que só fazendo sentir no bolso será possível reduzir o número de acidentes. Fica claro que seu discurso se deu como diálogo com um possível sancionador, porque adianta sua punição. A falta de lombada eletrônica pode ser interpretada ideologicamente como o “não desenvolvimento da cidade”, uma vez que é comum encontrar nos grandes centros este tipo de lombada.

Em breve revisão, relendo todas as respostas à questão A, podemos perceber que todos buscam uma explicação para justificar o acidente. Embora a pergunta fosse formulada no impessoal, a maioria dos entrevistados conduzia a resposta para o seu acidente, para o pessoal.

Em relação à questão B, podemos perceber que, apesar de não praticarem os devidos cuidados mínimos quando se está no trânsito, sugere soluções para o problema. Uns afirmam que existe muita imprudência e implicitamente tentam se excluir, enquanto que outros acreditam que somente através de campanhas, da educação pode-se reverter este o quadro. Talvez esta fala se justifique, em parte, pela cenografia validada – sugestões aos órgãos competentes via bombeiro.

Aplicando as respostas em um gráfico, podemos perceber que o índice de aproveitamento das campanhas educativas para o trânsito não é satisfatório. (fig. 11)

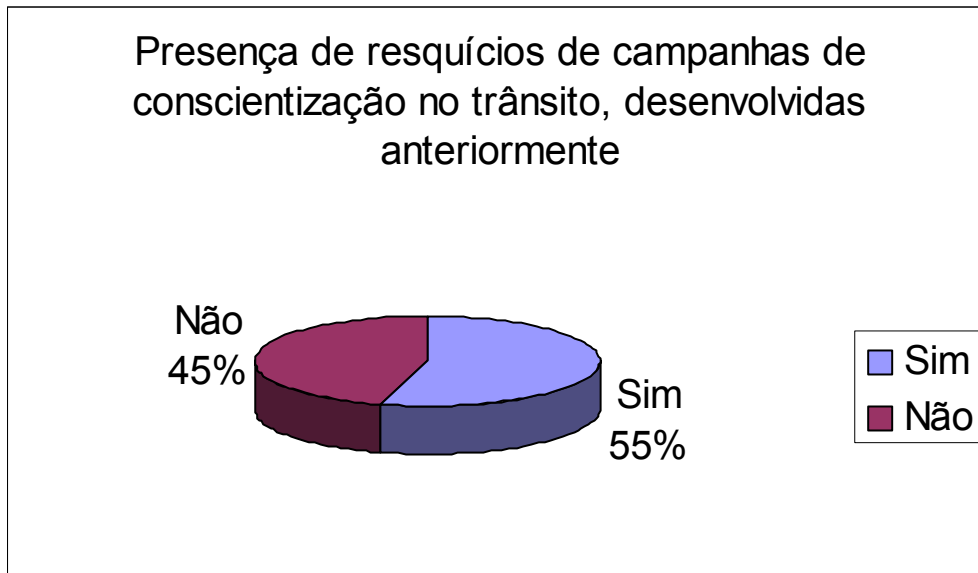


Figura 11 - Gráfico resultante da pesquisa sobre as campanhas de trânsito.

O gráfico mostra que 55% dos entrevistados apresentam traços de campanhas de conscientização no trânsito, desenvolvidas anteriormente. Este número é preocupante porque constantemente estão sendo veiculadas, pela imprensa escrita, falada ou televisionada, campanhas e mais campanhas, visando prevenir o bem maior - “as vidas humanas”. Podemos concluir que, apesar dos esforços dos seguimentos relacionados ao trânsito na produção de campanhas educativas, o índice de aproveitamento é baixo, elas sensibilizam e não conscientizam como seria o propósito inicial. É preciso, portanto rever os conceitos e buscar novas didáticas para que de fato faça com que essa educação passe a agir no sujeito, de maneira que possamos ser capazes de mudar o mundo com a educação.

IV CONSIDERAÇÕES FINAIS

A velocidade da evolução das comunicações exige que nos atualizemos todos os dias, se quisermos permanecer bem informados. A rapidez é tanta que não conseguimos parar e refletir por que certas coisas aconteceram e estão acontecendo. As pessoas são conduzidas a receber grande quantidade de informações e no fundo pouco se aproveita. Com a educação para o trânsito por meio de palestras, seminários ou em salas de aulas, o que acontece não é diferente. Todos assimilam o que é certo ou não fazer, mas quando saem à rua continuam fazendo a mesma coisa.

O próprio sistema de educação para o trânsito é falho. Hoje para habilitar-se na condução de veículos, o motorista aprende em sala que, se avançar o sinal luminoso na cor vermelha, comete a infração gravíssima e terá como penalidade uma multa, somente isto. O que as pessoas precisam é saber qual o sentido daquele comportamento, quais as conseqüências no caso de um acidente e sofrimento das pessoas envolvidas, bem como a perda de qualidade de vida e danos materiais. McLuhan (1979: 47) diz que, um despacho da Associates Press, de Santa Mônica, Califórnia, de 09/08/1962, informava que:

“Uns cem infratores de trânsito assistiram hoje a uma fita sobre acidentes de trânsito, como castigo às suas infrações. Dois deles foram acometidos de choque emocional e acesso de náuseas. Aos assistentes se oferecia uma redução de 5 (cinco) dólares nas multas, desde que concordassem em assistir ao referido filme, *Signal 30*, feito pela polícia do Estado de Ohio. O espetáculo mostrava ferragens retorcidas e corpos mutilados, além de gravações dos gritos das vítimas”.

São meios quentes com conteúdos quentes para infratores quentes. Isso conduz as pessoas a refletirem suas práticas e comportamentos no trânsito.

Recentemente, os órgãos que compõem o sistema de trânsito em Sinop, desenvolveram “A semana municipal de trânsito”, que encerrou com um seminário no dia 15 de maio de 2005, no auditório da Unemat. A palestrante Prof^a Ricardina Almeida, doutoranda em Políticas Públicas, abordou este aspecto. Ela acredita que para provocar mudanças é preciso que as pessoas deixem de ser objetos e passem a ser sujeito, com identidade construída e com isso desenvolvam o sentimento humanitário, de solidariedade que é o mais falta no momento. Para isso “é preciso transversalizar o tema o tempo todo, deixar impregnado na consciência das pessoas”. Somente dessa forma será possível mudar todo o processo cultural já enraizado no nosso subconsciente. O Código Nacional de Trânsito diz, no capítulo VI, “Educação, que cabe ao ministério da educação promover um currículo interdisciplinar com conteúdos sobre segurança no trânsito”.

É comum ouvirmos que o acidente aconteceu porque chegou a hora, Deus quis que acontecesse. Mas que pai quer que seus filhos morram? Maingueneau (2002: 93) afirma que “enunciar não é somente expressar uma idéia, é também tentar construir e legitimar o quadro de sua enunciação”. Por isso, é necessário que façamos uma reflexão e uma possível revisão nesses conceitos. Portanto, os acidentes de trânsito só vão diminuir quando as pessoas admitirem que eles acontecem devido às falhas concretas, deixando de ser somente uma obra do destino.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRANDÃO, Helena H. Nagamine. *Introdução à análise do discurso. 2.ed.*, Série Pesquisas. Campinas: Editora da UNICAMP, 1993.
- CHIZZOTTI, A. *Pesquisa em ciências humanas e sociais*. São Paulo: Cortez, 1991.
- FREIRE, Paulo. *Educação como prática da liberdade*. 17.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- FOUCAULT, Michel. *Arqueologia do saber*. Petrópolis: Vozes, 1971. (Trad. de L.F.Bata Neves. Original: L' archéologie du savoir, 1969)
- GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisas*. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1991
- GRAMSCI, Antonio. *Concepção Dialética da História*. 6 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.
- MAINGUENEAU Dominique. *Análise de texto de comunicação*. São Paulo. Cortez. 2002.
- MARCUSCHI, Luiz Antônio. *Análise da Conversação*, 5ª Edição. São Paulo: Editora Ática, 1999
- MCLUHAN, Marshall. *Os Meios de comunicação como extensões do homem*. São Paulo: Cultrix, 1979.
- ORLANDI, Eni. *A linguagem e seu funcionamento*. São Paulo: Vigília, 1985.
- ORLANDI, Eni. *As Formas do Silêncio*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1992.
- RICOEUR, Paulo. *Interpretação e ideologias*. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1977.
- www.anjosdonorte.com – acessado em 20 de abril de 2005.
- www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102311X2000000100002&lng=en&nr=iso&tlng=pt acessado em 21 de abril de 2005.
- http://www.detran.pa.gov.br/noticias/noticia_detalhe.php?nIdNoticia=202
- <http://www.dprf.gov.br> - acessado em 20 de abril de 2005.
- http://www.emdec.com.br/educacao_de_transito_campanhas.htm em 12/06/05
- www.ipea.gov.br/TemasEspeciais/especiais.html - 19k - 20 de abril de 2005.
- [www.worldcenter-import.com.br/ download/relatorio_custo_acidentes.pdf](http://www.worldcenter-import.com.br/download/relatorio_custo_acidentes.pdf) – acessado em 20 de abril de 2005.
- http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/story/2004/04/040407_acidentesdtl.shtml acessado em 12 de junho de 2005
- <http://abramet.org.br/Noticias.asp?id=5>
- <http://www.detran.pi.gov.br/educacao.php?DTRN=0464b2e60e7437c4f5c9417435585d43>

