CENTRO FEDERAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA DE MINAS GERAIS
DIRETORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS DE LINGUAGENS

Agmar Bento Teodoro

# VESTÍGIOS DE CAMPANHAS DE CONSCIENTIZAÇÃO E EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NO DISCURSO DE MOTORISTAS

Belo Horizonte
2018

CENTRO FEDERAL DE EDUCAÇÃO TECNOLÓGICA DE MINAS GERAIS
DIRETORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTUDOS DE LINGUAGENS

Agmar Bento Teodoro

# VESTÍGIOS DE CAMPANHAS DE CONSCIENTIZAÇÃO E EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO NO DISCURSO DE MOTORISTAS

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estudos de Linguagens do Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais (CEFET-MG) como pré-requisito para a obtenção do título de Doutor em Estudos de Linguagens.

Área de concentração: Tecnologia e processos discursivos.

Linha de Pesquisa II: Discurso, Mídia e Tecnologia.

Orientadora: Profa. Dra. Giani David Silva

Belo Horizonte
2018

Teodoro, Agmar Bento
T314v Vestígios de campanhas de conscientização e educação de trânsito no discurso de motoristas / Agmar Bento Teodoro. - 2018.
161 f. : il.
Orientadora: Giani David Silva

Tese (doutorado) – Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Estudos de Linguagens, Belo Horizonte, 2018.
Bibliografia.

1. Análise do discurso. 2. Trânsito urbano. 3. Educação para segurança no trânsito. I. Silva, Giani David. II. Título.

CDD: 401.41

Ficha elaborada pela Biblioteca - Campus I – CEFET-MG
Bibliotecário: Wagner Oliveira Braga CRB6 - 3261

Tese intitulada “Vestígios de campanhas de conscientização e educação de trânsito de discurso de motoristas”, de autoria do doutorando Agmar Bento Teodoro, submetida à banca examinadora composta pelos seguintes docentes:

Profa. Dra. Giani David Silva (orientadora) – CEFET-MG

Profa. Dra Dylia Lysardo Dias – UFSJ

Profa. Dra. Carla Barbosa Moreira – CEFET-MG

Profa. Dra. Lílian Aparecida Arão – CEFET-MG

Prof. Dr. Antônio Augusto Braighi Andrade – CEFET-MG

Prof. Dr Renato Guimarães Riberio (suplente) – CEFET-MG

Belo Horizonte 14 de deze,brp de 2018

## AGRADECIMENTOS

A realização da presente Tese contou com a presença, a paciência, a expertise, o tempo e o engajamento de vários amigos, colegas, professores, alunos, familiares, aos quais sou profundamente grato.

Agradeço a Deus e todas as divindades que sempre me amparam e lançam luz sobre meus caminhos.

Agradeço especialmente:

Ao departamento de Engenharia de Transportes do CEFET-MG, o apoio de sempre.

À minha Orientadora, Professora Dra. Giani David Silva, a paciência e a tranquilidade durante todo o período da tese, as contribuições pertinentes e por trilhar essa longa caminhada comigo. Eu sempre terminava as orientações com um alívio e uma leveza perceptível na alma, isso me dava a certeza de que a caminhada estava certa.

Aos Professores Antônio Braighi, Renato Caixeta, Lilian Arão, Jerônimo Coura-Sobrinho, os comentários relevantes.

Aos colegas de turma e de caminhada, em especial, Leila Caeiro (uma mãe) Janine Pereira, Luiz Eduardo, Denise Santos, André Luiz, Liliane de Oliveira, Lília Gomes, Flávia Dias, Rosane Beltrão, Heuler Jesus e Andrey Ricardo , que me ouviram, entenderam-me e me acalentaram em vários momentos.

Aos Professores e amigos do Departamento de Engenharia de Transportes, em especial, Karla Cristina, Mateus Justino, Mario de Souza, André Henrique, Geraldo Magela e Priscila Maciel por sempre me ouvirem e me aconselharem e ao Professor Renato Guimarães pelo incentivo para realização do Doutorado.

Às Professoras e amigas Peolla Paula e Helena pelos diálogos e companheirismo de sempre.

Ao Guilherme Leal Fernandes que, com seu discurso pragmático e enfático, me ensinou que se pode voar, mas não se pode tirar os pés do chão.

Aos alunos e estagiários do Programa BIC Jr. e da iniciação científica, Yasmim Ruela, Raquel Nany, Alice Roque, Rafael Gomes, Lara Cristina, e Andressa Vitório, que me ajudaram na coleta de dados, transcrição das entrevistas e dos vídeos. Aos alunos Pedro Henrique e Douglas Henrique que, mesmo sem saber, me ajudam o tempo todo.

Aos motoristas que gentilmente participaram da entrevista.

À minha família, o apoio incondicional, em especial aos pequeninos sobrinhos-netos, Sofia (afilhada) Gabriel, e Jamal, que são fontes de inspiração pelo simples fato de existirem.

## RESUMO

O objetivo principal desta tese foi avaliar no discurso de condutores de automóveis sobre segurança no trânsito, bem como o discurso que decorre de campanhas de conscientização e educação de trânsito. Para tal foram selecionadas quatro campanhas de conscientização e educação de trânsito e realizadas, com o auxílio de um roteiro, entrevistas com doze motoristas, sendo seis do gênero masculino e seis do feminino. A amostra foi composta por dois grupos de participantes: para o primeiro grupo, composto por seis motoristas, as entrevistas foram realizadas sem eles terem assistidos às campanhas e para o segundo grupo, foi realizada a mesma entrevista, no entanto, eles foram submetidos às campanhas. Utilizou-se como aporte teórico a Teoria da Semiolinguística formulada por Patrick Charaudeau. Os discursos dos enunciadores foram analisados por meio da identificação do modo de organização enunciativo e dos imaginários sociodiscursivos. Já as campanhas foram analisadas considerando as visadas discursivas. Identificou-se nas campanhas quatro visadas: i) *páthos*, ii) informação, iii) incitação e iv) visada de prescrição. No discurso dos dois grupos entrevistados foi possível identificar três especificações enunciativas, associadas à modalidade elocutiva: modo de saber, na qual identificou-se as categorias de constatação e de saber; avaliação, em que se verificou a presença da opinião e apreciação; engajamento na qual identificou-se a categoria declaração. Examinando os resultados nos dois grupos não há diferenças significativas na recorrência das categorias. O destaque maior se evidencia na categoria de opinião em que no grupo que não assistiu às campanhas há maior recorrência. Sobre os imaginários sociodiscursivos foi possível identificar, nos dois grupos, imaginários que se apoiam em três tipos de saberes: i) saber de conhecimento de experiência, ii) saber de crença de opinião relativa e iii) saber de crença de opinião coletiva. Ao comparar os dois grupos, notou-se que para os enunciadores que assistiram às campanhas há uma quantidade maior de conteúdo argumentativo e estes estão pautadas nas relações e interações das pessoas no trânsito, já o primeiro grupo expôs mais sobre as questões físicas do trânsito, considerando-o bom e ruim. As análises realizadas neste estudo, permitiram concluir que as campanhas em análise apresentam como principal visada a incitação seguida pela visada patêmica. Conclui-se também que as campanhas são capazes de proporcionar ao expectador uma reflexão mais profunda sobre o trânsito.



**Palavras-Chave:** Análise do discurso. Trânsito. Educação de Trânsito

## ABSTRACT

The main objective of this thesis was to evaluate how car drivers appraise traffic safety, as well as to evaluate the real impact of traffic education and awareness campaigns. For this purpose, four traffic awareness and education campaigns were selected and interviews were conducted with twelve drivers, six of them male and six female. The sample consisted of two groups of participants: for the first group, composed of six drivers, the interviews were conducted with participants who had not watched the traffic campaign videos selected for the study and for the second group, the same interview was conducted, however, the participants were submitted to the campaigns. Theory of Semiolinguistics formulated by Patrick Charaudeau was used as theoretical contribution. The discourses of the enunciators were analyzed through the identification of the mode of enunciative organization and the sociodiscursive imaginaries. The campaigns were analyzed considering the discursive visas. Four perspectives were identified in the campaigns: i) Páthos, ii) information, iii) incitement and iv) prescription. In the discourse of the two groups interviewed, it was possible to identify three enunciative specifications, associated to the eloquent modality: mode of knowledge, in which the categories of verification and knowledge were identified; mode of evaluation, in which the presence of opinion and appreciation was verified; mode of engagement in which the category statement was identified. Examining the results in the two groups, there are no significant differences in the recurrence of the categories. The greater difference is evident in the category of opinion in which in the group that did not attend the campaigns there is greater recurrence. On the imaginary sociodiscursivos, it was possible to identify, in both groups, imaginary ones that are based on three types of knowledge: i) knowing of knowledge of experience, ii) knowing of belief in relative opinion and iii) knowing of belief in collective opinion. When comparing the two groups, it was noticed that, for the enunciators who attended the campaigns, there is a greater amount of argumentative content, these are based on the relations and interactions between people in traffic. The other group exposed more on the physical issues of the traffic, considering it good and bad. The analysis carried out in this study allowed us to conclude that the campaigns under analysis have as main aspect the incitement perspective followed by the pathetic perspective. It is also concluded that the campaigns are able to provide spectators a deeper reflection in traffic.



**Keywords:** Discourse analysis. Traffic. Traffic education.

## RÉSUMÉ

L'objectif principal de cette thèse était d'évaluer le discours des automobilistes sur la sécurité routière, et le discours des campagnes de sensibilisation et d'éducation à la circulation. Quatre campagnes d'éducation routière ont été sélectionnées et des entretiens ont été menés avec douze chauffeurs, dont six hommes et six femmes. L'échantillon était composé de deux groupes de participants: pour le premier groupe, composé de six pilotes, les entretiens ont été réalisés sans que les participants de ce groupe aient regardé les campagnes. Pour le deuxième groupe, le même entretien a été réalisé, mais les participants de ce groupe ont été soumis aux campagnes. La théorie de la sémiolinguistique élaborée par Patrick Charaudeau a été utilisée comme contribution théorique. Les discours des énonciateurs ont été analysés en utilizant l'identification du mode d'organisation énonciative et des imaginaires sociodiscursifs. Par contre, les campagnes ont été analysées en considérant les visas discursifs. Quatre visas ont été identifiés au cours des campagnes: i) *páthos*, ii) de l'information, iii) de l'incitation et iv) de la prescription. Dans le discours des deux groupes interrogés, on a pu identifier trois spécifications énonciatives, associées à la modalité éloquente: le mode de connaissance, dans lequel les catégories de vérification et de connaissance ont été identifiées; l'évaluation, dans laquelle la présence d'opinion et d'appréciation a été vérifiée; engagement, dans lequel la catégorie de déclaration a été identifiée. En examinant les résultats dans les deux groupes, il n'ya pas de différences significatives dans l'occurrence des catégories. La plus grande importance est évidente dans la catégorie d'opinions dans laquelle, dans le groupe qui n'a pas regardé les campagnes, il y a une plus grande récurrence. Sur les sociodiscursifs imaginaires, on a pu identifier, dans les deux groupes, des imaginaires basés sur trois types de connaissances: i) la connaissance de la connaissance de l'expérience, ii) la connaissance de la conviction d'opinion relative et iii) la connaissance de la conviction de l'opinion collective. Lors de la comparaison des deux groupes, il a été constaté que les énonciateurs ayant regardé les campagnes présentaient une plus grande quantité de contenu argumentatif, basé sur les relations et les interactions des personnes dans le trafic. Le premier groupe, de l'autre côté, a plus exposé sur les problèmes physiques du trafic, les classifiant comme bon ou mauvais. Les analyses effectuées dans cette étude ont permis de conclure que les campagnes analysées ont pour

visa principal l’incitation, suivie par le visa pathémique. Il est également conclu que les campagnes sont capables de donner au spectateur une réflexion plus profonde sur le trafic.

Mots-clés: Analyse du discours. Trafic. Éducation de la circulation

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Tópicos a serem tratados neste capítulo ..... 23
Figura 2 – Esquema de semiotização do mundo ..... 24
Figura 3 – Esquema da formação dos imaginários sociodiscursivos ..... 34
Figura 4 – Quadro teórico comunicacional ..... 39
Figura 5 – Delineamento metodológico do estudo ..... 45
Figura 6 – Tópicos do capítulo ..... 60
Figura 7 – Modelo de análise para as entrevistas ..... 61
Figura 8 – Elementos que compõem a entrevista ..... 62
Figura 9 – Processo de semiotização do mundo configurado pelos motoristas que não assistiram às campanhas ..... 63
Figura 10 – Esquema de análise das entrevistas ..... 64
Figura 11 – Quantidade de categorias de língua nas entrevistas analisadas ..... 115

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Procedimento da construção enunciativa (modalidade alocutiva) ..... 26
Quadro 2 – Procedimento da construção enunciativa (modalidade elocutiva) ..... 30
Quadro 3 – Procedimento da construção enunciativa (modalidade delocutiva) ..... 31
Quadro 4 – descrição das visadas adotadas neste estudo ..... 36
Quadro 5 – Modelos e Teorias a serem aplicados no estudo..... 44
Quadro 6 – Perfil dos entrevistados..... 53
Quadro 7 – Categorias de análise ..... 56
Quadro 8 – Transcrição das respostas obtidas com a entrevista dos enunciadores que assistiram às campanhas ..... 65
Quadro 9 – Contagem das categorias de língua – participantes que não viram os vídeos ..... 75
Quadro 10 – Resumo dos imaginários sociodiscursivos dos enunciadores que não assistiram as campanhas ..... 80
Quadro 11 - Campanhas selecionados para o estudo ..... 81
Quadro 12 – transcrição da áudio da campanha um..... 82
Quadro 13 – Transcrição da campanha um ..... 83
Quadro 14 – Transcrição áudio da campanha dois..... 85
Quadro 15 – Transcrição da campanha dois..... 85
Quadro 16 – Transcrição áudio da campanha três..... 87
Quadro 17 – Transcrição da campanha três..... 88
Quadro 18 – Transcrição áudio da campanha quatro ..... 90
Quadro 19 – Transcrição da campanha quatro ..... 90
Quadro 20 – Resumo das visadas e estratégias ..... 99
Quadro 21 – Transcrição das respostas obtidas com a entrevista dos enunciadores que assistiram às campanhas ..... 102
Quadro 22 – Contagem das categorias de língua – participantes que viramos vídeos. 109
Quadro 23 – Resumo dos imaginários sociodiscursivos ..... 117

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|---|---|
| DENATRAN | Departamento Nacional de Trânsito |
| CONTRAN | Conselho Nacional de Trânsito |

**SUMÁRIO**

1 INICIANDO A CAMINHADA ..... 17
1.1 Segurança no trânsito ..... 17
1.2 Objetivos ..... 21
1.3 Estrutura da tese ..... 22
2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E REVISÃO DA LITERATURA: ILUMINANDO O CAMINHO ..... 23
2.1 Modo de organização enunciativo ..... 25
2.1.1 Modalidade alocutiva ..... 25
2.1.2 Modalidade elocutiva ..... 26
2.1.3 Modalidade delocutiva ..... 30
2.2 Imaginários sociodiscursivos ..... 31
2.2.1 Saber científico ..... 32
2.2.2 Saber de experiência ..... 33
2.2.3 Saber de crença ..... 33
2.3 As visadas discursivas ..... 35
2.4 O contrato de comunicação ..... 37
2.4.1 Dados externos ..... 37
2.4.2 Dados internos ..... 38
2.4.3 O ato de linguagem ..... 39
2.5 A educação para o trânsito ..... 40
2.6 Trabalhos relacionados ..... 41
3 ESCOLHAS METODOLOGICAS: RUMOS PERCORRIDOS PELA CAMINHADA ..... 43
3.1 Elaboração do roteiro para as entrevistas ..... 45
3.2 Seleção e transcrição das campanhas ..... 48
3.2.1 Transcrição das campanhas ..... 48
3.3 Testando o instrumento de coleta de dados ..... 49
3.3.1 Análise do teste piloto ..... 50
4 REALIZAÇÃO E PRÉ-ANÁLISE DAS ENTREVISTAS: UM PASSO PARA O LADO ..... 52
4.1 Perfil dos entrevistados ..... 53
4.2 Pré-Análise das entrevistas ..... 54

4.2.1 Categorias de análise ..... 55
4.2.2 Visão sobre o trânsito ..... 56
4.2.3 Percepção sobre segurança no trânsito ..... 57
4.2.4 Ações para melhorar o trânsito ..... 58
4.2.5 Diferença entre os dois grupos ..... 58
5 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS À GUISA DA SEMIOLINGUÍSTICA: UM PASSO A FRENTE ..... 60
5.1 O contrato de comunicação e a semiotização do mundo presente nas entrevistas ... 62
5.2 Analisando as entrevistas ..... 64
5.3 Participantes que não assistiram às campanhas ..... 65
5.3.1 A organização enunciativa ..... 72
5.3.2 Modalidade elocutiva ..... 72
5.3.3 O comportamento elocutivo ..... 74
5.3.4 Os imaginários sociodiscursivos ..... 75
5.3.4.1 Saber de Conhecimento de Experiência ..... 76
5.3.4.2 Saber de crença de opinião relativa ..... 78
5.3.4.3 Saber de crença de opinião coletiva ..... 79
5.4 Seleção e análise geral das campanhas ..... 80
5.4.1 Transcrição das campanhas ..... 81
5.4.2 Campanha um – chocante ..... 82
5.4.3 Campanha dois – emotiva ..... 84
5.4.4 Campanha três – técnico-informativa ..... 87
5.4.5 Campanha quatro – cômica ..... 89
5.5 Efeitos visados das campanhas em análise ..... 92
5.5.1 Campanha um – chocante ..... 93
5.5.2 Campanha dois – emotiva ..... 95
5.5.3 Campanha três – técnico informativa ..... 96
5.5.4 Campanha quatro – cômica ..... 97
5.6 Uma visão geral sobre as campanhas ..... 98
5.7 Participantes que assistiram às campanhas ..... 100
5.7.1 O processo de recepção ..... 100
5.7.2 Modalidade elocutiva ..... 107
5.7.3 O comportamento elocutivo de quem assistiu às campanhas ..... 109
5.7.4 Os imaginários sociodiscursivos ..... 110

5.7.4.1 Saber de conhecimento de experiência ..... 110
5.7.4.2 Saber de crença de opinião relativa ..... 113
5.7.4.3 Saber de crença de opinião coletiva ..... 114
5.7.5 Sobre o processo de recepção ..... 114
5.8 Comparação entre os dois grupos ..... 115
5.8.1 Modalidade elocutiva ..... 115
5.8.2 Os imaginários sociodiscursivos ..... 117
CONSIDERAÇÕES FINAIS: REPENSANDO A CAMINHADA ..... 120
REFERÊNCIAS ..... 126
APÊNDICE A – Questionário utilizado ..... 130
para levantamento do perfil dos entrevistados ..... 130
APÊNDICE B – Roteiro utilizado para realização das entrevistas ..... 131
APÊNDICE C – Transcrição das entrevistas ..... 133
dos participantes que não assistiram às campanhas ..... 133
APÊNDICE D – Transcrição das entrevistas ..... 147
dos participantes que assistiram às campanhas ..... 147

# 1 INICIANDO A CAMINHADA

*"O correr da vida embrulha tudo. A vida é assim: esquenta e esfria, aperta e daí afrouxa, sossega e depois desinquieta. O que ela quer da gente é coragem."*
*Guimarães Rosa*

O tema desta tese é campanhas de conscientização e educação para o trânsito. Trata-se de um assunto interdisciplinar, ou seja, pode ser estudado pela ótica de várias ciências e teorias, podendo ser considerado também como transdisciplinar, pois a complexidade que permeia esse tema atrai para si a necessidade de se lançar mão de várias disciplinas para compreendê-lo. Esse tema está ligado à área da Educação Formal, por envolver o aprendizado, à Psicologia, pois abrange questões comportamentais, e à Engenharia, pois envolve questões espaciais tratadas no âmbito dessa área. É um tema que pode ser estudado a partir dos Estudos de linguagens, pois está associado também à Comunicação.

## 1.1 Segurança no trânsito

As medidas de segurança no trânsito são empregadas com a finalidade de evitar a ocorrência de acidentes no trânsito ou reduzir a sua severidade. A mais comum delas é conhecida como "3 Es", que as classificam em: medidas relacionadas à Engenharia, à Educação e à Fiscalização (em inglês, *Engineering*, *Education*, *Enforcement*) FERRAZ (2008).

Desde o início do século passado, há referências sobre ações educativas, objetivando a segurança viária; no entanto, essas ações estavam voltadas para o controle da circulação de veículos. Já nos anos 1950, os acidentes de trânsito passam a ser vistos como um problema social e se tornam uma preocupação para as autoridades. O poder público passa a agir com a finalidade de minimizar os efeitos causados pelo crescimento do transporte motorizado (FARIA; BRAGA, 1995).

Faria e Braga (1995) consideram também que essa prática adotada pelo poder público levou a um modelo de que a segurança de tráfego significaria a redução do número e da gravidade dos acidentes, sendo necessário avaliar os critérios adotados para educação de trânsito. No entanto, como até a década de 1960 os acidentes eram analisados sob a

perspectiva jurídica, surgiu outro paradigma, que considerava o não cumprimento da lei ou sua negligência fatores que explicavam a ocorrência dos acidentes. O que pôde ser constatado é que a solução só seria viável por meio da mudança de comportamento dos usuários; ou seja, o homem, como indivíduo participante do sistema trânsito, precisaria se adaptar a ele e às novas tecnologias dos automóveis, com a finalidade de não se envolver em acidentes.

Até o final de década de 1980, o tema "Educação para o trânsito" era pouco discutido e estava restrito às autoescolas. Com a inclusão clara do tema no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 1988, o assunto ganhou novas proporções e passou a ser discutido/estudado nas escolas e nas academias, mesmo que ainda de forma introdutória.

No contexto sociopolítico cultural em que se vive, estimulam-se o individualismo e a competição. A principal informação recebida é para que cada indivíduo se preocupe com seu interesse, de forma que o outro se torna um adversário. Manter a ética e o respeito torna-se difícil; muito mais complexo ainda é compartilhar espaços comuns em um campo de competição que conforma a convivência. O trânsito reflete essa crise, na qual o carro se tornou objeto de desejo, de *status*. A rua passou a ser, então, do carro para o carro. O ser humano passa a ocupar uma posição em segundo plano e faz de tudo para ter um carro, pois é dentro dele que se sente vivo. O homem passa então a servir o carro (FARIA, 2002).

O resultado dessa prática desumana, presente na maioria das cidades, são os acidentes, que se tornam cada vez mais comuns, destruindo vidas e esperanças de muitos brasileiros. De acordo com o Ministério da Saúde (2011), dos óbitos ocorridos na população de 1 a 39 anos de idade, em 2008, as causas externas foram a primeira causa de morte, decorrentes de homicídios e acidentes de trânsito, sendo que o gênero masculino representa 83,1% desses óbitos. Em 2011, as mortes provocadas por acidentes de trânsito superaram as provocadas por homicídios. Os jovens entre 20 e 39 anos de idade aparecem em primeiro lugar seguidos pelos de 15 a 19 anos de idade. De acordo com Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2006), o custo com acidentes de trânsito ultrapassa a cifra de 20 bilhões de reais por ano.

Como forma de melhorar a segurança no trânsito, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, em parceria com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), produz vídeos de campanhas de segurança para o trânsito desde 2005. A Organização das Nações Unidas (ONU) instituiu, em 11 de maio de 2011, a "Década de Ação pela Segurança no Trânsito" (período de 2011 a 2020); a partir de então, tem-se intensificado, por parte do poder público, ações nesse sentido.

De acordo com Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) (2011), no documento que estabelece as propostas e cronograma de ações para redução de acidentes e segurança viária no Brasil, o Denatran passa a ter a responsabilidade de realizar no mínimo seis campanhas por ano a partir de 2012.

Acredita-se que seja possível chegar a uma compreensão do cenário social apresentado no item anterior analisando as relações interpessoais que nele são estabelecidas. Parte-se do pressuposto de que essas relações ganham visibilidade quando se volta o olhar para os discursos que delas emergem. Segundo Charaudeau (2010b), ao viver em comunidade os indivíduos criam um jogo de regulação das práticas sociais. E é por meio dos discursos que eles representam essas práticas sociais, valorizando-as, e é assim que as convenções e normas de comportamento são estabelecidas e fortalecidas.

Na visão de Ferraz, Raia Junior e Bezerra (2008), as campanhas de conscientização e de educação de trânsito têm como objetivo principal mudar o comportamento dos motoristas. Para Hoffmann e Luz Filho (2011), a educação para trânsito deve ser encarada como um compromisso social e político de todos os cidadãos, com foco numa educação ética e social, buscando integrar o sujeito ao meio social onde ele vive. Ela deve contribuir para que a população-alvo, seja motorista, pedestre, ou passageiro fique mais consciente sobre a necessidade de um trânsito mais seguro. Para Perfeito e Hoffmann (2011), um dos objetivos das intervenções em segurança viária é promover a mudança de comportamento dos usuários, seja ele motorista, ou pedestre. Assim, os autores mencionam que as intervenções devem atuar sobre as atitudes, esperando efeitos sobre o comportamento.

Apoiando-se na ideia de que essas intervenções se concretizam por meio de discursos, torna-se importante promover uma análise do discurso dos motoristas acerca dessas intervenções e também das campanhas de conscientização e educação para o trânsito.

De acordo com Charaudeau, (2010a), o discurso propagandista pode ser definido como um discurso de incitação a fazer, cujas características (como "tipo ideal") são as seguintes:

> a) o "eu" se encontra numa posição de não autoridade e deve, a partir daí, usar uma estratégia de fazer crer, que atribui ao "tu" uma posição de dever crer;
>
> b) esse discurso origina-se de um ato voluntário proveniente de uma instância de produção, um "eu", que constitui uma fonte individual ou coletiva, que é determinada e pode ser imputável do ponto de vista de sua responsabilidade, razão pela qual excluímos o rumor dessa caracterização (ver mais adiante);
>
> c) ele tem como alvo uma instância coletiva, o que explica que ele se inscreva sempre num dispositivo de difusão; daí o qualificativo de "propagandista" no seu sentido etimológico de difusão e circulação do discurso no espaço público, a um maior número possível de pessoas (*propagare*).

Os acidentes de trânsito são considerados um sério problema para as grandes cidades brasileiras, seja pela quantidade, pela gravidade, ou pelos custos impostos à sociedade. Eles são considerados uma fonte de desperdício de recursos materiais, econômicos e, sobretudo, humanos, com que se defrontam as sociedades modernas (DNIT, 2004).

O Estado tem tentado mudar essa realidade de três formas: por meio da engenharia, da fiscalização e da educação. No entanto, mudanças relacionadas às ações de engenharia e de fiscalização são limitadas, uma vez que o sistema trânsito é formado também pelas ações humanas, sendo assim um espaço também social, em que as ações como percepção, julgamento e negociação assumem papéis importantes (FARIA, 2002).

Pode-se dizer que as campanhas de conscientização e de educação de trânsito assumem o papel de informar. Segundo Charaudeau (2009), o fenômeno da informação é um ato social que é inerente e depende da linguagem; esse fenômeno pode ser definido como a transferência de um saber. E é por meio da informação que se inicia o processo de produção do discurso.

Partindo do pressuposto de que as campanhas de conscientização e de educação de trânsito são consideradas, pela literatura técnica, uma forma de levar os condutores a uma mudança de atitude, considera-se importante analisar quais os elementos discursivos são utilizados nessas campanhas e quais deles são capazes de provocar nos motoristas tais mudanças. Busca-se, dessa forma, responder às seguintes perguntas:

a) será que há, no discurso dos motoristas, ecos das campanhas de conscientização e de educação de trânsito?

b) Como se constitui o discurso de campanhas de conscientização e de educação de trânsito?

Esta tese justifica-se pelo fato de não ter sido encontrado até o momento nenhum trabalho científico que tenha estudado o discurso de motoristas sobre segurança no trânsito, bem como os possíveis efeitos de campanhas de educação e segurança no trânsito. Acredita-se que este trabalho possa contribuir para estudos futuros e também possibilitar um melhor entendimento sobre as ações que visam melhorar a segurança no trânsito. Outro fator importante desta tese é que foi abordada uma análise sobre a recepção de mensagens, assunto pouco estudado em Análise do Discurso.

Acredita-se que seja importante um trabalho que posso integrar áreas distintas como a Engenharia de Transportes e os estudos de linguagens. Espera-se também que este trabalho possa abrir novas possibilidades de análises de objetos, relacionados à Engenharia de Transportes, utilizando como aporte teórico a Analise de Discurso.

## 1.2 Objetivos

O objetivo geral deste trabalho consiste em analisar o discurso de motoristas sobre segurança no trânsito, bem como o discurso de campanhas de conscientização e educação para o trânsito de modo a verificar se tais campanhas são capazes de afetar o discurso de motoristas. Para se alcançar o objetivo geral, foram definidos os seguintes objetivos específicos:

a) identificar, no discurso de motoristas, o imaginários sociodiscursivos que tais campanhas possam ter provocado em sua fala;

b) identificar elementos persuasivos no discurso de campanhas de conscientização e educação de trânsito, veiculadas na televisão voltadas aos motoristas;
c) comparar o discurso de dois grupos de motoristas sobre segurança no trânsito, motoristas que assistiram e motoristas que não assistiram a campanhas de conscientização e educação de trânsito;

d) elaborar um percurso metodológico capaz de entender, por meio do discurso de motoristas, as influências de campanhas de conscientização e educação de trânsito na produção dos imaginários sociodiscursivos.

## 1.3 Estrutura da tese

Esta tese está dividida em cinco capítulos. No capítulo 1, foi feita a introdução abordando a temática em questão. A revisão da literatura será apresentada no capítulo 2 e, no capítulo 3, será feita a descrição detalhada do método a ser empregado no estudo. Já no capítulo 4 serão apresentados os dados levantados e uma análise prévia das entrevistas. No capítulo 5, será mostrada a análise das entrevistas dos enunciadores que assistiram e dos que não assistiram às campanhas, a apresentação, descrição e análise das campanhas conscientização e educação de trânsito e a comparação dos resultados obtidos na análise. O último capítulo será destinado aos comentários e às considerações finais acerca do trabalho; na sequência, apresentar-se-á a referência que serviu de apoio para a realização do estudo e, por último, os apêndices.

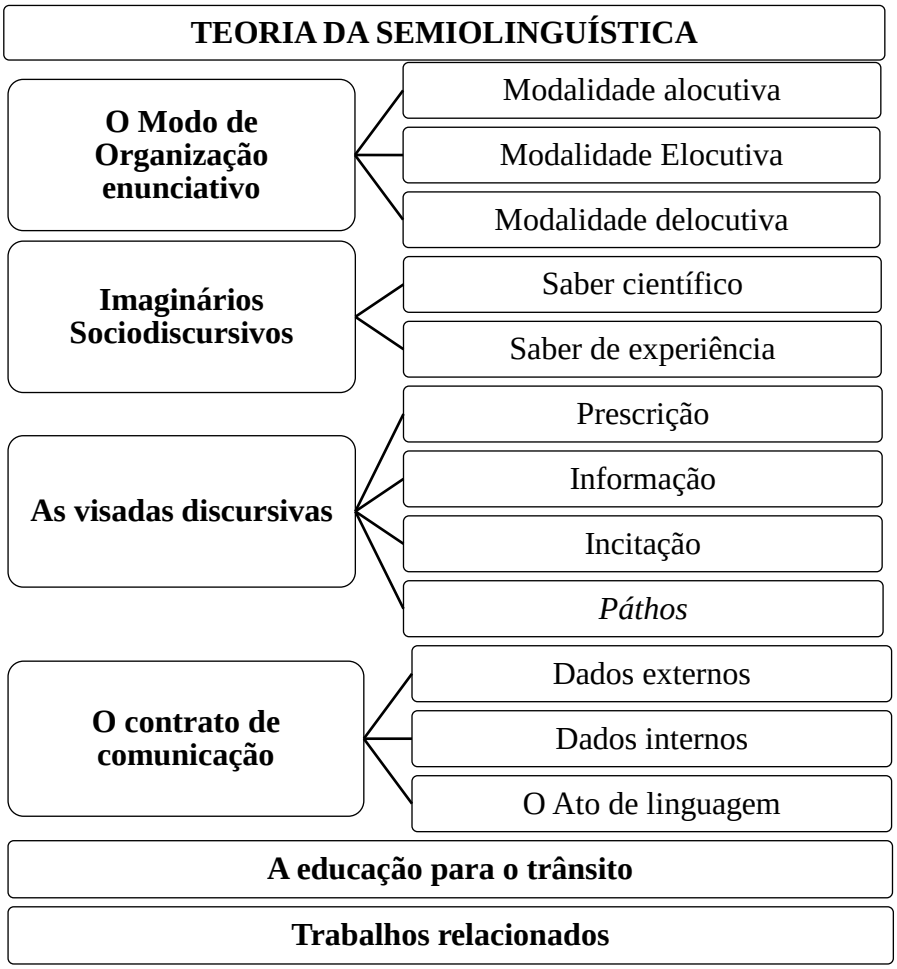
# 2 PRESSUPOSTOS TEÓRICOS E REVISÃO DA LITERATURA: ILUMINANDO O CAMINHO

*"A ciência consiste em substituir o saber que parecia seguro por uma teoria, ou seja, por algo problemático."*
*José Ortega y Gasset*

Nesta seção serão apresentadas as teorias que deram aporte às análises do objeto desta tese, os fundamentos empregados para elaboração do roteiro utilizado na coleta dos dados (entrevistas), a definição de educação para o trânsito e a apresentação dos trabalhos relacionados ao tema central desta tese.

A FIGURA 1, apresentada da sequência, mostra os tópicos que serão tratados nesta seção.

Figura 1 – Tópicos a serem tratados neste capítulo



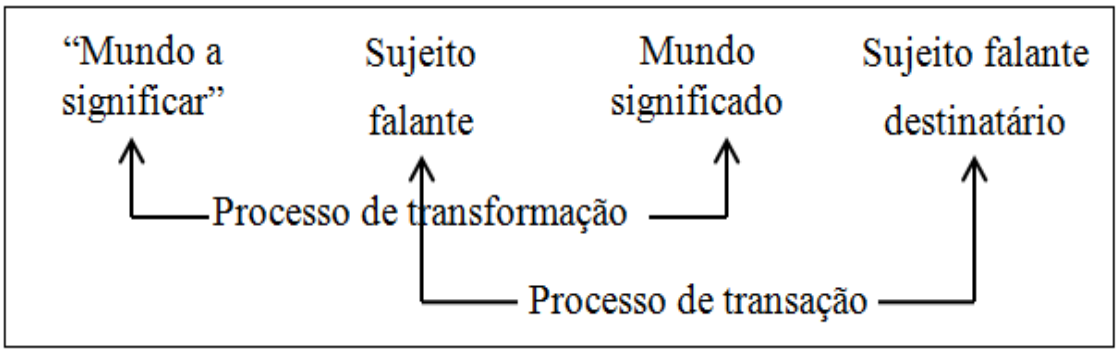

Fonte: Elaborada pelo autor.

A Teoria da Semiolinguística (TS) é definida por Charaudeau (2005) da seguinte forma: Semio, de "semiosis", evocando o fato de que a construção do sentido e sua configuração se fazem por meio de uma relação forma-sentido (em diferentes sistemas semiológicos), sob a responsabilidade de um sujeito intencional, com um projeto de influência social, num determinado quadro de ação; linguística para destacar a matéria principal da forma em questão – a das línguas naturais. Estas, por sua dupla articulação, pela particularidade combinatória de suas unidades (sintagmático-paradigmática em vários níveis: palavra, frase, texto), impõem um procedimento de semiotização do mundo diferente das outras linguagens.

Como afirma Charaudeau (2005, p. 1), "[...] a maneira pela qual abordamos o discurso insere o numa problemática geral que procura relacionar os fatos de linguagem a alguns outros fenômenos psicológicos e sociais: a ação e a influência". Esse fenômeno de construção do sentido Charaudeau denomina de semiotização do mundo. Vale observar que a maneira pela qual a construção de sentido se dá pode variar de sujeito para sujeito, mas um fator que pesa nessa construção de sentido é o meio social no qual o sujeito está inserido.

A semiotização do mundo envolve um duplo processo: o de transformação, no qual o "mundo a significar" é transformado em "mundo significado", sob a ação de um sujeito falante, e o processo de transação, em que esse "mundo significado" se torna um objeto de troca com um outro sujeito, que funciona como destinatário desse objeto. Para ilustrar esse processo, Charaudeau (2005) apresenta o esquema reproduzido na FIGURA 2.

Figura 2 – Esquema de semiotização do mundo




Fonte: Charaudeau (2005, p. 2).

## 2.1 Modo de organização enunciativo

A partir do contexto situacional e discursivo, o homem, como sujeito falante, articula elementos da língua com a finalidade produzir de sentido à sua fala. O indivíduo organiza sua fala valendo-se de algumas estruturas linguísticas segundo seu propósito comunicacional. Essa organização Patrick Charaudeau denominou de "modo de organização enunciativo".

De acordo Charaudeau (2010b, p. 81), "*O Modo de organização Enunciativo* não deve ser confundido com a Situação de Comunicação. Nesta última, encontram-se os *parceiros* do ato de linguagem – seres sociais, externos à linguagem." (grifo no original). O autor lembra também que esse modo não deve ser confundido com a modalização, sendo esta uma categoria de língua que, por sua vez, reúne o conjunto dos procedimentos estritamente linguísticos que explica o ponto de vista do locutor. O modo enunciativo diz sobre a forma pela qual o sujeito falante encena seu dizer, constituindo uma categoria de discurso.

Na esfera da Análise do Discurso, o modo enunciativo refere-se ao fenômeno da ordenação e organização de categorias linguísticas com o objetivo de elucidar o ponto de vista do sujeito falante em relação ao interlocutor, em relação ao que ele diz e em relação ao que outro diz. Dessa forma, permite-se a distinção de três funções do modo enunciativo: a alocutiva, a elocutiva e a delocutiva, respectivamente. A seguir, apresenta-se o detalhamento de cada função e de suas respectivas categorias modais de acordo com a descrição de Charaudeau (2010b).

### *2.1.1 Modalidade alocutiva*

Na modalidade alocutiva, o sujeito falante expressa sua visão de mundo (sua opinião) implicando o interlocutor e impondo-lhe um comportamento, em uma relação de influência. Desse modo, o sujeito falante pode estabelecer com seu interlocutor dois tipos de relação:

> a) relação de superioridade, caracterizada por uma relação de força na qual o locutor impõe ao interlocutor a execução de um dizer, de uma ação, de um fazer.

Nessas relações conformam-se as modalidades da interpelação, injunção, autorização, sugestão, proposta, julgamento e aviso;

b) relação de inferioridade ou de pedido, na qual o locutor realiza um pedido uma solicitação, assumindo o papel de inferioridade em relação ao interlocutor. Aqui se conforma as modalidades da interrogação e da petição.

O QUADRO 1, apresentado na sequência, mostra os procedimentos da construção enunciativa em relação às especificações enunciativas e às categorias de língua. Para cada categoria foram associados dois exemplos.

Quadro 1 – Procedimento da construção enunciativa (modalidade alocutiva)

<table>
<tr><th rowspan="11">ALOCUTIVO</th><th>Comportamentos Enunciativos</th><th>Especificações enunciativas</th><th>Modalidade</th><th colspan="2">Exemplos</th></tr>
<tr><td rowspan="10">Relação de influência (Relação do locutor ao interlocutor)</td><td rowspan="8">Relação de força (locutor / interlocutor) +-</td><td>Interpelação</td><td colspan="2">Ei! Você aí...<br>Pai, eu posso sair.</td></tr>
<tr><td>Injunção</td><td colspan="2">Saia daqui.<br>Estou mandando.</td></tr>
<tr><td>Autorização</td><td colspan="2">Eu te autorizo a sair.<br>Eu lhes concedo.</td></tr>
<tr><td>Aviso</td><td colspan="2">Eu te informo que...<br>Se isso continuar...</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Julgamento</td><td>Aprovo sua atitude.<br>Você esteve magnifica.</td><td>Positivo</td></tr>
<tr><td>Eu o acuso de...<br>Eu condeno Não aprovo sua...</td><td>Negativo</td></tr>
<tr><td>Sugestão</td><td colspan="2" rowspan="2">Eu te aconselho...<br>Recomendo...<br>Eu te proponho...<br>Posso ajudar?</td></tr>
<tr><td>Proposta</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Relação de pedido (locutor / interlocutor) -+</td><td>Interrogação (pedido pra fazer)</td><td colspan="2">Você vai sair?<br>Onde você vai?</td></tr>
<tr><td>Petição</td><td colspan="2">Peço que você...<br>Você pode me ajudar?</td></tr>
</table>

Fonte: Adaptado de Charaudeau (2010 b, p. 85) (com inclusão dos exemplos).

### *2.1.2 Modalidade elocutiva*

Na modalidade elocutiva, o sujeito modaliza seu discurso com a finalidade de revelar seu ponto de vista sobre o mundo, sem implicar o interlocutor. Esse ponto de vista, do sujeito falante, sobre o mundo pode ser expresso como:

a) modo de saber: representa a forma pela qual o sujeito tem conhecimento sobre um propósito. Esse modo corresponde às modalidades de "constatação" e de "saber" (ou ignorância);

b) modo de avaliação: indica a maneira que o sujeito julga o propósito enunciado. Corresponde às modalidade de "opinião" e "apreciação";

c) modo de motivação: expressa a razão pela qual o sujeito realiza um o propósito. A esse modo correspondem às modalidades de "obrigação", "possibilidade" e "querer".

d) modo de engajamento: marca o grau de adesão ao propósito, corresponde às modalidades de "promessa", "aceitação" / "recusa", "acordo" / "desacordo" e "declaração";

e) modo de decisão: mostra o estatuto do sujeito em relação ao tipo de decisão. Modalidade de "proclamação".

Charaudeau (2010b) define os procedimentos de ordem linguística da construção Enunciativa da seguinte maneira:

a) constatação: o papel do locutor limita-se a observar a existência de um acontecimento de forma mais externa e objetiva, sem fazer uma avaliação, sem implicar um interlocutor; ele apresenta-se com uma testemunha da constatação do locutor. Exemplo: "o que eu observo é, não se pode confiar nele";

b) saber / ignorância: o locutor informa se tem ou não conhecimento sobre uma informação pressuposta. Quando a informação é reconhecida em sua verdade pelo locutor, expressa-se a modalidade do saber; se ela não for reconhecida em sua verdade pelo locutor, expressa-se a modalidade de ignorância. O interlocutor é testemunha de um saber ou de uma ignorância;

c) opinião: o locutor explicita a posição que um fato ou uma informação assume em seu universo de crença. Dessa forma, ele avalia a verdade de seu propósito

revelando também qual o seu ponto de vista. A opinião pode especificar-se por meio de duas atitudes de crença: de convicção, o locutor exprime uma certeza a respeito do propósito, e de dúvida a respeito da validade do propósito. O interlocutor é testemunha;

d) apreciação: um fato é pressuposto, e o locutor faz uma avaliação afetiva e sentimental, avaliando não mais a verdade do propósito, mas seu valor, revelando assim seus próprios sentimentos. Esse julgamento varia entres os polos favorável e desfavorável (positivo / negativo) e incide sobre diferentes domínios de valor: o ético, o estético, o hedônico e o pragmático. O ético está relacionado às atitudes humanas (bem / mal); o estético relaciona-se ao que é feio de belo; o pragmático associa-se à definição de útil e inútil; o hedônico define-se com base nos sentidos (agradável / desagradável). O interlocutor é testemunha da apreciação do locutor;

e) obrigação: há uma ação cuja realização depende apenas do locutor. Essa obrigação de realizar a ação pode ser interna quando é imposta pelo próprio locutor, que pode emanar de uma ordem moral (valor ético) ou de ordem utilitária (pragmático); ou externa, quando a ordem vem de um outro que teria poder para dar ordens ao locutor. O interlocutor é testemunha;

f) possibilidade: há também uma ação que depende somente do locutor, mas, diferentemente da obrigação, aqui ele manifesta sua aptidão ou disposição para realizá-la. Essa capacidade de poder fazer do locutor pode emanar de uma possibilidade interna ou de uma possibilidade externa que revela que o locutor recebeu uma autorização para tal. O interlocutor é testemunha;

g) querer: o locutor encontra-se numa situação de carência, que gostaria de ver preenchida, mas ele não tem poder para realizar tal ação, necessitando, então, recorrer a um outro agente para realizá-la. O querer manifesta-se sob a forma de um desejo, que expressa um querer íntimo do locutor; de um anseio, que é um querer quase impossível; ou de uma exigência, que exprime um querer muito intenso. O interlocutor é testemunha;

h) promessa: o locutor compromete-se a realizar uma ação que deve ser executada por ele mesmo. A realização dessa ação é objeto de dúvida. O interlocutor é testemunha da promessa do locutor;

i) aceitação / recusa: um pedido de realização de uma ação é respondido de forma favorável ou desfavorável pelo locutor. O interlocutor é a testemunha dessa resposta do locutor;

j) concordância / discordância: sobre a verdade de um propósito o locutor irá dizer se adere ou não. A concordância / discordância pode ser total ou parcial e é testemunhada pelo interlocutor;

k) declaração: o locutor detém um saber e supõe-se que ele ignora esse saber ou duvida da verdade dele. A declaração pode se desdobrar nas seguintes variantes: confissão, na qual o locutor escondia um saber e agora o expõe, reconhecendo sua culpa; revelação, o locutor detinha um conhecimento de saber que outros mantinham oculto e agora o expõe, assumindo uma posição de denunciador; afirmação: o locutor declara a veracidade de um saber que ele supõe constituir uma dúvida para o interlocutor, assim ele assume uma posição de autoridade; confirmação: seu efeito é semelhante ao da afirmação, mas aqui o locutor soma sua declaração a outras que já afirmavam a veracidade do saber. O interlocutor é testemunha; proclamação: o locutor assume uma posição institucional que lhe dá autoridade para fazer existir um ato a partir de uma fala. O interlocutor é testemunha da proclamação.

O QUADRO 2, apresentado na sequência, mostra os procedimentos da construção enunciativa em relação às especificações enunciativas e às categorias de língua. Para cada categoria foram associados dois exemplos.

Quadro 2 – Procedimento da construção enunciativa (modalidade elocutiva)

| | Comportamentos Enunciativos | Especificações enunciativas | Modalidade | Exemplos |
|---|---|---|---|---|
| **ELOCUTIVO** | Ponto de vista sobre o mundo<br><br>(relação do locutor consigo mesmo) | Modo de saber | Constatação | Constato que...<br>Eu observo que... |
| | | | Saber / ignorância | Eu sei onde ele foi.<br>Não sei o que vai fazer. |
| | | Avaliação | Opinião | Eu certo de que...<br>Imagino que... |
| | | | Apreciação | Estou feliz...<br>Acho formidável... |
| | | Motivação | Obrigação | Devo dizer que...<br>Sou obrigado a... |
| | | | Possibilidade | Posso mas não quero.<br>Posso ir embora sr. |
| | | | Querer | Desejo que ele seja feliz.<br>Exijo que... |
| | | Engajamento | Promessa | Prometo ir visitá-lo.<br>Juro que não direi nada. |
| | | | Aceitação / Recusa | Aceito que você...<br>Eu me oponho. |
| | | | Concordância / Discordância | Claro.<br>Isso mesmo. |
| | | | Declaração | Confesso que ele é o...<br>Mostrarei o caminho.... |
| | | Decisão | Proclamação | Declaro aberta a sessão.<br>Bom, vamos dar início. |

Fonte: Adaptado Charaudeau (2010 b, p. 85) (com inclusão dos exemplos).

### *2.1.3 Modalidade delocutiva*

Caracterizada pelo apagamento do sujeito falante e também de seu interlocutor. O sujeito comporta-se como testemunha da forma como os dizeres sobre o mundo se impõem a ele. Dessa forma, o resultado é uma enunciação objetiva, pelo menos na sua aparência, como se o discurso falasse por si só. Esta é uma modalidade característica do gênero jornalístico.

Apresenta-se, em seguida, o QUADRO 3 com os procedimentos da construção enunciativa, em relação às especificações enunciativas e às categorias de língua. Para cada categoria foram associados dois exemplos.

Quadro 3 – Procedimento da construção enunciativa (modalidade delocutiva)

| # | Comportamentos Enunciativos | Especificações enunciativas | Modalidade | Exemplos |
|---|---|---|---|---|
| DELOCUTIVO | Apagamento do ponto de vista (relação do locutor com um terceiro) | Como o mundo se impõe | Asserção | É provável que...<br>É pouco provável que... |
| | | Como o outro fala | Discurso relatado | Eu tinha dito a você para / que...<br>Você tinha dito que / para ... |

Fonte: adaptado pelo autor de Charaudeau (2010 b, p. 85).

Baseando-se nesses comportamentos discursivos e de procedimentos linguísticos correspondentes é que serão analisadas as formas pelas quais se manifestam os pontos de vista dos enunciadores e também os efeitos de sentido produzidos na enunciação.

## 2.2 Imaginários sociodiscursivos

Segundo Charaudeau (2008), o propósito em todo discurso é aquilo de que se fala, logo, aquilo de que se fala é o tema do discurso, que, para ser claramente interpretado, ou ser verdadeiro, ou pelo menos considerado verdade, entre os participantes do discurso é necessário que haja um compartilhamento de ideias entre esses participantes.

Esse compartilhamento dá-se por meio dos imaginários sociodiscursivos, que podem veicular imagens mentais pelo discurso, ou seja, é a capacidade que cada pessoa tem de estabelecer uma simbolização do que é real, e isso se dá por meio das práticas sociais (CHARAUDEUAU, 2012).

> A base dos imaginários sociodiscursivos é o lugar de estruturação das diversas representações sociais. Estas são "sociodiscursivos" porque são representações construídas pelo dizer, sendo, pois, perceptíveis e identificáveis nos e pelos discursos que circulam nos grupos sociais. Resultam de diferentes tipos de saberes, que muitas vezes encontram-se "misturados": saberes de crença, de experiência e de erudição. (p. 11).

Segundo Charaudeau (2008), a realidade precisa de ser percebida pelo homem para obter significado, e é essa atividade de percepção que produz os imaginários. Os imaginários dão sentido à realidade. Ainda de acordo com Charaudeau (2008, p. 207):

> Os imaginários sociodiscursivos circulam, portanto em um espaço de interdiscursividade. Eles dão testemunho das identidades coletivas, da

> percepção que os indivíduos e os grupos têm dos acontecimentos, dos julgamentos que fazem de suas atividades sociais.

Nas palavras de Charaudeau (2009, p. 1), "[...] na medida em que, para que uma relação exista entre seres humanos, é necessário que estes compartilhem, ainda que parcialmente, as mesmas motivações, as mesmas finalidades, as mesmas intenções".

Segundo Charaudeau (2007), a construção dos imaginários sociodiscursivos se aporta em dois tipos de saberes: i) os saberes de conhecimento e ii) os saberes de crença. O primeiro tende a estabelecer a verdade dos fenômenos do mundo de forma independente do sujeito, ou seja, o mundo sobrepõe-se ao sujeito; esse conhecimento é passível de comprovação científica. O segundo, os saberes de crença, pertence a uma forma de explicação do mundo que advém de julgamentos e apreciações pelo sujeito; nesse caso, o sujeito sobrepõe-se ao mundo. Esse tipo de conhecimento não pode ser comprovado. Ressalta-se que a principal diferença entre esses dois tipos de saberes é a relação do sujeito (homem) com o mundo.

De acordo com Charaudeau (2007), esses saberes são gerados pela mecânica das representações sociais, por meio da produção do discurso. E os sistemas de pensamento são organizados por meio da produção discursiva e a partir desses saberes.

Os saberes de conhecimento dividem-se em: científico e de experiência.

### *2.2.1 Saber científico*

Esse saber está associado às possibilidades de comprovação científica; nas palavras de Charaudeau (2007, p. 581), "O saber científico constrói explicações sobre o mundo que se aplicam ao conhecimento do mundo tal como ele é e funciona." O que caracteriza esse saber é sua possibilidade de comprovação, ou seja, qualquer pessoa utilizando o mesmo método poderá obter os mesmos resultados.

### *2.2.2 Saber de experiência*

Este saber se associa às experiências dos indivíduos dentro de uma sociedade, no entanto não há nenhuma garantia de comprovação. Esse conhecimento engendra-se a partir das relações sociais, portanto não são sistematizadas cientificamente.

### *2.2.3 Saber de crença*

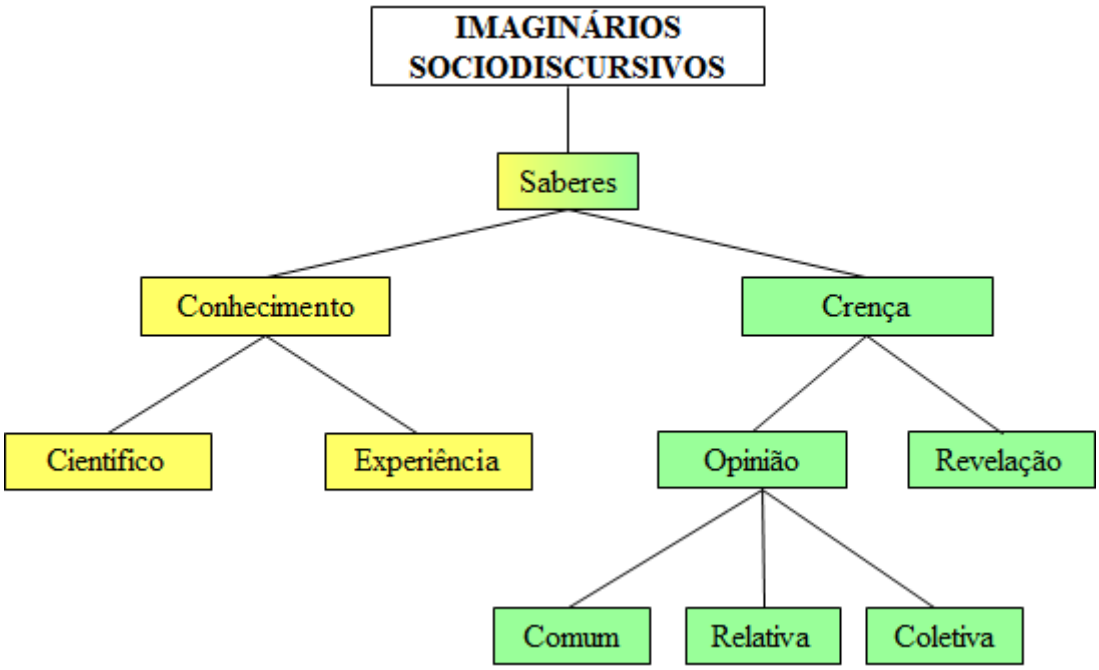
Este tipo de saber está associado às avaliações que os sujeitos fazem sobre o fenômenos e os seres do mundo. Esses saberes, na proposta de Charaudeau (2007b), são divididos em:

> a) saberes de revelação: as explicações são fundamentadas em uma suposição de verdade exterior ao sujeito, mas essa verdade pode ser verificada. O sujeito adere a essa verdade, mesmo não havendo possibilidade de contradições ao saberes de conhecimento. Esse tipo de saber é exemplificado pelas doutrinas e ideologias, geralmente não sofrem questionamento e se estabelecem como dogmas;
>
> b) saberes de opinião: esse saber nasce por meio de um processo avaliativo do termo sobre o qual o sujeito toma partido. Assim, os argumentos são construídos por diferentes motivações e diversas lógicas: do necessário, da probabilidade, do possível, da verossimilhança, confronto entre razão e emoção. Os saberes de opinião podem ser atrelados a diversas categorias, tais como:
>
> – opinião comum: trata-se de uma apreciação generalizada e que é amplamente partilhada do ponto de vista social. O sujeito que a anuncia usa de argumentos disponíveis na *doxa*. São exemplos de opinião comum provérbios, ditados e enunciados de valor geral.
>
> – opinião relativa: julgamento que emana de um sujeito individual ou de um grupo específico a respeito de outro grupo. O sujeito demonstra ou adere a um posicionamento, apresentando o seu juízo de valor sobre uma situação especifica ou pessoa. Geralmente o saber de crença de opinião relativa se

> manifesta dentro de um espaço de discussão, no qual o sujeito tem a necessidade de apresentar o seu posicionamento, sendo esse favorável ou não.
>
> – opinião coletiva: opinião expressa por um grupo específico em relação a outro grupo. O saber de crença de opinião coletiva visa atribuir um valor identitário a um grupo, por meio de um julgamento que o categoriza, a fim de definir a essência do grupo em questão.

Os imaginários sociodiscursivos são erguidos pelos diversos tipos de saberes presentes na sociedade, ou seja, são os diferentes tipos de saberes que nutrem os imaginários. A organização dos diferentes tipos de saber pode ser compreendida pelo esquema apresentado na FIGURA 3.

Figura 3 – Esquema da formação dos imaginários sociodiscursivos




Fonte: Elaborada pelo autor.

Cabe ressaltar que os imaginários não são rígidos e nem tem a intenção de estabelecer verdades, conforme propõe Charaudeau (2007, p. 587):

> O imaginário não é nem verdadeiro nem falso. Ele é uma proposta de visão do mundo que se baseia nos saberes que constroem os sistemas de pensamento, os quais podem se excluir ou se sobrepor uns aos outros. Isso permite ao

> analista não ter que denunciar este ou aquele imaginário como falso. Não é esse seu papel. O seu papel consiste em ver como aparecem os imaginários, em qual situação comunicativa eles se inscrevem e qual visão de mundo eles testemunham.[1]

Optou-se por trabalhar com os imaginários sociodiscursivos, pois se acredita ser o mais adequado, por não possuírem uma valoração no sentido de certo ou errado, bom ou mau. Dessa forma, eles não restringem o discurso analisado ao sentido e também ao valor do estereótipo. O imaginário não se preocupa em fixar uma ideia em verdadeira ou falsa, certa ou errada. Os imaginários cumprem o papel de evidenciar visões que um determinado sujeito ou grupo de pessoas têm do mundo. Essa evidência dá-se sobre um determinado assunto dentro de um situação comunicativa.

## 2.3 As visadas discursivas

Segundo Charaudeau (2004 p. 23), as visadas satisfazem a uma intencionalidade psicosociodiscursiva que determina a expectativa do ato de linguagem do sujeito falante e da própria troca linguageira. As visadas são consideradas do ponto de vista da instância da produção, mas, por meio delas, se prevê um sujeito destinatário ideal. É necessário que o locutor e o interlocutor recorram às visadas, pois elas são reconhecidas também pela instância de recepção.

Em complementação, Charaudeau (2010a) enfatiza que o sujeito falante não tem domínio sobre os efeitos produzidos no sujeito destinatário. O autor menciona ainda que as visadas podem ser determinadas por meio de um triplo critério: i) a intenção pragmática do "eu" diante do "tu", ii) a posição de legitimidade do "eu" e iii) a posição que, ao mesmo tempo, instaura para o "tu".

Charaudeau (2004) apresenta seis tipos de visadas: i) a visada de prescrição, ii) da solicitação, iii) da incitação iv) da informação, v) da instrução e vi) da demonstração. De acordo com Charaudeau (2010a, p. 61-62), ao discurso propagandista, são associadas às visadas de prescrição, informação e incitação.

---

[1] Tradução nossa para: "L'imaginaire n'est vrai ni faux. Il est une proposition de vision du monde qui s'appuie sur des savoirs qui construisent des systèmes de pensée, lesquels peuvent s'exclure ou se superposer les uns les autres. Cela permet à l'analyste de ne pas avoir à denoncer tel ou tel imaginaire comme faux. Ce n'est pas son role. Son role consiste à avoir comment apparaissent les imaginaires, dans quelle situation communicationnelle ils s'inscrivent et de quelle vision du monde ils témoignet."

Neste trabalho, as campanhas de conscientização e educação para o trânsito podem ser consideradas como uma propaganda, pois seu objetivo é "vender" uma ideia. Assim, considera-se ser adequado adotar como critério de análise das campanhas as visadas de prescrição, informação, incitação e de *pathos* (emoção), descrita em Charaudeau (2012). Em cada visada, o "Eu" e o "Tu" ocupam posições distintas, conforme pode ser visto QUADRO 4, apresentado a seguir.

Quadro 4 – descrição das visadas adotadas neste estudo

| **Visadas** | **Posição do "Eu"** | **Posição do "Tu"** |
|---|---|---|
| Prescrição | Mandar fazer.<br>Tem autoridade e pode sancionar. | Dever fazer |
| Informação | Fazer saber algo.<br>Legitimado por uma posição de saber | Dever saber |
| Incitação | Mandar fazer.<br>Não se encontra em posição de autoridade | Dever acreditar.<br>O tu será beneficiário de seu próprio ato. |
| *Páthos* | Fazer sentir | Emocionar-se pelo agradável ou desagradável |

Fonte: adaptado pelo autor de Charaudeau (2012, p. 69)

A visada de prescrição tem a função de prescrever algo para que o destinatário possa fazer; dessa forma, o enunciador (EU) tem que assumir uma posição de autoridade. Assim, ele pode fazer com o que o outro (destinatário) aja de uma determinada maneira.

A visada da informação tem a função de transmitir um conhecimento, uma informação. Nessa visada, o enunciador (EU), por um lado, assume uma posição de saber e como tal se legitima em sua posição de saber. Por outro lado, o destinatário (TU) encontra-se numa posição de dever saber.

Na incitação, o objetivo é levar o espectador (destinatário) a acreditar que o que está sendo dito é verdade ou possivelmente verdadeiro e, sobretudo, que esta verdade o fará bem. Nessa visada, o enunciador não está na posição de autoridade, então o seu papel é incitar o destinatário a fazer utilizando-se de sedução e persuasão. Essa visada é bastante comum no discurso publicitário, o "Eu" não se encontra na posição de autoridade, daí a necessidade de estratégicas discursivas (e também de encenação) com vistas a seduzir o "Tu" para que ele possa acreditar e realizar determinada ação.

Já a visada *patêmica* tem a função de despertar no expectador (destinatário) um determinado sentimento, que pode ser bom ou ruim, alegre ou triste. Ainda de acordo com Charaudeau (2010d), a propaganda apela para o efeito patêmico com a finalidade buscar adesão do espectador. Ela pode ser considerada uma estratégia aliada ao discurso para captar o destinatário.

## 2.4 O contrato de comunicação

O contrato de comunicação nasce devido a uma necessidade do estabelecimento de regras que irão dar as ordens ao ato de linguagem. O contrato é capaz de estabelecer as regras, os papéis e os limites de cada envolvido no processo de comunicação (CAEIRO, 2016, p. 63).

Baseado em Charaudeau (2012, p. 68) é possível, então, situar o contrato como o resultado das características próprias da situação de troca, vindo a ser composto pelo resultado "[...] das características próprias à situação de troca, os dados externos, e das características discursivas decorrentes, os dados internos".

### *2.4.1 Dados externos*

Os dados externos são constituídos pelas regularidades comportamentais dos indivíduos no campo da prática social. Constituído por quatro categorias: i) condição de identidade, ii) condição de finalidade, iii) condição de propósito e iv) condição de dispositivo (CHARAUDEAU, 2012).

Condição de identidade está relacionada aos sujeitos que fazem parte (estão inscritos) no ato de linguagem. A identidade é definida por meio das respostas às perguntas "quem troca com quem?" ou "quem fala a quem?", e abarca identitários que irão interferir no ato de comunicação (CHARAUDEAU, 2012). Por exemplo, um professor tem relevância em uma sala de aula ou em uma reuniões de pais, mas não representa nenhuma relevância em um guichê de atendimento em um banco. Nesse exemplo, não há pertinência no "traço identitário".

A condição de finalidade está associada ao objetivo do ato de linguagem, logo permite dar resposta à pergunta "estamos aqui para dizer o quê?". A resposta a essa pergunta dá-se em termos de visadas, pois, no ato de comunicação, cabe a cada um fazer com que outro seja incorporado à sua intencionalidade. Assim, quatro visadas fazem parte desse cenário: a visada prescritiva, que consiste em querer levar o outro a ter uma determinada ação ("fazer fazer"); a informativa, que é o desejo de passar uma informação ao outro que ele não saiba ("fazer saber"); a vidada incitativa, que consiste em fazer com que outro acredite que o que está sendo dito é verdade ("fazer crer"); e a visada do *pathos,* que consiste em uma tentativa de despertar no outro alguma emoção, seja por coisas agradáveis (felicidade) ou não (tristeza) ("fazer sentir") (CHARAUDEAU, 2012).

O propósito é a "[...] condição que requer que todo ato de comunicação se construa em torno de um domínio de saber, uma maneira de recortar o mundo em 'universos de discurso tematizados'" (CHARAUDEAU, 2012, p. 69-70), em resposta à pergunta "do que se trata?". O propósito está associado à temática comum sobre a qual se baseia o ato comunicativo, que deve ser admitida antecipadamente pelos parceiros.

Em resposta à pergunta "em que ambiente se inscreve o ato de comunicação, que lugares físicos são ocupados pelos parceiros, que canal de transmissão é utilizado?" (CHARAUDEAU, 2012, p. 70), está a condição de dispositivo. Então, o dispositivo diz respeito às circunstâncias materiais nas quais se desenvolve o ato de comunicação. Que podem, de acordo com Charaudeau, (2012), interferir muito pouco em conversas espontâneas, mas o mesmo não ocorre em mídias televisivas, por exemplo.

### *2.4.2 Dados internos*

Segundo Charaudeau (2012, p. 70), o contrato de comunicação é formado também pelos dados internos, que são aqueles propriamente discursivos. Os dados internos podem ser divididos em três espaços: locução, relação e tematização (CHARAUDEAU, 2007). No espaço da locução, é que o sujeito falante conquista seu espaço de fala, para isso ele precisa justificar por que tomou a palavra (em nome de que), impor-se como sujeito falante e, ao mesmo tempo, identificar o destinatário (interlocutor) ao qual se dirige.

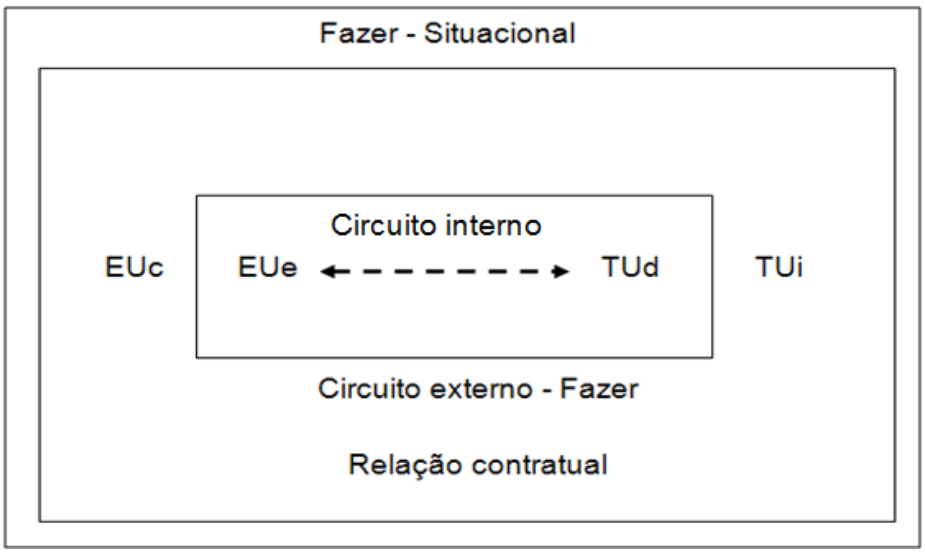
No espaço da relação é que o sujeito falante constrói sua identidade e de seu interlocutor e "[...] estabelece relações de força ou de aliança" (CHARAUDEAU, 2012 p. 71). E na relação de tematização é onde serão acordados os temas que serão tratados pelo locutor.

### *2.4.3 O ato de linguagem*

Segundo Charaudeau (2010b), toda comunicação é um ato de linguagem; nesse processo, os sujeitos da linguagem, o EU e o TU, desdobram-se em quatro, a saber: (i) o EUc, (Eu comunicante) sujeito comunicante; (ii) o TUi (Tu interpretante) sujeito responsável pelo processo de interpretação; (iii) o EUe, (Eu enunciador) sujeito produtor da fala, que é uma imagem de enunciador criada pelo sujeito produtor da fala, sempre presente no ato de linguagem; e (iv) o TUd (Tu destinatário), interlocutor fabricado pelo EUc.

Ainda de acordo com Charaudeau (2010b), o ato da linguagem surge de circunstâncias específicas de discurso. Esse ato de linguagem realiza-se no ponto de encontro entre os processos de produção e interpretação e é efetivado por dois sujeitos, cada um desdobrado em sujeito de fala e agente. Logo, o ato de linguagem, conforme mencionado anteriormente, é composto por quatro sujeitos: EUc, TUi, EUe e TUd em dois universos de discurso distintos. Esse desdobramento do sujeito de linguagem remonta o quadro teórico proposto por Charaudeau (2001) apresentado na FIGURA 4.

Figura 4 – Quadro teórico comunicacional




Fonte: Charaudeau, (2001). p. 29

No circuito externo, encontram-se os agentes reais do discurso (de carne e osso), seres sociais; no circuito interno, os seres de fala. Percebe-se que no processo de comunicação é preciso de, no mínimo, dois parceiros: o sujeito comunicante (EUc) e o sujeito interpretante (TUi) implicados na experiência de uma relação contratual. Cabe ao sujeito comunicante (EUc) ter a iniciativa do processo de produção de discurso.

O EUc (ser social), de acordo com suas intenções (projeto de fala), é que define: o que dizer, de que modo dizer, ou seja, como o EUc vai se pronunciar de forma a convencer o seu parceiro. Para tal, o EUc constitui-se em sujeito enunciador (EUe), que, por sua vez, institui um sujeito destinatário (TUd), ambos se definindo como seres de fala.

O sujeito comunicante (EUc) faz essa definição em função de três componentes que envolvem o ato linguageiro: i) comunicacional, arquitetado como o quadro físico da situação interacional: os parceiros estão presentes? Eles se veem?; ii) psicossocial, concebido em termos dos estatutos que os parceiros são suscetíveis de reconhecer um no outro; e iii) intencional, jogo entre os parceiros baseado em compartilhamento de saberes. É nesse componente que se juntam as hipóteses de saber que esse sujeito é conduzido a formar sobre o sujeito interpretante (TUi) e também a percepção que tem do ritual linguageiro no qual está enredado.

O (TUi), como parceiro nesse ritual linguageiro, tem a iniciativa do processo de interpretação. O TUi constrói uma interpretação que pode ser silenciosa ou exprimir uma interação qualquer. Caso demonstre alguma interação, será com base nos três componentes mencionados anteriormente.

## 2.5 A educação para o trânsito

A educação para o trânsito pode ser dividida, na visão de Elvik e Vaa (2004), em quatro categorias: (i) educação pré-escolar, (ii) educação escolar, (iii) sinalização variável com *feedback* e (iv) campanhas e informação aos usuários.

As campanhas de conscientização e educação de trânsito podem ser realizadas utilizando vários dispositivos, como a TV, o rádio, o material impresso, a sinalização ao longo da via, as apresentações teatrais nas ruas, etc. De acordo com Bottesini (2010), os conteúdos

expressos nessas campanhas de conscientização apresentam-se sob a ótica de três abordagens distintas, a saber:

a) campanhas com conteúdo chocante: essas mostram cenas fortes, como colisões, mutilações, pessoas em cadeira de roda etc. Essas situações são apresentadas como consequência de um comportamento inadequado;

b) campanhas com conteúdo emotivo: geralmente mostram pessoas tristes por terem perdido algum parente em acidente de trânsito etc.;

c) campanhas com conteúdo técnico/informativo: esse tipo de campanhas apresenta fatos científicos e/ou dados estatísticos, como o número de pessoas que morrem vítimas de acidentes etc.

Conforme aponta a literatura pesquisada até o momento, as campanhas de educação de trânsito estão presentes desde o início do século passado e o esforço para o aprimoramento dessas medidas ganhou projeção com o aumento do número de acidentes.

Em 1966, foi mencionada, no Brasil, a promoção de campanhas educativas de trânsito no Código Nacional de Trânsito. O Art. 124 estabelecia que, pelo menos uma vez a cada ano, o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) teria que realizar uma Campanha Educativa de Trânsito em todo o território nacional, com a cooperação de todos os órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) (CTB, 1966).

O atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionado no dia 23 de setembro de 1997 pela Lei n. 9.503, em seu capítulo VI, dispõe sobre a obrigatoriedade da educação de trânsito.

## 2.6 Trabalhos relacionados

Foram encontrados dois trabalhos científicos que utilizaram a Análise do Discurso para análise de dados em pesquisa de Engenharia de Transportes. Esses trabalhos são descritos a seguir.

Nodari, Lindau e Ribeiro (2000) utilizaram a Análise do Discurso em uma pesquisa exploratória para identificar as possíveis causas dos acidentes de trânsito urbano e as medidas para a redução destes na visão dos atores envolvidos com a problemática. Por meio das palavras mais citadas nos discursos dos agentes envolvidos, os autores puderam concluir que o desrespeito à sinalização e o alto número de veículos circulando nas vias são as principais causas dos acidentes de trânsito. Para as medidas de redução, foram apontadas campanhas de educação de trânsito e aumento da fiscalização.

Faria (2002) realizou, no Estado do Rio de Janeiro, uma pesquisa com a finalidade de identificar a percepção de alunos de escola pública sobre o risco no trânsito urbano. Para tanto, o autor utilizou a Análise do Discurso, que, segundo o autor, nunca tinha sido utilizada na área de Educação para o Trânsito. O autor concluiu que a Análise do Discurso se mostrou adequada para se obter a percepção de alunos. Nesse estudo, foram identificados, por meio dos textos gerados pelos alunos, 25 *topoi* (princípios gerais admitidos no seio de uma sociedade) que refletiam a percepção dos alunos e que foram reunidos em seis grupos de enfoques: fatores de risco no trânsito, relacionamento entre pedestres e motoristas, respeito às regras de trânsito, atenção e cautela no trânsito, medidas capazes de melhorar o trânsito e consequências dos acidentes.

# 3 ESCOLHAS METODOLOGICAS: RUMOS PERCORRIDOS PELA CAMINHADA

*"Tudo deveria se tornar o mais simples possível, mas não simplificado."*
*Albert Einstein*

Neste capítulo será apresentado o caminho metodológico percorrido para realização desta tese, bem como a descrição de cada etapa. As escolhas das teorias e dos modelos se deram em função dos *corpora* que compõem o objeto de estudo desta tese.

A abordagem da pesquisa é qualitativa, pois visa identificar no discurso de motoristas traços das campanhas de conscientização e educação de trânsito produzidos pelo Denatran veiculadas na mídia televisiva. Para Gaskell e Allum (2008), uma pesquisa qualitativa pode ser classificada como aquela que busca interpretar as realidades sociais. "A pesquisa qualitativa é, muitas vezes, vista como uma maneira de dar poder ou dar voz às pessoas, em vez de tratá-las como objetos [...]" (p. 30).

Como dito no capítulo 2, apoiar-se-á em uma teoria que é considerada como a referência dorsal do estudo, a Teoria da Semiolinguística, desenvolvida por Patrick Charaudeau, que será utilizada para análise dos vídeos e das respostas obtidas com as entrevistas.

Foi utilizada também, para elaboração do roteiro a ser utilizado nas entrevistas, considerações de Santaella (2002) sobre o efeito que um signo produz em um intérprete.

Para estratificação e transcrição dos vídeos envolvendo as imagens, foi utilizado o modelo de enquadre (*frame*) desenvolvido por Baldry e Thibault (2006). Para a transcrição do áudio, por sua vez, baseou-se no modelo proposto por Norris (2004) e Novellino (2011), com adaptações. O QUADRO 5, apresentado na sequência, mostra sinteticamente os modelos e as teorias empregados nesta tese.

Quadro 5 – Modelos e Teorias a serem aplicados no estudo

| Modelo | Autores | Usada para |
|---|---|---|
| Semiótica Aplicada | Lúcia Santaella | Elaboração do roteiro |
| Teoria Semiolinguística do discurso | Patrick Charaudeau | Análise das entrevistas e das campanhas |
| Enquadre / Frame | Baldry e Thibault (2006) | Transcrição das campanhas |
| Modos comunicacionais | Norris (2004)<br>Novellino (2011) | Transcrição do áudio |

Fonte: Elaborado pelo autor.

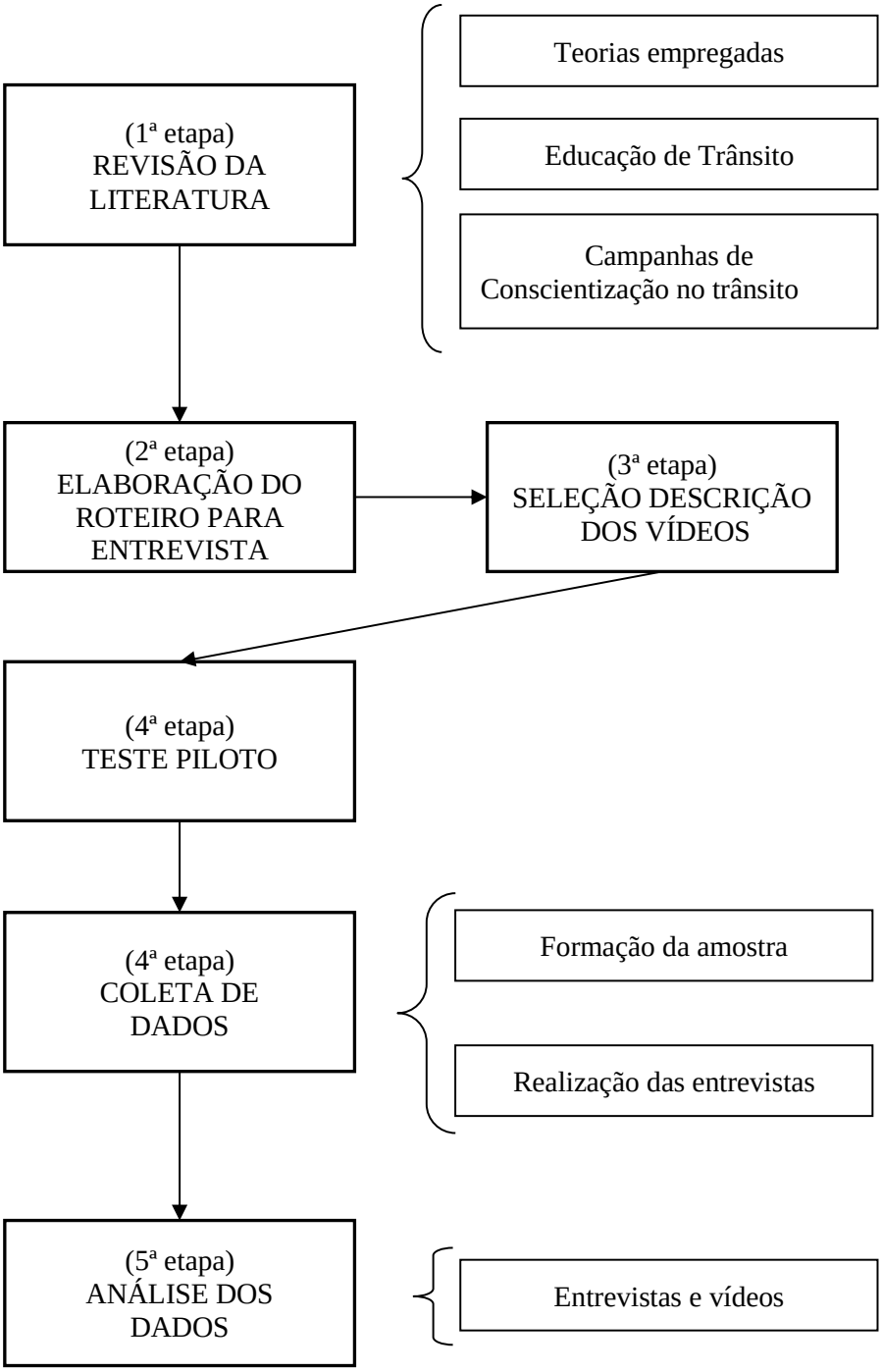
Para obtenção das informações, foram feitas coletas de dados por meio de entrevistas semiestruturadas com motoristas e análise de campanhas de segurança e educação para o trânsito.

De acordo com Marconi e Lakatos (1986), uma entrevista é definida como um encontro entre duas pessoas, no qual, por meio de uma conversa profissional, uma delas irá obter informações sobre um determinado assunto, podendo ser considerada, na visão das autoras, um procedimento de investigação social.

Segundo Bogdan e Biklen (1994 p. 134), "[...] uma entrevista é utilizada para recolher dados descritivos na linguagem do próprio sujeito, permitindo ao investigador desenvolver intuitivamente uma ideia sobre a maneira como os sujeitos interpretam aspetos do mundo.".

A FIGURA 5, apresentada a seguir, mostra as etapas metodológicas do estudo e a descrição de cada etapa, com a respectiva fundamentação teórica.

Figura 5 – Delineamento metodológico do estudo




Fonte: Elaborada pelo autor.

### 3.1 Elaboração do roteiro para as entrevistas

Foram construídos dois instrumentos, um questionário fechado e um roteiro para realização das entrevistas. De acordo com Richardson e outros (1985), um questionário cumpre pelo menos duas funções: (i) descrever as características dos entrevistados, tais

como, nome, idade, gênero etc.; e (ii) medir determinadas variáveis de um grupo. Os autores comentam também que os questionários podem ser classificados em três categorias distintas, de acordo com o tipo de pergunta, a saber: (i) questionários com perguntas fechadas, (ii) com perguntas abertas e (iii) misto, contendo ambos os tipos de perguntas.

Para este estudo, foi elaborado um questionário com perguntas fechadas, com o objetivo de levantar o perfil do entrevistado, como gênero, faixa etária, grau de instrução, se já envolveu em acidente ou não, há quanto tempo dirige, com qual frequência dirige etc. Com os dados obtidos com o questionário fechado (perfil do entrevistado) será possível estratificar os dados e cruzar com as informações obtidas nas entrevistas, possibilitando também a comparação de resultados em diferentes estratos.

Além do questionário fechado, foi elaborado um roteiro de perguntas a ser utilizado nas entrevistas. O roteiro foi elaborado com a intenção de guiar a entrevista. As perguntas do roteiro foram elaboradas de forma a levar o entrevistado a refletir sobre a temática "trânsito", levando-o a se expor de forma natural sobre a questão. Para tanto, foram utilizadas como aporte teórico as considerações de Santaella (2002) quando a autora menciona o efeito que um signo produz em um intérprete. De acordo com a autora é possível identificar, dentro da categoria do intérprete dinâmico, três níveis: o efeito emocional, o energético e o lógico.

> a) Efeito emocional: é considerado o primeiro efeito que um signo provoca em um intérprete. Ex.: música, poemas etc.;
>
> b) efeito energético: exige do intérprete um esforço físico ou mental, leva-o a um gasto de energia, requerendo do intérprete, por exemplo, um movimento, um olhar em direção ao objeto;
>
> c) efeito lógico: o intérprete utiliza de uma regra internalizada para interpretar o signo (SANTAELLA, 2002).

Nessa abordagem, Santaella refere-se a um objeto (signo), como um vídeo, uma obra de arte, por exemplo. Neste estudo, considerou-se o trânsito como um signo, pois o trânsito

é algo que pode ser visto e analisado sobre diferentes olhares. O trânsito é capaz também de despertar no sujeito efeitos interpretativos, ou seja, o trânsito é uma coisa que representa outras coisas. Assim sendo, foram elaborados três conjuntos de perguntas de formas a provocar certos efeitos.

No primeiro conjunto, foram elaboradas duas perguntas sobre a experiência (vivência) do entrevistado no trânsito com a finalidade de tocar as emoções dele e iniciar um diálogo sobre a temática em questão. As perguntas elaboradas foram:

a) Tema 1: experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)

– O que você acha sobre o trânsito em Belo Horizonte?
– Como você se sente em relação ao trânsito?

Para o segundo conjunto, foram elaboradas três perguntas com a intenção de conduzir ao entrevistado a uma reflexão sobre o trânsito, permitindo que ele pudesse falar com mais detalhes sobre a vivência dele no trânsito.

b) Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)

– O que te chama mais atenção no trânsito no dia a dia?
– O que mais te incomoda no trânsito quando você está dirigindo?
– Qual é o seu sentimento em relação à segurança no trânsito?

Já no terceiro conjunto, elaborou-se quatro questões que possibilitassem que o entrevistado desse sua opinião sobre o trânsito, de maneira que ele pudesse avaliar sua própria conduta e a de outras pessoas no trânsito.

c) Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)

– O que você acha que precisa ser feito para que o trânsito se torne mais seguro?
– O que você pensa a respeito do modo como as pessoas dirigem?
– Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis de trânsito?
– Em sua opinião por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?

As questões foram elaboradas de forma a permitir que o entrevistado, ao longo do diálogo, pudesse refletir sobre a realidade dele no trânsito e das demais pessoas. O roteiro serviu como um guia para o entrevistador, outras perguntas foram necessárias dependo do rumo que a conversa tomasse. As entrevistas foram realizadas com motoristas de diferentes idades, sendo 50% do gênero masculino e 50% feminino. A amostra foi formada aleatoriamente e para metade dela foram apresentados quatro vídeos de campanhas de segurança e educação de trânsito.

## 3.2 Seleção e transcrição das campanhas

Foram selecionadas quatro campanhas de segurança e educação de trânsito veiculadas na mídia televisiva. Foram selecionadas campanhas com quatro abordagens distintas: i) chocante, ii) emotiva, iii) técnico/informativa e iv) cômica. Para subsidiar a escolha das abordagens, foi feito o *download* das campanhas no *site* do Denatran, e tais campanhas foram assistidas para averiguar a presença das abordagens definidas.

### *3.2.1 Transcrição das campanhas*

Para transcrição das campanhas, utilizou-se o modelo proposto por Baldry e Thibault (2006), que consiste na ordenação das imagens em movimento em enquadres. Já para a transcrição das falas, baseou-se o modelo proposto por Norris (2004) e Novellino (2011), no qual se propõe que a fala seja anotada sobre as imagens. Neste trabalho optou-se por construir um quadro no qual as imagens obtidas dos enquadres fossem colocadas em uma coluna e na coluna seguinte fosse anotada a fala correspondente à imagem.

Para análise das campanhas, foram utilizadas a Teoria da Semiolinguística desenvolvida por Patrick Charaudeau. Lembra-se que nesta tese as campanhas são consideradas um *corpus* secundário, ou seja, ele não é o objeto principal de análise, apesar de estabelecer uma relação com a pesquisa.

De acordo com Richardson e outros (1985), os dados primários são coletados especialmente para uma investigação definida e eles apresentam uma relação direta com

os fatos analisados. Na visão dos autores, os dados secundários são considerados as informações que deixam de apresentar uma relação direta com o foco da pesquisa.

### 3.3 Testando o instrumento de coleta de dados

Com a finalidade de testar a eficácia e a clareza do instrumento, foi realizado um teste piloto. Para Richardson e outros (1985), um teste piloto trata de uma amostra acidental, que é um subconjunto da população na qual se podem extrair as informações desejadas. Os autores argumentam que os resultados extraídos em uma amostra acidental não podem ser generalizados para a população, mas apresentam as seguintes utilidades: manter um primeiro contado do pesquisador com o problema investigado e estabelecer hipóteses susceptíveis a contestações em trabalhos futuros.

Richardson e outros (1985) salientam ainda que na elaboração de questionários é conveniente, antes da aplicação final, utilizar amostras acidentais para comprovar a validade do instrumento ou detectar possíveis problemas com os objetivos. Marconi e Lakatos (2003) complementam afirmando que a pesquisa piloto contribui também para avaliar se o instrumento está claro para o informante, ou seja, possibilita verificar se o informante consegue entender todas as perguntas.

O teste piloto foi realizado durante os meses de janeiro e fevereiro de 2017. Foram entrevistados quatro motoristas, sendo dois do gênero masculino e dois do feminino. A amostra foi dividida em dois grupos, o primeiro grupo composto por um homem e uma mulher. Para esse grupo, foram realizadas as entrevistas sem que eles vissem os vídeos das campanhas. Para o segundo grupo, também composto por uma mulher e um homem, foram exibidas as campanhas e, na sequência, as entrevistas.

Cada motorista foi entrevistado individualmente em uma sala reservada para tal, de forma que o trabalho não fosse interrompido. Todo esforço para deixar os entrevistados à vontade foi feito, de forma que eles pudessem conversar de forma segura e tranquila sobre os temas propostos. Tomou-se o cuidado para que a coleta das informações não parecesse com uma entrevista, composta por perguntas e respostas. Dessa forma, os entrevistados se sentiram à vontade e falaram com calma sobre os assuntos abordados.

Em nenhum momento das entrevistas os respondentes foram julgados ou mesmo avaliados por sua conduta no trânsito. No momento em que os entrevistados foram convidados a participar do estudo, foi informado a eles sobre o objetivo do estudo, de que a conversa seria gravada e que suas identidades seriam preservadas.

### *3.3.1 Análise do teste piloto*

A análise do teste piloto consistiu na averiguação das eficácias dos instrumentos elaboradas para a coleta dos dados. Assim, a análise foi feita durante a realização do teste. Foi observado se os entrevistados tinham dificuldade para preenchimento do questionário. Nesse caso, nenhum dos entrevistados apresentou dúvida. Concluiu-se, então, que o instrumento atendia aos objetivos do estudo.

Para o roteiro da entrevista, foi possível concluir que também atendia aos objetivos da pesquisa, não havendo necessidade de modificações.

O teste piloto teve como objetivo, além de averiguar a eficácia dos instrumentos, verificar se haveria alguma diferença no discurso sobre segurança no trânsito entre as pessoas expostas aos vídeos e as que não tivessem contato com eles.

Sobre os instrumentos, foi possível concluir que não houve nenhum problema aparente. O primeiro instrumento, composto por questões fechadas, que teve como objetivo levantar o perfil dos entrevistados, foi respondido com facilidade por todos os entrevistados e não houve necessidade de modificações. O segundo instrumento, o roteiro para realização das entrevistas, apresentou-se eficiente e também não foi modificado. Foi possível notar que houve mudança no discurso, conforme será apresentado na análise dos dados.

Devido ao fato de o teste piloto ter demonstrado a eficácia do instrumento elaborado e uma diferença no discurso entre os dois grupos, as entrevistas realizadas nesta etapa foram aproveitadas para realização do estudo, tendo sido incluídas mais oito entrevistas a fim de obter uma maior quantidade de dados.

Na seção a seguir, será apresentado, de forma detalhada, como ocorreu a coleta dos dados por meio das entrevistas.

# 4 REALIZAÇÃO E PRÉ-ANÁLISE DAS ENTREVISTAS: UM PASSO PARA O LADO

*"Faça as coisas o mais simples que puder, porém não as mais simples."*
*Albert Einstein*

Neste capítulo será apresentada como foi feita a coleta de dados, por meio das entrevistas, e uma pré-análise desses dados.

Com a finalidade de atender aos objetivos um e dois deste estudo, foi realizada a coleta de dados com doze motoristas, por meio de entrevistas semiestruturadas, com apoio de um roteiro previamente elaborado, conforme descrito no capítulo anterior.

Neste estudo, a coleta de dados foi conduzida da seguinte forma: foram convidados a participar da pesquisa motoristas do gênero masculino e feminino, as entrevistas foram realizadas individualmente e para metade da amostra foi exibido quatro campanhas de segurança e educação de trânsito, selecionadas previamente, conforme já descrito neste trabalho.

Optou-se por realizar a coleta de dados com entrevistas semiestruturadas, pois se acredita que ao responder as perguntas previamente elaboradas os entrevistados reflitam sobre a condição de vida deles e, assim, tem-se acesso ao discurso dos informantes.

Conforme preconiza a resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012, antes da realização das entrevistas foi explicado para cada participante, de forma clara e concisa, os objetivos da pesquisa, e, que se tratava de uma adesão voluntaria e que o participante poderia desistir a qualquer momento caso ele não se sentisse confortável. No início de cada entrevista foi explicado também aos participantes, que a conversa seria gravada. E foi perguntado se o participante concordava com a gravação. Esta parte introdutória foi gravada como forma de registrar a anuência do participante.

## 4.1 Perfil dos entrevistados

A amostra final foi composta por doze motoristas, sendo seis do gênero feminino e seis do masculino. Buscou-se uma amostra heterogênea, de forma que esta pudesse representar de certa forma o universo pesquisado, motoristas brasileiros. O QUADRO 6, apresentado a seguir, mostra o perfil dos entrevistados que compuseram a amostra.

Quadro 6 – Perfil dos entrevistados

| | **1º Grupo Não viu as campanhas** | **2º Grupo Viu as campanhas** |
|---|---|---|
| **Gênero** | | |
| Masculino | 3 | 3 |
| Feminino | 3 | 3 |
| **Total** | **6** | **6** |
| **Idade** | | |
| Entre 18 a 25 | 3 | 4 |
| Entre 26 a 35 | 2 | 0 |
| Entre 36 a 45 | 0 | 1 |
| Entre 46 a 60- anos | 1 | 1 |
| **Total** | **6** | **6** |
| **Frequência que dirige** | | |
| Todo dia | 4 | 5 |
| No máximo 1 vez por semana | 1 | 0 |
| Algumas vezes por semana | 0 | 1 |
| Raramente | 1 | 0 |
| **Total** | **6** | **6** |
| **Evolveu em acidente** | | |
| Nunca me envolvi em acidentes | 4 | 4 |
| Já me envolvi em acidentes com danos materiais | 1 | 1 |
| Já me envolvi em acidentes com feridos | 1 | 0 |
| Já me envolvi em acidentes com vítima fatal | 0 | 1 |
| **Total** | **6** | **6** |
| **Grau de Escolaridade** | | |
| 2º grau completo | 0 | 2 |
| Superior incompleto | 3 | 2 |
| Superior completo | 1 | 2 |
| Pós Graduação completa | 2 | 0 |
| **Total** | **6** | **6** |

Fonte: Elaborado pelo autor.

Os entrevistados que compuseram o primeiro grupo apresentam idade entre 18 e 60 anos, a maior parte dos entrevistados dirige diariamente; sobre o fato de terem se envolvidos em acidentes, quatro dos entrevistados nunca se envolveram em acidentes de trânsito, um deles já se envolveu em acidentes com danos materiais e outro se envolveu em acidentes

com vítimas feridas. Quanto ao grau de escolaridade dos entrevistados, varia de superior incompleto a pós-graduação completa.

Os entrevistados que compuseram o segundo grupo apresentavam idade entre 18 e 60 anos de idade, sendo que quatro motoristas, ou seja, 33% da amostra foi composta por motoristas com idade entre 18 e 25 anos de idade.

Na pergunta sobre a frequência em que dirigem, cinco motoristas, entre os entrevistados, afirmaram dirigir todos os dias, isso representa 42% da amostra.

Sobre o envolvimento dos entrevistados em acidentes de trânsito, 33% da amostra, quatro motoristas, afirmaram nunca ter se envolvido em acidentes de trânsito, um motorista respondeu já ter se envolvido em acidente de trânsito com danos materiais (tipo de acidente em que não há vítima) e outro afirmou já ter se envolvido em acidente de trânsito com vítima fatal.

Sobre o grau de escolaridade dessa segunda amostra, foi possível aferir que os entrevistados têm de Ensino Médio completo a superior completo, sendo dois com Ensino Médio completo, dois com superior incompleto (em curso) e dois com superior completo.

Como se pode notar, mesmo a amostra sendo pequena, tem um bom nível de heterogeneidade no que diz respeito à idade, ao grau de instrução, à frequência com que dirige e ao envolvimento em acidentes de trânsito.

As entrevistas foram gravadas com auxílio de um gravador e, posteriormente, transcritas em um editor de texto. A transcrição foi feita de forma literal e está disponível no APÊNDICE D deste trabalho.

### 4.2 Pré-Análise das entrevistas

Para averiguar a diferença entre os discursos dos enunciadores do primeiro grupo, os que não viram os vídeos, e do segundo grupo, os que viram os vídeos, as informações obtidas por meio das entrevistas foram analisadas tomando como base a técnica de análise de conteúdo que, para Bardin (1977), pode ser definida como um conjunto de técnicas de

análise das comunicações que visa obter, por procedimentos sistemáticos, indicadores que permitam a dedução de conhecimentos relativos às condições de produção e recepção dessas mensagens. Caracterizando, então, como um método qualitativo de tratamento da informação contida nas mensagens. A análise qualitativa pode ser caracterizada, ainda de acordo com Bardin (1977), pela presença de determinado fator e não na frequência que este aparece.

Nesses moldes, as entrevistas foram analisadas e as informações foram agrupadas por categorias. Segundo Bardin (1977), as categorias podem ser definidas como unidades de análise. Tal analise será apresentada na seção seguinte.

### *4.2.1 Categorias de análise*

Foram estabelecidas três categorias de análise. A primeira relacionada à visão do entrevistado sobre o trânsito, a segunda diz respeito à percepção do entrevistado sobre segurança no trânsito, já a terceira categoria é relativa às ações para melhorar o trânsito. Partiu-se da premissa de que os motoristas são capazes de, num processo de reflexão, identificar problemas no trânsito e também apontar soluções.

Essas três categorias foram criadas levando em consideração o roteiro para realização das entrevistas, e estão associadas aos efeitos emocional, energético e lógico, respectivamente, apontados por Santaella (2002). Para captar informações acerca dessas categorias, com os motoristas entrevistados, o roteiro para realização das entrevistas foi composto por perguntas que buscaram abordar assuntos dentro das categorias mencionadas.

Dessa forma, após a transcrição das entrevistas, foi elaborado um quadro, o qual possibilitou sintetizar, de forma simplificada, a maneira pela qual os entrevistados organizaram seus discursos. O quadro permitiu também comparar os recursos semânticos utilizados pelos entrevistados para produzirem sentido de sua fala. Tal comparação pôde ser estratificada por gênero entre os entrevistados que assistiram aos vídeos e aqueles que não assistiram, conforme pode ser visto no QUADRO7.

Quadro 7 – Categorias de análise

| | Visão sobre o trânsito | | Percepção sobre segurança no trânsito | | Ações para melhorar o trânsito | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Homem** | **Mulher** | **Homem** | **Mulher** | **Homem** | **Mulher** |
| Sem o vídeo | Foco na infraestrutura | Foco na infraestrutura | Atribuída ao outro | Atribuída ao outro | Foco no humano | Foco no humano |
| | - | - | Baseada nas próprias experiências | Baseada em próprias experiências | Mais fiscalização | Mais fiscalização |
| | - | - | Coragem | Medo | Mais educação | Leis mais rigorosas |
| | - | - | - | - | Campanhas educativas | - |
| Com o vídeo | Foco nas pessoas | Foco nas pessoas | Atribuída ao outro | Atribuída a infraestrutura | Foco no humano | Foco no humano |
| | Foco em si mesmo | Foco no outro | Baseada em elementos dos vídeos | Baseada em elementos dos vídeos | Formação dos motoristas | Mais fiscalização |
| | - | - | - | Atribuída ao outro | Mais Educação de trânsito | - |
| | - | - | - | Medo de acidente | Mais fiscalização | - |
| | - | - | - | - | Leis mais rigorosas | - |

Fonte: Elaborado pelo autor.

### *4.2.2 Visão sobre o trânsito*

Os enunciadores apresentaram a visão que eles têm sobre o trânsito com base em dois focos principais: i) foco nas pessoas e ii) foco na infraestrutura, conforme será descrito na sequência:

a) foco na infraestrutura: a percepção dos enunciadores sobre o trânsito é descrita com base na análise deles sobre a infraestrutura física do sistema viário; os entrevistados apontam problemas, que na visão deles, resultam em um trânsito ruim. Eles apontam problemas, tais como, buracos na via, excesso de semáforos. Esse tipo de percepção foi identificada no grupo que não viu os vídeos.

b) foco nas pessoas: foi considerado quando os enunciadores expressaram sua percepção sobre o trânsito analisando a atitude e o comportamento das pessoas (geralmente de outros motoristas). Na maior parte do tempo, os enunciadores estão com o foco nas outras pessoas, raramente em si mesmo. Essa visão foi compartilhada pelos entrevistados que viram os vídeos.

### *4.2.3 Percepção sobre segurança no trânsito*

Considera-se um trânsito seguro um ambiente em que as pessoas possam circular, utilizando-se um modo motorizado (carro) ou não (a pé), sem que sejam expostas a situações de perigo, sobretudo as que podem resultar em um acidente.

Os enunciadores não demonstraram dificuldades em expressar a percepção que eles têm sobre a segurança no trânsito. Foi possível perceber, em análise às entrevistas, que essa percepção emergiu sobre quatro perspectivas: i) atribuída ao outro; ii) atribuída à infraestrutura; iii) baseada em elementos das campanhas e iv) baseada nas próprias experiências.

a) Atribuída ao outro: todos enunciadores reconhecem o trânsito como sendo um local de insegurança e atribuem tal fato a outros motoristas; eles se posicionam como "certinhos" que não desrespeitam as regras de trânsito; apresentam-se como motoristas que conhecem as regras de circulação, pois são capazes de apontar com facilidade os "erros" de outros motoristas, mas não se incluem nesse processo. Essa visão foi exposta pelos enunciadores dos dois grupos, não havendo, considerando essa visão, diferença entre os dois grupos. Os enunciadores atribuem o comportamento "errado" dos motoristas principalmente a alguns fatores – falta de educação e consciência dos motoristas, falta de fiscalização e má formação dos motoristas no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) – , os quais são os responsáveis pela insegurança no trânsito;

b) atribuída a infraestrutura: alguns enunciadores apontam que problemas existentes na infraestrutura do sistema viário afetam a segurança, tais como, buracos na pista e quantidade de semáforo existente na cidade. Na visão dos enunciadores, a quantidade de semáforo afeta o bom andamento do trânsito e compromete a segurança. Esta é uma visão que foi compartilhada pelos enunciadores do grupo dois, ou seja, os respondentes que assistiram às campanhas;

c) baseada em elementos das campanhas: os enunciadores que assistiram aos vídeos, ao expor sobre a temática segurança no trânsito, ativeram-se a algumas

questões expressas nos vídeos. Eles retomavam, com frequência, os assuntos tratados nas campanhas, que estão associados às atitudes de motoristas no trânsito, tais como, dirigir e usar o celular, desrespeitar a velocidade, ingerir álcool e dirigir, que são temas tratados nas campanhas que foram exibidas para os entrevistados do grupo dois. Embora os entrevistados do grupo dois tenham sido submetidos a quatro campanhas cada uma com uma abordagem distinta – chocante, emotiva, técnico--informativa e cômica –, conforme descrito anteriormente, quase não há no discurso deles nenhuma retomada relativa à campanha técnico-informativa;

d) baseada nas próprias experiências: os enunciadores buscaram expressar sua opinião sobre segurança no trânsito baseando-se em experiências vividas por eles próprios, narrando o envolvimento em acidentes ou situações vividas por eles no dia a dia. Nesse caso também foi possível identificar ecos das campanhas no discurso dos enunciadores.

### *4.2.4 Ações para melhorar o trânsito*

Para esta categoria, a qual os enunciadores expressaram com mais facilidade, não foi possível identificar diferenças entre os dois grupos. Ambos os grupos apontam soluções que sempre estão voltadas para modificações no comportamento dos motoristas no trânsito.

### *4.2.5 Diferença entre os dois grupos*

Lançando luz sobre o QUADRO 7, apresentado anteriormente, é possível notar, para a categoria visão sobre o trânsito, uma diferença na percepção dos enunciadores que compõem o grupo um e os que compõem o grupo dois. Para o grupo dois, os que assistiram às campanhas, a visão está pautada em um olhar sobre as pessoas, já para o grupo um, os enunciadores que não viram as campanhas, a visão está com foco na infraestrutura.

Na categoria percepção sobre segurança no trânsito, ao comparar os dois grupos, é possível perceber que tanto o grupo um, como o grupo dois reconheceram que o trânsito

é um local de insegurança para todos os usuários (motoristas, motociclistas e pedestres). No entanto o grupo dois, que teve acesso às campanhas, apresenta como justificativa para a insegurança no trânsito o comportamento dos motoristas baseado nos elementos mostrado nos vídeos das campanhas.

Sobre as ações para melhoria do trânsito, os enunciadores apontaram ações em dois sentidos, voltadas para uma mudança de atitudes dos motoristas, tais como, ter mais consciência, mais respeito etc., e outras ações voltadas para terceiros, com a finalidade de instruir ou penalizar os motoristas, tais como, mais fiscalização, leis mais rígidas, melhoria no processo de formação dos motoristas, realização de mais campanhas de educação para o trânsito etc. Todas as ações apontadas pelos enunciadores têm como foco o ser humano. Não foi identificada nessa categoria diferença entre os dois grupos.

No montante, ao analisar as categorias buscando diferença entre os dois grupos, foi possível constatar diferença nas categorias visão sobre o trânsito e percepção de segurança no trânsito. Para a primeira categoria, a visão dos entrevistados do grupo dois estava mais focada nas pessoas e do grupo um estava com foco na infraestrutura viária. Já para a segunda categoria, o grupo dois, que viu as campanhas, mencionou a insegurança no trânsito utilizando-se de elementos expostos nos vídeos.

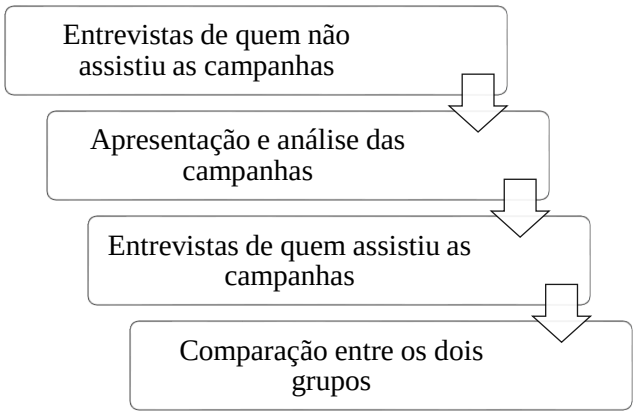
Isso conduz a interpretar que os entrevistados que viram os vídeos podem ter tido sua visão sobre o trânsito influenciada pelo conteúdo dos vídeos, pois, conforme pôde ser visto, as campanhas têm um apelo para uma mudança de comportamento dos usuários, e isso leva a uma reflexão que requer um olhar para as atitudes das pessoas e também de si mesmo.

# 5 ANÁLISE DAS ENTREVISTAS À GUISA DA SEMIOLINGUÍSTICA: UM PASSO A FRENTE

*"A tarefa não é tanto ver aquilo que ninguém viu, mas pensar o que ninguém ainda pensou sobre aquilo que todo mundo vê."*
*Arthur Schopenhauer*

Neste capítulo, serão apresentadas as estratégias metodológicas utilizadas para realização das análises das entrevistas. Primeiramente, será mostrada a análise das entrevistas cujos enunciadores não assistiram às campanhas. Na sequência, as campanhas e, posteriormente, a análise das entrevistas dos enunciadores que assistiram às campanhas. Por último, será apresentada a comparação entre os dois grupos de entrevistados. A FIGURA 6 ilustra os tópicos que serão tratados neste capítulo.

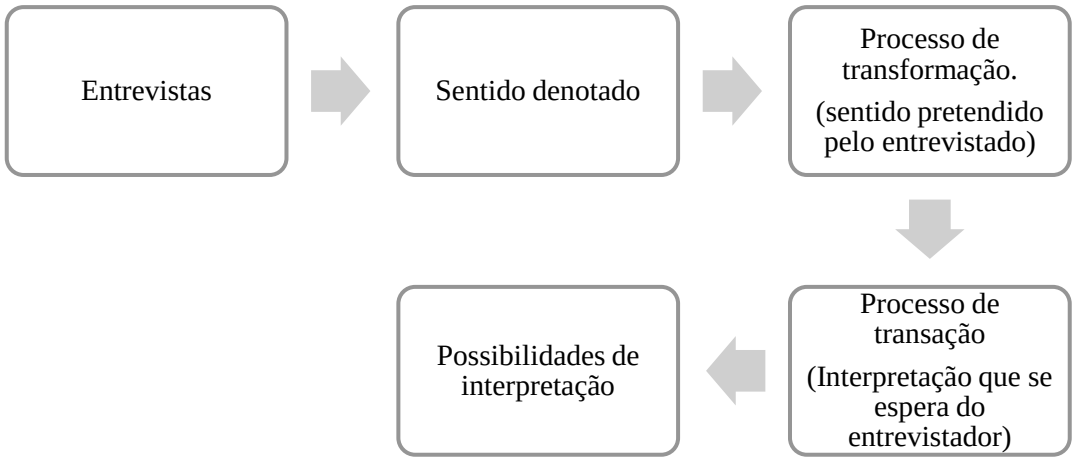
Figura 6 – Tópicos do capítulo




Fonte: Elaborada pelo autor.

Tomando como base o processo de semiotização do mundo descrito por Charaudeau (2005), criou-se um modelo de análise para ser aplicado às entrevistas, realizado como forma de levantar os dados necessários para este estudo. A FIGURA 7, a seguir, mostra o modelo proposto.

Figura 7 – Modelo de análise para as entrevistas



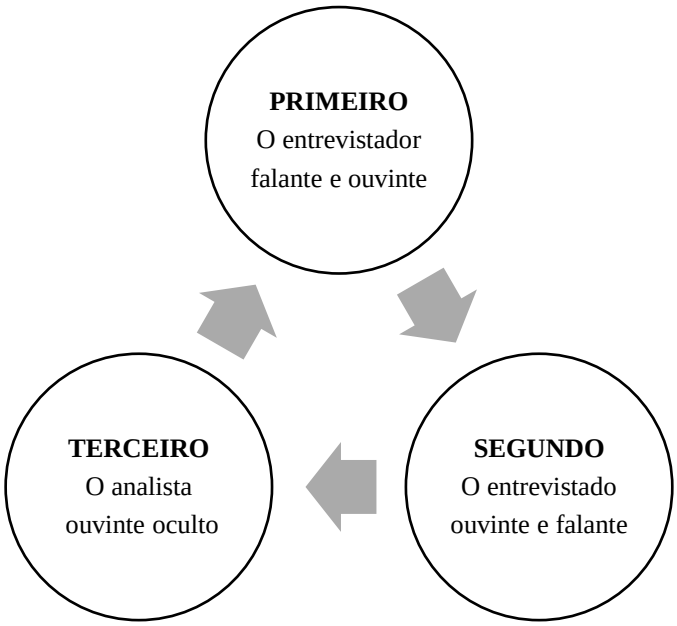

Fonte: Elaborada pelo autor.

Salienta-se que neste estudo as entrevistas foram consideradas de forma análoga às entrevistas jornalísticas. Segundo Charaudeau (2012), a entrevista jornalística é caracterizada como qualquer outra entrevista, mas que é especificada por um contrato midiático no qual há um "dispositivo triangular" do qual participam entrevistador, entrevistado e "um terceiro-ausente, o ouvinte". Esses participantes Charaudeau (2012. p. 214-215) assim define:

> O primeiro tira sua legitimidade de um "Procurar fazer falar seu convidado para revelar uma verdade oculta", pelo fato de que seu papel consiste em fazer surgir opiniões; o segundo de um "Tenho algo a dizer que concerne ao bem comum", pelo fato de que sua presença no rádio o consagra nesse papel; o terceiro de um "Estou aqui para ouvir alguma coisa de interesse geral que me seja dada como uma revelação, pelo fato de que ele está ali para saber. A partir destas condições de base são postas em cena diversas variantes de entrevistas".

No caso das entrevistas realizadas neste estudo, cuja finalidade é levantar material para ser analisado, também é firmado um contrato de comunicação, no qual há três elementos, configurando, dessa forma, o dispositivo triangular. O primeiro é o entrevistador, que busca informações do segundo, o entrevistado, e o terceiro elemento, que está oculto que nesse caso povoa, o imaginário do entrevistado e coincide com o entrevistador. A FIGURA 8, a seguir, apresenta os "elementos" que fazem parte do dispositivo triangular de uma entrevista.

Figura 8 – Elementos que compõem a entrevista




Fonte: Elaborada pelo autor.

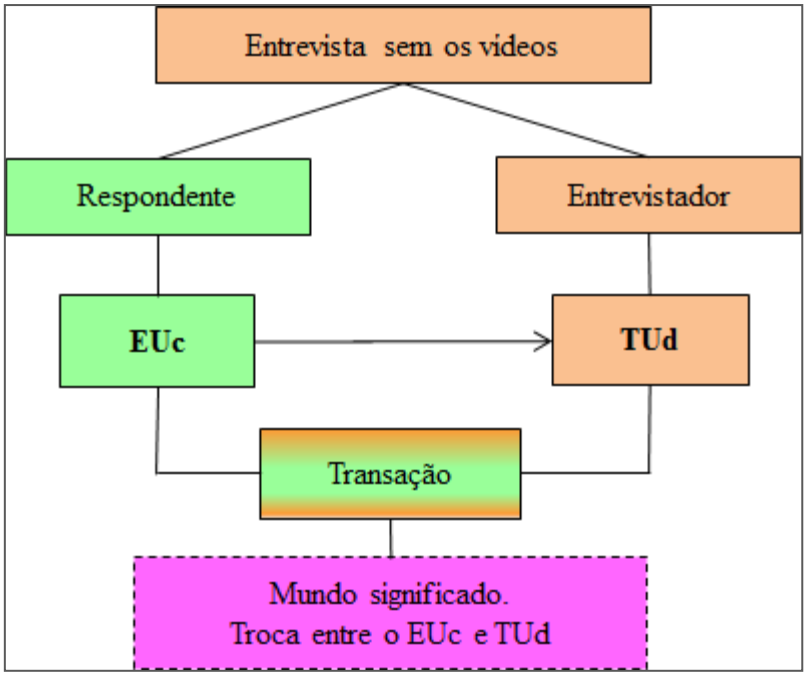
Conforme informado anteriormente as entrevistas foram consideradas de forma semelhante às entrevistas jornalística. Salienta-se que esta consideração se diz a estruturação e configuração da entrevista, ou seja, a participação de um entrevistador e um entrevistado. No que diz respeito aos objetivos da entrevista ela não pode ser considerado como análogo às entrevistas jornalísticas, uma vez que esta última tem um propósito de adesão do telespectador (audiência). E isso, na maioria das vezes, leva o entrevistador a conduzir a conversa (entrevista) de forma que ela privilegie o interesse do expectador, buscando a audiência, e não a apuração de algum fato. No caso de entrevistas de pesquisa acadêmica, como nesse caso, o maior interesse é levantar material que satisfaça aos objetivos do estudo, não havendo, então, nenhuma preocupação com o expectador, pois ele não existe.

## 5.1 O contrato de comunicação e a semiotização do mundo presente nas entrevistas

Conforme descrito no capítulo 3, as entrevistas foram realizadas com dois grupos de motoristas, sendo que para o segundo grupo foram exibidas as campanhas de conscientização no trânsito selecionadas para o estudo.

Considerando o processo de semiotização apresentado por Charaudeau (2005; 2010b), no qual ele afirma que toda comunicação é um ato de linguagem e que nesse processo há dois sujeitos da linguagem que se desdobram em mais dois, o EU e o TU, foi elaborado um esquema para subsidiar a análise das entrevistas realizadas com o primeiro grupo, conforme esquema apresentado na FIGURA 9.

Figura 9 – Processo de semiotização do mundo configurado pelos motoristas que não assistiram às campanhas




Fonte: Elaborada pelo autor.

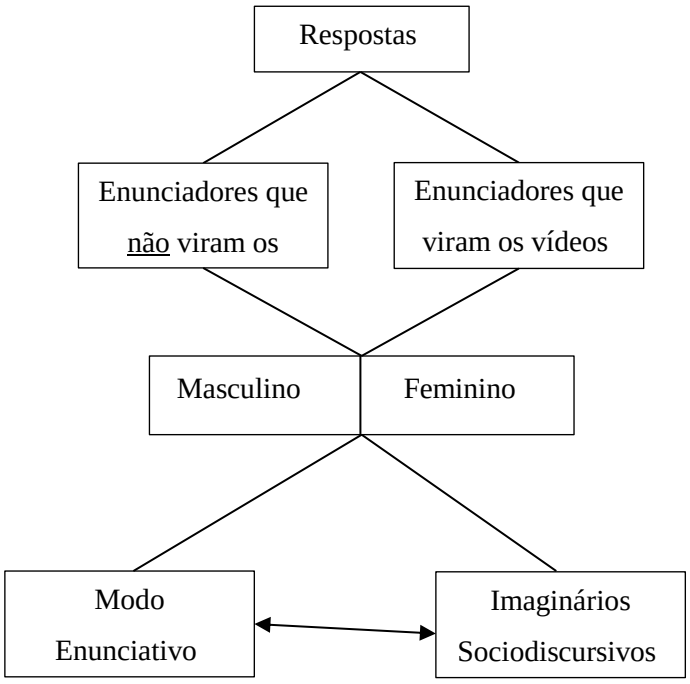
Conforme pode ser visto na FIGURA 9, os motoristas, ao participar da entrevista, são submetidos a um processo em que buscam interpretar um recorte específico ao qual Charaudeau denomina de semiotização do mundo.

Ao assistir às campanhas o entrevistado, como sujeito social inserido em uma realidade, toma como base para elaborar suas respostas, suas memórias discursivas e suas experiências de vida. Dessa forma, vai dando sentido à sua fala por meio de um duplo processo, o de transformação, no qual o "mundo a significar" é transformado em um "mundo significado", e o processo de transação, em que o "mundo significado" se torna um objeto de troca com um outro sujeito (TUd), que funciona como destinatário desse objeto.

## 5.2 Analisando as entrevistas

A análise das entrevistas foi feita de acordo com o referencial teórico apresentado no capítulo 2 desta tese. A FIGURA 10, apresentada na sequência, ilustra, de forma esquemática, como as entrevistas foram organizadas e analisadas.

Figura 10 – Esquema de análise das entrevistas




Fonte: Elaborada pelo autor.

A amostra total foi composta por doze entrevistados, sendo seis homens e seis mulheres. Primeiro serão apresentadas as análises dos discursos dos enunciadores que não assistiram às campanhas e, na sequência, daqueles que assistiram.

As transcrições das entrevistas foram organizadas em quadros e serão apresentadas considerando a divisão utilizada no roteiro da entrevista. Essa divisão foi adotada para apresentar os dados como forma de facilitar a leitura e a identificação do modo enunciativo. Procurou-se evidenciar, nos textos transcritos, as marcas linguísticas associadas à modalidade elocutiva, conforme se apresenta na sequência.

No processo de transcrição das entrevistas foram utilizados dois símbolos, o caractere dois pontos [:] e a reticências [...]. Os dois pontos foram utilizados para expressar

alongamento de sílaba. Já a reticências foi utilizada para expressar pausa na fala. As pausas geralmente apareceram quando o enunciador expressava uma reflexão sobre o que estava dizendo, ou para organizar o pensamento.

### 5.3 Participantes que não assistiram às campanhas

No QUADRO 8, apresenta-se a transcrição das entrevistas feitas com os participantes que não assistiram às campanhas selecionadas para o estudo. Entre colchetes, apresentam-se as categorias de língua associadas à modalidade elocutiva. Os entrevistados são identificados por uma sequência numérica seguida da letra "M", quando se trata do entrevistado do gênero masculino, e "F", para o gênero feminino. Além disso, as entrevistas estão divididas por temas, a saber:

a) tema 1: experiência do entrevistado no trânsito, que se trata do efeito emocional;

b) tema 2: segurança no trânsito, o qual se refere ao efeito energético;

c) tema 3: ações para melhorar o trânsito, diz respeito ao efeito lógico.

Quadro 8 – Transcrição das respostas obtidas com as entrevistas dos enunciadores que assistiram às campanhas

| **Enunci-adores** | **Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)** |
|---|---|
| 1M | Bom de uma forma geral que ele é be::::m, bem, que é não é tão caótico, [opinião] porque eu já conheço outros trânsitos, [saber] mas nos horários de pico tem que é insuportável [opinião] [apreciação] [constatação] você ter que voltar pra casa e gastar uma hora uma hora e meia em um percurso que você levaria 30, 40 minutos, então acho bem desgastante. [opinião] [apreciação] |
| | Comparando com São Paulo é tipo totalmente, muito melhor, [opinião] por que São Paulo o trânsito é infernal, [opinião] lá tipo... totalmente... É muito mais desgastante [opinião] [apreciação] do que BH, mas igual aqui no horário de pico tem isso, mas nos outros horários é mais tranquilo. [opinião] Se o trânsito está fluindo eu me sinto bem, mas se está congestionado eu fico meio impaciente. [constatação] [apreciação] |

| Enunci-adores | Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional) |
|---|---|
| 2M | É::é, bom, está cada vez mais caótico né? Eu acho que por vários motivos [opinião] de::e urbanização né e também de número de veículos nas rodovias né nas estradas e tem dificultado de maneira geral assim né... a locomoção é e no geral... eu acho [opinião] que realmente precisa que as pessoas comecem a pensar em algumas alternativas para tentar resolver este problema que se agrava cada dia mais. [querer]<br>De planejamento mesmo assim, é::é eu acho [opinião] que, na realidade isso teria que ser... não sei né! [saber / ignorância] é não se há quanto tempo, é::é... na verdade quando as pessoas constroem as rodovias as cidades não costumam preocupar muito com isso [opinião] e acabou que agora a gente está passando por isso né. [saber] [apreciação] |
| | Hoje... eu já dirijo aproximadamente uns 10 anos [declaração] e tenho notado que a cada vez mais está ficando mais difícil né, [opinião] as pessoas estão cada vez mais impacientes [opinião] é::é a correria do dia a dia né! Talvez também é::é por esse aumento perceptível do número de veículos nas ruas e::e as pessoas cada vez mais, é, com menos tempo né para fazer seus afazeres, e mais impacientes também isso acaba gerando insegurança né? [saber / ignorância] um desconforto. [apreciação] |
| 3M | Sinal, eu não sei, se por causa de muitos radares, radar e sinal, mas aqui eu percebo que realmente, um pouco do pessoal mantém a velocidade, por exemplo, você está na Amazonas à via é até 60/65 limite por hora, você vê que está todo mundo naquela ali. [constatação] Em Sete Lagoas tem uma avenida que chama Norte Sul que é 60 por hora, só que não tem radar, então você está a 60 e todos passam do seu lado assim, em 120, o povo vai rasgando lá... [declaração] Sinal também, porque sinal lá em Sete Lagoas, só o do centro que tem avanço, o resto não. Então, qualquer outro sinal que tiver ninguém na frente o povo passa senão houver pedestre. Aqui é menos, aqui eu percebo [constatação] o contrário, o sinal ficou amarelo, você está vendo o povo pisar no freio, já, com medo de tomar multa de avanço. [apreciação] |
| | Vejo o povo falando, nossa, vou pegar um trânsito absurdo, que não sei o que... Ficar lá estressado. [declaração] Teve um dia que eu tive que ir a Newton lá, entregar uns papéis, aí na volta eu e meu colega que emprestou o carro, a gente nem, nem prestou atenção no horário, aí eu caí na Amazonas 17:30h da tarde. Nossa Senhora estava daquele jeito e eu fiquei tranquilo para mim completamente normal... Estresso não. [apreciação] |
| 4F | Olha, eu acho que está cada vez pior, [opinião] algumas vias são muito problemáticas, principalmente a Amazonas a Pedro II, a Pedro I. [constatação] É::é eu venho pela Tereza Cristina por que eu acho que é uma das mais tranquilas assim. [opinião] Eu acho que é a quantidade de veículos que está cada vez maior. [opinião] E algumas questões de infraestrutura também né!. [opinião] Excesso de semáforo, eu acredito que seja um problema, [opinião] é::é velocidade muito limitada, [opinião] por exemplo, na Tereza Cristina é sesse:::enta km/h, podia ser mais né? [opinião] Nunca tem trânsito ali. [constatação] |
| | Não me sinto segura, [apreciação] principalmente em relação a motoqueiro eu acho que eles não respeitam é::é as regras de circulação, [opinião] [constatação] assi::im, já tive muitos problemas com motociclistas. Eu acho que é que me deixa mais insegura, [opinião] assim, medo [apreciação] de mudar de uma faixa pra outra e matar um motoqueiro (risos). |
| 5F | Eu acho que em termo de placa ele é mal sinalizado, [opinião] mas no geral é tranquilo. O problema são as pessoas, mas tirando isso está tudo certo. [declaração] |
| | Eu me sinto tranquila. Eu sou tranquila. Eu não fico nervosa, eu fico tranquila. [apreciação] |

| Enunci-adores | Percepção sobre segurança no trânsito (efeito energético) |
|---|---|
| 6F | Olha, desde que eu vim para cá, eu noto uma diferença a cada dia, uma diferença assim... Para pior. [declaração] Porque quando eu vim morar aqui em Belo Horizonte a gente ia para a rodoviária, que meus parentes viam me visitar, meus pais, a gente, ia para a rodoviária buscá-los em 10 minutos. A via expressa não tinha nenhum sinal, semáforo. Então era rápido né? [saber] |
| | Oh, eu acho [opinião] que todo mundo fala que o trânsito daqui de Belo Horizonte é muito confuso, que quem vem de São Paulo, apesar de ter muitos carros é mais tranquilo né, [saber] mas eu como eu gosto de dirigir, [declaração] eu não acho, não fico achando ruim, não vejo muita coisa ruim. [opinião] Mas como eu fui agora para Salvador, em julho, lá é terrível (risos). [declaração] Então eu estou achando aqui melhor. [opinião] |
| 1M | Depende. Não. Pedestre, tipo existe uma diferença né? Quando você é pedestre e quando você é motorista. [constatação] Por que quando você é pedestre você não está nem ligando para o carro. [declaração] E quando você esta dirigindo você vê que as pessoas não prestam atenção e isso pode gerar algum acidente, igual já aconteceu uma vez, eu já vi acontecer e:::e e:::e tipo assim as pessoas têm dois comportamentos diferentes. [constatação] O que eu acho é isso no trânsito. [opinião] Eu noto que está todo mundo com pressa [opinião] e não está nem importando para o outro, para as consequências do que pode acontecer com a pessoa, por que o trânsito, querendo ou não, é perigoso né? [constatação] Então... Ainda mais nessa diferença: passageiro, pedestre e carro, sempre o passageiro vai levar a pior se vier a acontecer um acidente. [constatação] |
| | Ah!! Muita gente fechando no trânsito, não respeita a faixa do lado quer enfiar o carro de qualquer jeito, você tem que reduzir e frear isso ai me incomoda de verdade. [apreciação] |
| | Então, isso eu acho uma coisa muita relativa, [opinião] por que igual, eu já sofri dois acidentes de carro e todas às vezes fo:::i::: mais o motorista do, que assim outro motorista, por que assim: uma vez eu capotei o carro com meu pai e foi por que ele dormiu no volante. E outra vez foi voltando de uma festa e meu primo, a gente capotou o carro, tipo ele correndo muito tentou passar de lado em um quebra mola e capotou. [declaração] Então acho que isso é m:::a:::is, assim, insegurança gerada pela prudência ou não do motorista, [opinião] mas eu acho bem seguro o trânsito [opinião] hoje em dia, sim. |
| 2M | No trânsito eu acho que é a falta de paciência, [opinião] as pessoas não tem paciência de esperar, brigam por qualquer motivo, ficam com raiva, mas... Mas isso mesmo. |
| | A falta de paciência, por que o negócio está virando uma bola de neve né [saber] por que às vezes não é culpa de um e acaba é::é talvez, não sei, pode ser não sei, [opinião] vou dar um exemplo, é, uma obra na pista, então, acaba criando congestionamento e as pessoas vão ficando impacientes, trazendo os engarrafamentos né [saber] (risada), e as pessoas ficam impacientes, gerando problema. |
| | É::é, dá um pouquinho de::e de::e, eu fico me questionando mesmo, sabe? é::é onde que isso vai parar, por que é::é, eu geralmente não tenho muito problema, com isso, igual eu falei, mas eu acho que a gente vai ter começar a pensar sobre isso, [opinião] algumas alternativas né? pra::a para tenta::ar, tentar pelo menos amenizar um pouco. [opinião] |
| 3M | As pessoas não dão seta, fecham, mas eu já vi bem mais situações dessas, comigo nunca aconteceu não, mas eu já vi mais situações dessas do que lá. [declaração] |
| | Já no meu caso eu acho [opinião] que me estressa é quando fecha sem dar seta. [apreciação] Porque enquanto ainda deu seta, eu ainda relevo porque deu seta, e às vezes ele não olhou, está com pressa eu penso muito no lado da pessoa. [apreciação] Agora quando eu estou, por exemplo, na Avenida perto da minha casa, que eu estava subindo, e isso aconteceu mesmo... no carro do meu pai, com a minha mãe e o cara no outro carro, aí ele abriu, para um carro passar, aí eu fui atrás desse carro que abriu, do nada eu estava com o farol na porta do motorista já, ele jogou o carro para cima do meu, a sorte [apreciação] é que eu consegui frear e nem pegou, mas foi encima. [declaração] |

| Enunci-adores | Percepção sobre segurança no trânsito (efeito energético) |
|---|---|
| | Eu fico tranquilo, [apreciação] porém, eu vejo que tem buraco principalmente que causa muitos acidentes, porque no susto, no reflexo, a pessoa vê um buraco aí para sair do buraco a pessoa vai tirar e entra na pista do lado sem ver. Igual, em BR também, buraco em BR é muito perigoso. [constatação] Você está, todo mundo andando 100 km/h e você entra na frente de um cara... |
| 4F | Os pedestres, às vezes, são bem complicados, [opinião] avezes eles não atravessam na fa::aixa, [constatação] as vezes tem uma passarela e para ser mais rápido eles preferem atravessar corre::endo, né? [constatação] Mas eles não são o maior problema não, [opinião] o maior problema são os outros motoristas. [opinião] [constatação] |
| | É quando os motoristas não respeitam as regras, né? de circulação. As vezes não dão seta, é:::é, as vezes ultrapassam pela direita, né? Que não poderia acontecer. [opinião] É o comportamento dos motoristas. O comportamento e a questão de não seguir as regras de circulação, isso eu acho que é o pior. [opinião] Se as pessoas não seguem as regras de circulação como o negócio vai ficar em ordem? [constatação] |
| | Eu. É fora do comum, eu sinto muito medo, muito medo, [apreciação] principalmente por ser mulher, [constatação] eu tenho medo de parar no sinal, quando eu tô voltando de carro a noite eu morro de medo de parar no sinal assim. Ai cê fica na dúvida ou cê para e pode ser assaltada ou você passa adiante e pode matar um motoqueiro, sabe, então é muito complicado, assim, muito complicado. [apreciação] |
| 5F | Acho que é o pedestre, [opinião] eu quando eu estou dirigindo eu tomo mais cuidado com o pedestre. [declaração] Tendo em vista que muitas pessoas andam no meio da rua, [constatação] então acho que é por isso, [opinião] ou atravessam fora da faixa. |
| | A questão da pressa, a pessoa não respeita qual é a vez dela tenta passar na frente esse tipo de coisa. E qualquer coisa que tange o desrespeito acaba dando uma incomodada. [apreciação] |
| | Sinto que as pessoas têm muita pressa acho que é o desejo de chegar rápido ao destino. [opinião] As pessoas costuma dizer que tempo é dinheiro. |
| 6F | Não dão seta e percebo, não dão espaço, por exemplo, se eu preciso fazer uma conversão né, e estou querendo entrar em uma pista, muitas pessoas não dão. Eu faço questão de dar espaço sabe?... Se tem um, eu deixo passar na minha frente, ás vezes quando estou com meu filho ele fala: - Ah não mãe, você vai ficar deixando?... - Eu vou deixar, fica calmo aí que eu vou deixar. [declaração] Eu percebo que aqui em Belo Horizonte, táxi né, não é gentil não, quando eu estou perto de um táxi eu fico mais alerta sabe, porque eles não deixam a gente passar né?. [declaração] Se eu preciso entrar à direita e estou na pista do meio e tem um táxi, eu já vou tratando de passar para direita, porque eu sei que encima da hora se eu precisar entrar eles não vão deixar né... [declaração] |
| | O que mais me incomoda é essa falta de gentileza, [apreciação] né, é porque às vezes, por exemplo, você precisa fazer uma conversão, precisa entrar e dar seta e o outro não deixa né... Não deixa você entrar, não faz essa gentileza, [apreciação] porque nem sempre você consegue ficar na direita se você vai entrar à direita. É o ideal, por exemplo, se você vai sair do viaduto aquele Itamar Franco, por exemplo, e quer entrar na Contorno, né, você cai nele, você não cai na pista da direita então você vai ter que ir deslocando e a pessoa, o motorista ás vezes não permite né... |
| | O trânsito em si não me desperta medo, nem nervo, nada... Porque eu gosto de dirigir (risos) eu sempre fico bem, [apreciação] o que me desperta um pouco de medo é se eu não conheço o lugar. Se eu não conheço aonde eu vou, por exemplo, aqui em Belo Horizonte, eu rodo mas não é todo lugar que eu conheço, Venda Nova eu não tenho costume de ir se eu precisar de ir eu vou, entendeu? Mas eu não tenho o hábito, então aí eu fico assim, mas eu não tenho medo, paro pergunto. [declaração] |

| Enunci-adores | Percepção sobre segurança no trânsito (efeito energético) |
|---|---|
| 1M | Bom, Eu acho que a solução seria mais o fator humano, né? [opinião] Por que o carro é só uma máquina, pode ter um defeito técnico ou outo, mas quem tá no controle é sempre o homem, então talvez a educação a pessoa ter uma noção melhor o que que as ações dela podem causar, acho que isso seria um fator importante. [opinião] |
| | Acho que seta sim, [opinião] mas velocidade... é uma coisa que... acho que não muito. [opinião] Por que igual em bairro assim ...humm... como não existe nada pra você, vamos supor, não é condenar, é tipo... avaliar se a pessoa está correndo ou não, [opinião] multar alguma coisa do tipo, acho que as pessoas não respeitam [opinião] quando não tem algo do tipo assim, igual o radar, se tem um radar você reduz, se não tem o radar você vai embora. [declaração] |
| | É... acho que é mais educação mesmo, do que fiscalização (risos). [opinião] |
| | Acho que é falta de educação e falta de fiscalização, mais falta de educação. [opinião] |
| 2M | Eu acho que::e são várias coisas né? [opinião] que poderiam colaborar pra isso. É::é, tanto, campanhas né? educati::ivas. É::é e::e diversos órgão ne? Acho que a escola também seria um lugar interessante pra explorar isso [opinião] é::é e::e procurar alguns meio assim pra tentar é::é tenta::ar falar um pouquinho do carro, um pouco mais para as pessoas sobre isso né? Quase não ver, na verdade ne? Muito pouco falando sobre isso né? Pelo menos eu não costumo ver assim, raramente eu vejo é::é, algumas campanhas nesse sentido. É::é, na minha cidade já vi algumas assim, em escolas né? as vezes fazem algumas atividades com as crianças, levam pra rua é::é pra fazer atividades educativas mesmo né? Até como pedestres mesmo né? Como eles devem se comportar né? Na rua e tal. É::é, agora eu acho que isso tem que vir desde cedo né? [opinião] Para não criar adultos que futuramente possam ser pessoas que possam trazer problemas quanto a isso. |
| | Eu acho que as pessoas [opinião] mais é a correria do dia a dia mesmo, sabe? que fazem as pessoas perderem a paciência, é::é a imprudência também né? alguns casos né? não só a gente vê aí as pessoas que não respeitam as leis algumas vezes, outros por correria. |
| | Não, acho, muito difícil, [opinião] um exemplo claro é, eu observo muito né? eu venho muito a BH, então a gente tem, é::é nos lugares que tem um radar a pessoa respeita a velocidade (risos) ali né? por exemplo, 60 por hora assim que passa ali do lugar que está ali a fiscalização, eles já vão para 100, 120 é::é e::e é muito comum acontecer isso. [constatação] |
| | É::é, não sei, talvez por falta de uma fiscalização mais rigorosa mais atuante, talvez. [opinião] É::é e mais por causa da educação mesmo, assim eu acho um conjunto, [opinião] na verdade, de fatores que leva a está do jeito que está hoje. [constatação] |
| 3M | O tanto que você vê de acidente em cruzamento que tem placa pare se respeitasse não era para acontecer... [opinião] Porque consequentemente a pessoas ela irá parar, bate porque passa direto. [constatação] Eu acho que uma das coisas também por parte do governo, que era colocar os radares funcionando... [opinião] Por que igual daqui até Sete Lagoas se eu não me engano tem 13 radares da entrada de Belo Horizonte, da via expressa, até a entrada de Sete Lagoas, tem 13 radares, desses 13 está funcionando o último de Belo Horizonte e o primeiro de Sete Lagoas. Então você vê caminhoneiro, ele tem lá o rádio que comunica com o outro, que vê se o sinal está estragado ou não. Ali perto da CEASA mesmo. Tem uma descida da CEASA que eles colocaram um radar logo na subida de 70 e outro depois do CEASA de 70, estão os dois desligados, porque todo mundo passa de 100/120, normal. |
| | Eu acho que se todo mundo seguisse o que foi aprendido na autoescola, de sinalizar antes de fazer o movimento, daria tudo certo. [opinião] Eu acho que a falta disso agrava muito, [opinião] tipo, índices de acidente, a pessoa fecha o motoqueiro, o motoqueiro no susto vai e joga para cima do passeio. Agora aqui, eu acho que as pessoas dirigem mais atentas do que em Sete Lagoas. [opinião] Eu acho que pela quantidade de carro e pela velocidade das vias as pessoas já saem no carro sabendo que tem de prestar mais atenção. [opinião] |

| Enunci-adores | Percepção sobre segurança no trânsito (efeito energético) |
|---|---|
| 3M | Eu acho que a maioria do pessoal trabalha com extremos. [opinião] Por exemplo, está lá correndo, está sem dá seta, entrando, só porque não está acontecendo nada ele vai ficar tranquilo, agora igual a propaganda que eu vi, não sei se foi dos Estados Unidos ou na Europa, de um acidente, que era de propaganda de conscientização no trânsito, que o cara está com a filha dele e o outro vem aí ele não dá seta e não dá nada e entra na via e o outro vai bater no carro, ai fica em câmera lenta os dois, aí os dois saem do carro o outro pede desculpa que não conseguiu frear e não sei o que. Não sei se você já viu. Então, eu acho que devia ter mais coisas assim, [opinião] mais pesadas com relação ao trânsito para a pessoa ficar com medo mesmo, para ele poder seguir e fazer o que tem que fazer, porque o povo parece que no trânsito é dono da rua. [opinião] |
| | Eu acho que algumas regras, [opinião] tem pessoas que acham... Têm elas como inútil. Igual por exemplo, a via é 60 km/h, só que não tem buraco nenhum, não tem curva fechada, nenhuma, dá para andar a 100 km/h, então porque eu estou andando a 60? Eu acho que as pessoas, algumas pessoas ignoram, acham que para elas, levam a opinião delas acima da lei que é prevista. [opinião] - [apreciação] |
| 4F | Eu acho que tem ser mais controlado, [opinião] a questão assim, as multas precisam ficar mais rigorosas por que as pessoas, infelizmente, elas respeitam só quando tem prejuízo. [opinião] Então assim igual a questão do cinto de segurança, antes ninguém usava cinto de segurança, você lembra? [constatação] Quando começou a ser mais controlado, multar, o pessoal agora coloca cinto de segurança até para tirar o carro da garagem. [constatação] Agora já virou automático né? |
| | Eu acho que a gente tende a reparar em quem não tá correto né? [opinião] mas a maioria eu acho que dirige corretamente sim, a maioria sim. [opinião] Claro que o que chama atenção é aquele que comete uma barbeiragem né? [constatação] |
| | Eu acredito que seja vício de direção, [opinião] a pessoa já está acostumada a fazer daquele je::eito, e justamente, por nunca te acontecido nada de ruim ai a pessoa não se conscientiza que aquilo pode as vezes, no mínimo, pode atrapalhar outros motoristas, né? Esses vícios de direção. [opinião] |
| | Eu acredito que se tiver mais fiscalização [opinião] e que a pessoa sentir aquilo no bolso eu acho que sim colabora para que ela cria um hábito, seguir melhor as regras. [opinião] |
| 5F | Acho que todo mundo tem que fazer sua parte. [opinião] Eu não acho que o trânsito seja uma coisa perigosa, mas sempre existe a possibilidade de acontecer alguma coisa. [opinião] E eu acho que poderia conscientizar as crianças, porque aí quando elas crescerem elas vão ter noção de trânsito, respeito e cidadania. [opinião] Eu acho que a longo prazo isso melhora, [opinião] mas hoje pegar uma pessoa de 40 anos e tentar fazer alguma coisa, só se tacar multa. |
| | Eu acho que são egoístas irresponsáveis e tem muita pressa. [opinião] |
| | Não, mas eu acho que a legislação em muitas escolas não é bem dada [opinião] pelo menos todo mundo que eu conheço que fez legislação tinha algo que a pessoa ia lá colocava o dedo e ia embora. [declaração] |
| | É um somatório, as pessoa não sabem as regras e leis, [declaração] têm pressa e acham que nunca vai acontecer nada com elas. E as pessoas não dão muito importância às leis, elas acham que saber dirigir é só ligar o carro e ir embora. |
| 6F | Ah, claro alguma coisa sempre tem né, o que fazer. Eu acho que isso é importante, campanha né, de conscientização. [opinião] E eu acho que o espaço é fundamental, mas isso eu não sei né... Como seria isso, o espaço, o espaço entre as ruas aumentar o espaço né, como aumentaram os carros nas ruas né, tinha que ter mais espaço. [saber / ignorância] |
| | Eu acho que falta um pouco de gentileza, falta gentileza no trânsito, isso falta. [opinião] |
| | Não respeitam muito não né... Se podem, por exemplo, se passa num radar de 60 passa a 60, acabou de passar o radar e *thum*, (som com a boca), e corre. [declaração] |
| | Eu acho que é primeiro: pressa. Pressa de chegar é... [opinião] Pode ser a pessoa acostumada também. Eu acho que as pessoas dirigem de uma forma muito egoísta né... [opinião] Só pensa nela e só dirige para ela e pronto e a gente não pode dirigir só pra gente né... É espaço de todos. |

Fonte: Elaborado pelo autor.

É possível perceber que os enunciadores utilizam alguns recursos linguísticos com a finalidade de despertar no ouvinte um efeito de verdade sobre o que estão dizendo. Dessa forma, os enunciadores lançam mão de algumas informações que eles têm, sobretudo de vocabulário, tais como, “caótico”, “hora de pico”, que são termos comumente utilizados quando se refere ao trânsito. Percebe-se na fala do enunciador 1M (entrevistado 1 masculino) a comparação entre o trânsito de Belo Horizonte e o de São Paulo, numa tentativa de informar que ele tem uma experiência considerável em relação aos trânsitos das duas capitais. O entrevistado buscar fazer uma comparação entre pedestres e motoristas para expressar que o pedestre não presta atenção nos carros e que isso pode provocar acidentes.

A enunciadora 4F (entrevistado 4 feminino) faz uma avaliação do trânsito pautada em sua experiência diária e atribui as condições ruins do trânsito ao fato de terem muitos veículos em circulação. A enunciadora considera que muitos motoristas, motociclistas e pedestres (usuários do sistema trânsito) não respeitam as regras de trânsito e isso torna o espaço perigoso e, em suas palavras, sem ordem. É possível perceber que a enunciadora deixa claro que o trânsito, para ela, é um local que representa perigo e que ela sente muito medo pelo fato de ser mulher. Ela sente-se, o tempo todo, ameaçada no trânsito.

A enunciadora aponta que, para o trânsito se tornar um espaço mais seguro é necessário que haja mais fiscalização e que as multas sejam mais rigorosas. Na opinião dela, uma legislação mais rígida, acompanhada de um controle maior, pode levar as pessoas a mudarem de comportamento. Para exemplificar sua opinião, ela usa como exemplo o uso do cinto de segurança que, após endurecimento da lei, as pessoas passaram a usá-lo e hoje já se tornou um hábito. A lei a qual a enunciadora se refere é a Lei 9.503/1998, que tornou obrigatório o uso do cinto de segurança.

No geral, os participantes expressam suas opiniões sobre o trânsito baseado em suas experiências do dia a dia e por meio da observação que eles fazem dos demais usuários do trânsito.

### *5.3.1 A organização enunciativa*

Buscou-se identificar no discurso dos enunciadores marcas discursivas que pudessem materializar as categorias enunciativas. As modalidades enunciativas são classificadas por Charaudeau (2010b) como *alocutiva*, *elocutiva* e *delocutiva*, conforme já descrito nesta tese.

Optou-se por utilizar somente o modo elocutivo, pois, nas palavras de Charaudeau (2010b), nela o sujeito falante (o enunciador) é capaz de modalizar seu discurso e, dessa forma, expressar seu ponto de vista sobre o mundo. Assim, o modo elocutivo foi considerado o mais adequado para analisar o *corpus* em questão.

### *5.3.2 Modalidade elocutiva*

As modalidades enunciativas foram levantadas nas entrevistas e serão apresentadas levando-se em conta, primeiramente, os entrevistados que não assistiram às campanhas e, na sequência, os que assistiram.

Nas entrevistas dos enunciadores que não viram as campanhas, constatou-se que, na primeira fase da entrevista (emotiva), foi possível identificar três especificações enunciativas associadas à modalidade elocutiva, são elas: i) modo de saber, ii) modo de avaliação e iii) engajamento.

Para as especificações modo de saber, foi possível identificar as categorias de constatação e de saber / ignorância; para o modo de avaliação, verificou-se a presença da opinião e apreciação; já para a categoria enunciativa engajamento, identificou-se a categoria declaração. A seguir, serão apresentados alguns exemplos retirados do conteúdo das entrevistas.

a) Modo de saber

> A constatação materializa-se quando o enunciador 1M menciona o fato de o trânsito ser insuportável durante a hora de pico – "*mas nos horários de pico tem que é insuportável".*

Na categoria de língua associada ao saber / ignorância, o enunciador afirma conhecer outras realidades de trânsito e que, por isso, suas afirmações têm um efeito de verdade. Na passagem *"[...] não é tão caótico, porque eu já conheço outros trânsitos"*, isso se confirma pela presença da expressão "eu já conheço".

b) Modo de avaliação

Por meio de seu discurso, o enunciador faz uma avaliação sobre as condições do trânsito, revelando assim a opinião dele. Nas passagens "*não é tão caótico*", "*é insuportável*", "*desgastante*", "*muito melhor*", "*infernal*", "*mais tranquilo*". Dessa forma, baseado em seu universo de crença, o entrevistado revela seu ponto de vista sobre o trânsito.

Apreciação (avaliação de ordem afetiva, o enunciador faz um julgamento com base em seus sentimentos). Expressando como as situações do trânsito afetam o seu bem-estar. "*Nos horários de pico tem que é insuportável... ...eu acho bem desgastante*". Em contraposição à sensação de desgaste provocada pelos congestionamentos, o entrevistado aponta que, se o trânsito estiver fluindo, ele se sente bem. Nesses moldes, o enunciador faz um julgamento, fazendo uma avaliação de ordem afetiva.

c) Engajamento

Na fase em que o enunciador aponta a percepção dele sobre o trânsito, foram identificadas as mesmas especificações enunciativas; no entanto, a categoria de língua saber/ignorância não foi observada nessa fase. Mas, na terceira fase (ações para melhorar o trânsito), foi possível constatar as mesmas especificações acrescidas da especificação de engajamento. Sendo que nessa especificação foi possível observar a categoria de declaração. O enunciador apresenta sua prática com a presença ou não do radar e assume que, na ausência do dispositivo, ele ignora os limites de velocidade, deixando a entender que se trata de uma prática comum no trânsito, conforme pode ser constatado no excerto retirado da entrevista: *"[...] igual o radar, se tem um radar você reduz,*

*se não tem o radar você vai embora”*. Observa-se que ao usar o pronome “*você*” o enunciador não está falando somente da atitude dele, e sim de um coletivo em que ele se inclui.

Na sequência há outros exemplos extraídos do conteúdo das entrevistas.

Constatação:

| |
|---|
| *...as pessoas têm dois comportamentos diferentes.* |
| *...sempre o passageiro vai levar a pior...* |
| *...algumas vias são muito problemáticas, principalmente a Amazonas a Pedro II, a Pedro I.* |
| *Nunca tem trânsito ali.* |

Opinião:

| |
|---|
| *o que eu acho é isso no trânsito* |
| *Eu noto que está todo mundo com pressa* |
| *Eu acho uma coisa relativa* |
| *Então acho que isso é m:::a:::is, assim, insegurança* |
| *eu acho bem seguro o trânsito* |
| *...acho que isso seria um fator importante.* |
| *...acho que isso seria um fator importante.* |
| *Acho que seta sim...* |
| *...mas velocidade ... é uma coisa que... acho que não muito.* |
| *...acho que as pessoas não respeitam...* |
| *Acho que é falta de educação e falta de fiscalização, mais falta de educação.* |

Apreciação:

| |
|---|
| *É fora do comum, eu sinto muito medo, muito medo...* |
| *Então é muito complicado, assim, muito complicado.* |

### *5.3.3 O comportamento elocutivo*

A seguir, apresenta-se o QUADRO 9, que mostra a contagem das categorias de língua identificadas no conteúdo das entrevistas dos participantes que não assistiram às campanhas. As categorias encontram-se separadas de acordo com as etapas de cada entrevista e por gênero.

Quadro 9 – Contagem das categorias de língua – participantes que não viram os vídeos

| # | | Masculino | | | | | Feminino | | | | Total Geral |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Especificações enunciativas** | **Categorias da língua** | Etapa 1 | Etapa 2 | Etapa 3 | Total | | Etapa 1 | Etapa 2 | Etapa 3 | Total | |
| Modo de saber | Constatação | 4 | 5 | 3 | 12 | | 3 | 6 | 3 | 12 | 24 |
| | Saber / ignorância | 4 | 2 | - | 6 | | 2 | - | 1 | 3 | 9 |
| Avaliação | Opinião | 13 | 10 | 26 | 49 | | 13 | 8 | 18 | 39 | 88 |
| | Apreciação | 8 | 5 | 1 | 14 | | 2 | 6 | - | 8 | 22 |
| Motivação | Querer | 1 | - | - | 1 | | - | - | - | - | 1 |
| Engajamento | Declaração | 3 | 4 | 1 | 8 | | 4 | 5 | 3 | 12 | 20 |

Obs.: etapa 1: visão sobre o trânsito (efeito emotivo); etapa 2: percepção sobre segurança no trânsito (efeito energético); etapa 3: ações para melhorar o trânsito (efeito lógico).
Fonte: Elaborado pelo autor.

Conforme pode ser atestado no QUADRO 9, há um equilíbrio entre as categorias de língua identificadas no discurso do gênero masculino e feminino. Observa-se, no entanto, que as categorias de línguas de saber / ignorância, opinião e apreciação são mais recorrentes na fala de participantes do gênero masculino. Já para a categoria de declaração, que pertence à especificação enunciativa de engajamento, há maior recorrência no discurso do gênero feminino.

Pode se dizer que, considerando os discursos das participantes do gênero feminino, em algumas partes, elas posicionam-se como sendo mais frágil que os demais usuários, pelo fato de serem mulheres, conforme pode ser atestado na passagem a seguir, retirada da transcrição da enunciadora 4F (vide QUADRO 8): "*É fora do comum, eu sinto muito medo, muito medo, principalmente por ser mulher...*" Observa-se que se repete a expressão *"muito medo"*, como uma forma de dar ênfase ao sentimento.

Verificou-se sobre o comportamento elocutivo dos enunciadores que não viram os vídeos que o discurso se manifesta predominantemente nas categorias da opinião (88), constatação (24), seguida de apreciação (22), declaração (20), saber/ignorância (9) e, por última, a categoria de querer com uma ocorrência. Conforme destacado no quadro anterior, a fala (discurso) dos entrevistados se baseia em suas vivências no trânsito.

### *5.3.4 Os imaginários sociodiscursivos*

Valendo-se dos imaginários, o sujeito passa a dar sentido ao mundo, significando-o e ressignificando-o dentro de seu entendimento. Vale ressaltar que o sujeito, na maioria das

vezes, não tem consciência de que sua fala é afetada pelos imaginários. Dessa forma, ele constrói uma imagem de si (*ethos*) e vai moldando e modalizando seu discurso, com a finalidade de se fazer entender e, em algumas situações, mostrar o que sabe sobre determinado assunto.

Nesse processo, há a revelação dos imaginários, que vão surgindo no discurso dos enunciadores à medida que eles vão desenvolvendo sua reflexão e opinião sobre o trânsito. Entende-se que a partir da utilização, mesmo de forma inconsciente, desses imaginários o sujeito vai constituindo sentido à fala dele.

*5.3.4.1 Saber de Conhecimento de Experiência*

a) Visão sobre o trânsito (efeito emotivo)

Ao falar sobre o trânsito, o enunciador apega-se a alguns imaginários para avaliar se o trânsito é bom ou não. Há uma associação rápida e direta por parte do entrevistado conformada por um binômio entre trânsito e congestionamento, que já é um indício da presença de um imaginário de que o grande problema do trânsito está no congestionamento e que, para a cidade ter um trânsito considerado bom, não pode haver congestionamento.

Dessa maneira, o enunciador utiliza, para justificar sua opinião, o fato de se demorar muito para realizar um trajeto pequeno, conforme pode ser atestado pelo excerto retirado da transcrição da entrevista, apresentado a seguir.

| |
|---|
| *...é insuportável você ter que voltar pra casa e gastar uma hora uma hora e meia em um percurso que você levaria 30, 40 minutos...* |

É possível perceber ainda mais a presença do imaginário de que o trânsito de uma cidade é ruim em razão do congestionamento quando o entrevistado compara as situações do trânsito da cidade de São Paulo com as de Belo Horizonte, reafirmando que em São Paulo a situação é ainda pior, porque o congestionamento é algo corriqueiro e permanece o dia todo, e que em Belo Horizonte é somente na hora de pico, conforme expresso no trecho a seguir.

> *Comparando com São Paulo é tipo totalmente, muito melhor, por que São Paulo o trânsito é infernal, lá tipo... Totalmente... É muito mais desgastante do que BH, mas igual aqui no horário de pico tem isso...*

Outro imaginário que emerge é o da impunidade; só se respeita as regras se há possibilidade de ser multado.

> *...só que não tem radar, então você está a 60 e todos passam do seu lado assim, em 120... Então, qualquer outro sinal que tiver ninguém na frente o povo passa senão houver pedestre.*

Povoa o imaginário dos motoristas o conceito de trânsito associado a congestionamento, em que o trânsito é compreendido como um sinônimo de congestionamento. Conceitualmente, no entanto, trânsito é a movimentação de pessoas e mercadorias, mas o imaginário que surge é a definição de congestionamento dada por trânsito.

> *Vejo o povo falando, – nossa, vou pegar um trânsito absurdo...*
> *...na Tereza Cristina é sesse:::enta km/h, podia ser mais né? Nunca tem trânsito ali.*

b) Percepção sobre segurança no trânsito (efeito energético)

É possível perceber também o imaginário de exclusão revelado na indiferença percebida pelo entrevistado em relação aos pedestres e aos motoristas. Nesse sentido, o pedestre assume um papel menos significativo, devendo assumir a responsabilidade de ver e ser visto, conforme fragmento retirado da entrevista que ilustra esse imaginário.

> *... quando você é pedestre você não está nem ligando para o carro. E quando você está dirigindo você vê que as pessoas não prestam atenção e isso pode gerar algum acidente...*

É possível perceber também o imaginário de valorização do automóvel em detrimento do pedestre, como se o automóvel tivesse uma soberania sobre o pedestre. O transeunte tem que ficar atento aos automóveis, pois essa falta de atenção pode levar a um acidente. Pode se dizer que há um imaginário de que as cidades são para os automóveis, e não para as pessoas, fato que pode ser identificado no trecho a seguir, retirado da entrevista.

> *Ainda mais nessa diferença: passageiro, pedestre e carro, sempre o passageiro vai levar a pior se vier a acontecer um acidente.*

O imaginário de que o trânsito é um lugar perigoso também se faz presente na resposta do entrevistado, deixando claro o imaginário de que o trânsito provoca medo nas pessoas e que as pessoas têm medo do trânsito porque ele é um lugar de risco.

Muitos dos eventos perniciosos que ocorrem no trânsito são facilmente justificado pelos usuários, sendo a pressa a principal responsável. Pressa essa revelada pelo descumprimento da regulamentação de velocidade presente nas vias. Esse é um imaginário percebido na fala do entrevistado.

> *A questão da pressa, a pessoa não respeita qual é a vez dela...*
> *Sinto que as pessoas têm muita pressa acho que é o desejo de chegar rápido ao destino.*

c) Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)

O imaginário de que a quantidade de automóveis nas ruas é a causa dos problemas no trânsito.

> *...é por esse aumento perceptível do número de automóveis nas ruas...*

*5.3.4.2 Saber de crença de opinião relativa*

Esse saber, segundo Charaudeau (2007), associa-se ao julgamento que emana de um sujeito individual ou de um grupo específico a respeito de outro grupo. Daí, é possível identificar o imaginário do "motorista certinho". Nesse sentido, a culpa é sempre transferida a um terceiro, para o outro. Conforme pode ser atestado no excerto a seguir.

> *... Muita gente fechando no trânsito, não respeita a faixa do lado quer enfiar o carro de qualquer jeito, você tem que reduzir e frear...*

Observa-se que o enunciador expressa sua opinião sobre a forma como as pessoas dirigem e, ao mesmo tempo, se coloca numa posição em que ele sempre dirige corretamente, fato que pode ser constatado na passagem "*...você tem que reduzir e frear"*. O enunciar usa o

pronome “você” referindo-se a ele mesmo, mas isso representa um coletivo (os motoristas que dirigem corretamente) e deixa claro que um determinado grupo de motoristas (os que dirigem de forma certa) agem de determinada forma em função dos erros de outros condutores.

*5.3.4.3 Saber de crença de opinião coletiva*

Nota-se que nos discursos em análise é possível associar os imaginários aos saberes de conhecimento de opinião coletiva, que, de acordo com Charaudeau (2007), é a opinião que um grupo reproduz sobre outro grupo.

As pessoas só aprendem com multa.

> *...tentar fazer alguma coisa, só se tacar multa.*
> *...se tiver mais fiscalização e que a pessoa sentir aquilo no bolso...*
> *...as multas precisam ficar mais rigorosas por que as pessoas, infelizmente, elas respeitam só quando tem prejuízo...*

Nesse excerto, o enunciador explica que a única forma de mudar o comportamento inadequado dos condutores no trânsito é se multá-los. Os enunciadores apontam o outro motorista como o culpado, isso pode ser atestado na passagem *“as pessoas, infelizmente, elas respeitam...*”, em que se observa o uso da terceira pessoa do plural.

Foi possível constatar na análise das entrevistas dos enunciadores que não assistiram aos vídeos os imaginários comentados aqui nesta seção. Com base nas análises e nos exemplos exibidos, apresenta-se o QUADRO 10, no qual é possível visualizar a quantidade de argumentos presentes nos discursos dos enunciadores, tipo de saber utilizado, conteúdo do argumento e universo discursivo ao qual ele se refere.

Quadro 10 – Resumo dos imaginários sociodiscursivos dos enunciadores que não assistiram as campanhas

| N° Arg. | Tipo de saber identificado | Conteúdo do Argumento | Contexto do discurso |
|---|---|---|---|
| 1 | Saber de conhecimento de experiência | Trânsito = perda de tempo | Experiência cultural |
| 2 | | Congestionamento = trânsito ruim | |
| 3 | | Ausência de fiscalização = desrespeito | |
| 4 | | Trânsito significa congestionamento | |
| 5 | | Exclusão do pedestre | |
| 6 | | Valorização do automóvel | |
| 7 | | O trânsito é perigoso | |
| 8 | | O trânsito provoca medo | |
| 9 | | Pressa = descumprimento de regras | |
| 10 | | Muitos automóveis = trânsito ruim | |
| 1 | Saber de crença de opinião relativa | Os motoristas não cumprem as regras | |
| 2 | Saber de crença de opinião coletiva | O outro motorista é o culpado | |

Fonte: Elaborado pelo autor.

E possível perceber que, em relação ao universo discursivo, os argumentos se apoiam em práticas sociais; isso ocorre pois, ao falar sobre o trânsito, os enunciadores se baseiam em suas experiências próprias.

## 5.4 Seleção e análise geral das campanhas

Foram selecionadas, para o estudo, quatro campanhas de conscientização e educação de trânsito, produzidas pelo Denatran em parceria com o Ministério das Cidades. Foram selecionadas campanhas com quatro abordagens distintas, a saber: i) chocante, ii) emotiva, iii) técnico-informativa e iv) cômica.

Ressalta-se que essas campanhas foram veiculadas em mídia nacional (Brasil), mas que o teor dessas campanhas representa uma realidade contextual em que elas estão inseridas. As temáticas das campanhas estão relacionadas à realidade e ao comportamento de condutores brasileiros.

Cada campanha tem duração que varia de 28 a 33 segundos e apresenta temas diferentes, conforme apresentado no QUADRO 11[2].

[2] Por uma questão didática, as campanhas foram numeradas de um a quatro.

Quadro 11 - Campanhas selecionados para o estudo

| Campanha | Tempo em segundos | Tema | Título | Classificação | Número de imagens* |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 33 | Bebida e direção | Campanha de Carnaval 2012 | Chocante | 33 |
| 2 | 30 | Bebida e direção | Depoimento – Bebida e direção. O efeito do álcool passa, a culpa fica para sempre. | Emotiva | 30 |
| 3 | 28 | Cadeirinha para bebê | Sou Legal no Trânsito – Motorista Legal é Motorista Consciente - Cadeirinha | Técnico-informativa | 28 |
| 4 | 30 | Celular e direção | Sou Legal no Trânsito – Motorista Legal é Motorista Consciente – Uso do Celular | Cômica | 30 |

*Para transcrição dos vídeos foram feitos *prints* a cada um segundo do vídeo

Fonte: Elaborado pelo autor.

### *5.4.1 Transcrição das campanhas*

Há um problema em transcrever imagens em movimento, pois há uma dificuldade em transformar algo que está em movimento em alguma coisa estática, como um texto, por exemplo. A tentativa aqui neste trabalho foi fazer uma transcrição que pudesse dar ao leitor uma noção mais próxima possível da realidade da campanha.

A transcrição foi feita baseada no modelo de Baldry e Thibault (2006), que consiste em transformar o vídeo em imagens sequenciais de um segundo de duração, dispostas em um quadro no sentido vertical. Dessa forma, optou-se por utilizar o *Software Windows Media Player*. Os vídeos das campanhas foram executados utilizando o comando *play* e, para cada um segundo de vídeo, fez-se a seleção de uma imagem utilizando o recurso captura de tela *(print screen)* do sistema *Windows.*

Para transcrição dos áudios (falas e narração), baseou-se no modelo de Norris (2004) e Novellino, (2011). Após as imagens organizadas em um quadro na coluna da direita, anotou-se o áudio, estabelecendo uma correlação entre as imagens e o áudio. Dessa forma, foi necessário mesclar (juntar) algumas linhas, pois, em vários momentos, um segmento de áudio estava associado a mais de uma imagem.

Ressalta-se que para a análise se fez necessário assistir às campanhas várias vezes. Somente as imagens não são capazes de fornecer todas as nuances necessárias para a análise, pois, em um segundo de vídeo, podem acontecer várias coisas que, ao fazer o

*print* da imagem, se perdem. A seguir será apresentada a descrição detalhada das campanhas.

### 5.4.2 Campanha um – chocante

A campanha um, classificada como chocante, trata-se de campanha de segurança e educação de trânsito que visa conscientizar motoristas sobre os perigos de ingerir bebida alcoólica e dirigir. O vídeo tem uma duração de 33 segundos e é composto por cenas de um carnaval de rua seguidas de um acidente de trânsito. O áudio dessa campanha é composto por uma melodia carnavalesca, gritos de ordem, proferidos por um cantor e fala do narrador, o QUADRO 12 apresenta a letra dos gritos de ordem e a fala do narrador.

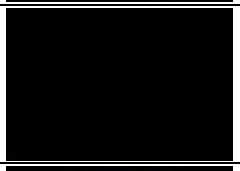
Quadro 12 – transcrição da áudio da campanha um

| Itens | Áudio |
|---|---|
| Gritos de ordem<br>(Voz do cantor) | Atenção galera...<br>Vamos lá...<br>E joga a mão pro alto...<br>Vai vai...<br>Tira o pé do chão... Tira o pé do chão...<br>É pra se jogar, galera...<br>Quebra tudo...<br>Vira vira vira... |
| Fala<br>(Voz do narrador) | Bebida e direção.<br>Pule fora dessa.<br>DENATRAN.<br>Ministério das Cidades Governo Federal |

Fonte: Elaborado pelo autor.

O QUADRO 13, apresentado na sequência, mostra as imagens obtidas da campanha um, bem como a transcrição do áudio. A transcrição do áudio foi feita na coluna da direita e a fala do narrador foi digitada em "itálico" para diferenciar da fala do cantor. A transcrição do áudio foi feita exatamente como se apresenta na campanha.

Quadro 13 – Transcrição da campanha um

| | Imagens | Áudio/Narração | | Imagens | Áudio/Narração |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 |  | Silêncio | 9 |  | Vamos lá |
| 2 |  | | 10 |  | Melodia carnavalesca ao fundo |
| 3 |  | | 11 |  | Som de carro derrapando |
| 4 |  | Melodia carnavalesca ao fundo | 12 |  | E joga a mão pro alto |
| 5 |  | | 13 |  | |
| 6 |  | Atenção galera | 14 |  | |
| 7 |  | Melodia carnavalesca ao fundo | 15 |  | vai |
| 8 |  | | 16 |  | vai |
| 17 |  | Tira o pé do chão | 26 |  | Som de uma lata rolando<br>*Bebida e direção* |
| 18 |  | Tira o pé do chão | 27 |  | |
| 19 |  | | 28 |  | *Pule fora dessa* |

| | Imagens | Áudio/Narração | | Imagens | Áudio/Narração |
|---|---|---|---|---|---|
| 20 |  | | 29 |  | *DENATRAN* |
| 21 |  | É pra se jogar, galera | 30 |  | |
| 22 |  | | 31 |  | *Ministério das cidades* |
| 23 |  | | 32 |  | *Governo Federal* |
| 24 |  | Quebra tudo<br>Vira vira vira | 33 |  | |
| 25 |  | | | | |

Fonte: Elaborado pelo autor.

### *5.4.3 Campanha dois – emotiva*

O vídeo dois é uma de campanha com a mesma temática da campanha um, álcool e direção, no entanto ela tem uma abordagem diferente, um apelo patêmico considerável, buscando despertar no telespectador emoções. O QUADRO 14, apresentado na sequência, mostra o áudio da campanha. Além da fala, do personagem e do narrador, o vídeo apresenta uma melodia ao fundo executada por um piano, o que contribui para o efeito patêmico proporcionado pela campanha.

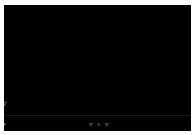
Quadro 14 – Transcrição áudio da campanha dois

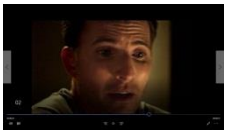
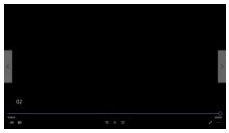
| Itens | Áudio |
|---|---|
| Fala do personagem | Eu tenho uma culpa que eu vou levar por toda minha vida.<br>Na festa da empresa, eu bebi.<br>e achei que estava bem pra dirigi.<br>Eu perdi a noção de velocidade, invadi a calçada.<br>e atropelei uma criança de cinco anos.<br>Eu fiquei desesperado, eu tentei socorrer.<br>e aqueles olhinhos assustados não me saem da cabeça<br>Quantos sonhos eu destruí?<br>Por que, que eu fui beber e dirigir?<br>Uma criança! |
| Fala do narrador | O efeito do álcool passa.<br>A culpa fica para sempre |

Fonte: Elaborado pelo autor.

Quadro O QUADRO 15, apresentado na sequência, mostra as imagens obtidas do vídeo dois, bem como a transcrição do áudio. A transcrição da fala do narrador foi digitada em "itálico" para diferenciar da fala do personagem principal. Na parte superior do vídeo, apresenta-se a seguinte legenda: "DEPOIMENTO BASEADO EM FATOS REAIS.".

Quadro 15 – Transcrição da campanha dois

| | Imagens | Áudio/Narração | | Imagens | Áudio/Narração |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 |  | Silêncio | 9 |  | |
| 2 |  | Eu tenho uma culpa que eu vou levar por toda minha vida. | 10 |  | Eu perdi a noção de velocidade, invadi a calçada. |
| 3 |  | | 11 |  | |
| 4 |  | Na festa da empresa, eu bebi. | 12 |  | e atropelei uma criança de cinco anos. |
| 5 |  | | 13 |  | |
| 6 |  | | 14 |  | |

| | Imagens | Áudio/Narração | | Imagens | Áudio/Narração |
|---|---|---|---|---|---|
| 7 |  | e achei que estava bem pra dirigi. | 15 |  | |
| 8 |  | | 16 |  | Eu fiquei desesperado, eu tentei socorrer |
| 17 |  | Eu fiquei desesperado, eu tentei socorrer | 25 |  | Música |
| 18 |  | e aqueles olhinhos assustado não me saem da cabeça | 26 |  | Uma criança! |
| 19 |  | | 27 |  | *O efeito do álcool passa* |
| 20 |  | Música | 28 |  | *A culpa fica para sempre* |
| 21 |  | | 29 |  | Música |
| 22 |  | Quantos sonhos eu destruí? | 30 |  | |
| 23 |  | | | - | - |
| 24 |  | Por que que eu fui beber e dirigir? | | - | - |

OBS: Texto em *itálico:* voz do narrador

Fonte: Elaborado pelo autor.

### *5.4.4 Campanha três – técnico-informativa*

O vídeo três trata-se de uma campanha técnico-informativa, ou seja, aquela que tem a intenção de passar ao telespectador alguma informação técnica. Nessa campanha, as informações repassadas são acerca da forma correta de transportar crianças dentro de um veículo. O vídeo utiliza como personagem principal uma criança do gênero feminino que vai narrando como os pais dela a transportavam dentro do automóvel da família. Enquanto ela narra vão passando as cenas de todas as suas fases nos diferentes dispositivos de segurança utilizados para transportar crianças nos carros. Na última cena, a menina aparece no banco da frente do carro e assume a fala e diz: "*Agora já posso andar na frente, né, pai?"* Ao longo de todo vídeo, toca uma música ao fundo. O QUADRO 16, na sequência, apresenta o áudio do vídeo em questão.

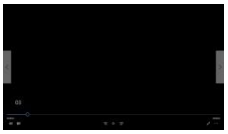
Quadro 16 – Transcrição áudio da campanha três

| **Itens** | **Áudio** |
|---|---|
| Fala da personagem | Eu sempre tive uma vontade danada de ir no banco da frente.<br>Mas quando eu era pequena eu não podia.<br>Meus pais me colocavam no bebê conforto.<br>Depois na cadeirinha.<br>Quando eu cresci um pouco, me botavam naquele banco mais alto.<br>Quanto fiquei maior, continuei no banco de trás.<br>E sempre me lembravam de colocar o cinto.<br>Agora já posso andar na frente, né, pai? |

Fonte: Elaborado pelo autor.

O QUADRO 17 apresenta a transcrição da campanha três, as informações técnicas sobre o uso da cadeirinha correta para cada idade são apresentadas na tela. Nas cenas que apresentam as lembranças da garota, o texto está sublinhado.

Quadro 17 – Transcrição da campanha três

| | Imagens | Áudio/Narração | | Imagens | Áudio/Narração |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 |  | Silêncio | 9 |  | Meus pais me colocavam no bebê conforto. |
| 2 |  | | 10 |  | |
| 3 |  | Eu sempre tive uma vontade danada de ir no banco da frente. | 11 |  | Música |
| 4 |  | | 12 |  | Depois na cadeirinha. |
| 5 |  | | 13 |  | <u>De 1 a 4 anos</u><br><u>Cadeirinha no bando de trás.</u> |
| 6 |  | | 14 |  | Música<br><br><u>De 1 a 4 anos</u><br><u>Cadeirinha no banco de trás.</u> |
| 7 |  | Mas quando eu era pequena eu não podia. | 15 |  | |
| 8 |  | <u>Até 1 ano</u><br><u>Bebê-conforto no bando de trás</u> | | | |

| | Imagens | Áudio/Narração | | Imagens | Áudio/Narração |
|---|---|---|---|---|---|
| 16 |  | Quando eu cresci um pouco, me botavam naquele banco mais alto. | 23 |  | E sempre me lembravam de coloca o cinto. |
| 17 |  | | 24 |  | 7 anos e meio até 10 anos<br>Cinto de segurança no banco de trás |
| 18 |  | De 4 a 7 anos e meio.<br>Assento de elevação no banco de trás. | 25 |  | Agora já posso andar na frente, né, pai? |
| 19 |  | | 26 |  | |
| 20 |  | Quanto fiquei maior, continuei no banco de trás. | 27 |  | Fiscalização a partir de junho |
| 21 |  | | 28 |  | |
| 22 |  | | | | |

Fonte: Elaborado pelo autor.

### *5.4.5 Campanha quatro – cômica*

O vídeo quatro trata-se de uma campanha sobre o uso do celular na direção de um automóvel. Essa campanha, intitulada “Sou legal no trânsito - motorista legal é motorista consciente – uso do celular”, aborda o tema de forma lúdica e cômica. A personagem principal do vídeo é uma mulher jovem e negra que surge em uma garagem de um prédio falando ao telefone celular com uma amiga, enquanto caminha em direção ao seu carro. Enquanto ela está falando com a amiga, ao celular, recebe outra ligação de um admirador; nesse momento, a tela se divide em duas partes, na esquerda da tela permanece a moça e na direita dois rapazes, vestidos de pijama e pantufa em um quarto todo branco, decorado com instrumentos musicais. Eles cantam uma música para ela em forma de jogral (cada

um canta uma parte de forma complementar). O QUADRO 18, apresentado a seguir, mostra as falas que compõem o vídeo quatro.

Quadro 18 – Transcrição áudio da campanha quatro

| **Itens** | **Áudio** |
|---|---|
| Personagem (moça) | Pois é, amiga!<br>Oi? Pera aí tem alguém me ligando aqui.<br>Pera aí pera aí...<br>Alô! |
| Rapaz 1 | Não converse nem mande mensagem |
| Rapaz 2 | Quando estiver na direção |
| Rapaz 1 | Não vá sofrer acidente por bobagem |
| Rapaz 2 | Fale ao vivo com seu Xuxuzão |
| Personagem (moça) | Ok! Xuxuzão |
| Narrador | *Celular só quando não estiver dirigindo* |
| Rapaz 1 | Não entrega, você é sem noção |
| Narrador | *Motorista legal é motorista consciente* |
| Rapaz 2 | Já colou, meu irmão. |

Fonte: Elaborado pelo autor.

O QUADRO 19 apresenta a transcrição do vídeo quatro; na coluna da esquerda apresentam-se as imagens e na coluna da direita as falas dos personagens e as falas do narrador (em "itálico"). Observa-se que entre as imagens 21 e 23 há sobreposição da fala do personagem um (jovem da esquerda) com a fala do narrador.

Quadro 19 – Transcrição da campanha quatro

| | **Imagens** | **Áudio/Narração** | | **Imagens** | **Áudio/Narração** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 |  | Pois é, amiga! | 9 |  | Não converse nem mande mensagem |
| 2 |  | | 10 |  | Quando estiver na direção |
| 3 |  | Oi? Não Pera aí tem alguém me ligando aqui. | 11 |  | |
| 4 |  | | 12 |  | |

| | Imagens | Áudio/Narração | | Imagens | Áudio/Narração |
|---|---|---|---|---|---|
| 5 |  | Pera aí pera aí... | 13 |  | |
| 6 |  | Alô! | 14 |  | Não vá sofrer acidente por bobagem |
| 7 |  | Não converse nem mande mensagem | 15 |  | |
| 8 |  | | 16 |  | |
| 17 |  | Fale ao vivo com seu Xuxuzão | 24 |  | *Motorista legal é motorista consciente* |
| 18 |  | | 25 |  | |
| 19 |  | Ok! Xuxuzão | 26 |  | |
| 20 |  | | 27 |  | |
| 21 |  | *Celular só quando não estiver dirigindo* | 28 |  | Já colou... meu irmão. |
| 22 |  | Não entrega você é sem noção | 29 |  | |
| 23 |  | <u>Sobreposição de fala</u> | 30 |  | |

Fonte: Elaborado pelo autor.

## 5.5 Efeitos visados das campanhas em análise

Nesta seção, apresenta-se a análise das campanhas conforme descrição teórica apresentada na capítulo 2 desta tese. As campanhas em análise podem ser caracterizadas por um discurso promocional, que, na visão de Charaudeau (2010c, p. 6), difere do discurso dito propagandístico, este, por sua vez, tem como principal objetivo vender um produto. Enquanto o discurso promocional "[...] visa à prevenção ou a dissuasão de certos comportamentos sociais (ajuda aos deficientes, utilização de preservativos, contra o consumo exagerado de fumo e álcool, etc.).".
Ainda nas palavras de Charaudeau (2010c, p. 7)

> Na campanha promocional, a "carência" não é uma ausência (como na publicidade), mas um tipo de comportamento existente que é estigmatizado como mau (beber, fumar, engordar, dirigir em velocidade). A carência é então nesse caso um existente mau ("você fuma, é perigoso para a saúde"), enquanto que na publicidade é uma "ausência de um potencialmente bom" ("você não tem sedução suficiente, mas pode ter").

Foi possível identificar nas quatro campanhas, em análise, quatro visadas:

a) A visada de incitação, em que, mesmo o enunciador não estando na situação de autoridade, assume o papel de mandar fazer. Delegando, dessa forma, ao interlocutor o dever de acreditar e realizar uma ação em que ele mesmo será o beneficiário desta ação.

b) A visada de informação, em que o enunciador (EU) quer fazer saber e o TU (destinatário) se encontra em uma posição de dever saber. Todas as campanhas foram produzidas pelo Governo Federal; dessa forma, ele assume o papel de autoridade, assumindo sua posição de saber, daí emerge a visada da informação.

c) A visada de *páthos*, que tem o objetivo despertar no interlocutor emoções, tanto por coisas agradáveis (amor, carinho, família, valores sociais etc.), como desagradáveis (morte, dor, perda, sangue etc.).

d) A visada de prescrição, a qual tem como objetivo prescrever uma ação para que o destinatário possa executar. Nessa visada, o EU encontra-se em uma posição de

> autoridade e tem o poder de mandar fazer, e o TU (destinatário) encontra-se em uma posição de dever fazer.

De acordo com Charaudeau (2004), os tipos de visadas são definidos por um duplo critério: uma relação entre o EU e o TU, ou seja, entre enunciador e interlocutor, quem fala e quem ouve. O EU ocupa uma posição como enunciador na relação de força que o liga ao TU.

### *5.5.1 Campanha um – chocante*

O vídeo um trata-se de uma campanha para conscientizar jovens sobre os perigos de ingerir bebida alcoólica e dirigir. O enunciador (EU) não está no papel de autoridade de mandar fazer, assim a campanha se vale de estratégias para levar o interlocutor a acreditar que ele deve fazer uma ação e se beneficiar dessa ação. Por se tratar de uma campanha sobre álcool e direção, o efeito desejado é que as pessoas não dirijam após ingerir bebidas alcoólicas, ou, se forem dirigir, não bebam.

Com a finalidade de alcançar o objetivo principal da campanha, utiliza-se como pano de fundo, para transmissão da mensagem, o Carnaval, período em que geralmente as pessoas consomem bebidas alcoólicas. A campanha apresenta uma simulação de um acidente de trânsito em que um jovem (personagem da campanha) dirige após ingerir bebida alcoólica em uma festa. Mas tudo pode acabar bem se ele usar um táxi, por exemplo. Dessa forma ,mesmo não tendo autoridade para prescrever uma ação ao interlocutor, o enunciador o incita a fazer uma ação da qual ele se beneficiará.

Como forma de seduzir o interlocutor, a campanha associa os movimentos da coreografia da dança aos movimentos dos personagens dentro de um carro sendo capotado. Dessa forma, ela capta o telespectador por meio das emoções, conduzindo-o a refletir sobre os perigos de se dirigir sobre efeito do álcool e que isso pode provocar mortes, feridos e uma tristeza, sentimento que se opõe ao Carnaval, que é um momento de alegria. Então, é possível identificar que a visada de *páthos* também conduz o interlocutor a momentos de alegria (Carnaval, coisas agradáveis) e de tristeza (acidente, morte, pessoas feridas), estratégias adotadas para captar o telespectador.

Ao final da campanha, o narrador (representando o Governo Federal) pronuncia palavras de ordem. Estabelecendo uma continuidade aos comandos do cantor, ele diz: "*Bebida e direção pule fora dessa"*. Mais uma vez há marcas verbais da incitação, por meio de um trocadilho estabelecido pelo verbo "pular" (na forma imperativa), levando o interlocutor ao seguinte raciocínio: "Eu posso pular Carnaval e beber, mas não devo dirigir."

É possível identificar também na campanha a visada informativa. Por ser uma campanha produzida pelo Governo Federal, este assume o papel de detentor do conhecimento, pois, no que diz respeito a acidentes de trânsito, ele tem acesso a informações estatísticas sobre tal. Sendo assim, ele está legitimado, em sua posição de saber, a dizer que dirigir após ingerir bebida alcoólica aumenta a probabilidade de ocorrer um acidente de trânsito, fatos confirmados pelas estatísticas referentes a acidentes de trânsito. Dessa forma, ele atribui ao interlocutor a posição de dever saber.

A campanha pode ser dividida em quatro momentos:

a) o primeiro, em que é lançada a ideia de alegria (efeito patêmico), promovida por uma festa de Carnaval, em que os personagens aparecem dançando (pulando) tomando cerveja (p*áthos* - emoção pelo agradável);

b) o segundo, em que os jovens estão dentro de um carro conduzido pelo colega que estava bebendo na festa, e o carro capota (*páthos* – emoção pelo desagradável);

c) o terceiro momento, no qual os jovens sinalizam para um táxi e todos entram no táxi, proporcionando uma sensação de alívio para o telespectador. Nesse momento, o interlocutor entende que o acidente se tratava de uma simulação, mas que poderia ser verdadeiro caso o jovem dirigisse após ter ingerido bebida alcoólica (*páthos* – emoção pelo agradável);

d) o quarto momento é caracterizado pela voz do narrador que representa a voz do Governo Federal, autor da campanha que cumpre o papel de informar sobre os perigos de se dirigir sobre o efeito do álcool no organismo.

### *5.5.2 Campanha dois – emotiva*

A campanha em análise tem como tema central bebida e direção e foi classificada como emotiva. Com o intuito de despertar no telespectador emoções, a campanha é um depoimento baseado em fatos reais. Os personagens envolvidos na história são um jovem e uma criança de cinco anos. Essa criança foi atropelada e morta pelo jovem, que estava dirigindo após ter ingerido bebida alcoólica em uma festa. O vídeo inicia-se com uma tela preta e na sequência aparece o ator com feições de choro e dá seu depoimento sobre um fato que ocorreu com ele.

A campanha tem um apelo forte, pautado na visada *patêmica*, cujo objetivo é provocar no interlocutor emoções. Tais emoções são provocadas pelo que é considerado desagradável, morte de uma criança atropelada. Dessa forma, a campanha busca a adesão do telespectador e o leva a refletir sobre os perigos de se dirigir alcoolizado.

O enunciador assume o papel de mandar fazer, mesmo não estando na situação de autoridade; para tal, a estratégia utilizada pela campanha, para conceder ao enunciador tal autoridade, é a experiência vivida por ele em um acidente de trânsito. O enunciador ao narrar, de forma *patêmica*, a cena em que ele dirige após ter bebido e atropela uma criança, concedendo a ele uma voz de verdade, de quase autoridade, em que a mensagem é: “Eu bebi e na sequência peguei o carro atropelei e matei uma criança; não façam isso”.

A campanha lança mão de algumas estratégias para alcançar seu objetivo e despertar no interlocutor o desejo de fazer uma ação, que é a de não dirigir após ingerir bebida alcoólica. A narrativa é feita de forma bastante emotiva e realística (realidade reforçada pela legenda em caixa alta que diz: “Depoimento baseado em fatos reais”) como, por exemplo, na passagem em que o motorista diz: “Aqueles olhinhos assustados não me saem da cabeça”. O uso da palavra no diminutivo (“olhinhos”) conduz o interlocutor ao universo das crianças. A fisionomia e os olhares do enunciador deixam claro que ele está relembrando as cenas vividas no momento do acidente, fazendo com que o interlocutor reconstrua em seu imaginário a cena do acidente, passando a compartilhar a dor, o desespero e o arrependimento do personagem.

Para dar destaque às consequências causadas por dirigir embriagado, a campanha termina com uma frase que é falada por um narrador: “O efeito do álcool passa, a culpa fica para sempre”.

Observa-se que o termo “culpa” é utilizado como uma estratégia na campanha em análise para captar a adesão do interlocutor, de modo que ele se ponha no lugar do motorista e não o julgue pelo seu ato. A campanha inicia com o ator dizendo: “Eu tenho uma culpa que vou levar por toda minha vida”, fato reforçado pela fala do narrador ao final da campanha.

### *5.5.3 Campanha três – técnico informativa*

O vídeo três trata-se de uma campanha técnico-informativa. Nessa campanha, as informações repassadas são acerca da forma correta de se transportar crianças dentro de um veículo. A campanha utiliza como personagem principal uma criança do gênero feminino que vai narrando como os seus pais a transportavam dentro do carro.

Apesar de ser uma campanha técnico-informativa, cuja finalidade é transmitir ao destinatário uma informação técnica, que, nesse caso, é a forma correta de se transportar crianças em veículos, utilizando os dispositivos corretos para cada fase da criança, a campanha utiliza uma criança como personagem principal, dando a ela um caráter também *patêmico*. Com o objetivo de captar o interlocutor, a visada de *páthos* faz-se presente por coisas agradáveis, mostrando uma família feliz, pais conscientes e cumpridores de suas obrigações. A mensagem passada ao interlocutor é: “Cuide bem da segurança do seu filho dentro do carro e seja feliz, os pais são responsáveis pela segurança dos filhos”.

A principal visada da campanha é a de incitação, na qual o enunciador assume uma posição de seduzir o interlocutor a realizar uma ação. Para tal, a campanha utiliza algumas estratégias para alcançar seu objetivo, tais como, a menina que narra sua relação com os itens de segurança (bebê conforto, cadeirinha e cinto de segurança), a presença da família (pai e mãe) e a responsabilidade dos pais em relação à segurança dos filhos. A campanha deixa claro que são os pais (ou responsáveis) que devem assumir a responsabilidade sobre a segurança das crianças. A campanha se encerra com a garota dizendo: *“*Agora já posso

andar na frente né pai?". Essa fala reforça o cuidado que o pai, como responsável, tem com a filha, deixando claro que as escolhas devem ser feitas pelos pais, e não pelas crianças.

Essa campanha apresenta também a visada de prescrição, que, para Charaudeau (2004), assume também, em situação de comunicação publicitária, fazer conhecer: regras de conduta, leis que geram o comportamento cívico etc. A campanha em análise apresenta em legenda, que é complementada pela fala da garota, os tipos de dispositivos que devem ser utilizados para transportar crianças e as respectivas idades.

Durante a campanha, complementando a fala da garota, são apresentadas na tela as seguintes frases: "– Até 1 ano, bebê conforto no banco de trás. [...] – De 1 a 4 anos, cadeirinha no bando de trás. [...] – De 4 a 7 anos e meio, assento de elevação no banco de trás. [...] – De 7 anos e meio até 10 anos, cinto de segurança no banco de trás". Essas frases prescrevem para o interlocutor, mas não dão a ele uma ordem para fazer algo, e sim conhecer algo. Charaudeau (2004) afirma que não há uma correspondência biunívoca entre visada discursiva e situação de comunicação, o que pode ser constatado nesse exemplo.

### *5.5.4 Campanha quatro – cômica*

Esta campanha foi classificada, neste estudo, como sendo uma campanha cômica, pois aborda o tema de forma engraçada e lúdica. A protagonista da campanha é uma mulher, jovem, negra e despojada, que surge em uma garagem de um prédio caminhando rápido e falando ao celular com uma amiga. Ela está caminhando em direção ao carro dela. A protagonista pode ser considerada um símbolo de representação da mulher moderna, que trabalha, mora sozinha tem seu próprio carro e ainda cultiva amizades.

Durante a conversa com a amiga, ela recebe outra ligação, demonstrando ser uma mulher muito ocupada que recebe várias ligações, reforçando ainda o imaginário da mulher moderna que faz várias coisas ao mesmo tempo, que é capaz de falar ao celular e ainda dirigir. Emerge também o imaginário positivado da mulher negra, que é colocada como independente, bem-sucedida e descolada.

A partir desse momento, a tela se divide em duas e aparecem dois planos, à esquerda aparece a protagonista e à direita os dois rapazes. Os dois rapazes estão em um quarto todo branco, decorado com instrumentos musicais também na cor branca. Isso denota paz e serenidade, sugerindo que o telefonema para a protagonista advém de um lugar de paz que transmite a verdade. Os rapazes usam pijamas escuros que contrastam com a brancura do quarto.

A principal visada identificada na campanha é a de incitação, na qual o enunciador de tenta seduzir o interlocutor e convencê-lo a realizar uma ação. Os conselhos apresentados na campanha são direcionados a moça (personagem da campanha), que por sua vez representa todos motoristas que usam celular ao dirigir.

Há também a presença da visada de *páthos*, que busca seduzir o interlocutor pela emoção, por meio de coisas agradáveis (ou desagradáveis), como o romance, o amor, a possibilidade de um encontro amoroso, o flerte etc. Dessa forma, a campanha envolve o interlocutor em um fazer emocionar e, ao mesmo tempo, fazer divertir.

Vale ressaltar que nas campanhas em análise seja possível identificar outros tipos de visadas, mas no entanto, conforme descrito no item 2.3 desta tese adotou-se para análise as quatro visadas descritas por Charaudeau (2012).

## 5.6 Uma visão geral sobre as campanhas

É possível notar que há, em todas as campanhas, a presença da visada de incitação. Vale ressaltar que o objetivo das campanhas é fazer com que o público adira a uma ideia, ou adote um comportamento considerado adequado pelas normas e leis de trânsito. Porém, não estando o enunciador na posição de legitimidade para obrigar o público a adotá-los, não tem mais nada a fazer do que incitar, persuadir, por meio de uma encenação, as pessoas a adotarem tal ideia.

Essa incitação ocorre nas campanhas analisadas por meio da construção de imaginários sociais que fazem parte da cultura brasileira. Dessa forma, o público (interlocutor) identifica-se com a campanha e pode aderir (ou não).

Pode-se dizer também que há nas campanhas um apelo ao efeito patêmico (mais presente na campanha dois), que tem como objetivo alcançar maior adesão do público. Além disso, há a utilização de frases com efeitos estratégicos e de rápida assimilação, como, por exemplo, a presença de verbo no imperativo, repetição de palavras etc.

O QUADRO 20, apresentado a seguir, mostra as visadas presentes nas campanhas, bem como as estratégias utilizadas para captar a adesão do interlocutor.

Quadro 20 – Resumo das visadas e estratégias

| **Campanha** | **Classificação** | **Visadas** | **Estratégias utilizadas** |
|---|---|---|---|
| 1 | Chocante | Páthos | Cenas de uma festa de carnaval de rua (alegria) |
| | | | Pessoas pulando e bebendo (alegria) |
| | | | Carro capotando (tristeza) |
| | | Informação | Os personagens entrando em um táxi |
| | | Incitação | Fala do narrador |
| 2 | Emotiva | *Páthos* | Música triste ao fundo (tristeza) |
| | | | Semblante de tristeza do personagem |
| | | | Legenda indicando se tratar de um fato baseado no real |
| | | | A morte da criança que foi atropelada (dor) |
| | | | A descrição detalhada do atropelamento (tristeza) |
| | | | Sentimento de culpa (dor) |
| | | Informação | Não se deve dirigir após ter ingerido bebida alcoólica |
| 3 | Técnico informativa | *Páthos* | Criança narradora (felicidade – mundo infantil) |
| | | | Presença da família (alegria – segurança) |
| | | Incitação | Família feliz |
| | | Prescritiva | Informações de como usar os dispositivos para crianças |
| 4 | Cômica | Incitação | Alegria |
| | | *Páthos* | Mensagem cantada (música) |
| | | | Flerte, namoro (alegria) |

Fonte: Elaborado pelo autor.

Conforme pode ser visto no QUADRO 20, há um predomínio da visada patêmica nas campanhas em análise. Percebe que todas as campanhas buscam a adesão do destinatário a partir do efeito patêmico, buscando despertar no expectador emoções. Como resultado, as escolhas lexicais, as músicas, ora alegres, ora tristes, operam de forma a auxiliar as campanhas no que se refere à sua fixação pelo espectador. Ressalta-se que as estratégias apontadas no QUADRO 20 referem-se àquelas que foram consideradas como as

principais, sabe-se que outras estratégias que complementam as visadas estão presentes nas campanhas.

É possível perceber que a visada patêmica funciona como um suporte, um pedestal, para que as demais possam operar. Conforme afirma Charaudeau (2010d), a visada patêmica tem a função de buscar a adesão do espectador. Assim, ela se faz presente em todas as campanhas analisadas buscando captar o destinatário, fazendo com ele se prenda à campanha.

## 5.7 Participantes que assistiram às campanhas

Nesta seção serão apresentadas as entrevista dos participantes que assistiram às campanhas selecionadas para o estudo, descritas anteriormente. Serão apresentadas inicialmente algumas considerações sobre o processo de recepção.

### *5.7.1 O processo de recepção*

Ao serem expostos às campanhas, os telespectadores localizam-se na instância de recepção do discurso. Esse fenômeno da recepção tem relação direta com o processo de mediação. De maneira simplificada, pode-se dizer que o processo de comunicação se dá entre um comunicador e um receptor, o que, de certa forma, envolve o processo de recepção. O processo de recepção, nas palavras de Antunes (2006), é definido da seguinte forma:

> É um processo multimediado por agentes e situações diversas que possibilitam a produção de sentidos e significados por parte dos receptores a partir de seus repertórios individuais, construídos com bases na vivência e experiência cotidianas. (p. 54).

O conceito de mediação cultural foi cunhado por Jesús Martín-Barbero para explicar o processo de comunicação, mais propriamente, na América Latina. Assim, o conceito de mediação foi definido pelo autor da seguinte forma:

> As mediações são esse "lugar" de onde é possível compreender a interação entre o espaço da produção e o da recepção: o que [a mídia] produz não responde unicamente a requerimentos do sistema industrial e a estratagemas

> comerciais, mas também a exigências que vêm da trama cultural e dos modos de ver. (MARTÍN-BARBERO, 1992, p. 20).

Jacks (1999, p. 48-49) coloca que:

> Mediação pode ser entendida, portanto, como um conjunto de elementos que intervêm na estruturação, organização e reorganização da percepção da realidade em que está inserido o receptor, tendo poder também para valorizar implícita ou explicitamente esta realidade. As mediações produzem e reproduzem os significados sociais, sendo o "espaço" que possibilita compreender as interações entre a produção e a recepção.

O que depreende-se no contexto desta tese e no âmbito da Análise do Discurso é que a mediação pode ser considerada um espaço simbólico e/ou representativo que existe entre o emissor e receptor. E é nesse espaço que as relações e as interações acontecem.

Segundo Orozco (1996), as mediações podem ser classificadas e caracterizadas em quatro categorias: i) individual, ii) situacional, iii) institucional e iv) tecnológica:

a) individual: que depende somente do sujeito como indivíduo social, considerando seu repertório cultural suas crenças etc. Que tudo isso pode variar de acordo com a idade, gênero, religião, ideologia política etc. A fonte das mediações, nesse caso, são os próprios esquemas mentais de cada indivíduo;

b) situacional: diz respeito a que condições o indivíduo entra em contato com a mensagem, se está sozinho, acompanhado, dentro de um grupo com o qual ele se identifica, se é em um espaço público social ou íntimo, se está concentrado ou realizando atividades paralelas, em silêncio ou dialogando com outras pessoas. Por fim, refere-se às questões de como e onde o fenômeno da recepção acontece;

c) institucional: refere-se às organizações e/ou sistemas que o indivíduo faz parte, sejam elas a família, a escola, ou os conhecimentos profissionais. A mediação institucional nasce do contexto social no qual as pessoas estão sujeitas ao longo de suas vidas;

d) tecnológica: esta, por sua vez, relaciona-se às tecnologias que são empregadas pelos meio de comunicação. São estratégias adotadas pelos meios como forma de representar a realidade, ou recriá-la, com a finalidade de aprimorar a recepção.

Ressalta-se que esses conceitos e definições foram cunhados e aprimorados considerando a mediação no processo de comunicação midiático, mais propriamente, na recepção televisiva. No contexto desta tese, o que pode ser aferido é que o processo de recepção das mensagens das campanhas é mediado principalmente pela vivência que os enunciadores têm no trânsito.

O QUADRO 21, apresentado na sequência, mostra a transcrição da entrevista; entre colchetes são apresentadas as categorias de língua associadas à modalidade elocutiva identificada no discurso de cada enunciador.

Quadro21– Transcrição das respostas obtidas com a entrevista dos enunciadores que assistiram às campanhas

| **Enunci-adores** | **Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)** |
|---|---|
| 1M | Como eu dirijo todo dia eu vejo muita barbeiragem, não é pela questão de idade não, pode ser novo, velho que faz a barbeiragem do mesmo jeito, [constatação] o que precisa é, igualzinho os vídeos estão mostrando, é ter educação, [opinião] que a maioria das vezes, é assim, acontece alguma coisa, ou uma discussão no trânsito é por causa de educação mesmo, [opinião] os outros acham que tem preferência em tudo. [opinião] Porque não presta atenção, depois que você tira carteira e não acontece nada de grave com você, você acha que nunca vai acontecer com você não. [constatação] Você pensa dessa maneira, igualzinho eu pensava, nunca vai acontecer comigo. [declaração] Depois que aconteceu o fato comigo, e na BR, [declaração] eu, igualzinho, no final do ano passado eu rodei 3.638 km. Daqui eu sair fui pra Ponte Nova de Ponte Nova para o Rio de janeiro, do RJ para ES, do ES eu voltei para Ponte Nova de novo em Minas, de Ponte Nova fui pra Posto da Mata, de Posto da Mata fui para Porto Seguro e de Porto Seguro eu vir para BH de novo. É igualzinho eu estou falando com você não tomei nenhuma multa nas BR's, até hoje não chegou, já era para ter chegado se eu tivesse tomado uma multa. Não tomei nenhuma multa e minha viagem foi tranquila, fui viajei, voltei, passeei bastante, entendeu? Sem causar nenhum problema com os outros. |
| | Olha, quando eu estou dirigindo eu coloco fone de ouvido, *Bluetooth*, para não ter acesso ao telefone, porque quando você está parado no trânsito, os quatro carros que estão parados ao seu redor, os quatro motoristas estão mexendo no celular. [constatação] Se você escutar o barulhinho do *whatsApp*, a curiosidade mata, você vai querer escutar pra saber o que que é. [constatação]<br>Se você estiver com pressa para chegar ao local você fica um pouquinho com raiva, [apreciação] dá um xingada e tudo mais, [constatação] mas a maioria das vezes quanto eu estou indo trabalhar e o cliente está me esperando, ele pode me esperar mais 10 ou 15 minutos que não vai fazer diferença nenhuma. Você xinga. |
| 2M | Bem ruim, a sincronia dos semáforos é ruim, abre um fecha o outro, se abre um, você anda, no outro quarteirão o semáforo está fechado, então não faz sentido abrir o lá de traz e o da frente está fechado, algumas vias são assim, a Cristiano Machado, por exemplo, é assim. É... sei lá tem muitos motoristas que não respeitam as leis né? Isso também prejudica e muito carro na rua. [declaração]<br>Ah! Eu penso que você tem que dirigi pensando nos outros, entendeu? [opinião] Como se diz: direção defensiva, então, isso falta bastante aqui, eu vejo. |
| | Na verdade depende muito né? Se você estiver com pressa vai fazer alguma coisa e alguém "lerdando" na sua frente, isso depende. Normalmente fico tranquilo. [apreciação] Trânsito, a gente já acostumou, |

| Enunci-adores | Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional) |
|---|---|
| | então, a gente tenta ficar menos estressado no trânsito. Trânsito vai ter não adianta. Eu não uso a buzina, o farol as vezes, mas a buzina raramente eu uso, mas o farol de vez em quando sim. |
| 3M | Acho bastante perigoso, [opinião] pois a maioria não respeitam as regras de trânsito [declaração] e isso faz que a gente fica sempre apreensivo. [apreciação] A noite, por exemplo, eu paro em todos os cruzamentos, mesmo que o sinal esteja aberto para mim eu paro, [declaração] pois a maioria dos motoristas furam sinal vermelho e não param onde tem placa de pare. [declaração] |
| | Eu fico estressado, por causa do comportamento das demais pessoas. [apreciação] |
| 4F | As pessoas são um pouco nervosas né? igual a gente ver na televisão por qualquer motivo, mesmo pequeno, já passa para a agressão física, briga verbal estas coisas. [declaração] |
| | Eu fico até que tranquila, só quando... Eu não tenho muita experiência ainda... é::é na mecânica do carro, mas o medo do trânsito eu não tenho não, por que eu sou mais tranquila, [apreciação] o pessoal grita, buzina, [declaração] eu só dou um joia assim para eles e estou indo. Procuro não importar né, por que se não leva adiante e complica. [declaração]<br>Os motoristas cometem muitos erros, bastante, fechando a gente e não dando seta. Porque ai a gente fica sem saber, por que, igual a mim mesma, que não tenho tanta experiência, eu tenho que comunicar, mas o pessoal tem que comunicar comigo também, para eu entender o que ele vai fazer, só passa assim para ultrapassar do nada "xiuup" *(som com a voz)* ai já::á... |
| 5F | Não, todo mundo entra na sua frente, ninguém dá seta, entra na contramão. Outro dia eu quase bati em um carro aqui na Rua Alpes, lá em baixo no primeiro sinal ali na Amazonas, eu fui virar e tinha um carro descendo na contramão. [declaração] |
| | Eu fico nervosa, fico nervosa demais, [apreciação] não abro o vidro e xingo as pessoas, mas eu xingo as pessoas de dentro do carro. [declaração]<br>Eu buzino para pessoa, para pessoa prestar atenção que ela está fazendo alguma coisa errada. [declaração] Agora se ela estiver fazendo "barbeiragem" e se eu estiver vendo ela fazer "barbeiragem" eu só fico assim: oh! oh! oh! eu sabia que ela ia fazer isso (risos). |
| 6F | Oh! Então... Eu fiz muita comparação com o trânsito de São Paulo. Eu acho até o trânsito de Belo Horizonte mais tranquilo, [opinião] só que eu acho o pessoal meio egoísta no trânsito, [opinião] porque só pensa neles, por exemplo, ontem mesmo eu tive um incidente é... Eu ia fechar o cruzamento aí eram três faixas eu estava saindo de uma rua quer eram duas faixas e iria para uma de três faixas né... E aí eu teoricamente achei que ia para a segunda faixa aí eu fui. Teoricamente eu tinha que ir para a primeira faixa, só que aí eu fui para a segunda, aí a mulher que estava na segunda e iria para a segunda ela me xingou, falando assim: que eu estava pegando o espaço dela, aí eu falei assim: se eu parasse ali eu ia fechar o cruzamento, então tipo assim o povo não liga, eu acho o povo bem mal educado para dirigir, [opinião] mas eu não acho que Belo Horizonte uma cidade assim, totalmente engarrafada, [opinião] eu ainda acho que tem alguma solução para esse congestionamento, [opinião] não é tão grave assim. |
| | Eu fico estressada... [apreciação] Aí é porque na minha cabeça as coisas são tão simples, tipo assim, deixar um ou outro passar, dar seta, porque o povo não dá seta... [constatação] Então para mim, eu sempre estou dando seta, eu sempre deixo alguém passar e o pessoal não deixa. O pessoal não dá seta, o pessoal quer ser o primeiro, fecha você, não liga. Eu fico com raiva [apreciação] porque eu vejo que as pessoas são bem egoístas, igual eu te falei. |
| | **Percepção sobre segurança no trânsito** |
| 1M | Me chama atenção a questão do *whatsApp* mesmo, mesmo dirigindo, igualzinho na via expressa eu vejo motorista, como é uma via expressa uma pista de três faixas, dá para você andar tranquilamente, passo do lado do motorista e vejo motorista dirigindo e mexendo no celular, mexendo e olhando para a pista. [constatação] E como na via expressa não tem *blitz* não tem sinal longo, são poucos sinais é um em Contagem e outro só aqui em BH, praticamente, [constatação] no Coração Eucarístico ali. Só tem esses sinais, esta distância é muito longa, para não ter um sinal e tudo mais. [opinião] Os outros mexem mesmo no telefone não tem como. [constatação] |
| | O que mais me incomoda é "barbeiragem". Nossa Senhora. [apreciação] A questão, tipo assim, de mudar de faixa sem dar seta, aquilo fecha você e não olha para traz para ver que está passando do lado. Você tem que frear bruscamente para não bater nos outros. As vezes você dá seta e a pessoa do seu lado acelera, para comparar e ficar do seu lado. [constatação] As vezes você acelera para ultrapassar ela e ela acelera para não deixar você entrar na frente dela. |
| | Tem uma disputa. Tem esta disputa. Eu sinto esta disputa, [constatação] só tem que é "burrice" fazer isso. Se eu fico um carro atrás ou um carro à frente, no trânsito, não vai fazer diferença pra mim. [opinião] |
| 2M | Na verdade as coisas erradas no trânsito acontecem tanto que já não chama mais atenção. A gente ver e acha normal. [declaração] |

| Enunci-adores | Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional) |
|---|---|
| | A lerdeza das pessoas na frente me incomoda. E geralmente estas pessoas andam na esquerda e devagar que é uma faixa mais expressa. |
| | Sinto que as pessoas andam muito devagar... Vamos supor: a Cristiano Machado é uma via longa, expressa ... não faz sentido você andar na esquerda a 50, 60 km/h. Isso acaba atrapalhando o fluxo. [opinião] |
| 3M | Falta de conhecimento dos motoristas, a maioria não tem noção do que pode acontecer no trânsito, como por exemplo, os impactos de um acidente e isso não é ensinado na autoescola. [declaração] |
| | O orgulho dos motoristas, por exemplo, quando você quer mudar de faixa o motorista que está ao seu lado não deixa, ele quer que você mude atrás dele, mas todos pensam assim. [declaração] É como se fosse uma competição onde todos querem sair por cima. |
| | Eu sinto que o trânsito é um cenário de competição onde ninguém quer sair como perdedor. Quando há congestionamento eu fico com um pouco de raiva. [apreciação] Eu já pensei em parar de dirigir, por que é muito perigoso. [declaração] Primeiro não depende só de você, você pode fazer tudo certo, mas sempre depende das ações dos outros motoristas. |
| | Olha, eu só acho que o pessoal fica desligado, desligado e com celular, [opinião] igual eu estava vendo aqui nos vídeos né? eu acho que tudo, assim, que leva a pessoa para um lado pessoal tira atenção da gente no trânsito. [opinião] Você vai falar no telefone aí você começa se envolver com aquilo que você está conversando aí você se distrai. E no trânsito qualquer distração até uma coisinha que caiu no chão vou pegar "rapidão" distrai. Aquele DVD, eu não ei para que isso, põe de frente para o motorista, como que eu vou assistir alguma coisa (...) e dirigi? Minha atenção maior tem que está para frente, vai que o que eu vi ali me interessa, aí desinteressa o trânsito. |
| | Acho que as pessoas ficam muito nervosas e brigam a toa. [opinião] Quando eu viajei. Estava em Guarapari né e a pessoa passou no nosso carro e arranhou assim, aí o pessoal ficou muito nervoso com a gente o meu marido ficou muito nervoso também, mas não deu muito em nada não. [declaração] |
| 5F | A infraestrutura, pra começar, não é legal né? [declaração] Pelo menos no meu bairro, meu bairro é aqui no Nova Gameleira. É área de exame de autoescola e tem uns buracos deste tamanho *(acena com as mãos)* na área de exame. [declaração] Então assim e tem muito sinal dessincronizado em Belo Horizonte, você vai em uma via assim abre um sinal e fecha o outro, você anda assim... eu falo: isso pra mim é falta de sincronia de sinal. E as pessoas também eu acho que as pessoas estão ficando cada vez mais ruins para dirigir, viu, porque pelo amor de Deus, Nossa Senhora. [opinião] |
| | O comportamento das pessoas; tem muita gente que está dirigindo, mas não deveria ter carteira. [opinião] |
| | Eu não me sinto segura, [apreciação] eu fico o tempo todo pensando em um acidente, é o tempo inteiro você tem que dirigi pra você para os outros e você para em um sinal, dependendo da hora da noite, você tem que ficar prestando atenção para ver se tem gente vindo para perto do seu carro. Eu estou sempre prestando atenção. |
| 6F | O egoísmo das pessoas, elas não estão nem aí com o próximo. Isso me deixa nervosa, [apreciação] por exemplo não respeitar, porque ás vezes eu gosto de correr [declaração] e aí o pessoal fica andando na pista da esquerda bem lentamente, [constatação] então tipo assim se quer andar devagar porque não vai para a direita, aí eu fico nervosa. [apreciação] |
| | Ah, o que me incomoda mesmo é... não dá seta, tem gente também que parece que quer confronto fica chegando muito perto de você, [constatação] fazendo ziguezague, eu não gosto, tenho medo [apreciação] dessas pessoas que fica cruzando, isso ocorre com frequência e eu não gosto não, tenho medo. [apreciação] |
| | Depende muito do horário e tal, eu acho que é mais inseguro do que seguro. [opinião] Porque o radar está ali, mas o pessoal depois que sai logo já acelera para atingir a velocidade além da permitida. [constatação] [declaração] Eu acho que está mais para inseguro do que para seguro, [opinião] mas eu não diria que ele é totalmente inseguro. Tem uma coisa que me incomoda muito... Por exemplo, é aqui na Av. Amazonas, tem depois que você passa o *Campus* 6 do CEFET, tem uma virada a direita, tem uma, logo após o *Campus* 6, e aí as pessoas tendem a virar ali a direita, e aí o pessoal fica na pista da esquerda e quer entrar a direita, e fica aquele desespero: deixa eu passar, deixa eu passar, eu acho isso um desrespeito. [opinião] Isso me incomoda [apreciação] e eu acho a sinalização de Belo Horizonte bem melhor que São Paulo para pedestre, [opinião] porque São Paulo não tem, a pessoa vai morrer o pedestre vai morrer, porque o sinal é depois é bem depois é lá na frente. [saber] Eu acho Belo Horizonte bem melhor. [opinião] |
| | **Ações para melhorar o trânsito** |

| Enunci-adores | Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional) |
|---|---|
| 1M | Isso tinha que começar desde a época que fosse tirar carteira. [opinião] Dar mais educação. Igualzinho... Com certeza na prova de legislação do DETRAN só fala sobre lei. Direitos e deveres que o motorista tem, mas não fala de educação que o motorista tem. [Opinião] De respeito um com o outro de princípios, tipo assim, é obrigatório a dar preferência para o outro, isso tinha que vir desde a época da legislação, quando você estiver estudando, [opinião] o professor dando a matéria para você passar na legislação tinha que ser abordado isto também, [opinião] por que não adianta, pode mostrar este monte de vídeo, que tipo assim, eles vão olhar e não vai fazer efeito nenhum para eles. [opinião] Conscientizar a pessoa, por que é lá que você se forma, como motorista. |
| | A juventude não respeita o pessoal de idade, [constatação] e tudo mais, tem mais conscientização, eles prestam muita atenção sobre isso, entendeu? Os mais jovens, põe ai, os de 28 para baixo são os que fazem esta disputa, não tem respeito ao trânsito. [opinião] O jovem põe na cabeça: não, eu sou o dono do carro e posso fazer o que eu quiser na estrada. [constatação] |
| | Igualzinho, quando você tira carteira você já pode pegar a estrada de uma vez, uai. Antigamente você tirava carteira e tinha o maior "medão" de pegar a estrada. Hoje, tira carteira hoje amanhã você já está indo para o RJ, SP. Que é um grande erro, por que não tem conhecimento. [opinião] Antigamente a gente tinha medo de estrada. [constatação] |
| | Por que diminuiu, entre aspas, os acidentes da 381 daqui até Governador Valadares? Por causa de radar. [constatação] Antigamente era a rodovia da morte, [constatação] agora diminuiu. Se fizer uma pesquisa ai você vai ver que diminuiu bastante a morte, referente, mas é por causa de fiscalização, [constatação] questão de velocidade. [constatação] Igual na época de carnaval, na época de feriado, tem excursões de polícia de ficar fiscalizando as estradas. Acho que é no valor, [opinião] por exemplo, quem bebe e dirige nunca vai pensar que vai acontecer um acidente com ele. [constatação] Ele nunca pensa que vai acontecer um acidente, mas pode acontecer, ou pode não acontecer ele pode chegar em casa tranquilamente tendo bebido. Tem que esta questão dos valores afeta muito. [opinião] Porque sabendo que se for pego numa blitz, e sempre tem blitz na cidade agora, você vai ter que pagar uma multa. E é caro. [constatação] Não é todo mundo que tem 2 mil reais pra desembolsar assim. |
| 2M | Não sei viu! Não sei como funciona esse planejamento de trânsito ai. [saber / ignorância] A conscientização das pessoas. Por que tipo assim: a lei é 60 km/h na via se a pessoa está a 60 km/h, e teoricamente é devagar, como na Cristiano Machado, não tem o que fazer com ela. Na verdade a pessoa deveria aprender na autoescola, sei lá (risos), mas é isso. Isso aprende na autoescola, mas tem muita gente ai que não sabe dirigir vou te falar a verdade. [opinião] |
| | Acho que cada pessoa dirige de um jeito, por causa do jeito de cada pessoa. [opinião] Mesmo porque, você aprende a dirigir mesmo é depois, na prática. Na autoescola eles fazem o básico pra você, mas depois você aprende mesmo é no dia a dia. [declaração] |
| | Não, seta, o uso das faixas. As pessoas não dão seta pra virar a direita andam no meio de duas faixas. [declaração] |
| | Não sei nem se é de propósito, entendeu? Sei lá, acho que elas não sabem dirigir, ficam voadas no trânsito não sabem o que estão faze::endo. [opinião]<br>Não sei o que a fiscalização pode fazer com elas, [saber / ignorância] se fosse alguma coisa que doesse no bolso se ela começasse a ser multada, receber lá na casa dela 60 reais, que seja, ai ela vai parar de fazer isso vai prestar mais atenção, mas.... |
| 3M | Eu acho que o problema é na aula de legislação na autoescola, se tivesse uma carga horaria melhor e um método de ensino melhor as pessoas iriam ter mais noção. [opinião] Acho que deveria melhorar o curso para tirar carteira. [opinião] |
| | As pessoas não respeitam os demais motoristas, não dão preferência. [declaração] |
| | Não, as pessoas não respeitam. [declaração] |

| Enunci-adores | Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional) |
|---|---|
| | Por causa do sentimento de impunidade mesmo. As pequenas infrações do dia a dia, geralmente não acontece nada com a pessoa, então a pessoa prefere não respeitar. Se você fecha alguém, faz conversão sem dar seta? Não acontece nada com você. [declaração]<br>E também da forma como se aprende na autoescola. Se tivesse uma carga horária melhor, um ensino melhor as pessoas iria se conscientizar. [opinião] Acho que teria que ter uma noção mais prática do que é dirigir. [opinião] A pessoa aprende, tira carteira, mas comete infração. Se houvesse um aprendizado melhor a pessoa iria agir naturalmente. [opinião] |
| 4F | Olha, têm as proibições né, as proibições que a gente sabe que tem. Não usar o celular. Agora estes DVD's eu não sei, se é proibido ou não, mas acho que não deveria ter o aparelho, a não ser no banco do passageiro para distrair ele, mas o motorista não. [opinião] Ele não tem que distrair vendo DVD só ouvir uma música só. Ouvir. Mas de olhar... |
| | As vezes a pessoa vai assim ele te corta a mil depois para lá na frente no sinal junto com você, do seu lado, então não tem por que esta correria toda, o pessoal fica com pressa, mas acho que é o psicológico, por que são poucos minutos que eles adiantam fazendo estas coisas erradas, correndo tanto não obedecendo o sinal, mas é pouca coisa, e pode acarretar em uma coisa séria por estes poucos minutos que ele quer se apressar, adiantar ... Essas coisas |
| | Não. Não respeitam não, não dão seta, fecha a gente, não dá preferência, tem muita pressa, todo mundo só está pensando em si, entendeu? Se um está mais lento ele já estressa, buzina, passa na frente sem nem saber o que vai acontecer. |
| | Eu acho que é por causa da impunidade mesmo né? [opinião] Sei lá se tivesse mais fiscalização, multa e sei lá não pode ser tão impune. Por exemplo, se a pessoa, tipo assim mata com uma arma tem julgamento tem tudo, agora se ela mata porque ela atropelou? Vai cassar sua carteira. Somente isso. [apreciação] E a vida? A lei deveria ser mais rigorosa. Por que acidente com vítima tem que ser. Porque uma vida ali é uma vida acabou. Acabou. Então quantos estão morrendo atropelados e quantos motoristas não são punidos por isso. [declaração] A punição é só com as leis de trânsito, no mais não, por que tipo assim se por um acaso, do jeito que o mundo está mal, se uma pessoa quiser me matar, não com uma arma, tipo assim vou ver o dia que ela estiver passando ali pego o meu caro e pá. Me matou.<br>Ai chega lá e fala assim: eu dormi no volante, ela passou na frente do carro, sei lá perdi o controle. Pronto vai ser um julgamento tranquilo considerando as leis de trânsito, não vai ser um julgamento como deveria ser. [declaração]<br>Eu nunca vi uma pessoa sendo presa por que matou alguém no trânsito. [declaração] E às vezes não é porque ele dormiu ou a pessoa passou na frente, as vezes é por que não teve cuidado mesmo, não interessa com a vida que está ali diante dele.<br>Por que quem gera o trânsito são as pessoas né? não são os carros sozinhos sempre vai ter uma pessoa. Eu não me sinto segura no trânsito não por mim, mas por causa do outro, [apreciação] como diz, você tem que dirigi pra você e para o outro. Eu não sei o que outro vai fazer e isso me dá muita insegurança né? [apreciação] principalmente para mim, que não tem tanta habilidade no volante eu fico sem saber se vai aparecer um doido ali, um bêbado no volante, qualquer coisa e isso me dá insegurança. [apreciação] |
| 5F | Não sei, acho que medida educativa não vai adiantar. [opinião] |
| | Eu acho que brasileiro é muito sem educação. [opinião] Eu já andei com várias pessoas dentro do meu carro que quando eu paro numa faixa de pedestre e deixo o pedestre passar eles olham pra mim e falam: nó! você é boazinha demais eu não deixo passar não. Eu falo: gente, impossível, você nunca andou na rua a pé não? Que a gente quer atravessar e ninguém deixa a gente atravessar. [declaração] Eu acho que é muito difícil colocar isso nas cabeças das pessoas. [opinião] |
| | Não, (risos) de jeito nenhum. |
| | É vício né! De brasileiro, não respeitar lei nenhuma eu acho que é tudo cultural. [opinião] Esse negócio de parar na faixa eu não aprendi aqui, eu aprendi quando eu fiz intercâmbio. Quando eu fui pra Portugal em qualquer situação em que eu estivesse para atravessar numa faixa todos |

| Enunci-adores | Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional) |
|---|---|
| | os carros paravam, eu ficava impressionada o carro podia está em alta velocidade se ele me visse ele parava. [declaração] Os problemas que a gente têm agora é tudo conscientização tudo é educação, mas isso vai demandar um tempo muito grande, pra encaixar para colocar isso nas cabeças das pessoas né. |
| 6F | Eu acho que poderia fiscalizar melhor, [opinião] fiscalização eu acho bem importante [opinião] é a fiscalização física mesmo e eu acho que campanha ajuda muito [opinião] e geralmente eles fazem campanha mais perto do feriado... Eu acho que deveria ter uma... Campanha contínua sabe. [opinião] |
| | Acho que as pessoas não respeitam as outras e só pensam em si. [opinião] |
| | Não, muito errado né... Em partes né, sinalização vire, mantenha-se a esquerda, geralmente as pessoas cumprem isso. [constatação] Só que usar o celular, radar depois sempre acelera depois, [constatação] seta não usa, reduz também demais para virar, a lentidão causa o acidente, por que a pessoa fica naquela incerteza tipo, a vou virar aqui ou não, então quem está atrás não está com bola de cristal para saber. |
| | Eu acho que o motivo não tem né... [opinião] Mas a gente acaba pegando mania, ás vezes a mania é esquecer alguma coisa. Eu tenho minhas manias que as vezes eu falo: nossa não podia estar fazendo isso e tal. É... usar freio de mão, [declaração] ás vezes né que a gente não aprende na autoescola, freio de mão é só quando o carro está parado, eu acho que é mais é mania, [opinião] o pessoal desaprende e, e vê as outras pessoas não fazendo e fala: ah, então porque eu faço (?). Igual dá seta, a pessoa dá seta no meio do quarteirão aí, fala: nossa, porque eu vou dá seta no meio do quarteirão se eu vou virar lá na frente também. |
| OBS: M: Masculino e F: Feminino. Os caracteres dois pontos [:] expressam alongamento de sílaba e a reticências [...] pausa na fala. | |

Fonte: Elaborado pelo autor.

### *5.7.2 Modalidade elocutiva*

Nas entrevistas dos participantes que assistiram às campanhas, foi possível, assim como nas entrevistas dos enunciadores que não assistiram às campanhas, identificar três especificações enunciativas associadas à modalidade elocutiva, são elas: i) modo de saber, ii) modo de avaliação e iii) engajamento. Para as especificações modo de saber, foi possível identificar as categorias de constatação e de saber; para o modo de avaliação, verificou-se a presença da opinião e apreciação; já para a categoria enunciativa engajamento, identificou-se a categoria declaração. Em outras palavras, são as mesmas que foram identificadas nas entrevistas de quem não viu os vídeos.

a) Modo de saber

Foi possível identificar um exemplo da constatação no início da entrevista quando o enunciador aponta que todos fazem "barbeiragem" no trânsito, conforme pode ser atestado no trecho retirado da entrevista: "*Como eu dirijo todo dia eu vejo muita*

*barbeiragem, não é pela questão de idade não, pode ser novo, velho que faz a barbeiragem do mesmo jeito*."

É possível notar no discurso do enunciador a construção de seu pensamento baseado nos assuntos abordados nas campanhas. Conforme pode ser visto no trecho do enunciador 1 M, transcrito a seguir: "*os quatro motoristas estão mexendo no celular*". (Assunto tratado nas campanhas que foram assistidas pelo enunciador). Os assuntos velocidade, álcool e direção, também tratados nos vídeos, são retomados pelo enunciador.

Dessa forma, o enunciador constrói o discurso baseado em sua vivência no trânsito e sempre retomando as temáticas abordadas nos vídeos. Em alguns momentos ele deixa clara essa retomada, como, por exemplo, na passagem: "*... igualzinho os vídeos estão mostrando, é ter educação...*" Nessa passagem, o entrevistado menciona que, em sua opinião, uma forma de melhorar, o que ele considera ruim no trânsito, é investir em educação. É possível identificar nessa passagem a opinião como uma categoria de língua.

Em outra parte, o enunciador também menciona um assunto que é abordado em um dos vídeos, o uso do celular ao dirigir. Observa-se que o enunciador expressa uma opinião baseada em suas experiências como motorista e retoma o tema tratado no vídeo, conforme pode ser visto no excerto seguinte: "*...porque quando você está parado no trânsito, os quatro carros que estão parados ao seu redor, os quatro motoristas estão mexendo no celular*".

É possível notar que o discurso do enunciador se conforma basicamente nos temas educação de trânsito, uso do celular ao dirigir, álcool e direção e excesso de velocidade. Assim, ele vai, dentro de um universo de crença e valores, expressando a opinião dele.

Observa-se também que o discurso dos enunciadores que assistiram às campanhas apresenta uma reflexão com um olhar sobre as inter-relações, presentes no trânsito, entre os usuários que compõem esse universo. Ressalta-se que conceitualmente o trânsito é configurado, basicamente, por três elementos: via (rua), veículo e ser humano (homem). Esse último pode ser visto representado pelas relações entre as pessoas realizadas no trânsito. Nota-se que o olhar desses enunciadores está mais voltado para as relações humanas do que para os elementos via e veículo, que tiveram poucas referências.

Acredita-se que a presença da visada *patêmica* nas campanhas tenha sido o fator que tenha desencadeado nos enunciadores (condutores que assistiram às campanhas) uma visão mais "humanizada" sobre o trânsito. Assim, o enunciador constrói seu discurso tomando como referência as atitudes das pessoas no trânsito, o que, em última instância, é um fator positivo, pois a intenção das campanhas é exatamente conduzir o telespectador a uma possível mudança de comportamento.

### *5.7.3 O comportamento elocutivo de quem assistiu às campanhas*

Na sequência, apresenta-se o QUADRO 22, que mostra a contagem das categorias de língua identificadas no discurso dos enunciadores que viram os vídeos. As categorias encontram-se separadas de acordo com as etapas de cada entrevista e por gênero.

Quadro 22 – Contagem das categorias de língua – participantes que viram os vídeos

| | | Masculino | | | | Feminino | | | | Total Geral |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Especificações enunciativas** | **Categorias da língua** | Etapa 1 | Etapa 2 | Etapa 3 | Total | Etapa 1 | Etapa 2 | Etapa 3 | Total | |
| Modo de saber | Constatação | 5 | 5 | 9 | 19 | 1 | 3 | 2 | 6 | 25 |
| | Saber / ignorância | - | - | 2 | 2 | - | 1 | - | 1 | 3 |
| Avaliação | Opinião | 5 | 3 | 17 | 25 | 5 | 10 | 13 | 28 | 53 |
| | Apreciação | 4 | 2 | - | 6 | 4 | 6 | 4 | 14 | 20 |
| Engajamento | Declaração | 6 | 4 | 5 | 15 | 5 | 5 | 6 | 16 | 31 |

Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao examinar o quadro apresentado, é possível perceber que há uma diferença considerável entre a contagem de algumas categorias de língua identificadas no discurso do gênero masculino e feminino. Nota-se que na categoria de constatação foi quantificado um número significativamente maior no discurso do enunciador masculino. Sendo seis no discurso feminino e dezenove no discurso masculino, uma diferença de 24%. Já para a categoria da apreciação, há maior recorrência no gênero feminino, em que foram identificadas catorze, sendo seis no gênero masculino, uma diferença de 57%. Para as demais categorias de língua, não há quantidade significativa, ou diferença que chame a atenção.

### *5.7.4 Os imaginários sociodiscursivos*

Ao falar sobre o trânsito após ter assistido às campanhas, o enunciador elabora seu discurso retomando algumas ideias abordadas nas campanhas, tais como, uso do celular ao dirigir, velocidade, álcool e direção e respeito às regras de transito. O enunciador associa as informações presentes no vídeo com sua prática no dia a dia. Dessa forma, ele menciona as campanhas e dá exemplo de acontecimentos que ele presencia ao dirigir como a grande quantidade de pessoa usando o celular ao dirigir, tema mostrado na campanha quatro.

Observa-se que a análise que os enunciadores fazem sobre o trânsito se baseia nas situações vividas por eles no dia a dia ao dirigir. Os enunciadores não fazem um juízo de valor sobre o trânsito qualificando o trânsito em bom ou ruim, por exemplo, eles sempre focam as atitudes das pessoas ao dirigir e, dessa forma, constroem um discurso de um motorista observador.

Os enunciadores deixam transparecer a imagem (*ethos)* de um motorista consciente e conhecedor das regras e leis de trânsito. As observações deles estão focadas nos motoristas que fazem algo "errado" ao dirigir, retomando os temas abordados nas campanhas.

As quatro campanhas assistidas pelos entrevistados abordam três temáticas distintas: i) álcool e direção, ii) celular e direção e iii) o uso da cadeirinha para transportar crianças. É possível notar no discurso dos entrevistados ecos de três campanhas, as que tratam das questões sobre álcool e o uso celular ao dirigir. A campanha que apresenta informações sobre o uso da cadeirinha para crianças não se faz presente de forma direta nos discursos dos enunciadores. Destaca-se que as campanhas cujo conteúdo tem um apelo *patêmico*, ou seja, utilizam da emoção para captar o destinatário, se fazem mais presentes nos discursos dos enunciadores.

#### *5.7.4.1 Saber de conhecimento de experiência*

As explicações associadas a esse saber são construídas a partir do conhecimento que o sujeito tem do mundo, mas sem nenhuma garantia de comprovação, ou seja, pertence ao

domínio daquilo que é experimentado, vivenciado. Esse tipo de saber foi empregado pelos enunciadores em várias partes do discurso, como pode ser constatado nos excertos apresentados a seguir. Nas passagens apresentadas, os enunciadores apontam dados baseados em suas experiências vividas no trânsito. Aquilo que eles presenciam no dia a dia, ou resultado do que eles veem na mídia.

> *...porque quando você está parado no trânsito, os quatro carros que estão parados ao seu redor, os quatro motoristas, estão mexendo no celular..."*
> *"Os outros mexem mesmo no telefone não tem como."*

Emerge no discurso dos enunciadores que assistiram às campanhas, o imaginário do "motorista certinho". Os enunciadores sempre apontam erros e falhas dos outros motoristas e se posicionam em um lugar de observador, eximindo de falar de si próprio.

A seguir, serão apresentados os imaginários sociodiscursivos identificados no discurso dos enunciadores que assistiram às campanhas.

Nunca vai acontecer comigo.

> *"Porque não presta atenção, depois que você tira carteira e não acontece nada de grave com você, você acha que nunca vai acontecer com você não."*
> *"... quem bebe e dirige nunca vai pensar que vai acontecer um acidente com ele."*

Todo motorista usa o celular enquanto está dirigindo.

> *"...porque quando você está parado no trânsito, os quatro carros que estão parados ao seu redor, os quatro motoristas estão mexendo no celular..."*
> *"Os outros mexem mesmo no telefone não tem como."*

Os semáforos atrapalham o trânsito.

> *"a sincronia dos semáforos é ruim, abre um fecha o outro, se abre um, você anda, no outro quarteirão o semáforo está fechado"*

Os motoristas (o outro) não respeitam as regras de trânsito.

> *"...muitos motoristas que não respeitam as leis..."*
> *"Os motoristas cometem muitos erros, bastante, fechando a gente e não dando seta..."*

Preocupação de como as pessoas dirigem.

*"...a maioria não respeitam as regras de trânsito [declaração] e isso faz que a gente fica sempre apreensivo."*
*"À noite, por exemplo, eu paro em todos os cruzamentos, mesmo que o sinal esteja aberto para mim eu paro..."*

O trânsito é um lugar de disputa por um espaço em que o motorista se sente dono dele.

*"...eu sempre estou dando seta, eu sempre deixo alguém passar e o pessoal não deixa."*
*"...o pessoal quer ser o primeiro, fecha você, não liga."*
*"Às vezes você acelera para ultrapassar ela e ela acelera para não deixar você entrar na frente dela."*

Processo de formação dos condutores.

*"Falta de conhecimento dos motoristas, a maioria não tem noção do que pode acontecer no trânsito, como por exemplo, os impactos de um acidente e isso não é ensinado na autoescola."*
*"Com certeza na prova de legislação do DETRAN só fala sobre lei. Direitos e deveres que o motorista tem, mas não fala de educação que o motorista tem."*

Interação entre as pessoas.

*"...quando você quer mudar de faixa o motorista que está ao seu lado não deixa, ele quer que você mude atrás dele, mas todos pensam assim."*
*"...é um cenário de competição onde ninguém quer sair como perdedor."*

Uso do celular no trânsito.

*"Olha, eu só acho que o pessoal fica desligado, desligado e com celular."*

Velocidade x Acidente.

*"...eu fico o tempo todo pensando em um acidente, e o tempo inteiro você tem que dirigi pra você para os outros."*

O motorista jovem apresenta mais perigo no trânsito.

*"Os mais jovens, põe aí, os de 28 para baixo, são os que fazem esta disputa, não tem respeito ao trânsito."*

As pessoas aprendem a dirigir é na pratica e não na autoescola.

*"Hoje, tira carteira hoje, amanhã você já está indo para o RJ, SP. Que é um grande erro, por que não tem conhecimento."*
*"Isso aprende na autoescola, mas tem muita gente aí que não sabe dirigir, vou te falar a verdade."*

Associação da velocidade com acidente.

> *"Por que diminuiu, entre aspas, os acidentes da BR 381 daqui até Governador Valadares? Por causa de radar. Antigamente era a rodovia da morte, agora diminuiu."*

A mudança de comportamento só é possível se a pessoa for multada.

> *"Tem que esta questão dos valores afeta muito. Porque sabendo que se for pego numa blitz, e sempre tem blitz na cidade agora, você vai ter que pagar uma multa. E é caro."*
> *"se fosse alguma coisa que doesse no bolso se ela começasse a ser multada, receber lá na casa dela 60 reais, que seja, ai ela vai parar de fazer isso vai prestar mais atenção, mas..."*

Nota-se ao analisar os discursos dos enunciadores que há muitos argumentos baseados em comportamentos dos motoristas no trânsito e críticas ao processo de formação de condutores realizados pelas autoescolas.

### *5.7.4.2 Saber de crença de opinião relativa*

Conforme já mencionado, esse tipo de opinião parte de um sujeito ou de um grupo específico sobre outro grupo. Conforme pode ser atestado na passagem a seguir retirada de uma das entrevistas.

> *"Acho bastante perigoso, pois a maioria não respeitam as regras de trânsito e isso faz que a gente fica sempre apreensivo. Eu fico estressado por causa do comportamento das demais pessoas."*
> *"Falta de conhecimento dos motoristas, a maioria não tem noção do que pode acontecer no trânsito, como, por exemplo, os impactos de um acidente, e isso não é aprendido na autoescola"*

Observa-se nessa passagem que o enunciador considera o trânsito perigoso pelo fato de ele considerar que as pessoas não respeitam as regras de trânsito. Além disso, ele desaprova o comportamento das outras pessoas e ainda atribui o fato de ele ficar estressado com esse comportamento que ele julga não ser adequado no trânsito. Em outro trecho, o mesmo enunciador menciona a falta de conhecimento dos motoristas e ainda faz uma crítica sobre o papel das autoescolas. Ao se posicionar dessa forma, ele expressa a opinião dele.

*5.7.4.3 Saber de crença de opinião coletiva*

Nesse tipo de saber, o enunciador, em linhas gerais, exprime a opinião de um determinado grupo sobre outro grupo. Nesse caso, os enunciadores apresentam-se numa posição de motorista correto, que segue todas as regras e normas de trânsito e atribui ao outro condutor a responsabilidade pelo trânsito ser ruim, perigoso, etc., pelo fato de esse outro não conhecer e/ou desrespeitar as regras de trânsito.
Com base nas análises e nos exemplos destacados, montou-se um QUADRO 23 no qual pode ser visualizado os seguintes dados: quantidade de argumento por grupo (grupo que não viu e grupo que viu as campanhas), tipo de saber utilizado, conteúdo do argumento e universo discursivo a que ele se refere.

Após identificação dos saberes e de exemplificá-los, foi possível, com base no esquema apresentado na FIGURA 11, identificar os tipos de saberes utilizados pelos enunciadores para construção de seus imaginários. Dessa forma, identificam-se três saberes: i) saberes de conhecimento experiência, ii) saberes de crença opinião relativa e iii) saberes de opinião coletiva.

***5.7.5 Sobre o processo de recepção***

Foi possível perceber que o processo de recepção das mensagens transmitidas pelas campanhas foi mediado pelas experiências vividas pelos enunciadores na prática de dirigir. Considerando as categorias expostas por Orozco (1996), foi possível notar que a categoria "individual", que diz respeito às condições sociais do indivíduo, é a que mais interfere no processo de recepção das mensagens apresentadas nas campanhas.

Para dar sentido à sua fala, os enunciadores que assistiram às campanhas retomam frequentemente aos temas tratados nas campanhas, citando suas experiências no trânsito e, sobretudo, as experiências de relação e interação com outras pessoas. Os enunciadores, de certa forma, fazem uma avaliação sobre o trânsito baseada nas relações com os demais usuários do sistema trânsito.

Considera-se que o trânsito seja um local que representa para seus usuários um lugar de convivência e interação, mesmo sabendo que em algumas situações tal interação não

aconteça. Sendo, então, um local de convivência, o trânsito pode ser considerado um espaço social. Partindo do princípio que os enunciadores que participaram desse estudo são motoristas, logo estão submetidos a esse contexto social. Considerando o trânsito como um espaço social, foi possível notar que a categoria "institucional", que diz respeito aos sistemas que o indivíduo faz parte, também interferiu no processo de recepção dos enunciadores que assistiram às campanhas.

Pode-se dizer, então, que esse contexto de trânsito ao qual os motoristas entrevistados estão submetidos mediou suas recepções. Os desrespeitos às regras de trânsito e os conflitos entre os motoristas (interação e convivência) são temas recorrentes nos discursos dos enunciadores que assistiram às campanhas.

## 5.8 Comparação entre os dois grupos

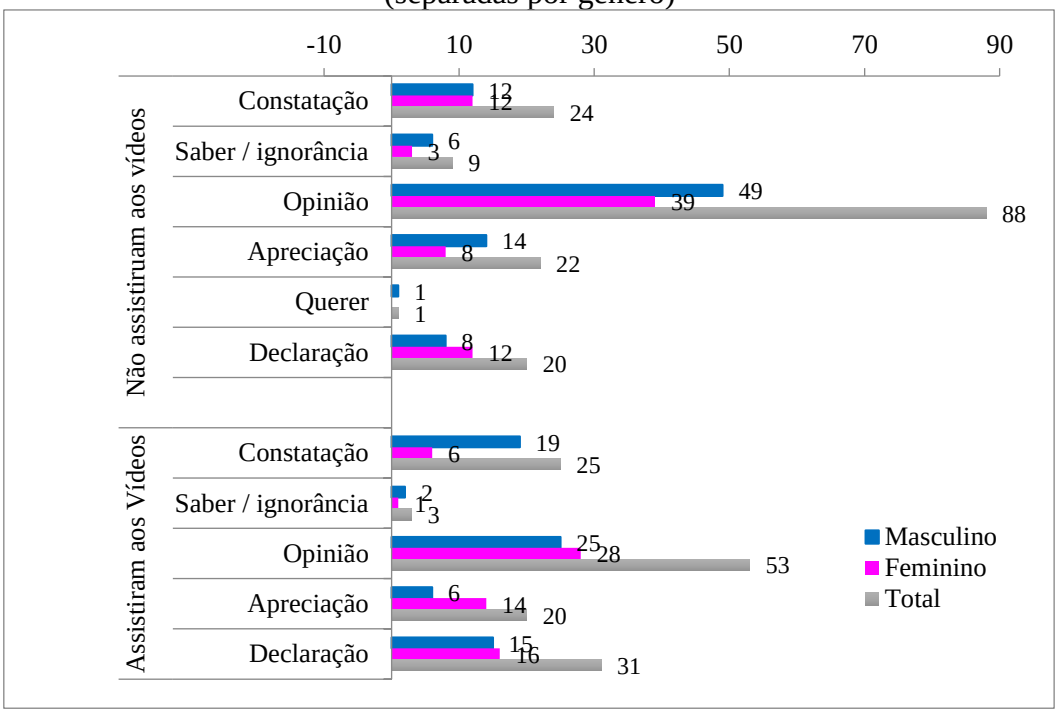
Nesta seção serão apresentadas as comparações entre os dois grupos com foco nas diferenças encontradas nos discursos dos enunciadores que não assistiram e os enunciadores que assistiram às campanhas. No início será apresentada a comparação com base no modo elocutivo e, na sequência, sobre os imaginários sociodiscursivos.

### *5.8.1 Modalidade elocutiva*

A FIGURA 11 apresentada na sequência, mostra a quantidade de categorias de língua encontradas nas entrevistas dos enunciadores que participaram da entrevista sem ser submetido aos vídeos e dos enunciadores que assistiram aos vídeos, separadas por gênero.

Figura 11 – Quantidade de categorias de língua nas entrevistas analisadas

(separadas por gênero)




Fonte: Elaborada pelo autor.

Examinando o gráfico, é possível perceber que não há diferença significativa na contagem das categorias entre o grupo de enunciadores que não assistiram às campanhas e os enunciadores que assistiram. O destaque maior evidencia-se na categoria de opinião, em que no grupo que não assistiu às campanhas há maior recorrência, 88 no total, sendo que no grupo que assistiu às campanhas é de 53, uma diferença de 39%.

Conforme já mencionado no capítulo 2 desta tese na modalidade elocutiva, a pessoa modaliza seu discurso, ou seja, escolhe as palavras ou expressões a serem ditas, de acordo com os seus interesses e com o objetivo de revelar a sua visão sobre o mundo, sem que isso implique o interlocutor. Dessa forma, o sujeito é capaz de avaliar o mundo de acordo com sua visão, expressando sua opinião. E, quando expressa sua opinião, ele está, de certa forma, avaliando um determinado recorte do mundo; ao mesmo tempo em que avalia, ele expressa também seu desejo, deixando escapar como ele queria que determinada coisa fosse ou seria.

Nota-se que os enunciadores que não assistiram às campanhas constroem seus discursos com base em suas crenças e opiniões particulares sobre o trânsito. Daí, eles sentem-se mais à vontade para expressar o que acham. O fato de eles não terem assistido às campanhas lhes deu a liberdade total para falar. Enquanto que o grupo que assistiu às

campanhas elaborou seu discurso baseado nos fatos apresentados nas campanhas, impedindo, de certa forma, que os enunciadores se expressassem livremente sua opinião.

### *5.8.2 Os imaginários sociodiscursivos*

Com posse da identificação dos saberes, elaborou-se QUADRO 23 no qual são apresentados os tipos de saberes identificados nos discurso dos enunciadores que não assistiram às campanhas e dos enunciadores que assistiram às campanhas. Nesse quadro apresenta-se também os conteúdos argumentativos que alimentam esses saberes e o contexto em que eles aparecem nos discursos dos enunciadores.

Quadro 23 – Resumo dos imaginários sociodiscursivos

| Enunciadores que não assistiram às campanhas | | | Enunciadores que assistiram às campanhas | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **N° Arg.** | **Tipo de saber identificado** | **Conteúdo do Argumento** | **N° Arg.** | **Conteúdo do Argumento** | **Contexto do discurso** |
| 1 | Saber conhecimento experiência | Trânsito = perda de tempo | 1 | Acidente nunca vai acontecer comigo | Experiência cultural |
| 2 | | Congestionamento = trânsito ruim | 2 | Todo motorista usa celular ao dirigir | |
| 3 | | Ausência de fiscalização = desrespeito | 3 | Os semáforos atrapalham | |
| 4 | | Trânsito = congestionamento | 4 | Trânsito = congestionamento | |
| 5 | | Exclusão do pedestre | 5 | O trânsito é perigoso | |
| 6 | | Valorização do automóvel | 6 | Trânsito estressa as pessoas | |
| 7 | | O trânsito é perigoso | 7 | Preocupação como o outro dirige | |
| 8 | | O trânsito provoca medo | 8 | Dirigir a noite é perigoso | |
| 9 | | Pressa = descumprimento de regras | 9 | Trânsito é lugar de disputa | |
| 10 | | Muitos automóveis = trânsito ruim | 10 | Formação dos motorista x acidente | |
| | | | 11 | Celular x atenção no trânsito | |
| | | | 12 | Comportamento no trânsito x educação | |
| | | | 13 | Medo de acidente | |
| | | | 14 | O jovem arrisca mais no trânsito | |
| | | | 15 | Dirigir se aprende praticando | |
| | | | 16 | Velocidade x acidente | |
| | | | 17 | Ausência de fiscalização = desrespeito | |
| | | | 18 | Comportamento do motorista x multa | |
| | | | 19 | Sem punição não há respeito | |
| | | | 20 | Pressa = descumprimento de regras | |
| | | | 21 | As leis de trânsito são brandas | |

| Enunciadores que não assistiram às campanhas | | | | Enunciadores que assistiram às campanhas | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **N° Arg.** | **Tipo de saber identificado** | **Conteúdo do Argumento** | | **N° Arg.** | **Conteúdo do Argumento** | **Contexto do discurso** |
| | | | | 22 | O trânsito é feito por pessoas | |
| | | | | 24 | Valorização do automóvel | |
| | | | | 25 | Pessoas educadas = trânsito melhor | |
| | | | | 1 | Os motoristas não cumprem as regras | |
| 1 | Saber de crença de opinião relativa | Os motoristas não cumprem as regras | | 1 | O brasileiro não respeita lei | |
| 2 | Saber de crença de opinião coletiva | O outro motorista é o culpado | | 2 | O brasileiro é muito sem educação | |
| | | | | 3 | O outro motorista é o culpado | |

Fonte: Elaborado pelo autor.

Observa-se que, em relação ao contexto do discurso, os argumentos se apoiam em experiências culturais, ou seja, é uma demonstração que, ao expor sobre o tema trânsito, os enunciadores recorrem às suas práticas e vivências no trânsito. Ao comparar os dois grupos é possível notar que para os enunciadores que assistiram às campanhas há uma quantidade maior de conteúdo argumentativo. Além de a quantidade ser maior, há uma diferença no teor dos conteúdos; enquanto o primeiro grupo expôs mais sobre as questões físicas do trânsito, valorando-o como bom e ruim, o segundo grupo argumenta mais sobre as relações e interações das pessoas no trânsito.

Este fato leva a crer que ao assistir as campanhas os enunciadores são motivados a refletir sobre o trânsito por um viés mais humano, no qual as relações entre as pessoas (motoristas) no ambiente trânsito são levadas em consideração. Dessa forma, é possível constatar, após as análises dos imaginários, que o discurso dos enunciadores do segundo grupo está mais focado no comportamento que as pessoas têm no trânsito.

Vale ressaltar que as campanhas que foram exibidas para os enunciadores têm como principal objetivo levar os telespectadores a uma mudança de atitude no trânsito e abordam os seguintes assuntos: álcool e direção, celular e direção, forma correta de transportar crianças dentro de um veículo. As análises aqui realizadas não têm a função de apontar se os enunciadores adotarão ou não um postura diferente no trânsito, e sim identificar se há elementos em seus discursos que foram despertados pelas campanhas.

Como dito antes, as campanhas têm como objetivo provocar nos motoristas uma possível mudança de comportamento no trânsito, mudança essa que precede de uma reflexão sobre

as questões do trânsito. Considerando as análises apresentadas nesta tese, é possível considerar que os enunciadores que assistiram às campanhas apresentaram uma reflexão mais profunda sobre o trânsito, pois a abordagem do discurso deles se baseia nas relações entre as pessoas no trânsito. Já que o trânsito é definido e entendido com um lugar de interação entre as pessoas, isso significa que esses enunciadores foram provocados pelas campanhas a refletirem sobre o que realmente é o transito.

Por sua vez, os enunciadores que não assistiram às campanhas apresentaram uma abordagem menos profunda sobre o tema. Isso não quer dizer que tais enunciadores conhecem menos sobre o trânsito. De acordo com as análises aqui realizadas, intui-se que as campanhas apresentam uma certa capacidade de provocar no espectador uma reflexão mais verticalizada sobre o tema segurança no trânsito, levando a um entendimento de que, se houvesse campanhas sendo veiculadas na mídia, essas seriam capazes de provocar nos motoristas diferentes considerações sobre o assunto e, consequentemente, uma possível mudança de comportamento.

# CONSIDERAÇÕES FINAIS: REPENSANDO A CAMINHADA

*"Não se preocupe em entender.*
*Viver ultrapassa qualquer entendimento"*
*Clarice Lispector*

No capítulo um, foi feita uma breve introdução sobre o tema tratado nesta tese, no qual foram apresentados conceitos e definições sobre trânsito, bem como os objetivos do estudo. No capítulo dois, apresentou-se os pressupostos teóricos que foram adotados para análise dos *corpora*. O capítulo três trouxe o percurso metodológico, deixando explícito os modelos e as teorias empregadas no estudo e o teste piloto, que teve como objetivo testar o roteiro desenvolvido para realização das entrevistas. Já no capítulo quatro mostrou-se a forma como foi conduzida as entrevistas e uma pré-análise dessas entrevistas. No capítulo cinco, discutiu-se as análises das entrevistas e das campanhas que fizeram parte do estudo. Nesse capítulo, sem a intenção de considerar o assunto finalizado, serão apresentadas as considerações finais acerca do estudo desenvolvido.

O traçado da presente pesquisa foi delineado na minha prática como professor de Educação e Segurança no Trânsito e motivado por uma necessidade, quase particular, de compreender como as campanhas de segurança e educação de trânsito estão presentes no discurso de condutores de automóveis, buscando ainda entender se tais campanhas podem deixar ecos nos discursos de motoristas que possam contribuir para a segurança no trânsito.

As leituras realizadas durante todo o processo de efetivação deste trabalho serviram como meio para melhor entender os *corpora* aqui explorados. As reflexões foram feitas de forma a elucidar as análises, atender aos objetivos traçados incialmente e responder às questões levantadas pelo estudo. O percurso metodológico foi minuciosamente escolhido com a finalidade de tornar a caminhada mais leve e agradável, e assim aconteceu.

Chega-se ao final deste trabalho com a grata certeza de ter contribuído para uma melhor compreensão de como as diferentes abordagens de campanhas de conscientização e educação de trânsito podem contribuir para a segurança no trânsito.

Ao iniciar este trabalho, foi exposta uma breve introdução sobre o tema segurança e educação de trânsito seguida dos pressupostos teóricos que embasaram as análises e interpretações aqui realizadas. Foi demonstrado também os trabalhos científicos da área de Engenharia de Transportes e Trânsito que tomaram como apoio teórico a Análise do Discurso.

O que norteou as análises nesta pesquisa foi a Teoria da Semiolinguística, de Patrick Charaudeau, que foi apresentada no capítulo 2 desta tese. Buscou-se compreender como os discursos dos enunciadores sobre segurança no trânsito são articulados e engendrados, considerando os conhecimentos prévios e os ecos deixados por campanhas de conscientização e educação de trânsito.

A presente pesquisa foi estimulada por duas perguntas:

> a) Como se constitui o discurso de campanhas de conscientização e de educação de trânsito?
>
> b) será que há, no discurso dos motoristas, ecos das campanhas de conscientização e de educação de trânsito?

Na busca por respostas que pudessem contentar, de forma satisfatória a complexidade exigidas pelas arguições, um longo caminho foi percorrido. Várias reflexões foram feitas sempre à luz dos pressupostos teóricos. Adotou-se uma metodologia que pudesse orientar as análises.

Quatro campanhas de conscientização e educação para o trânsito foram selecionadas para comporem parte do objeto de estudo desta tese. Constatou-se que essas campanhas se apresentam sobre a perspectiva de quatro visadas: i) de incitação, ii) informação, iii) prescrição e iv) patêmica. Estando a visada do *páthos* presente em todas as campanhas. Sendo possível observar que os discursos dessas campanhas buscam captar o destinatário pela emoção, elas se valem de estratégias discursivas capazes de despertar no espectador um sentimento, seja ele de tristeza, de medo ou de alegria.

Outro recurso utilizado pelas campanhas é o efeito de real. As encenações apresentadas nas campanhas buscam retratar de forma realística a suposição de um acontecimento. Assim, as cenas são construídas com a finalidade de transportar o espectador para uma situação que ele pudesse vivenciar. Elas retratam cenas que, de acordo com a realidade brasileira, geralmente acontecem no trânsito. Dessa forma, elas representam a realidade do Brasil.

Foram realizadas doze entrevistas, com um roteiro preconcebido, com condutores de automóveis do gênero masculino e feminino, sobre segurança no trânsito. Para identificar se o discurso dos enunciadores sofrem alterações quando eles são expostos a campanhas de conscientização e educação de trânsito, seis dos doze motoristas entrevistados foram convidados a assistirem às campanhas selecionadas para este estudo. Essa estratégica metodológica, que se assemelha à de um grupo de controle, mostrou-se eficaz e permitiu observar as diferenças nos discursos dos enunciadores.

Ressalta-se que, no grupo configurado por seis motoristas que não assistiram às campanhas, o discurso se acentua e se conforma sobre suas experiências no trânsito e com forte tendência em observações sobre a infraestrutura do sistema trânsito. Esse grupo de enunciadores tecem suas observações e considerações sobre o trânsito baseado em um olhar sobre as características das vias, como a presença de sinalização ou não, as condições da via, a presença de buracos, a apreciação sobre a velocidade regulamentada nas vias etc.

Ao comparar os resultados por gênero, analisando a organização enunciativa, foi possível constatar que, de certa forma, há um equilíbrio entre as categorias de língua identificadas no discurso dos dois gêneros. No entanto, para as categorias de línguas de saber / ignorância, opinião e apreciação são mais recorrentes na fala de participantes do gênero masculino. Já para a categoria de declaração, que pertence à especificação enunciativa de engajamento, há maior recorrência no discurso do gênero feminino. Demonstrando que as participantes do gênero feminino apresentam um discurso com um caráter de denúncia que se expressa por meio do medo. Medo que as participantes mencionam ter do trânsito, considerando-o como um lugar perigoso

Já para o grupo dos seis motoristas que assistiram às campanhas, o discurso se estabelece com base em um olhar sobre as relações entre as pessoas no sistema trânsito. Considera-se que essa reflexão foi impulsionada pelas campanhas às quais eles assistiram. Conforme mencionado anteriormente, todas as campanhas apresentam a visada de *páthos*, cuja intenção é captar o expectador por meio das emoções; nesse sentido, parece legítimo apontar aqui que esta é a visada com maior efeito, pois foi possível detectar que os discursos dos enunciadores que assistiram às campanhas são mais emotivos.

Ao comparar o discurso dos gêneros masculino e feminino na perspectiva da organização enunciativa foi possível contatar que diferença significativas nas categorias de constatação e apreciação. No gênero masculino há maior recorrência da categoria de constatação, e, para o gênero feminino a recorrência maior se encontra na categoria de apreciação. É possível perceber que os participantes do gênero masculino apresenta um discurso menos avaliativo do trânsito e mais observador, enquanto que as participantes do gênero feminino apresenta um discurso no qual o caráter avaliativo está mais presente.

Observando os discursos dos dois gêneros é possível averiguar que as participantes do gênero feminino apresenta um discurso menos opinativo e mais avaliativo. Este fato foi observado no grupo que assistiu às campanhas e no que não assistiu.

Sobre os imaginários sociodiscursivos foi possível identificar, nos dois grupos, imaginários que se apoiam em três tipos de saberes: i) saber de conhecimento de experiência, ii) saber de crença de opinião relativa e iii) saber de crença de opinião coletiva. Ao comparar os dois grupos, (o que assistiu e o que não assistiu às campanhas) foi possível perceber que as campanhas foram capazes de modificar o discurso dos participantes. Fato que foi comprovado pela maior quantidade de conteúdo argumentativo. Vale dizer que as campanhas podem ter também proporcionado aos participantes um conhecimento significativo sobre trânsito.

Foi possível perceber também que, entre os participantes que assistiram às campanhas, os conteúdos argumentativos estão pautados nas relações humanas no trânsito. Permitindo, então, aferir que o fato dos participantes terem assistidos às campanhas os conduziram a

uma reflexão mais humana sobre o trânsito.  Ao falar sobre o trânsito os temas tratados nas campanhas são retomados pelos entrevistados, tais como: o uso do celular ao dirigir, velocidade, álcool e direção e respeito às regras de trânsito. Ressalta-se que a campanha técnico informativo não aparece no discurso dos enunciadores, isso se deve ao fato de esta campanha ser menos chocante e menos *patêmica* que as demais.

Já para o grupo que não viu as campanhas os conteúdos argumentativos estão associados às questões físicas do trânsito. Os entrevistados elaboram suas reflexões sobre o trânsito fazendo análises sobre as condições das vias, da sinalização, etc.

Comparando os dois resultados sobre as análises dos imaginários sociodiscursivos, é possível aferir também, que as campanhas foram capazes de provocar modificações nos discursos dos participantes, levando-os a fazer uma reflexão sobre as ações das pessoas no sistema no trânsito e não somente um olhar sobre as características físicas do trânsito.

As análise e constatações realizadas nesta tese permitiram inferir que as campanhas de conscientização e educação de trânsito podem ser um instrumento de suma importância para despertar nos motoristas, e, possivelmente aos demais usuários do sistema trânsito, uma reflexão sobre a segurança no trânsito e, consequentemente, impulsioná-los para uma mudança de comportamento.

Espera-se que as reflexões e análises apontadas ao longo desta tese tenham, de certa forma, respondido às perguntas propostas, ou pelo menos deixado alguns sinais balizadores para a formulação de respostas mais completas. Da mesma forma, considera-se que os objetivos apontados nesta tese foram alcançados.

Para entender e comparar a diferença dos discursos dos dois grupos de enunciadores, considerou-se, ao analisar o discurso dos participantes que viram as campanhas, o processo de recepção de mensagens. E foi detectado que duas categorias de recepção influenciaram no processo de recepção das mensagens transmitidas pelas campanhas a individual, ou seja, as condições particulares de cada sujeito e a institucional que é o contexto de trânsito ao qual os entrevistados estão submetidos.

Ressalta-se que a interpretação e análise feita sobre o processo de recepção não teve a intenção de estancar o assunto, de maneira que se reconhece que há lacunas que podem e devem ser exploradas em estudos futuros.

Buscou-se, a todo momento, construir análises e descrições iluminadas pelas teorias escolhidas para embasá-las. Tentou-se, quase que de todas as formas, não deixar que a visão do pesquisador influenciasse nas análises, mesmo sabendo e reconhecendo que existe uma linha tênue nessa relação.

Considera-se que as dificuldades, inerentes à construção de uma tese, foram superadas e o trabalho foi finalizado a contento. Espera-se que as escolhas metodológicas e análises aqui demonstradas possam servir de apoio e de inspiração para trabalhos futuros, sobretudo na abordagem do processo de recepção.

## REFERÊNCIAS

*Se eu vi mais longe, foi por estar*
*sobre ombros de gigantes.*
*Isaac Newton*

ALLUM, Nicholas C.; BAUER, Martin W.; GASKELL, George. Qualidade, quantidade e interesses do conhecimento; evitando confusões. In.: BAUER, Martin;. GASKELL, George (org) Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som. Petrópolis: Vozes, 2008 p. 17-35

ANTUNES, Scheila Espindola. **O país do futebol na Copa do Mundo:** estudo de recepção ao discurso midiático-esportivo com jovens escolares. 149f. 2007. Dissertação (Mestrado em Educação Física) – Centro de Desportos, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2007.

BALDRY, Anthony; THIBAULT, Paul J. **Multimodal transcription and text analysis**: a multimedia toolkit and coursebook. London: Equinox Publishing, 2006.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa, Portugal; Edições 70, LDA, 1977

BOGDAN, Robert; BIKLEN, Sari Knopp. Investigação qualitativa em Educação: uma introdução à teoria e aos métodos. Porto (Portugal): Porto Editora, 2010.

BOTTESINI, Giovani. **Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas**. n. f. 2010. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

BRASIL. Lei n° 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 de setembro de 1997. Disponível em: <https://bit.ly/1sJpvQV>. Acesso em: 8 maio 2014.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 420, de 15 de julho de 1969. Dá diretrizes para a campanha nacional educativa de trânsito. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 5 de agosto de 1969. Disponível em: <https://bit.ly/2DBDnxk>. Acesso em: 7 maio 2014.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 30, de 21 de maio de 1998. Dispõe sobre campanhas permanentes de segurança no trânsito a que se refere o art. 75 do Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 de maio de 1998. Disponível em: <https://bit.ly/2QfEIAA>. Acesso em: 7 maio 2014.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 314, de 8 de maio de 2009. Estabelece procedimentos para a execução das campanhas educativas de trânsito a serem promovidas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito. **Diário**

**Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 9 de maio de 2009. Disponível em: <https://bit.ly/2DDU5vQ>. Acesso em: 7 maio 2014.

CAEIRO, Leila Marli de Lima. **Parceiros do MGTV:** Voz da comunidade no telejornalismo mineiro? De quem é o discurso? 175f. 2016. Dissertação (Mestrado em Estudos de Linguagens) – Programa de Pós-Graduação em Estudos de Linguagens, CEFET-MG, Belo Horizonte, 2016.

CHARAUDEAU, Patrick. Uma teoria dos sujeitos da linguagem. In: MARI, Hugo et al. (Org.). **Análise do discurso:** fundamentos e práticas. Belo Horizonte: NAD/FALE/ UFMG, 2001. p. 23-38

CHARAUDEAU, Patrick. Visadas discursivas, gêneros situacionais e construção textual. In: MACHADO, Ida Lucia; MELLO, Renato de. (Orgs.). **Gêneros:** reflexões em análise do discurso. Belo Horizonte: NAD/FALE/UFMG, 2004. p. 13-41.

CHARAUDEAU, Patrick. Uma análise semiolinguística do texto e do discurso. In: PAULIUKONIS, Maria Aparecida Lino; GAVAZZI, Sigrid. **Da língua ao discurso:** reflexões para o ensino. Rio de Janeiro: Lucerna, 2005. p. 11-27.

CHARAUDEAU, P. Les stéréotypes, c´est bien, les imaginaires, c´est mieux. In : BOYER, H. **Stéréotypage, stéréotypes:** fonctionnements ordinaires et mises en scène. Langue(s), discours. Vol. 4. Paris : Harmattan, 2007. p. 49-63.

CHARAUDEAU, Patrick. Identidade social e identidade discursiva, o fundamento da competência comunicacional. In: PIETROLUONGO, Márcia. (Org.). **O trabalho da tradução**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2009. p. 309-326.

CHARAUDEAU, Patrick. O discurso propagandista: uma tipologia. In: MACHADO, Ida Lucia; MELLO, Renato. **Análises do discurso hoje**. Vol. 3. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2010a. p. 57-78.

CHARAUDEAU, Patrick. **Linguagem e discurso:** modos de organização. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2010b.

CHARAUDEAU, Patrick. Uma problemática comunicacional dos gêneros discursivos. **Revista Signos**, Valparaiso (Chile), vol. 43, p. 77-90, 2010c.

CHARAUDEAU, Patrick. Patemização na televisão como estratégia de autenticidade. In: MENDES, Emília e MACHADO, Ida (Orgs.), **As emoções no discurso.** Vol. 2. Campinas (SP): Mercado Letras, 2010d.

CHARAUDEAU, Patrick. **Discurso das mídias**. São Paulo: Contexto, 2012.

DA SILVA, Fabíola Garcia; DAGOSTIN Carla Giovana. A relevância de produzir conhecimento social e cientifico sobre o comportamento humano no trânsito. **Estudo de Psicologia**, v. 11, n. 1, p. 115-116, 2006.

ELVIK, Rune; VAA, Truls. **The handbook of road safety measures**. Oxford (Reino Unido): Elsevier, 2004.

FARIA, Eloir de Oliveira. **Bases para um programa de educação para o trânsito a partir do estudo de percepção de crianças e adolescentes**. n. f. 2002. Tese (Doutorado em Engenharia) – Instituto Alberto Luiz Coimbra, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

FARIA, Eloir de Oliveira; BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo, Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 1, n. 4, p. 95-107, 1995.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto; RAIA JUNIOR, Archimedes; BEZERRA, Bárbara Stolte. **Segurança no trânsito.** São Carlos: Grupo Gráfico São Francisco, 2008.

HAGUETTE, Teresa Maria Frota. **Metodologias qualitativas na Sociologia**. 5. ed. Petrópolis (RJ): Vozes, 1997.

HOFFMANN, Maria Helena; LUZ FILHO, Sílvio Serafim da. A Educação como Promotora de Comportamentos Socialmente significativos no Trânsito. In: HOFFMAN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. 3. ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011. p. 80-90.

JACKS, Nilda. **Querência:** cultura regional como mediação simbólica – um estudo de recepção. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 1999.

MAINGUENEAU Dominique. **Análise de texto de comunicação**. São Paulo: Cortez. 2008.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa:** planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARTÍN-BARBERO, Jesús; MUÑOZ, Sonia (Coords.). **Televisión y melodrama.** Géneros y lecturas de la telenovela en Colombia. Bogotá (Colômbia): Tercer Mundo, 1992.

MARTÍN-BARBERO, Jesús. **Dos meios às mediações:** comunicação, cultura e hegemonia. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.

MINISTÉRIO DA SAÚDE (BR); CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE. Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012. Diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. **Diário Oficial da União [da] República Federativa do Brasil**, v. 150, n. 112, 2013.

NODARI, Christine Tessele. LINDAU, Luis Antonio. RIBEIRO, José Luis Duarte. Causas e ações para redução de acidentes de trânsito urbano a partir da percepção de seus principais agentes. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 14., 2000, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPET, 2000. p. 89-99.

NORRIS, Sigrid. Analyzing multimodal interaction: **A methodological framework. Routledge**, 2004.

NOVELLINO, Márcia Olivé. **Imagens em movimento:** a multimodalidade no material para o ensino de inglês como língua estrangeira. 243f. 2011. Tese (Doutorado em Letras) – Departamento de Letras, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

OROZCO, Guilhermo Gómez. **Televisión y audiencias:** un enfoque cualitativo – UIA. Buenos Aires: Ediciones de la Torre, 1996.

PEIRCE, Charles Sanders. **Semiótica**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2000.

PERFEITO, Juarez; HOFFMANN, Maria Helena. Marketing social e circulação humana. In: HOFFMAN, Maria Helena, CRUZ, Roberto Moraes, ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. 3. ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011. p. 61-77.

RICHARDSON, Roberto Jarry et al. **Pesquisa social:** métodos e técnicas. São Paulo, Atlas, 1985.

SANTAELLA, Lúcia. **O que é semiótica.** São Paulo: Brasiliense, 1983. (Coleção primeiros passos)

SANTAELLA, Lúcia. **Semiótica aplicada**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

SCARINGELLA, Trânsito, Investigação de causas de acidentes de trânsito – estudo de amostra de acidentes. In: FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto; RAIA JUNIOR. Archimedes; BEZERRA, Bárbara Stolte (Orgs.). **Segurança no trânsito**. São Carlos: Grupo Gráfico São Francisco Grupo Gráfico, 2008.

## APÊNDICE A – Questionário utilizado para levantamento do perfil dos entrevistados

**1. Gênero**
( ) masculino ( ) feminino

**2. Idade**
( ) entre 18 a 25 ( ) entre 46 a 60 anos
( ) entre 26 a 35 ( ) acima de 60 anos
( ) entre 36 a 45

**3. Escolaridade**
( ) 1º grau incompleto(a) ( ) Superior incompleto
( ) 1º grau completo ( ) Superior completo
( ) 2º grau incompleto ( ) Pós graduação Incompleta
( ) 2º grau completo ( ) Pós Graduação completa

**4. Com que frequência você dirige?**
( ) Todo dia ( ) Algumas vezes por semana
( ) No máximo 1 vez por semana ( ) Raramente

**5. Você já se envolveu em acidentes de trânsito? De que tipo?**
**Obs.: pode marcar mais de uma opção.**
( ) Nunca me envolvi em acidentes
( ) Já me envolvi em acidentes com danos materiais
( ) Já me envolvi em acidentes com feridos
( ) Já me envolvi em acidentes com vítima fatal

**6. Qual é a sua profissão?** .....

## APÊNDICE B – Roteiro utilizado para realização das entrevistas

**Tempo total: 15 minutos**

| Etapa | Conteúdo | Práticas envolvidas | Tempo |
|---|---|---|---|
| 1 | Quebra gelo* (com base nas respostas do perfil) | Diálogo com o entrevistado | 2 a 3 minutos |
| 2 | Conversa sobre Trânsito com e sem o elemento provocador | Entrevista com o roteiro | 12 minutos |
| Diálogo inicial que visa obter uma melhor aproximação entre os sujeitos em uma entrevista. | | | |

**Elementos provocadores:**

O elemento provocador é composto por quatro vídeos, de campanhas de segurança e educação de trânsito, cada vídeo tem duração de 30 segundos e apresenta um conteúdo diferente sobre a temática, conforme pode ser visto no Quadro 01 abaixo.

**Quadro 1** – Temática dos vídeos selecionados

| Vídeo | Tempo (segundos) | Tema | Título | Classificação | Número de imagens |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 33 | Bebida e direção | Campanha de Carnaval 2012 | Chocante | 33 |
| 2 | 30 | Bebida e direção | Depoimento - Bebida e direção. O efeito do álcool passa, a culpa fica para sempre. | Emotiva | 30 |
| 3 | 28 | Cadeirinha para bebê | Sou Legal no Trânsito - Motorista Legal é Motorista Consciente - Cadeirinha | Técnico informativo | 28 |
| 4 | 30 | Celular e direção | Sou Legal no Trânsito - Motorista Legal é Motorista Consciente - Uso do Celular | Cômica | 30 |

O entrevistador poderá mudar a ordem das perguntas, bem como reformular as questões de acordo com a resposta do entrevistado.

**Roteiro de perguntas**

a) Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)

– O que você acha sobre o trânsito em Belo Horizonte?

– Como você se sente em relação ao trânsito?

b) Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)

– O que te chama mais atenção no trânsito no dia a dia?

– O que mais te incomoda no trânsito quando você está dirigindo?

– Qual é o seu sentimento em relação à segurança no trânsito?

Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)

– O que você acha que precisa ser feito para que o trânsito se torne mais seguro?

– O que você pensa a respeito do modo como as pessoas dirigem?

– Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis de trânsito?

– Em sua opinião por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?

## APÊNDICE C – Transcrição das entrevistas dos participantes que não assistiram às campanhas

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 01 | 07/12/2016 | 15:00 | CEFET-318 | 12 | Não |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**Então, é... o que você acha sobre o trânsito aqui em Belo Horizonte , de uma forma geral?**

Bom de uma forma geral que ele é be::::m, bem, que é num é tão caótico, porque eu já conheço outros trânsitos, mas nos horários de pico tem que é insuportável você ter que voltar pra casa e gastar uma hora uma hora e meia num percurso que você leva 30, 40 minutos, então acho bem desgastante.

**Você tem costume de dirigir em outros lugares que não Belo Horizonte?**

Já, São Paulo, Curitiba, assim misturado.

**E quando você compara com esses lugares você acha que aqui está um pouco melhor?**

É comparando com São Paulo é tipo totalmente, muito melhor, por que São Paulo o trânsito é infernal, lá tipo... totalmente... é muito mais desgastante do que BH, mas igual aqui no horário de pico tem isso, mas nos outros horários é mais tranquilo.

**E quando você está dirigindo, como você se sente? (você se sente bem? Se sente agoniado?)**

Se o trânsito está fluindo eu me sinto bem, mas se está congestionado eu fico meio impaciente.

**Entendi, e quando você fica impaciente você costuma buzinar para as pessoas, mudar de faixa?**

Não é::::é eu não tenho mania de buzinar não, mas eu tento pegar outro caminho, cortar o caminho pra outro lugar, mudar o sentido, alguma coisa do tipo assim.

**Entendi. E quando você corta caminho você acha que funciona?**

Bom, geralmente sim, você gasta um percurso maior né, mas se sai daquele engarrafamento todo eu acho que já é suficiente pra mim.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**Pensando no trânsito aqui em Belo Horizonte, o que te chama mais atenção?**

O que chama mais atenção?

**Sim se é o comportamento das pessoas? A forma como as pessoas dirigem se é os pedestres.**

A tá. É, depende. Não pedestre tipo existe uma diferença né! quando você é pedestre e quando você é motorista. Por que quando você é pedestre você não está nem ligando para o carro. E quando você esta dirigindo você vê que as pessoas não presta atenção e isso pode gerar algum acidente, igual já aconteceu uma vez eu já vi acontecer e:::e e:::e tipo assim as pessoas têm dois comportamentos diferentes. O que eu acho é isso no trânsito.

**Esse comportamento das pessoas é que te chama mais atenção? O que você nota nesse comportamento das pessoas o que é bom e o que é ruim?**

Eu noto que está todo mundo com pressa e não está nem importando para o outro, para as consequências do que pode acontecer com a pessoa, por que o trânsito, querendo ou não, é perigoso né! Então ... Ainda mais nessa diferença: passageiro, pedestre e carro, sempre o passageiro vai levar a pior se vier a acontecer um acidente.

**E você acha que essa pressa é algo que te incomoda?**

Não, eu acho normal de cada um, depende da pessoa, mas não me incomoda não.

**Tem outras coisas no trânsito que te incomoda quando você está dirigindo?**

Ah!! muita gente fechando no trânsito, não respeita a faixa do lado quer enfiar o carro de qualquer jeito, você tem que reduzir e frear isso ai me incomoda de verdade.

**Então esta falta de respeito e das pessoas e com as regras de trânsito é o que mais te incomoda.**

Am ham.

**Pensando na segurança no trânsito qual é o seu sentimento a segurança no trânsito?**

Então isso eu acho uma coisa muita relativa, por que igual, eu já sofri dois acidentes de carro e todas as vezes fo:::i::: mais o motorista do que assim outro motorista, por que assim: uma vez eu capotei o carro com meu pai e foi por que ele dormiu no volante. E outra vez foi voltando de uma festa e meu primo, a gente capotou o carro, tipo ele correndo muito tentou passar de lado num quebra mola e capotou. Então acho que isso é m:::a:::is, assim, insegurança gerada pela prudência ou não do motorista, mas eu acho bem seguro o trânsito hoje em dia, assim.

**Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)**

**Mas você acha que pode ser feito algo para melhorar a segurança no trânsito?**

Bom... Eu acho que a solução seria mais o fator humano né! Por que o carro é só uma máquina, pode ter um defeito técnico ou outo, mas quem tá no controle é sempre o homem, então talvez a educação a pessoa ter uma noção melhor o que que as ações dela podem causar, acho que isso seria um fator importante.

**Você acha que as pessoas ao dirigir, incluindo você também, respeitam as regras de trânsito? Você observa, por exemplo, se as pessoas dão seta respeita a velocidade.**

Acho que seta sim, mas velocidade ... é uma coisa que... acho que não muito. Por que igual em bairro assim ...humm... como não existe nada pra você, vamos supor, num é condenar, é tipo... avaliar se a pessoa está correndo ou não, multar alguma coisa do tipo, acho que as pessoas não respeitam quando não tem algo do tipo assim, igual o radar, se tem um radar você reduz, se não tem o radar você vai embora.

**Então você acha que a falta de fiscalização faz com que as pessoas dirijam de forma errada?**

É... acho que é mais educação mesmo do que fiscalização (risos).

**Em sua opinião por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?**

Acha que é falta de educação e falta de fiscalização, mais falta de educação

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 02 | 07/12/2016 | 15:00 | CEFET-318 | 9 | Não |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral**

É::é, bom está cada vez mais caótico né? (risos) eu acho que por vários motivos de::e urbanização né e também de número de veículos nas rodovias né nas estradas é tem dificultado de maneira geral assim né... a locomoção é e no geral... eu acho que realmente precisa que as pessoas comecem a pensar em algumas alternativas para tentar resolver este problema e se agrava cada dia mais.

**Quando você diz falta de urbanização seria exatamente o que?**

De planejamento mesmo assim, é::é eu acho que, na realidade isso teria que ser... não sei né, é não se há quanto tempo, é::é... na verdade quando as pessoas constroem as rodovias a cidades não costumam preocupar muito com isso e acabou que agora a gente está passando por isso né

**E quando você está dirigindo como você se sente em relação ao trânsito?**

Hoje... eu já dirijo aproximadamente uns 10 anos e tenho notado que a cada vez mais está ficando mais difícil né, as pessoas estão cada vez mais impacientes é::é a correria do dia a dia né! talvez também é::é por esse aumento perceptível do numero de veículos nas ruas e::e as pessoas cada vez mais, é, com menos tempo né para fazer seus afazeres, e mais impacientes também isso acaba gerando insegurança né um desconforto.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**Dentro disso tudo que te chama mais atenção no trânsito?**

No trânsito eu acho que é a falta que a falta de paciência, as pessoas não tem paciência de esperar brigam por qualquer motivo ficam com raiva, mas... mas isso mesmo.

**E isso te incomoda quando você está dirigindo?**

As vezes sim, as vezes incomoda sim, por que o negócio está virando uma bola de neve né por que as vezes num é culpa de um e acaba é::é talvez, não sei, pode ser não sei, vou dar um exemplo, é, uma obra na pista, então, acaba criando congestionamento e as pessoas vão ficando impacientes, trazendo os engarrafamentos né (risada), e as pessoas ficam impacientes, gerando problema.

**E quando as pessoas ficam impacientes isto te afeta? Você muda seu comportamento? (03:28)**

Não, eu sou bem tranquilo, geralmente não me afeta muito não, eu sou bem tranquilo, geralmente é... eu costumo sair com antecedência de casa, e tal, até mesmo por que minha realidade é diferente um pouco, na minha cidade o trânsito não é tão caótico igual o de BH, por exemplo, quando e venho pra cá eu fico um pouco estressado realmente, é uma coisa que mim incomoda na verdade. Já venho até muito tempo antes do meu compromisso, por que eu sei que o trânsito pode interferir no meu horário, né, ou... com o meu compromisso, eu posso atrasar por causa dele. Então geralmente eu saio com bastante antecedência. Hoje, por exemplo, é::é eu teria que está aqui as três da tarde eu cheguei aqui era uma e meia.

**E como que você se sente, qual o seu sentimento em relação ao trânsito?**

É::é, dá um pouquinho de::e de::e, eu fico me questionando mesmo, sabe? é::é onde que isso vai parar, por que é::é, eu geralmente não tenho muito problema, com isso, igual eu falei, mas eu acho que a gente vai ter começar a pensar sobre isso, algumas alternativas né? pra::a pra tenta::ar, tentar pelo menos amenizar um pouco.

**Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)**

**Você acha que existe algo que possa ser feito para que o trânsito fique mais seguro, para que ocorra menos acidentes?**

Eu acho que::e. São várias coisas né? que poderiam colaborar pra isso. É::é, tanto, campanhas né? educati::ivas. É::é e::e diversos órgão ne? Acho que a escola também seria um lugar interessante pra explorar isso é::é e::e procurar alguns meio assim pra tentar é::é tenta::ar falar um pouquinho do carro, um pouco mais para as pessoas sobre isso né? quase não ver, na verdade ne? Muito pouco falando sobre isso né? pelo menos eu não costumo ver assim, raramente eu vejo é::é, algumas campanhas nesse sentido. É::é, na minha cidade já vi algumas assim, em escolas né? as vezes fazem algumas atividades com as crianças, levam pra rua é::é pra fazer atividades educativas mesmo né? até como pedestres mesmo né? como eles devem se comportar né? na rua e tal. É::é, agora eu acho que isso tem que vir desde cedo né? pra num criar adultos que futuramente possam ser pessoas que possam trazer problemas quanto a isso.

**O que você pensa sobre o modo como as pessoas dirigem**

Eu acho que as pessoas mais é a correria do dia a dia mesmo, sabe? que fazem as pessoas perderem a paciência, é::é a Imprudência também né? alguns casos né? não só a gente vê aí as pessoas que não respeitam as leis algumas vezes, outros por correria.

**Você acha que de forma geral as pessoas não respeitas as leis e regras de trânsito?**

Não, acho, muito difícil, um exemplo claro é, eu observo muito né?, eu venho muito a BH, então a gente tem, é::é nos lugares que tem um radar a pessoa respeita a velocidade (risos) ali né? por exemplo, 60 por hora assim que passa ali do lugar que está ali a fiscalização, eles já vão para 100, 120 é::é e::e é muito comum acontecer isso.

**Por qual motivo você acha que as pessoas não respeitam as leis de trânsito?**

É::é, não sei, talvez por falta de uma fiscalização mais rigorosa mais atuante, talvez. É::é e mais por causa da educação mesmo, assim eu acho um conjunto, na verdade, de fatores que leva a está do jeito que está hoje.

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 03 | 10/05/2017 | 09:00 | CEFET | 13 | Não |

Sala 101

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral**

Eu acho que em termo de placa ele é mal sinalizado, mas no geral é tranquilo. O problema são as pessoas, mas tirando isso está tudo certo.

**Como você se sente em relação ao trânsito?**

Eu me sinto tranquila. Eu sou tranquila. Eu não fico nervosa, eu fico traquila.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**O que te chama mais atenção no trânsito no dia a dia?**

Acho que é o pedestre, eu quando eu estou dirigindo eu tomo mais cuidado com o pedestre. Tendo em vista que muitas pessoas andam no meio da rua, então acho que é por isso, ou atravessam fora da faixa.

**O que mais te incomoda no trânsito quando você está dirigindo?**

A questão da pressa, a pessoa não respeita qual é a vez dela tenta passar na frente esse tipo de coisa. E qualquer coisa que tange o desrespeito acaba dando uma incomodada.

**Qual é o seu sentimento em relação à segurança no trânsito?**

Sinto que as pessoas têm muita pressa acho que é o desejo de chegar rápido ao destino. As pessoas costuma dizer que tempo é dinheiro,

**Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)**

O que você acha que precisa ser feito para que o trânsito se torne mais seguro?

Acho que todo mundo tem que fazer sua parte. Eu não acho que o trânsito seja uma coisa perigosa, mas sempre existe a possibilidade de acontecer alguma coisa.

E eu acho que poderia conscientizar as crianças, porque aí quando elas crescerem elas vão ter noção de trânsito, respeito e cidadania. Eu acho que a longo prazo isso melhora, mas hoje pegar uma pessoa de 40 anos e tentar fazer alguma coisa, só se tacar multa

**O que você pensa a respeito do modo como as pessoas dirigem?**

Eu acho que são egoístas irresponsáveis e tem muita pressa

**Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis de trânsito?**

Não, mas eu acho que a legislação em muitas escolas não é bem dada pelo menos todo mundo que eu conheço que fez legislação tinha algo que a pessoa ia lá colocava o dedo e ia embora.

**Em sua opinião por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?**

É um somatório as pessoa não sabem as regras e leis, tem pressa e acham que nunca vai acontecer nada com elas. E as pessoas não dão muito importância as leis, elas acham que saber dirigir é só ligar o carro e ir embora

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 04 | 09/05/2017 | 15:00 | CEFET Sala 101 | 11 | Não |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral:**

Olha, eu acho que está cada vez pior, algumas vias são muito problemáticas, principalmente a Amazonas a Pedro II, a Pedro I. É::é eu venho pela Tereza Cristina por que eu acho que é uma das mais tranquilas assim.

**E você acha que o trânsito está ruim por causa da infraestrutura das vias ou tem outros fatores que podem está afetando?**

Eu acho que é a quantidade de veículos que está cada vez maior. E algumas questões de infraestrutura também né!

**E você consegue exemplificar fatores associados a infraestrutura que pode está atrapalhando?**

Excesso de semáforo, eu acredito que seja um problema, é::é velocidade muito limitada, por exemplo, na Tereza Cristina é sese:::enta km/h, podia ser mais né? nunca tem trânsito ali.

**Mas você acha que aumentando a velocidade resolveria?**

Eu acho que ia ficar ma::ais mais livre, o trânsito.

**Quando você está dirigindo como você se sente em relação ao trânsito?**

Não me sinto segura, principalmente em relação a motoqueiro eu acho que eles não respeitam é::é as regras de circulação, assi::im, já tive muitos problemas com motociclistas. Eu acho que é que me deixa mais insegura, assim, medo de mudar de uma faixa pra outra e matar um motoqueiro (risos).

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**E quando você está dirigindo o que te chama mais atenção?**

Os pedestres, as vezes, são bem complicados, avezes eles não atravessam na fa::aixa, as vezes tem uma passarela e para ser mais rápido eles preferem atravessar corre::endo, né? Mas eles não o maior problema não, o maior problema são os outros motoristas.

**A Forma que os outros motoristas dirigem te incomoda?**

As vezes me incomodam, quando não respeitam as regras, né? de circulação. As vezes não dão seta, é:::é, as vezes ultrapassam pela direita, né? que não poderia acontecer.

**Então o que mais te incomoda quando você está dirigindo é esse comportamento do outro motorista?**

É. O comportamento e a questão de não seguir as regras de circulação, isso eu acho que é o pior. Se as pessoas não seguem as regras de circulação com o negócio vai ficar em ordem?

**E qual o seu sentimento em relação ao trânsito?**

Eu. É fora do comum, eu sinto muito medo, muito medo, principalmente por ser mulher, eu tenho medo de parar no sinal, quando eu tô voltando de carro a noite eu morro de medo de parar no sinal assim. Ai cê fica na dúvida ou cê para e pode ser assaltada ou você passa adiante e pode matar um motoqueiro, sabe, então é muito complicado, assim, muito complicado.

**Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)**

**Você acha que tenha algo que pode ser feito para melhorar o trânsito?**

Eu acho que tem ser mais controlado, a questão assim, as multas precisam ficar mais rigorosas por que as pessoas, infelizmente, elas respeitam só quando tem prejuízo. Então assim igual a questão do cinto de segurança, antes ninguém usava cinto de segurança, cê lembra? Quando começou a ser mais controlado, multar, o pessoal agora coloca cinto de segurança até para tirar o carro da garagem. Agora já virou automático né?

**Você acha que as pessoas perceberam que o cinto é bom para sua própria segurança ou é o medo de ser multado?**

De qualquer forma elas estão usando e antes elas não usavam, então, eu acredito que é controlando me::esmo é::é com policiamento, com multa, eu acho que isso aí é é ajuda né favorece as pessoas a criarem o hábito, mesmo que não esteja tão consciente se tem o hábito já é algo bom.

**O que você acha sobre o modo como as pessoas dirigem?**

Eu acho que a gente tende a reparar em quem não tá correto né? mas a maioria eu acho que dirige corretamente sim, a maioria sim. Claro que o que chama atenção é aquele que comete uma barbeiragem né?

**Em sua opinião por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?**

Eu acredito que seja vício de direção, a pessoa já está acostumada a fazer daquele je::eito, e justamente, por nunca te acontecido nada de ruim ai a pessoa não se conscientiza que aquilo pode as vezes, no mínimo, pode atrapalhar outros motoristas, né? Esses vícios de direção.

**Então você acha que quando a pessoa se envolve em um acidente de trânsito, talvez isso possa fazer com que ela dirija com mais cuidado?**

Com certeza (risos) mas o ideal é que não precisasse chegar nesse ponto, né? (risos) precisassem se envolver em um acidente pra poder se conscientizar né. O ideal é que fosse de outras formas.

**Você acha que a falta ou a presença da fiscalização influencia?**

Sim. Eu acredito que se tiver mais fiscalização e que a pessoa sentir aquilo no bolso eu acho que sim colabora para que ela cria um hábito, seguir melhor as regras.

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 05 | 08/12/2016 | 14:00 | CEFET-318 | 14 | Não |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que mais te chama atenção no trânsito de Belo Horizonte ou de Sete Lagoas, de maneira comparativa ou não:**

Sinal, eu não sei, se por causa de muitos radares, radar e sinal, mas aqui eu percebo que realmente, um pouco do pessoal mantém a velocidade, por exemplo, você está na Amazonas à via é até 60/65 limite por hora, você vê que está todo mundo naquela ali. Em Sete Lagoas tem uma avenida que chama Norte Sul que é 60 por hora, só que não tem radar, então você está a 60 e todos passam do seu lado assim, em 120, o povo vai rasgando lá... Sinal também, porque sinal lá em Sete Lagoas, só o do centro que tem avanço, o resto não. Então, qualquer outro sinal que tiver ninguém na frente o povo passa senão houver pedestre.

Aqui é menos, aqui eu percebo o contrário, o sinal ficou amarelo, você está vendo o povo pisar no freio, já, com medo de tomar multa de avanço.

**Como você se sente em relação ao trânsito?**

(...) Vejo o povo falando, nossa, vou pegar um trânsito absurdo, que não sei o que... Ficar lá estressado. Teve um dia que eu tive que ir na Newton lá, entregar uns papéis, aí na volta eu e meu colega que emprestou o carro, a gente nem, nem prestou atenção no horário, aí eu cair na Amazonas 17:30h da tarde. Nossa Senhora estava daquele jeito e eu fiquei tranquilo para mim completamente normal... Estresso não.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**O que mais te chama mais atenção no trânsito no dia a dia?**

As pessoas não dão seta, fecha, mas eu já vi bem mais situações dessas, comigo nunca aconteceu não, mas eu já vi mais situações dessas do que lá.

**O que mais te incomoda no trânsito quando você está dirigindo?**

Já no meu caso eu acho que me estressa é quando fecha sem dar seta. Porque enquanto ainda deu seta, eu ainda relevo porque deu seta, e ás vezes ele não olhou, está com pressa eu penso muito no lado da pessoa. Agora quando eu estou, por exemplo, na Avenida perto da minha casa, que eu estava subindo, e isso aconteceu mesmo... No carro do meu pai, com a minha mãe e o cara no outro carro, aí ele abriu, para um carro passar, aí eu fui atrás desse carro que abriu, do nada eu estava com o farol na porta do motorista já, ele jogou o carro para cima do meu, a sorte é que eu consegui frear e nem pegou, mas foi encima.

**Qual é o seu sentimento em relação à segurança no trânsito?**

Eu fico tranquilo, porém, eu vejo que tem buraco principalmente que causa muitos acidentes, porque no susto, no reflexo, a pessoa vê um buraco aí para sair do buraco a pessoa vai tirar e entra na pista do lado sem ver. Igual, em BR também, buraco em BR é muito perigoso. Você está todo mundo andando 100 e você entra na frente de um cara...

**Tema 3:Ações para melhor o trânsito(efeito lógico)**

**O que você acha que precisa ser feito para que o trânsito se torne mais seguro?**

O tanto que você vê de acidente em cruzamento que tem placa pare, se respeitasse não era para acontecer... Porque consequentemente a pessoas ela irá parar, bate porque passa direto. Eu acho que uma das coisas também por parte do governo, que era colocar os radares funcionando... Por que igual daqui em Sete Lagoas se eu não me engano tem 13 radares da entrada de Belo Horizonte da via expressa até a entrada de Sete Lagoas tem 13 radares, desses 13 está funcionando o último de Belo Horizonte e o primeiro de Sete Lagoas. Então você vê caminhoneiro ele tem lá o rádio que comunica com o outro que vê

se o sinal está estragado ou não. Ali perto do CEASA mesmo, tem uma descida do CEASA que eles colocaram um radar logo na subida de 70 e outro depois do CEASA de 70, estão os dois desligados, porque todo mundo passa de 100/120, normal.

**O que você pensa a respeito do modo como as pessoas dirigem?**

Eu acho que se todo mundo seguisse o que foi aprendido na autoescola de sinalizar antes de fazer o movimento, daria tudo certo. Eu acho que a falta disso agrava muito, tipo, índices de acidente, a pessoa fecha o motoqueiro, o motoqueiro no susto vai e joga para cima do passeio. Agora aqui, eu acho que as pessoas dirigem mais atentas do que em Sete Lagoas. Eu acho que pela quantidade de carro e pela velocidade das vias as pessoas já saem no carro sabendo que tem de prestar mais atenção.

**Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis no trânsito?**

Eu acho que a maioria do pessoal trabalha com extremos. Por exemplo, está lá correndo, está sem da seta, entrando, só porque não está acontecendo nada ele vai ficar tranquilo, agora igual a propaganda que eu vi, não sei se foi dos Estados Unidos ou na Europa, de um acidente que era de propaganda de conscientização no trânsito, que o cara está com a filha dele e o outro vem aí ele não da seta e não da nada e entra na via e o outro vai bater no carro, ai fica em câmera lenta os dois, aí os dois saem do carro o outro pede desculpa que não conseguiu frear e não sei o que. Não sei se você já viu. Então, eu acho que devia ter mais coisas assim, mais pesadas com relação ao trânsito para a pessoa ficar com medo mesmo, para ele poder seguir e fazer o que tem que fazer, porque o povo parece que no trânsito é dono da rua.

**Então você acha que seria uma forma de estar melhorando a segurança e estar conscientizando as pessoas?**

Umas propagandas mais de choque mesmo para elas verem, porque parece que elas esquecem o que pode acontecer.

**Em sua opinião, por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?**

Eu acho que algumas regras, tem pessoas que acham, têm elas como inútil, igual por exemplo a via é 60 só que não tem buraco nenhum não tem curva fechada, nenhuma. Dá para andar a 100, então porque eu estou andando a 60(?). Eu acho que as pessoas, algumas pessoas ignoram, acham que para elas, levam a opinião delas acima da lei que é prevista.

**Você acha que boa parte das pessoas que dirigem pensam dessa forma?**

Eu acho que sim, acho que só realmente, as pessoas param para prestar atenção quando toca nela, a multa se passar a mais, vai tocar no bolso dela, o radar se ela passar vai dar multa para ela, no acidente se mostrar para ela, ela vai, por exemplo, matar ou sofrer um

acidente com a filha dela, com o irmão dela, então eu acho que quando vai nela, que ela para pra pensar.

**Se você fosse dar um recado para uma pessoa que esteja tirando carteira, o que você diria?**

Para ele seguir as leis de trânsito, porque muitos acidentes acontecem porque as pessoas deixam, ignoram, deixam de lado o que é aprendido por achar que aquilo não é importante, e se não fosse importante não estava ali.

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 06 | 10/05/2017 | 17:00 | CEFET Sala 101 | 14 | Não |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral?**

Olha desde que eu vim para cá, eu noto uma diferença a cada dia, uma diferença assim.. Para pior. Porque quando eu vim morar aqui em Belo Horizonte a gente ia para a rodoviária que meus parentes viam me visitar, meus pais, a gente ia para a rodoviária buscá-los em 10 minutos, a via expressa não tinha nenhum sinal, semáforo. Então era rápido né.

**Quanto tempo você mora em Belo Horizonte?**

Tem 26 anos.

**Como você se sente em relação ao trânsito?**

Oh, eu acho que todo mundo fala que o trânsito daqui de Belo Horizonte é muito confuso que quem vem de São Paulo, apesar de ter muitos carros é mais tranquilo né, mas eu como eu gosto de dirigir, eu não acho, não fico achando ruim, não vejo muita coisa ruim. Mais como eu fui agora para Salvador, em julho lá é terrível (risos). Então eu estou achando aqui melhor.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**O que mais te chama mais atenção no trânsito no dia a dia?**

Não dão seta e percebo, não dão espaço, por exemplo, se eu preciso fazer uma conversão né, e estou querendo entrar em uma pista, muitas pessoas não dão. Eu faço questão de dar

espaço sabe (?!)... Se tem um eu deixo passar na minha frente, ás vezes quando estou com meu filho ele fala:' Anão mãe, você vai ficar deixando... Eu vou deixar, fica calmo aí que eu vou deixar. Eu percebo que aqui em Belo Horizonte, táxi né, não é gentil não, quando eu estou perto de um táxi eu fico mais alerta sabe, porque eles não deixam a gente passa né (?!). Se eu preciso entrar a direita e estou na pista do meio e tem um táxi, eu já vou tratando de passar para direita, porque eu sei que encima da hora se eu precisar entrar eles não vão deixar né...

**O que mais te incomoda no trânsito quando você está dirigindo?**

O que mais me incomoda é essa falta de gentileza, né, é porque ás vezes, por exemplo, você precisa fazer uma conversão precisa entrar e da seta e o outro não deixa, né... Não deixa você entrar, não faz essa gentileza, porque nem sempre você consegue ficar na direita se você vai entrar a direita. É o ideal, por exemplo, se você vai sair do viaduto aquele Itamar Franco, por exemplo, e quer entrar na contorno né, você cai nele, você não cai na pista da direita então você vai ter que ir deslocando e a pessoa, o motorista ás vezes não permite né...

**Qual é o seu sentimento em relação à segurança no trânsito?**

O trânsito em si não me desperta medo, nem nervo, nada... porque eu gosto de dirigir(risos) eu sempre fico bem, o que me desperta um pouco de medo é se eu não conheço o lugar. Se eu não conheço onde eu vou, por exemplo aqui em Belo Horizonte, eu rodo mas não é todo lugar que eu conheço, Venda Nova eu não tenho costume de ir se eu precisar ir eu vou, entendeu, mas eu não tenho o hábito, então aí eu fico assim, mas eu não tenho medo, paro pergunto.

**Tema 3: Ações para melhor o trânsito (efeito lógico)**

**O que você acha que precisa ser feito para que o trânsito se torne mais seguro?**

Ah, claro alguma coisa sempre tem né, o que fazer. Eu acho que isso é importante, campanha né, de conscientização. E eu acho que o espaço é fundamental, mas isso eu não sei né... Como seria isso, o espaço, o espaço entre as ruas aumentar o espaço né, como aumentaram os carros nas ruas né, tinha que ter mais espaço.

**O que você pensa a respeito do modo como as pessoas dirigem?**

Eu acho que falta um pouco de gentileza, falta gentileza no trânsito, isso falta.

**Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis no trânsito?**

Não respeitam muito não né... Se podem, por exemplo se passa num radar de 60 passa a 60, acabou de passar o radar e (Chum, barulho com a boca), e corre.

**Em sua opinião, por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?**

Eu acho que é primeiro pressa, pressa de chegar é... Pode ser a pessoa acostumada também. Eu acho que as pessoas dirigem de uma forma muito egoísta né... Só pensa nela e só dirige para ela e pronto e a gente não pode dirigir só pra gente né... É espaço de todos.

**Se tivesse mais multas, você acha que as pessoas poderiam respeitar mais?**

Ai... Detesto pensar dessa forma né... Que a gente só vai se educar se mexer no bolso né.

## APÊNDICE D – Transcrição das entrevistas dos participantes que assistiram às campanhas

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 07 | 15/03/2017 | 15:30 | CEFET Sala 101 | 9 | Sim |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral:**

Como eu dirijo todo dia eu vejo muita barbeiragem, não é pela questão de idade não, pode ser novo, velho que faz a barbeiragem do mesmo jeito, o que precisa é, igualzinho os vídeos estão mostrando, é ter educação, que a maioria das vezes, é assim, acontece alguma coisa, ou uma discussão no trânsito é por causa educação mesmo, os outros acham que tem preferência em tudo.

**Você citou o caso dos vídeos, você acha que as pessoas não tem acesso a estas campanhas, ou não presta muita atenção.**

Porque não presta atenção, por que depois que você tira carteira e não acontece nada de grave com você, você acha que nunca vai acontecer com você não. Você pensa dessa maneira, igualzinho eu pensava, nunca vai acontecer comigo. Depois que aconteceu o fato comigo, e na BR, eu, igualzinho, no final do ano passado eu rodei 3.638 km.

**Você foi para onde?**

Daqui eu sair fui pra Ponte Nova de Ponte Nova para o Rio de janeiro, do RJ para ES, do ES eu voltei para Ponte Nova de novo em Minas, de Ponte Nova fui pra Posto da Mata, de Posto da Mata fui para Porto Seguro e de Porto Seguro eu vir para BH de novo.

**Você andou bastante**

É igualzinho eu estou falando com você não tomei nenhuma multa nas BR's, até hoje não chegou, já era para ter chegado se eu tivesse tomado uma multa. Não tomei nenhuma multa e minha viagem foi tranquila, fui viajei, voltei, passeei bastante, entendeu? Sem causar nenhum problema com os outros.

**Você sempre dirige tranquilo**

Desde que eu tirei carteira sou assim, tenho 23 anos de carteira

Olha quando eu estou dirigindo eu coloco fone de ouvido, blutoof, para não ter acesso ao telefone, porque quando você está parado no trânsito, os quatro carros que estão parado

ao ser redor, os quatro motoristas estão mexendo no celular. Se você escutar o barulhinho do whatsApp, a curiosidade mata, você vai querer escutar pra saber o que que é.

**Como você se sente em relação ao trânsito?**

Eu fico super calmo, não fico nada acelerado nada estressado.

**Quando você vê alguém fazendo algo errado como você se sente**

Depende da situação, depende muito, se você estiver com pressa para chegar ao local você fica um pouquinho com raiva, dá um xingada e tudo mais, mas a maioria das vezes quanto eu estou indo trabalhar e o cliente está me esperando, ele pode me esperar mais 10 ou 15 minutos que não vai fazer diferença nenhuma. Você xinga.

**E quando você xinga você abre o vidro do carro e grita?**

Não eu xingo só para mim mesmo, para os outros não escutar. Eu xingo só para desabafar, e falo comigo: pode ir embora, pode ir embora, vai.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**Tem algo que acontece no trânsito e que te chama mais atenção.**

Me chama atenção a questão do whatsApp mesmo, mesmo dirigindo, igualzinho na via expressa eu vejo motorista, como é uma via expressa uma pista de três faixas, dá para você andar tranquilamente, passo do lado do motorista e vejo motorista dirigindo e mexendo no celular, mexendo e olhando para a pista. E como na via expressa não tem *blits* não tem sinal longo, são poucos sinais é um em Contagem e outro só aqui em BH, praticamente, no Coração Eucarístico ali, só tem esses sinais esta distância é muito longa, para não ter um sinal e tudo mais. Os outros mexem mesmo no telefone não tem como.

**O que mais te incomoda no trânsito quando você está dirigindo?**

O que mais me incomoda é barbeiragem. Nossa Senhora. A questão, tipo assim, de mudar de faixa sem dar seta, aquilo fecha você e não olha para traz para ver que está passando do lado. Você tem que frear bruscamente para não bater nos outros. As vezes você dá seta e pessoa do seu lado acelera, para comparar e ficar do seu lado. As vezes você acelera para ultrapassar ela e ela acelera para não deixar você entrar na frente dela.

**Parece que as pessoas ficam disputando no trânsito**

Tem esta disputa. Tem esta disputa. Eu sito esta disputa, só tem que é burrice fazer isso. Se eu fico um carro atrás ou um carro a frente, no trânsito, não vai fazer diferença pra mim.

**Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)**

**Em sua opinião você acha que poderia ser feito algo para que o trânsito ficasse mais seguro.**

Isso tinha que começar desde a época que fosse tirar carteira. Dar mais educação. Igualzinho... com certeza na prova de legislação do DENTRAN só fala sobre lei... direitos... deveres... que o motorista tem, mas não fala de educação que o motorista tem. De respeito um com o outro de princípios, tipo assim, é obrigatório a dar preferência para o outro, isso tinha vir desde a época da legislação, quando você estiver estudando, o professor dando a matéria para você passar na legislação tinha que ser abordado isto também, por que não adianta, pode mostrar este monte de vídeo, que tipo assim, eles vão olhar e não vai fazer efeito nenhum para eles.

Você acha que no processo de obtenção da carteira é que deveria conscientizar.

Conscientizar a pessoa, por que é lá que você se forma, como motorista.

**Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis de trânsito?**

A juventude não respeita o pessoal de idade, e tudo mais, tem mais conscientização, eles prestam muita atenção sobre isso, entendeu? Os mais jovens, põe ai, os de 28 para baixo são os que fazem esta disputa, não tem respeito ao trânsito. O jovem põe na cabeça: não, eu sou o dono do carro e posso fazer o que eu quiser na estrada.

**Tem uma sensação de liberdade**

Igualzinho, quando você tira carteira você já pode pegar a estrada de uma vez uai. Antigamente você tirava carteira e tinha o maior "medão" de pegar a estrada. Hoje, tira carteira hoje amanhã você já está indo para o RJ, SP... que é um grande erro por que não tem conhecimento. Antigamente a gente tinha medo de estrada.

**E você acha que as pessoas não respeitam por quê?**

Por que diminuiu, entre aspas, os acidentes da 381 daqui até Governador Valadares? Por causa de radar, antigamente era a rodovia da morte, agora diminui se fizer uma pesquisa ai você vai ver que diminuiu bastante a morte referente, mas é por causa de fiscalização, questão de velocidade.

Igual na época de carnaval, na época de feriado tem excursões de policia de ficar fiscalizando as estradas.

**E você acha que as pessoas respeitam por causa da possibilidade de serem multadas?**

Agora é complicado, por que as multas dobraram o valor né, antigamente eles não estavam nem ai por que a multa era barata né?

**Você acha que se multa for mais alta as pessoas respeitam mais?**

Com certeza, por que. Tudo que dói no bolso. Por que tipo assim: tudo que afeta seu bolso de tirar seu dinheiro do seu bolso você pensa duas três vezes para fazer.

**Antes de fazer algo errado no trânsito você acha que as pessoas pensam mais no valor de uma multa ou na possibilidade de envolver em um acidente?**

Acho que é no valor, por exemplo, quem bebe e dirige nunca vai pensar que vai acontecer um acidente com ele. Ele nunca pensa que vai acontecer um acidente, mas pode acontecer, ou pode não acontecer ele pode chegar em casa tranquilamente tendo bebido. Tem que esta questão dos valores afeta muito. Porque sabendo que se for pego numa blitz, e sempre tem blitz na cidade agora, você vai ter que pagar uma multa. E é caro não é todo mundo que tem 2 mil reais pra desembolsar assim.

**Você acha mais eficiente aumentar os valores das multas ou campanhas de conscientização?**

Os dois.

Por que tem muita gente que presta atenção nos vídeos, presta atenção nas campanhas no que está falando, qual tema que está falando e tudo mais, mas tem pessoas, que tipo assim, isso para ela é nada mais que um vídeo qualquer que caiu na internet. Dai para algumas pessoas tem que ser o valor das multas mesmo, como eu falei, ninguém quer que mexe em seu bolso. E as vezes uma pessoa ver um vídeo e fala: "eu não faço isso não," mas faz.

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 08 | 16/03/2017 | 15:30 | CEFET Sala 101 | 16:52 | Sim |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral:**

As pessoas são um pouco nervosas né? igual a gente ver na televisão por qualquer "motivosinho" já passa para a agressão física, briga verbal estas coisas.

**Você já presenciou alguma briga no trânsito?**

Não aqui não, só quando eu viajei. Estava em Guarapari né e a pessoa passou no nosso carro e arranhou assim, aí o pessoal ficou muito nervoso com a gente o meu marido ficou muito nervoso também, mas não deu muito em nada não.

**Como você se sente em relação ao trânsito?**

Eu fico até que tranquila, só quando..., eu não tenho muita experiência ainda... é::é na mecânica do carro, mas o **medo** do trânsito eu não tenho não por que eu sou mais tranquila, o pessoal grita, buzina, eu só dou um joia assim para eles e estou indo. Procuro não importar né, por que não leva adiante e complica.

**Você já viu algum motorista fazendo algo errado?**

Bastante, bastante fechando a gente e não dando seta. Porque ai a gente fica sem saber, por que igual eu mesmo que não tenho tanta experiência, eu tenho que comunicar, mas o pessoal tem que comunicar comigo também para eu entender o que ele vai fazer, só passa assim para ultrapassar do nada xiuup ai já::á...

**E quando isso acontece você reage como?**

Eu só reduzo a minha velocidade e deixo a pessoa ir. Eu só faço assim (sinal de joia) pode ir beleza, sou mais tranquila.

**Estas coisas te incomodam?**

Incomoda. Bastante. Incomoda sim. Por que o trânsito é de todos né? tem que ser com respeito. Tem que ser respeito (repetição) por que ali é para todos.

**E mesmo assim você consegue se manter tranquila?**

Não. Nervosa a gente fica, mas eu procuro só num (...) por para fora, por que se a gente por para fora com as pessoas não sei como que o outro vai reagir também e eu não sei as consequências né? nervosa a gente fica mesmo vontade de (...) xiiii (som com a boca) falara aquilo tudo que (...) mas não sei o que vai vir depois.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**O que te chama mais atenção no trânsito no dia a dia?**

Buracos. Eu estou achando que são os buracos.

**Tem muitos buracos por onde você dirige?**

Pelo menos no barreiro sim

**A forma como as pessoas dirigem te chamam atenção?**

Olha, eu só acho que o pessoal fica desligado, desligado e com celular, igual eu estava vendo aqui nos vídeos né? eu que tudo assim que leva a pessoa para um lado pessoal tira atenção da gente no trânsito. Você vai falar no telefone aí você começa se envolver com aquilo que você está conversando aí você se distrai. E no trânsito qualquer distrai até uma coisinha que caiu no chão vou pegar “rapidão” distrai. Aquele DVD, eu não ei para que isso, põe de frente para o motorista, como que eu vou assistir alguma coisa (...) e dirigi?

Minha atenção maior tem que está para frente, vai que o que eu vi ali me interessa aí desinteressa o trânsito.

**Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)**

**O que você acha que precisa ser feito para que o trânsito se torne mais seguro?**

Olha, tem as proibições né, as proibições que a gente sabe que tem. Não usar o celular. Agora estes dvd eu não sei, se é proibido ou não, mas acho que não deveria constar (...) o aparelho a não ser no banco do passageiro para distrair ele, mas o motorista não. Ele não tem que distrair vendo dvd só ouvir uma música só. Ouvir. Mas de olhar...

**Você acha que poderia ter mais fiscalização mais campanhas...?**

Mais campanhas e fiscalização isso sim. Mais fiscalização por que falam não pode. Mas a pessoa sabe que vai e vem e não vê ninguém.

**Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis de trânsito?**

Não. Não respeitam não, não dão seta, fecha a gente, não dá preferência, tem muita pressa, todo mundo só está pensando em si, entendeu? Se um está mais lento ele já estressa, buzina, passa na frente sem nem saber o que vai acontecer.

**Você acha que a pressa é o principal motivo que leva as pessoas a desobedecer as regras de trânsito?**

Isso. A pressa. As vezes a pessoa vai assim ele te corta a mil depois para la na frente no sinal junto com você, do seu lado, então não tem por que esta correria toda, o pessoal fica com pressa, mas acho que é o psicológico, por que são poucos minutos que eles adiantam fazendo estas coisas erradas, correndo tanto não obedecendo o sinal, mas é pouca coisa, e pode acarretar em uma coisa séria por estes poucos minutos que ele quer se apressar, adiantar ... estas coisas

**Em sua opinião por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?**

Eu acho que é por causa da impunidade mesmo né? Sei lá se tivesse mais fiscalização, multa e sei lá não pode ser tão impune. Por exemplo se a pessoa, tipo assim mata com uma arma tem julgamento tem tudo, agora se ela mata porque ela atropelou? Vai cassar sua carteira.

Somente isso.

E a vida?

A lei deveria ser mais rigorosa a lei, por que acidente com vítima? Tem que ser. Porque uma vida ali é uma vida acabou acabou. Então quantos estão morrendo atropelados e quantos motoristas não são punidos por isso. A punição é só com as leis de trânsito, no

mais não, por que tipo assim se por um acaso, do jeito que o mundo da mal, se uma pessoa quiser me matar, não com uma arma, tipo assim "vou ver o dia que ela estiver passando ali pego o meu caro e pá". Me matou. Ai chega lá e fala assim: "eu dormi no volante, ela passou na frente do carro, sei lá perdi o controle" pronto vai ser um julgamento tranquilo considerando as leis de trânsito, não vai ser um julgamento como deveria ser. Eu nunca vi uma pessoa sendo presa por que matou alguém no trânsito. E as vezes não é porque ele dormiu ou a pessoa passou na frente, as vezes é por que não teve cuidado mesmo não interessa com a vida que está ali diante dele.

**Você acha que se houvesse mais conscientização das pessoas o trânsito ficaria melhor?**

Sim. Por que quem gera o trânsito são as pessoas né? não são os carros sozinhos sempre vai ter uma pessoa. Eu não me sinto segura no trânsito não por de mim, mas por causa do outro, como diz, você tem que dirigi pra você e para o outro. Eu não sei o que outro vai fazer e isso me dá muita insegurança né? principalmente para mim, que não tem tanta habilidade no volante eu fico sem saber se vai aparecer um doido ali, um bêbado no volante, qualquer coisa e isso me dá insegurança.

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 09 | 17/03/2017 | 15:00 | CEFET Sala 101 | 9 | Sim |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral:**

Bem ruim, a sincronia dos semáforos é ruim, abre um fecha o outro, se abre um, você anda, no outro quarteirão o semáforo está fechado, então não faz sentido abrir o lá de traz e o da frente está fechado, algumas vias são assim, a Cristiano Machado, por exemplo, é assim. É ... sei lá tem muitos motoristas que não respeitam as leis né? isso também prejudica e muito carro na rua.

**Você acha que há respeito entre os motoristas?**

Não é muito ruim.

**Em que sentido?**

Ah! Eu penso que você tem que dirigi pensando nos outros, entendeu? Como se diz: direção defensiva, então, isso falta bastante aqui, eu vejo.

**Como você se sente quando está dirigindo?**

Ah! Não. Na verdade depende muito ne? Se você estiver com pressa vai fazer alguma coisa e alguém lerdando na sua frente, isso depende. Normalmente fico tranquilo. Trânsito, a gente já acostumou, então, a gente tenta ficar menos estressado no trânsito, trânsito vai ter não adianta.

**Quando tem alguém lerdando na sua frente você costuma buzinar ou piscar o farol?**

Não, não uso a buzina, o farol as vezes, mas a buzina raramente eu uso, mas o farol de vez em quando sim.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**Tem algo que acontece no trânsito e que te chama mais atenção?**

Na verdade as coisas erradas no trânsito acontecem tanto que já não chama mais atenção. A gente ver e acha normal.

**Mas tem algo que te incomoda?**

A lerdeza das pessoas na frente me incomoda. E geralmente estas pessoas andam na esquerda e devagar que é uma via mais expressa.

**Mas elas estão devagar mesmo...**

Devagar porque está no telefone ou sei la ... devagar mesmo.

**Mas elas, as vezes, estão realmente devagar ou você está mais rápido?**

Ela está realmente devagar, eu entendo, mas ... vamos supor: a Cristiano Machado é uma via longa, expressa ... não faz sentido você andar na esquerda a 50, 60 km/h. Isso acaba atrapalhando o fluxo.

Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)

**Em sua opinião você acha que poderia ser feito algo para que o trânsito ficasse melhor.**

Não sei viu! Não sei como funciona esse planejamento de trânsito ai.

**Sobre a forma de como as pessoas dirigem você acha que poderia ser feita alguma coisa?**

A conscientização das pessoas ... porque tipo assim a lei é 60 km/h na via se ele está a 60 km/h, e teoricamente é devagar, como na Cristiano Machado, não tem o que fazer com ela.

**E você acha que a conscientização poderia ser feita de que forma?**

Na verdade a pessoa deveria aprender na auto escola, sei lá (risos) mas é isso. Isso aprende na auto escola, mas tem muita gente ai que não sabe dirigir vou te falar a verdade.

**Você acha que a forma como as pessoas dirigem é porque elas não aprendem corretamente na auto escola?**

Acho que é por causa do jeito de cada pessoa mesmo porque você aprende a dirigir mesmo é depois, na prática. Na auto escola eles fazem o básico pra você, mas depois você aprende mesmo é no dia a dia.

**Você acha que as pessoas respeitam as leis de trânsito?**

Não, seta, o uso das faixas. As pessoas não dão seta pra virar a direita andam no meio de duas faixas.

**Porque as pessoas não respeitam as leis de trânsito?**

Não sei nem se é de propósito, entendeu? Sei lá, acho que elas não sabem dirigir, ficam voadas no trânsito não sabem o que estão faze::endo.

**Você acha que se tivesse mais fiscalização resolveria?**

Tá. Não sei o que a fiscalização podem fazer com elas, se fosse alguma coisa que doesse no bolso se ela começar a ser multada, receber lá na casa dela 60 reais, que seja, ai ela vai parar de fazer isso vai prestar mais atenção, mas....

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 10/05/2017 | 15:30 | CEFET Sala 101 | 9 | Sim |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral:**

Não, todo mundo entra na sua frente, ninguém dá seta, entra na contramão. Outro dia eu quase bati num carro aqui na R. Alpes, lá em baixo no primeiro sinal ali na Amazonas, eu fui virar e tinha um carro descendo na contramão

**Como você se sente em relação ao trânsito?**

Eu fico nervosa, fico nervosa demais, não abro o vidro e xingo as pessoas, mas eu xingo as pessoas de dentro do carro.

**Mas você costuma buzinar ou piscar o farol?**

Se for muito em cima de mim eu buzino pra pessoa, pra pessoa prestar atenção que ela está fazendo alguma coisa errada. Agora se ela estiver fazendo "cagada" e se eu estiver vendo ela fazer "cagada" eu só fico assim: oh! oh! oh! eu sabia que ela ia fazer isso risos.

**Tema 2: Segurança no trânsito (efeito energético)**

**Tem algo que acontece no trânsito e que te chama mais atenção.**

A infraestrutura, pra começar, não éh legal né? pelo menos no meu bairro, meu bairro é aqui no Nova Gameleira. É área de exame de autoescola e tem uns buracos deste tamanho (acena com as mãos) na área de exame. Então assim e tem muito sinal dessincronizado em Belo Horizonte, você vai numa via assim abre um sinal e fecha o outro, você anda assim... eu falo: isso pra mim é falta de sincronia de sinal. E as pessoas também eu acho que as pessoas estão ficando cada vez mais ruins para dirigir, viu, porque pelo amor de Deus, Nossa Senhora.

**Você acha que elas ficam ruins ou elas não aprendem bem na autoescola?**

È... pode ser, eu nunca tinha parado pra pensar nisso não. Até mesmo porque na autoescola a gente não aprende a dirigi né entre aspas a gente aprende é... igual eu falo: numa parada na obrigatória na auto escola você tem que parar muito antes sem ver nada o que que está acontecendo depois você vai devagarzinho pra ver. Eu falo que você dirigir na autoescola é uma coisa e você dirigir na rua, depois que você tira carteira, é outra coisa completamente diferente.

**O que mais te incomoda mais no trânsito?**

O comportamento das pessoas; tem muita que está dirigindo, mas deveria ter carteira

**Qual é o seu sentimento em relação à segurança no trânsito?**

Eu não me sinto segura, eu fico o temo todo pensando em um acidente, é o tempo inteiro você tem que dirigi pra você para os outros e você parara num sinal, dependendo da hora da noite, você tem que ficar prestando atenção pra ver se tem gente vindo pra perto do seu carro. Eu estou sempre prestando atenção.

**Tema 3: Ações para melhorar o trânsito (efeito lógico)**

**Em sua opinião você acha que poderia ser feito algo para que o trânsito ficasse mais seguro.**

Acho que não, não sei, acho que medida educativa não vai adiantar.

**Você acha que as campanhas educativas podem ajudar?**

Eu acho que sim, mas eu acho que brasileiro é muito sem educação. Eu já andei com várias pessoas dentro do meu carro que quando eu paro numa faixa de pedestre e deixo o pedestre passar eles olham pra mim e falam: nó você é boazinha demais eu não deixo passar não. Eu falo: gente impossível, você nunca andou na rua a pé não? Que a gente quer atravessar e ninguém deixa a gente atravessar. Eu acho que é muito difícil colocar isso nas cabeças das pessoas.

**Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis de trânsito?**

Não, (risos) de jeito nenhum.

**E você acha que as pessoas não respeitam por quê?**

É vício né! brasileiro de não respeitar lei nenhuma eu acho que é tudo cultural. Esse negócio de parar na faixa eu não aprendi aqui, eu aprendi quando eu fiz intercambio. Quando eu fui pra Portugal em qualquer situação em que eu estivesse para atravessar numa faixa todos os carros paravam, eu ficava impressionada o carro podia está em alta velocidade se ele me visse ele parava.

**Você acha que o Brasil pode fazer algo?**

Os problemas que a gente têm agora é tudo conscientização tudo é educação, mas isso vai demandar um tempo muito grande, pra encaixar pra colocar isso nas cabeças das pessoas né.

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 11 | 14/05/2017 | 16:00 | CEFET Sala 101 | 20 | SIM |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no trânsito (efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral?**

Oh! Então... Eu fiz muita comparação com o trânsito de São Paulo. Eu acho até o trânsito de Belo Horizonte mais tranquilo, só que eu acho o pessoal meio egoísta no trânsito, porque só pensa neles, por exemplo, ontem mesmo eu tive um incidente é... Eu ia fechar o cruzamento aí eram 3 pistas eu estava saindo de uma rua quer eram 2 pistas e ia para uma de 3 faixas né... E aí eu teoricamente achei que ia para a segunda faixa aí eu fui teoricamente eu tinha que ir para a primeira faixa, só que aí eu fui para a segunda, aí a

mulher que estava na segunda e ia para a segunda ela me xingou, falando assim: que eu estava pegando o espaço dela, aí eu falei assim: se eu parasse ali eu ia fechar o cruzamento, então tipo assim o povo não liga, eu acho o povo bem mal educado para dirigir, mas eu não acho que Belo Horizonte uma cidade assim, totalmente engarrafada, eu ainda acho que tem alguma solução para esse congestionamento, não é tão grave assim.

**Como você se sente em relação ao trânsito?**

Eu fico estressada... Aí é porque na minha cabeça as coisas são tão simples, tipo assim, deixar um ou outro passar, dar seta, porque o povo não dá seta... Então para mim, eu sempre estou dando seta, eu sempre deixo alguém passar, e o pessoal não deixa, o pessoal não dá seta, o pessoal quer ser o primeiro, fecha você, não liga. Eu fico com raiva porque eu vejo que as pessoas são bem egoístas, igual eu te falei. Eu estou vendo isso já tem um tempo já, que são bem egoístas, não tá nem aí com o próximo. Me deixa nervosa, por exemplo não respeitar, porque ás vezes eu gosto de correr e aí o pessoal fica andando na pista da esquerda bem lentamente, então tipo assim se quer andar devagar porque não vai para a direita, aí eu fico nervosa.

**Tema 2: Segurança no trânsito(efeito energético**

**O que mais te incomoda no trânsito quando você está dirigindo?**

Ah, o que me incomoda mesmo é... Não dá seta, tem gente também que parece que quer confronto fica chegando muito perto de você, fazendo zig-zag, eu não gosto, tenho medo dessas pessoas que fica cruzando, isso ocorre com frequência e eu não gosto não tenho medo.

**Qual é o seu sentimento em relação à segurança no trânsito?**

Depende muito do horário e tal, eu acho que é mais inseguro do que seguro. Porque o radar está ali, mas o pessoal depois que sai logo já acelera para atingir a velocidade além da permitida. Eu acho que está mais para inseguro do que para seguro, mas eu não diria que ele é totalmente inseguro. Tem uma coisa que me incomoda muito... Por exemplo, é aqui na Amazonas, tem depois que você passa o C6, tem uma virada a direita, tem uma, logo após o Campus 6, e aí as pessoas tendem a virar ali a direita, e aí o pessoal fica na pista da esquerda e quer entrar a direita, e fica aquele desespero: deixa eu passar, deixa eu passar, eu acho isso um desrespeito. Isso me incomoda e eu acho a sinalização de Belo Horizonte bem melhor que São Paulo para pedestre, porque São Paulo não tem, a pessoa vai morrer o pedestre vai morrer, porque o sinal é depois é bem depois é lá na frente. Eu acho Belo Horizonte bem melhor.

**Tema 3: Ações para melhor o trânsito(efeito lógico)**

**O que você acha que precisa ser feito para que o trânsito se torne mais seguro?**

Eu acho que poderia fiscalizar melhor, fiscalização eu acho bem importante é a fiscalização física mesmo e eu acho que campanha ajuda muito e geralmente eles fazem campanha mais perto do feriado... Eu acho que deveria ter uma... Campanha contínua sabe.

**O que você pensa a respeito do modo como as pessoas dirigem?**

Acho que as pessoas não respeitam as outras e só pensam em si.

**Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis no trânsito?**

Não, muito errado né... Em partes né, sinalização vire, mantenha-se a esquerda, geralmente as pessoas cumprem isso. Só que usar o celular, radar depois sempre acelera depois, seta não usa, reduz também demais para virar, a lentidão causa o acidente, por que a pessoa fica naquela incerteza tipo, a vou virar aqui ou não, então quem está atrás não está com bola de cristal para saber.

**Em sua opinião, por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?**

Eu acho que o motivo não tem né... Mas a gente acaba pegando mania, ás vezes a mania é esquecer alguma coisa. Eu tenho minhas manias que ás vezes eu falo: nossa não podia estar fazendo isso e tal. É... usar freio de mão, ás vezes né que a gente não aprende na autoescola, freio de mão é só quando o carro está parado, eu acho que é mais é mania, o pessoal desaprende e, e vê as outras pessoas não fazendo e fala: ah, então porque eu faço (?). Igual dá seta, a pessoa dá seta no meio do quarteirão aí, fala: nossa, porque eu vou dá seta no meio do quarteirão se eu vou virar lá na frente também.

| Entrevista | Data | Horário | Local | Duração (min) | Elemento provocador |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | 23/05/2017 | 16:40 | CEFET Sala 101 | 20 | SIM |

**Tema 1: Experiência do entrevistado no transito(efeito emocional)**

**O que você acha sobre o trânsito, assim, de forma geral?**

Acho bastante perigoso, pois a maioria não respeitam as regras de trânsito e isso faz que a gente fica sempre apreensivo. A noite, por exemplo, eu parto em todos os cruzamentos, mesmo que o sinal esteja aberto para mim eu paro, pois a maioria dos motoristas furam sinal vermelho e não param onde tem placa de pare

**Como você se sente em relação ao trânsito?**

Eu fico estressado, por causa do comportamento das demais pessoas.

**Tema 2: Segurança no trânsito(efeito energético)**

**O que mais te chama mais atenção no trânsito no dia a dia?**

Falta de conhecimento dos motoristas, a maioria não tem noção do que pode acontecer no trânsito, como por exemplo os impactos de um acidente e isso não é aprendido na autoescola

**O que mais te incomoda no trânsito quando você está dirigindo?**

O orgulho dos motoristas, por exemplo, quando você quer mudar de faixa o motorista que está ao seu lado não deixa, ele quer que você mude atrás dele, mas todos pensam assim. É como se fosse uma competição onde todos querem sair por cima.

**Qual é o seu sentimento em relação à segurança no trânsito?**

Eu sinto que o trânsito é um cenário de competição onde ninguém quer sair como perdedor. Quando há congestionamento eu fico com um pouco de raiva.

Eu já pensei em parar de dirigir, por que é muito perigoso. Primeiro não depende só de você, você pode fazer tudo certo, mas sempre depende das ações dos outros motoristas.

**Tema 3: Ações para melhor o trânsito (efeito lógico)**

**O que você acha que precisa ser feito para que o trânsito se torne mais seguro?**

Eu acho que o problema é na aula de legislação na autoescola, se tivesse uma carga horaria melhor e um método de ensino melhor as pessoas iriam ter mais noção. Acho que deveria melhorar o curso para tirar carteira.

**O que você pensa a respeito do modo como as pessoas dirigem?**

As pessoas não respeitam os demais motoristas, não dão preferência.

**Você acha que as pessoas respeitam as regras/leis no trânsito?**

Não, as pessoas não respeitam.

**Em sua opinião, por que as pessoas não respeitam as leis/regras de trânsito?**

Por causa do sentimento de impunidade mesmo.

As pequenas infrações do dia a dia, geralmente não acontece nada com a pessoa, então a pessoa prefere não respeitar. Se você fecha alguém, faz conversão sem dar seta? Não acontece nada com você.

E também da forma como se aprende na autoescola. Se tivesse uma carga horária melhor, um ensino melhor as pessoas iria se conscientizar. Acho que teria que ter uma noção mais prática do que é dirigir. A pessoa aprende, tira carteira, mas comente infração. Se houvesse um aprendizado melhor a pessoa iria agir naturalmente.