



UnB

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

INSTITUTO DE LETRAS

DEPARTAMENTO DE LINGUÍSTICA, PORTUGUÊS E LÍNGUAS CLÁSSICAS

PROJETO DE CURSO

ANÁLISE DAS MARCAS LINGUÍSTICO-DISCURSIVAS DA CONSTRUÇÃO DA
AUTODEFESA EM NARRATIVAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

MARCELO CORADO DE ALBUQUERQUE

BRASÍLIA

2011

Universidade de Brasília
Instituto de Letras
Departamento de Linguística, Português e Línguas Clássicas
Projeto de Curso

ANÁLISE DAS MARCAS LINGUÍSTICO-DISCURSIVAS DA CONSTRUÇÃO DA
AUTODEFESA EM NARRATIVAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Trabalho apresentado como requisito
parcial para a obtenção do grau de
Licenciado em Letras Português pela
Universidade de Brasília.

Graduando:

Marcelo Corado de Albuquerque

Orientadora:

Dra. Maria Luíza Monteiro Sales Corôa

Brasília

2011

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. TRÂNSITO E PRÁTICAS DISCURSIVAS EM SOCIEDADE.....	5
2.1 A POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E O ATENDIMENTO DE ACIDENTES.....	6
2.2 O CONTEXTO DE LAVRATURA DAS DECLARAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO	8
3. O ESTUDO DE INGRID LUIZA NETO E SUA APLICAÇÃO AO PRESENTE TRABALHO	11
4. ANÁLISE DE DECLARAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO – DAT	13
4.1 DISTORÇÃO DO AGENTE DA AÇÃO.....	13
4.1.1 <i>Difusão da Responsabilidade</i>	13
4.1.2 <i>Deslocamento da Responsabilidade</i>	20
4.2 RECONSTRUÇÃO DA CONDUTA.....	25
4.2.1 <i>Justificação Moral</i>	25
4.2.2 <i>Comparação Vantajosa</i>	27
4.2.3 <i>Linguagem Eufemística</i>	28
4.3 NEGAÇÃO DA CULPA.....	29
4.4 DESCONSTRUÇÃO DA IMAGEM	32
5. CONCLUSÃO.....	35
6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	36
ANEXO	37

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho busca identificar as marcas linguístico-discursivas da construção da autodefesa em narrativas de acidentes de trânsito ocorridos em trechos de duas rodovias federais que perpassam o Distrito Federal e o estado de Goiás. Essas narrativas encontram-se em documentos chamados *Declaração de Acidente de Trânsito – DAT*, um formulário de uso da Polícia Rodoviária Federal – PRF destinado ao registro de dados de acidentes de trânsito.

Além de buscar referencial em teorias da Linguística e da Análise do Discurso, este estudo dialoga com a dissertação *Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: esboçando um modelo*, de Ingrid Luiza Neto, defendida em 2009, na Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações. Buscamos identificar, nas narrativas de acidentes de trânsito analisadas, a aplicação das categorias de análise levantadas por Neto em sua dissertação, não nos restringindo, entretanto, a essas categorias, mas buscando identificar outras que porventura se fizessem presentes ao longo do *corpus* estudado.

Dessa forma, partimos de uma breve exposição sobre a relação entre trânsito e práticas discursivas em sociedade, falando um pouco sobre a Polícia Rodoviária Federal e seu trabalho no atendimento a acidentes de trânsito. Apresentamos, então, o estudo de Ingrid Luiza Neto e a relação que buscamos com o presente trabalho. Logo depois, iniciamos o levantamento das marcas linguístico-discursivas de construção da autodefesa em declarações de acidentes de trânsito da Polícia Rodoviária Federal.

Nas transcrições de trechos das narrativas de acidentes de trânsito, procuramos manter fidelidade aos textos manuscritos dos declarantes, evitando qualquer tipo de revisão de aspectos gramaticais, ortográficos ou de ordem lógica.

Foram excluídas do nosso *corpus* 16 (dezesesseis) declarações que acreditamos terem sido redigidas por policiais rodoviários federais, o que é permitido – desde que seja feito de acordo com a declaração do condutor – mas pouco contribuiria para o presente estudo. Essas declarações, em sua maioria, apresentam o condutor do veículo como uma terceira pessoa, sendo que algumas até iniciam dizendo que “o condutor declara...” ou ainda “segundo informação do condutor...”. Além disso, em algumas declarações há uso acima do comum de termos mais técnicos, como identificação de veículos em “V1” e “V2”, palavras e expressões como “nos informou do acidente”, “sentido crescente da rodovia”, “colisão”, “retenção de veículos”, “condutor”, “abalroar”, “declive”, “aquaplanou”, “canteiro central”, “transposição de faixa”, “danos de pequena monta”. A letra de dois policiais que, juntos, devem ter redigido 09 (nove) dessas 16 declarações também ajudou na identificação das narrativas a serem desconsideradas, bem como a comparação entre a letra do texto da narrativa e a das assinaturas do policial e do condutor, em alguns casos. Após uma leitura atenta dessas declarações, entendemos que os policiais pelo menos reestruturaram as narrativas orais dos condutores, enquanto as redigiam.

Além das declarações possivelmente preenchidas por policiais, excluímos também 02 (duas) outras, por estarem ilegíveis. Esses textos resultam de cópias tiradas de vias carbonadas de pouca legibilidade, cujos originais não se encontravam nos arquivos do Posto PRF, podendo ter sido inclusive entregues equivocadamente para os respectivos condutores.

Dessa forma, excluindo-se, ao todo, essas 18 (dezoito) declarações, nosso *corpus* reduz-se a 24 (vinte e quatro) declarações de acidentes de trânsito.

2. TRÂNSITO E PRÁTICAS DISCURSIVAS EM SOCIEDADE

Vivemos em um país urbano. De acordo com os dados do Censo Demográfico 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, o Brasil tinha, em agosto de 2010, 84,4% de sua população morando em cidades (IBGE). Se olharmos apenas para a Região Centro-Oeste, onde se coletaram os dados para o presente estudo, teremos um grau de urbanização superior à média nacional, com apenas 10,2% da população situada em zona rural, ou seja, praticamente 9 em cada 10 habitantes fora do campo.

Uma das características mais marcantes das cidades é o trânsito. No Brasil, o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres, abertas à circulação, rege-se pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, criado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. O CTB considera trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (Lei nº 9.503/97, art. 1º, § 1º). Para organizar o trânsito nas cidades brasileiras, o CTB estabeleceu algumas normas gerais de circulação e conduta, compreendidas entre os artigos 26 e 67 da lei. São essas normas que regulamentam, por exemplo, o lado da via utilizado para circulação, a preferência de passagem em cruzamentos de vias, o uso dos instrumentos de sinalização veicular, os procedimentos para embarques e desembarques entre outros aspectos.

Se pararmos para pensar, o trânsito é tão importante para nossa sociedade que as vias, salvo raríssimas exceções, funcionam 24 horas por dia, 7 dias por semana. Não há como negar que o trânsito é necessário, seja para escoar produções agrícolas, transportar medicamentos e artigos de primeira necessidade, seja para fazer com que o trabalhador chegue ao seu local de trabalho ou para propiciar a comunhão da família. Exatamente por estar relacionado a tantas necessidades, o trânsito acaba sobrecarregando as poucas vias disponíveis em nossas cidades, principalmente nos horários de maior deslocamento, como o início da manhã ou fim da tarde. A mídia, ao falar de trânsito, geralmente veicula informações sobre congestionamentos ou acidentes.

Os acidentes de trânsito podem ter diversas causas, relacionadas ao condutor, veículo, via, tempo, entre outros. Assim também, podem os acidentes gerar diversas consequências, para condutor, passageiros, veículos, animais, patrimônio público etc. As consequências mais graves indiscutivelmente são as mortes, que geram prejuízos para a sociedade como um todo, e não só para a família da vítima. Podemos citar, por exemplo, gastos com tratamentos de saúde – quando as mortes não ocorrem no local do acidente – e com pensões para a família da vítima. Além disso, temos que considerar todo o dinheiro público investido na vítima, como a formação educacional em instituições públicas, por exemplo. Isso só para ficar na esfera financeira.

Nessa esfera financeira, os acidentes causam prejuízos também para os envolvidos que deram causa à ocorrência. Esses valores geralmente estão relacionados a danos pessoais e materiais. Acerca disso, cada acidente terá seu preço, dependendo da gravidade das lesões pessoais, da quantidade de pessoas feridas, dos danos causados aos veículos, do valor de mercado dos veículos envolvidos, entre outros aspectos.

Tudo isso nos faz ver que o fenômeno trânsito é complexo e faz parte do nosso dia a dia, queiramos nós ou não. Nas estradas e rodovias federais, é atribuição da Polícia Rodoviária Federal promover um trânsito seguro.

2.1 A POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E O ATENDIMENTO DE ACIDENTES

Neste trabalho, analisaremos declarações de acidentes de trânsito ocorridos em rodovias federais. Faremos um breve histórico da Polícia rodoviária Federal, falaremos resumidamente sobre a previsão legal do atendimento de acidentes de trânsito dessa instituição, trataremos da própria Declaração de Acidente de Trânsito – DAT e do posto da Polícia Rodoviária Federal onde foram coletadas as declarações componentes do *corpus*.

A Polícia Rodoviária Federal – PRF foi criada em 1928, por ato do então presidente Washington Luís, cujo lema era: “Governar é abrir estradas”. Àquela época, a PRF recebeu o nome de Polícia das Estradas, tendo a atribuição de fazer a vigilância

das rodovias Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo, inauguradas naquele mesmo ano. Com o tempo, o nome, o órgão ao qual se subordinava e as atribuições da Polícia Rodoviária Federal foram mudando. As mudanças mais importantes remontam aos anos de 1988, quando a Constituição Federal inseriu a PRF na estrutura do Sistema Nacional de Segurança Pública, e 1991, quando, ao deixar de ser subordinada ao antigo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, atual Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, passou a integrar a estrutura do Ministério da Justiça, denominando-se Departamento de Polícia Rodoviária Federal.

Quanto às atribuições da Polícia Rodoviária Federal, não podemos dizer que elas foram simplesmente se alterando, mas sim que foram aumentando. Se, em sua fundação, exercia apenas o patrulhamento de vigilância rodovias Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo, hoje a PRF exerce o policiamento e a fiscalização de aproximadamente 66 mil quilômetros de estradas e rodovias federais, em todos os estados brasileiros e no Distrito Federal, abrangendo mais de 3.500 municípios. Suas atividades englobam: fiscalizações de trânsito, fiscalização ambiental, fiscalização de transporte nacional e internacional de passageiros, fiscalização de transporte de produtos perigosos e fiscalização de peso e do excesso de carga, cada qual mediante aplicação de legislação específica. Além disso, a PRF combate crimes como: contrabando, descaminho, tráfico de drogas, armas, munições e pessoas, exploração sexual de crianças e adolescentes, roubo de cargas e veículos. Na área de atendimento de acidentes de trânsito, presta os primeiros-socorros às vítimas, na maioria das vezes contando com o auxílio do Corpo de Bombeiros ou do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU. Tudo isso sem mencionar escoltas a dignitários, entre outras atribuições.

As atribuições da Polícia Rodoviária Federal são dadas pela Constituição Federal e por outros dispositivos legais. Destacaremos, a seguir, apenas o que diz respeito ao atendimento de acidentes de trânsito.

O Decreto nº 1.655, de 3 de outubro de 1995, que definiu a competência da Polícia Rodoviária Federal, diz, em seu artigo 1º, incisos IV e V:

“Art. 1º À Polícia Rodoviária Federal, órgão permanente, integrante da estrutura regimental do Ministério da Justiça, no âmbito das rodovias federais, compete:

(...)

IV - executar serviços de prevenção, atendimento de acidentes e salvamento de vítimas nas rodovias federais;

V - realizar perícias, levantamento de locais, boletins de ocorrências, investigações, testes de dosagem alcoólica e outros procedimentos estabelecidos em leis e regulamentos, imprescindíveis à elucidação dos acidentes de trânsito;”

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, diz, em seu artigo 20, incisos IV e VII:

“Art. 20. Compete à Polícia Rodoviária Federal, no âmbito das rodovias e estradas federais:

(...)

IV - efetuar levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas;

(...)

VII - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas, adotando ou indicando medidas operacionais preventivas e encaminhando-os ao órgão rodoviário federal;”

2.2 O CONTEXTO DE LAVRATURA DAS DECLARAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Verdade é que nem todos os acidentes tem o mesmo atendimento. Geralmente, ao tomar ciência de uma ocorrência, procura-se saber logo o tipo de acidente, o tipo de veículos envolvidos, se há ou não vítimas, quantas são e qual o estado delas, por exemplo. Isso influenciará diretamente na quantidade de policiais mobilizados e na velocidade do deslocamento até o local.

As Declarações de Acidente de Trânsito utilizadas no presente trabalho referem-se a acidentes ocorridos na circunscrição do posto Zarzur Pacheco, situado no Distrito Federal, no quilômetro 13 da rodovia BR-060. Essa rodovia, com início em Brasília, compreende o eixo de ligação Brasília/DF-Goiânia/GO. Além de fiscalizar um trecho de 62 quilômetros na BR-060, esse mesmo posto também é responsável por um trecho de 84 quilômetros da rodovia BR-070, saída de Brasília para cidades como Pirenópolis/GO e Cuiabá/MT, e por um trecho da BR-080, que não incluiremos neste estudo por não haver nenhuma declaração de acidente de trânsito que se refira a essa rodovia. Ao longo de toda a circunscrição do posto, há áreas urbanas e rurais. Para ficar mais claro, segue abaixo um quadro contendo a circunscrição do referido posto no que diz respeito às rodovias BR-060 e BR-070:

Circunscrição do posto Zarzur Pacheco (Polícia Rodoviária Federal)

RODOVIA	TRECHO	UF	MUNICÍPIOS ABRANGIDOS	KM TOTAL
BR-060	Km 0 ao km 30	DF	Brasília	30
	Km 0 ao km 32	GO	Santo Antônio do Descoberto e Alexânia	32
BR-070	Km 0 ao km 20	DF	Brasília	20
	Km 0 ao km 64	GO	Águas Lindas e Cocalzinho	64
				146

Vale aqui ressaltar que as rodovias são renumeradas, ou seja, começam novamente do zero a cada vez que atravessam uma divisa de estados. Assim, os quilômetros são situados dentro dos estados, de forma que o km 10 da rodovia BR-060 é um em Brasília, outro em Goiás e outro em Mato Grosso do Sul.

Conforme verificado com a chefia do posto Zarzur Pacheco, para os casos em que se mantém a cena do acidente, ou seja, nos casos em que os condutores não tiraram os veículos do local onde estes se encontravam ao fim do acidente, os policiais deslocam-se até o local do ocorrido e preenchem um documento chamado Boletim de Acidente de Trânsito – BAT. Este documento é mais complexo que a declaração que

estudaremos, pois, em pelo menos cinco páginas, possibilita coletar informações diversas sobre o acidente (tipo de acidente e condições físicas do local), condutores, passageiros, danos no(s) veículo(s), cena do acidente e declaração do(s) policial(is) e do(s) condutor(es), além de outros dados sobre o acidente.

Há alguns casos de acidentes mais simples, geralmente sem vítimas, em que pelo menos um dos condutores comparece ao posto mais próximo da Polícia Rodoviária Federal apenas informando que, em determinado local, envolveu-se em acidente. Não existe cena do local, pois o(s) veículo(s) encontra(m)-se em frente ao posto no momento da informação. O que os policiais fazem nesses casos? Entregam para o(s) informante(s) uma Declaração de Acidente de Trânsito – DAT, que, além de colher informações resumidas sobre o acidente em si, veículo e condutor, deixa um espaço reservado para a narrativa do fato, conforme declaração do(s) condutor(es).

A própria Declaração de Acidente de Trânsito traz em seu cabeçalho a seguinte informação: “Comunicamos a V. S.^a que nesta data compareceu o condutor abaixo identificado declarando que se envolveu em acidente de trânsito”, demonstrando a previsão de ocorrência desses tipos de casos, em que há uma apresentação voluntária ao agente policial. Além desses casos, a Declaração de Acidente de Trânsito pode ser usada também quando houver o desfazimento do local do acidente antes da chegada da polícia, desde que não haja vítimas.

Em todo o primeiro semestre de 2009 foram preenchidas, no posto Zarzur Pacheco, Declarações de Acidentes de Trânsito referentes a trinta e seis acidentes. Como há, entre esses trinta e seis acidentes citados, seis em que as duas partes envolvidas preencheram a Declaração, o *corpus* deste trabalho compreende quarenta e duas Declarações de Acidentes de Trânsito.

3. O ESTUDO DE INGRID LUIZA NETO E SUA APLICAÇÃO AO PRESENTE TRABALHO

Para analisar as declarações de acidentes de trânsito, lançaremos mão da dissertação *Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: esboçando um modelo*, de Ingrid Luiza Neto, defendida em 2009, na Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações.

Neto realizou três pesquisas empíricas em seu estudo. Na primeira pesquisa, aplicou um formulário a 563 condutores, contendo afirmações do tipo “falar rapidinho no celular não tem problema” e “não é justo ser multado por excesso de velocidade já que muitas pessoas não respeitam os limites”. Os condutores deveriam então dizer se concordavam totalmente, concordavam, discordavam ou discordavam totalmente das afirmações. Com isso, a autora buscou saber se era aplicável o referencial teórico desenvolvido por Albert Bandura e Fábio Iglesias, acerca de justificativas e desengajamento moral, na análise dos dados do trânsito brasileiro, o que foi aceito parcialmente.

A segunda pesquisa de Neto foi realizada com 161 policiais militares do Batalhão de Trânsito do Distrito Federal. Neste estudo, os policiais tinham de identificar, em um formulário contendo 19 itens, quais justificativas eram mais comumente ouvidas por eles no dia a dia, devendo suas respostas indicar: nunca, raramente, às vezes, frequentemente ou sempre. O objetivo, segundo a autora, era verificar a “relação entre as justificativas que os policiais militares relatam ouvir com maior frequência e o modelo proposto no estudo 1”, relação esta que foi confirmada.

Na terceira pesquisa, Neto analisou 129 recursos de infrações interpostos por condutores junto ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal, com o objetivo de verificar se os argumentos trazidos por esses condutores tinham relação com o modelo proposto no estudo 2, hipótese que também foi confirmada.

Ao final das três pesquisas, a análise dos dados indicou que não se aplica integralmente o modelo de Albert Bandura às respostas dos condutores brasileiros. Além disso, ao longo das pesquisas, foram identificadas categorias de análise que não constavam do trabalho original de Bandura, como é o caso da categoria *Jeitinho*. Por *Jeitinho*, entende-se a forma culturalmente reconhecida que o brasileiro tem para tentar resolver seus problemas, atender suas necessidades, sem prejudicar os lados envolvidos, muitas vezes burlando regras e corrompendo-se para alcançar os interesses almejados. Barbosa (in Neto) nos fornece um conceito para o jeitinho:

“O jeitinho é uma forma especial de se resolver algum problema ou situação difícil e proibida ou uma solução criativa para alguma emergência, seja sob a forma de burla a alguma regra ou norma preestabelecida, seja sob a forma de conciliação, esperteza ou habilidade.”

Neto desmembra a categoria *Jeitinho* em outras três, encontradas em seu estudo: tentativa de sensibilização, ameaça e invocação do prestígio. Por sua natureza, e pelas diversas formas que pode assumir, não trataremos o *Jeitinho* como uma categoria de análise. Neste trabalho, ele estará presente no levantamento das marcas discursivas da autodefesa, uma vez que, em nosso caso, o *Jeitinho* está mais relacionado às estratégias discursivas de que os condutores possam ter lançado mão.

Assim, excluindo a categoria *Jeitinho*, estudaremos neste trabalho a possibilidade de aplicação das outras categorias levantadas por Ingrid Luíza Neto em suas pesquisas, quais sejam: Distorção do Agente da Ação (subdividida em Difusão da Responsabilidade e Deslocamento da Responsabilidade), Reconstrução da Conduta (desmembrada em Justificação Moral, Comparação Vantajosa e Linguagem Eufemística) e Negação da Culpa. Além das categorias presentes no estudo de Neto, identificamos também, nas declarações de acidentes de trânsito analisadas, o que chamamos de Desconstrução da Imagem. Partiremos, então, para a análise das declarações de acidentes de trânsito.

4. ANÁLISE DE DECLARAÇÕES DE ACIDENTES DE TRÂNSITO – DAT

Com o intuito de adequar o volume de declarações aos objetivos propostos, resolvemos pesquisar as declarações de acidentes de trânsito referentes ao período de 1º de janeiro a 30 de junho de 2009, ou seja, todas as declarações lavradas no 1º semestre de 2009 pelas equipes do Posto Zarzur Pacheco. Vale ressaltar que só existem dois postos da Polícia Rodoviária Federal dentro do território do Distrito Federal, sendo um deles o Zarzur Pacheco. A escolha do período que delimitou o *corpus* não foi por acaso nem ocorreu neste ano de 2011, mas sim no segundo semestre de 2009, quando conseguimos as cópias das declarações e tentamos desenvolver o presente trabalho. Na época, por motivos pessoais tivemos de abortar a ideia. Partiremos então para a análise das declarações.

4.1 DISTORÇÃO DO AGENTE DA AÇÃO

Segundo Ingrid Luiza Neto, a distorção do agente da ação acontece quando há uma “modificação da relação causal entre a conduta e seus efeitos” (Neto, 2009). Essa distorção pode acontecer de duas formas: pela difusão da responsabilidade ou pelo deslocamento da responsabilidade.

4.1.1 *Difusão da Responsabilidade*

Mediante a distorção do agente da ação por difusão da responsabilidade, “o controle moral pode ser enfraquecido recorrendo à ideia de que outras pessoas estão agindo na mesma intenção” (Neto, 2009). Enxergamos que aqui se invoca o argumento de que diversas pessoas praticam uma conduta inadequada ou são responsáveis por uma ação ou omissão, não havendo indicação de um culpado específico. Em sua dissertação, Neto nos dá alguns exemplos dessa estratégia discursiva:

- (1) “Estava conduzindo por uma estrada de chão que dezenas de outros condutores utilizam”
- (2) “Estava estacionada em uma calçada onde havia vários veículos, pensei que podia estacionar”
- (3) “Naquele local é comum as pessoas estacionarem em fila dupla”

Nas declarações de acidentes de trânsito analisadas, não encontramos um exemplo em que se visualize tão claramente a difusão da responsabilidade. O que encontramos está mais para uma espécie de divisão ou distribuição da responsabilidade, um tipo de deslocamento para mais de um responsável. Exemplificamos com os seguintes trechos:

- (4) “Ao frear para evitar colisão com o veículo da frente que parou **subitamente, sofreu colisão traseira** pelo veículo Gol Power de Placa [cita a placa]”. (grifo nosso).

Nesse exemplo, temos um veículo que parou subitamente (veículo da frente) e um veículo que colidiu (veículo de trás). Nos termos da declaração, ambos estão recebendo suas parcelas de culpa pela ocorrência do acidente. Percebemos que o declarante isenta-se de responsabilidades. Em primeiro lugar, aponta uma ação inadequada praticada pelo condutor do veículo da frente: parar subitamente. Em segundo lugar, descreve sua ação: frear. Logo após, o declarante justifica sua ação: freou para evitar colisão com o veículo da frente. Por último, afirma ter sofrido colisão traseira.

Podemos identificar algumas marcas de autodefesa no texto. A presença do adjetivo qualificando negativamente a ação do condutor do veículo da frente e ausência de qualquer adjetivo que caracterize a ação do declarante. Note-se que o declarante não freou subitamente, ou melhor, não disse como freou. Pela lógica, se o primeiro veículo parou subitamente e o segundo teve de frear para evitar uma colisão, então ele freou bruscamente também. Assim, por meio da omissão de um adjetivo, ou da qualificação negativa apenas do outro, é construída uma parte da autodefesa.

Além de não qualificar sua ação de frear, o declarante a justifica, dizendo que o fez para evitar a colisão com o veículo da frente. Se o condutor tivesse freado da forma adequada, não precisaria justificar seu ato. Nesse caso, ele lança mão de uma explicação que traz em si uma comparação vantajosa: melhor frear bruscamente do que colidir! Se eu não tivesse freado, teria colidido!

Por último, o declarante informa ter sofrido uma colisão traseira. Nesse trecho, a principal estratégia consiste na escolha do verbo “sofrer”. Sempre que alguém ou algo sofre uma ação, existe outro alguém ou algo que pratica essa ação. Aqui, lança-se mão de uma estrutura de passividade para dizer que o autor da ação (agente) foi o veículo de trás. Fica implícito que o condutor do último veículo não freou para evitar o acidente, só o declarante o fez.

(5) “Vinha eu de Goiânia com destino a Brasília (...) quando a **motorista de um Siena Prata após ser fechada** por um veículo que saía de um retorno **foi obrigada a freiar bruscamente não me dando tempo de reação** fato esse que resultou na colisão traseira.” (grifo nosso).

Aqui podemos identificar um veículo que saiu de um retorno de forma inadequada, um segundo veículo, que freou bruscamente, e o terceiro veículo, que não teve tempo de reação.

A responsabilidade pela colisão é colocada sobre os dois primeiros veículos. Fica claro, de acordo com a narrativa, que o primeiro veículo saía de um retorno de forma inadequada, a ponto de obrigar o segundo veículo a frear bruscamente. Nesse ponto, a culpa é lançada mais sobre o primeiro veículo, pois, por meio do uso da estrutura de passividade, em “após ser fechada” e “foi obrigada” procura-se demonstrar uma impotência do condutor do segundo veículo. Entretanto, o fato de o segundo veículo ter freado bruscamente foi crucial para a ocorrência do acidente. O declarante diz que essa ação tirou-lhe o tempo de reação. Nesse caso, apesar de parecer que se está tirando a culpa de sobre o segundo condutor, a informação prestada imputa-lhe certa parcela de culpa.

Quando vai falar de seu veículo, o declarante não diz ter freado bruscamente. Há aqui três possibilidades: ele freou de forma contida (pouco provável), não freou (pouco provável) ou freou bruscamente, apesar de não ter conseguido evitar o acidente (mais provável). Ocorre que, em vez de dar essa informação, o declarante informa que o segundo veículo não lhe deu tempo de reação, deslocando para aquele condutor a responsabilidade que seria dele, já que manter a distância de segurança compete ao veículo de trás.

Por fim, o declarante afirma que “o fato resultou na colisão traseira”. Com essa informação, busca-se caracterizar o acidente como uma consequência das causas geradas pelos dois primeiros veículos. O verbo resultar é o principal responsável por essa interpretação. Não há aqui a identificação de um sujeito da ação, mas apenas um resultado de ações de outros sujeitos. Observe-se que podemos identificar ações dos dois outros condutores, mas não do declarante: o primeiro veículo fechou o segundo; o segundo freou bruscamente; o terceiro não teve tempo de reação. Encontramos aqui, então, o apagamento da ação do declarante e do agente da colisão como formas de autodefesa.

Se fizermos uma comparação com o exemplo 4, veremos que lá o condutor do segundo veículo afirma ter “sofrido uma colisão traseira”. Já aqui, o condutor do terceiro veículo indica que as ações dos dois primeiros resultaram em uma colisão. Note-se que em ambos os casos os declarantes deslocam a responsabilidade pelos acidentes para os outros condutores. Vejamos mais um exemplo:

(6) **“Estava vindo de Goiânia (...) quando um veículo adentrou a minha frente, saindo do retorno sem dar a preferência a minha pessoa, devido ao fato tive que frear bruscamente não dando tempo para que o condutor do veículo que vinha logo em seguida freasse, colidindo então na trazeira do meu veículo.”** (grifo nosso).

Aqui encontramos algo um pouco diferente, pois o declarante acaba atribuindo responsabilidade aos três condutores envolvidos. Diz ele, primeiramente, que um veículo adentrou a rodovia, à sua frente, sem respeitar sua preferência de passagem. Ao

informar isso, mostra que o outro condutor infringiu as normas de circulação. Logo em seguida, diz que “devido ao fato” teve que frear bruscamente. Não se deve frear bruscamente, mas o declarante vincula sua ação à ação do primeiro condutor. Coloca-se a freada como consequência do erro do outro. Além disso, a construção “tive que frear” indica que o declarante freou bruscamente porque não teve outra opção, como se frear ali fosse uma obrigação.

Continuando, o declarante lança mão das estruturas verbais “não dando tempo” e “colidindo”. Ele não diz que impossibilitou o terceiro condutor de realizar o procedimento de frenagem, o que ocorre é uma impessoalização. É como se estivesse dito: não houve tempo para que o terceiro condutor freasse, acontecendo a colisão. O declarante, com isso, atribui maior parcela de culpa ao primeiro condutor. O apagamento do sujeito em “colidindo então na traseira do meu veículo” indica uma tentativa de não responsabilizar o terceiro condutor, que não teve tempo de frear e provavelmente não mantinha uma distância de segurança do segundo veículo. A distância entre o segundo e o terceiro veículos não é mencionada, pois não é intenção do declarante atribuir responsabilidades ao terceiro condutor. Apesar disso, parcelas menores são atribuídas tanto ao declarante, que freou bruscamente, quanto ao último condutor, que praticou a ação de colidir. Mais exemplos:

- (7) “(...) chovia bastante e tinha muita água no asfalto **devido as condições da pista e do tempo o veículo (...) veio aquaplanar** na rodovia na velocidade entre 70/80 km h e perde o controle e rodar quando o mesmo veio a colidir com o meio fio e capotando no canteiro da rodovia.” (grifo nosso).

Temos, neste exemplo, um caso diferente dos anteriores. Agora, não há nenhum outro veículo envolvido no acidente. Aqui ocorre um tombamento ou capotamento após uma aquaplanagem. A aquaplanagem é um fenômeno que ocorre quando se faz uma lâmina de água entre a banda de rodagem do pneu e o pavimento da via, diminuindo o atrito entre ambos. Os fatores que mais influenciam nesse fenômeno são a quantidade de água na pista e a velocidade do veículo.

O declarante começa informando que chovia bastante e havia muita água no asfalto. Já sabemos então que o fator excesso de água estava presente. Somos informados, então, de que o veículo aquaplanou devido às condições da pista e do tempo. Quanto ao tempo, o condutor provavelmente se referia somente à chuva, já que não citou outros aspectos relevantes, como vento, por exemplo. Quando fala em condições da pista, não deixa claro se fala somente da lâmina de água formada ou de outras deficiências na via, como traçado irregular, buracos, má qualidade do asfalto etc.

O que poderia responsabilizar o condutor pelo acidente? Basicamente, considerando que ele não tenha cochilado e saído da pista, uma manobra brusca ou excesso de velocidade. O declarante exime-se de uma responsabilidade por manobra indevida ao dizer que o veículo aquaplanou, perdeu o controle e rodou devido às condições da pista e do tempo. Apontar as condições da pista e do tempo como causas do acidente é uma forma de eliminar outras possíveis causas. Na tentativa de se eximir de uma responsabilização por excesso de velocidade, diz que o veículo estava na velocidade entre 70 e 80 km/h, que deve ser uma velocidade permitida para o trecho. Entretanto, na presença de condições adversas (chuva, por exemplo), o motorista deve avaliar qual é a velocidade de segurança. Portanto, mesmo tentando se eximir, o condutor pode ter dado uma pista de que praticou uma ação incorreta.

O declarante diz ainda que o veículo “veio a aquaplanar, perder o controle e rodar”. Ao vincular todos os verbos ao veículo, coloca-se a máquina na função de sujeito da ação. É como dizer que o veículo aquaplanou, perdeu o controle e rodou. Nem para falar acerca da perda de controle sobre o veículo o declarante utilizou o verbo em primeira pessoa. Ora, o veículo não tem controle sobre si mesmo, e sim o condutor. Nesse mesmo sentido, foi também o veículo que “veio a colidir com o meio-fio”. Há, portanto, um deslocamento de responsabilidades para o tempo, a pista e o veículo.

- (8) “Na BR 060 (...) parei o carro no acostamento, sinalizei com o pisca-alerta, minha mãe abriu a porta traseira, veio o caminhão e o vento levou a porta que se chocou contra o paralama direito da última carreta (...)”. (grifo nosso).

Esse caso chega a ser cômico. Se analisarmos bem, encontraremos uma lista de sujeitos e respectivas ações: o declarante parou o carro no acostamento e sinalizou com o pisca-alerta; a mãe do declarante abriu a porta; o caminhão veio; o vento levou a porta; a porta se chocou contra o outro veículo.

Na lista de ações descritas, há algumas que, conforme narradas, podem ser consideradas corretas, algumas que podemos entender como neutras e outras que indicam um responsável – ainda que um responsável neutro – pelo ocorrido. As ações corretas estão vinculadas ao condutor. Parar no acostamento, local adequado para paradas, e sinalizar. Os fatos de apenas abrir uma porta (mãe) e de vir (caminhão) podem ser identificados como neutros: portas foram feitas para serem abertas e fechadas e os veículos servem exatamente para ir e vir. Quem causou o acidente, então? Aparentemente, o vento, que levou a porta, e a porta, que se chocou contra o outro veículo. Não foi o condutor que estacionou muito perto do bordo da pista, nem quem abriu a porta que o fez quando ou como não devia, nem o caminhão que passou perto demais do veículo.

Aqui podemos observar algo: dificilmente uma porta de um veículo será tão grande que, uma vez este parado num local adequado, ela acerte outro veículo. Suponhamos que o acostamento era muito estreito, então. Nesse caso, a porta só poderia ter sido aberta em um momento adequado, principalmente uma porta que fique do lado da faixa de rolamento da pista. Pouco provável é que o caminhão tenha passado perto demais do outro veículo, pois o fato teria provavelmente constado da narrativa. Como se construiu a autodefesa nesse caso? Por meio da omissão de informações que poderiam trazer a culpa para o condutor ou o passageiro do veículo.

Esse apagamento intencional de informações relevantes é estudado pela Psicologia. Ao citar Johnson (1998, p. 503), Ingrid Luiza Neto diz que:

“depois de acidentes ou sinistros, os condutores tendem a não se lembrar de determinados detalhes, são motivados a esquecer tudo o que lhes faz sofrer ou traz algum prejuízo pessoal e, ainda, buscam todos os fatos possíveis para justificar o seu comportamento.”

Assim, o acidente é narrado como se nada de errado tivesse sido feito, sendo apenas uma fatalidade causada pelo vento e pela própria porta.

4.1.2 Deslocamento da Responsabilidade

No Deslocamento da Responsabilidade, “pessoas podem ver suas ações como emergindo de pressões sociais ou imposições de outros, muito mais do que algo pelo que são responsáveis” (Neto, 2009). Enquanto na difusão da responsabilidade não há um agente claro, na distorção do agente da ação por deslocamento da responsabilidade já é possível identificar uma pessoa, instituição ou grupo específico sobre quem recaia a culpa. São exemplos dados por Neto:

- (9) “Eu paguei, mas o DETRAN não enviou o documento”
- (10) “Este local não está sinalizado ou a sinalização está deficiente”
- (11) “Então onde vou colocar meu carro, se vocês não fazem vagas para nós?”

Não é difícil identificar diversos casos de deslocamento da responsabilidade nas narrativas analisadas. Separamos, nesta seção, os casos em que os condutores atribuem a responsabilidade pelo acidente ao outro. Os dois exemplos seguintes atribuem responsabilidades ao próprio veículo do declarante. Vejamos:

- (12) “Estava vindo pela rodovia (...) fui efetuar uma ultrapassagem, quando **o carro que eu dirigia desceu em um degrau do lado esquerdo, quando percebi voltei para a pista quando ele deslizou e veio a colidir na carreta, na caixa de ferramenta vindo a rodar e bater a trazeira na escadinha berando o Tanque. o condutor do outro veículo parou e me ajudou.**” (grifo nosso).

Temos aqui um caso de deslocamento da responsabilidade para o próprio veículo. Isso é feito mediante uma atribuição de papel de sujeito ao veículo, o que se dá

pela designação das ações praticadas pelo veículo, as quais claramente se diferenciam das ações praticadas pelo próprio condutor.

Ao narrar suas ações, o declarante diz que (1) estava vindo pela rodovia, (2) foi efetuar uma ultrapassagem e (3) voltou para a pista. Nenhuma dessas ações indica que o condutor foi responsável pelo acidente. Por outro lado, se observarmos as ações do veículo, veremos que este (1) desceu em um degrau do lado esquerdo, (2) deslizou e colidiu na carreta e (3) rodou e bateu. Ou seja, o veículo causou o acidente. É como se o condutor tentasse “domá-lo”, sem sucesso. Tanto que, ao final da narrativa, o declarante informa que o condutor do outro veículo parou e o ajudou. Não se fala de um pneu furado, de algum obstáculo na pista, de condições adversas de tempo ou qualquer outro agente causador do acidente. De certa forma, é como se o veículo tivesse ficado incontrolável. O distanciamento entre condutor e veículo é bem marcado quando, na narrativa, temos: “o carro que eu dirigia”, seguido das ações praticadas pelo veículo.

(13) **“Eu (...) conduzia o caminhão (...) quando (...) o mesmo desgovernou-se na pista molhada, rodando, colidindo com uma árvore, danificando o chassi do lado esquerdo (...)”.**

O declarante diz que conduzia o caminhão quando este desgovernou-se na pista molhada. Entendemos que omitiu-se alguma informação que poderia indicar melhor a causa do acidente. Não sabemos se houve frenagem, excesso de velocidade, pneus desgastados, transposição de faixa, conversão ou qualquer outro tipo de manobra que fizesse com que o veículo se desgovernasse. Além do mais, a pista estava apenas molhada, não chovia muito ou havia muita água na pista. Essa informação, entretanto, poderia atribuir certa parcela de culpa ao declarante, de forma que o fato é narrado como uma fatalidade protagonizada pelo veículo, algo que aconteceu de repente e sem a interferência do condutor, que apenas conduzia o caminhão quando este desgovernou-se.

Passamos a analisar agora uma série de narrativas que atribuem a responsabilidade pelo acidente a condutores que realizam manobras indevidas e, segundo os declarantes, acabam sendo responsáveis pelos acidentes:

- (14) “(...) estava trafegando pela BR 060 km 2 no sentido Goiânia Brasília em uma subida quando ultrapassava uma carreta sendo feixado e jogado para fora da pista vim a amassar a lateral do veículo Fiat (...)”. (grifo nosso).
- (15) “(...) fomos fechados por um veículo (...) de Brasília, onde inevitavelmente colidiu batendo nas duas portas direitas, paramos o nosso veículo no acostamento e o condutor do carro que cometeu o ocorrido somente parou e pediu para que procurássemos a justiça e evadiu do local sem ao menos se preocupar se havia vítimas ou prestar socorro (...)”. (grifo nosso).
- (16) “(...) percebi um veículo parado no acostamento (...) veículo este (...) totalmente apagado, vindo a cruzar a pista, sem efetuar nenhuma sinalização. Não consegui frear minha motocicleta e vim a colidir na lateral desse veículo e sofrer algumas escoriações e fraturas no pé direito (...)”. (grifo nosso).
- (17) “Estava no km 12 ocorre que um veículo Gol com placa não identificada mim fechou ocorrendo que ao desviar desse veículo acabei mi colidino com veículo Fox teno envista que fiço procedimento de frenagem danos no meu veículo Gol com correia dentada quebrada amaçado na frente vazamento no radiador no outro veículo Fox danos no parachoque (...)”.(grifo nosso).
- (18) “(...) fui surpreendida por um carro (...) O carro estava fora da via, fazendo um retorno irregular, quando derrepente entrou na pista em alta velocidade me levando a desviar bruscamente para a faixa da direita, feita a manobra fui novamente surpreendida pelo mesmo carro, sendo obrigada a desviar para o acostamento, o veículo por pouco não capotou e ficou fora de estado de uso. O condutor do veículo não desceu do carro, mandou sua “esposa” ao local do acidente para ver se tinha acontecido algo, e logo em seguida a suposta esposa voltou para o carro e evadiu-se do local para eximir-se das

responsabilidades civis que por ventura recaíssem sobre ele. Uma das passageiras que se encontrava no banco passageiro do lado do motorista, **sentiu dores na mão direita que será futuramente analisado.**” (grifo nosso).

(19) **“Esta indo em direção a Taguatinga quando um carro apareceu do nada na contra mão, um Gol Vermelho no qual não consegue pegar o número da placa, nesse momento ele me fechou eu não consegue frear a tempo e acabei colidindo em sua lateral.”** (grifo nosso).

Podemos verificar nos exemplos dados o uso das seguintes expressões: “sendo fechado” (14), “fomos fechados” (15) e “me fechou” (17), além de outras estruturas que traduzem a ideia de que um outro veículo realizou uma manobra indevida que obrigou o declarante a agir de determinada forma, o que acabou resultando em acidente. A estrutura de passividade utilizada coloca o declarante em uma posição de quem sofre a ação. Os agentes dessas ações são terceiros não identificados devidamente nas declarações.

Além de serem “fechados”, os declarantes nos dão outras informações que indicam esse papel de impotência diante das ações de outros condutores, por meio de expressões como: “fui jogado para fora da pista” (14), “inevitavelmente colidiu” (15), “fui surpreendida por um carro” (18), “me levando a desviar” (18) e “sendo obrigada a desviar” (18). Por meio do uso dessas estruturas de passividade, os declarantes acabam justificando seus atos, uma vez que tentam mostrar ou que sofreram as ações ou que praticaram suas respectivas ações por não terem outra opção. Em “inevitavelmente colidiu” identificamos ainda o uso do verbo em 3ª pessoa, como se o veículo tivesse colidido por conta própria, colisão essa que não poderia ter sido evitada de nenhuma forma, segundo o declarante.

Ao tratar de suas próprias ações, os declarantes dizem: “vim a amassar a lateral do veículo” (14), “não consegui frear” (16), “vim a colidir” (16) e “acabei colidindo” (17). Com essas estruturas, eximem-se mais uma vez da autoria de ações, pois colocam-nas como decorrência dos atos anteriores ou demonstram a impotência para agir.

Para responsabilizar outros condutores, os declarantes lançam mão ainda das seguintes expressões: “o condutor do carro que cometeu o ocorrido” (15), “evadiu do local” (15), “o condutor do veículo não desceu do carro” (18) e “evadiu-se do local para eximir-se das responsabilidades civis” (18). Nesses casos, os declarantes afirmam, aberta ou indiretamente, que o outro condutor foi o responsável pelo acidente, pois as ações de evadir do local e não descer do veículo indicam que esses condutores não estavam interessados em discutir o pagamento de danos materiais ou pessoais, além de outras responsabilizações que poderiam advir dos acidentes.

Há ainda a desconstrução da imagem moral dos outros condutores, quando os declarantes afirmam: “sem ao menos se preocupar se havia vítimas ou prestar socorro” (15), uso da palavra “esposa” entre aspas (18), “suposta esposa” (18), “para eximir-se das responsabilidades civis” (18). Interessante notar que, mesmo sem ser possível comprovar essas afirmações, elas são lançadas nas declarações com o intuito de desautorizar o outro condutor, tentando passar uma imagem de que o outro é inconsequente, enganador, alguém que foge a suas responsabilidades, ou seja, um tipo digno de ser responsabilizado por um acidente de trânsito.

Por fim, esses declarantes relacionam alguns danos pessoais ou materiais sofridos, como lesões e fraturas, amassados nos veículos, peças danificadas. Interessante notar que os declarantes indicam até mesmo possíveis danos para deslocar a responsabilidade para o outro condutor. Verifique-se que no exemplo 15 há a informação de que o outro condutor “evadiu do local sem se preocupar se havia vítimas ou prestar socorro”. Entretanto, não se diz que houve vítimas. No exemplo 18, em vez de dizer o que aconteceu, o declarante utiliza a estratégia de dizer o que poderia ter acontecido, quando afirma que “o veículo por pouco não capotou e ficou fora do estado de uso”. Não se sabe exatamente nem se o veículo chegou a perder qualquer contato com o solo, ficando sobre duas rodas, por exemplo. Aliás, não se sabe sequer se houve algum tipo de acidente, já que isso não é mencionado.

4.2 RECONSTRUÇÃO DA CONDUTA

A reconstrução da conduta é uma categoria de análise onde “o transgressor procura transformar um ato prejudicial em uma boa conduta” (Neto, 2009). Para isso, a pessoa que cometeu o ato pode lançar mão de uma justificação moral, apresentar uma comparação vantajosa ou ainda fazer uso de linguagem eufemística.

4.2.1 *Justificação Moral*

Segundo Neto, “o que é culpável pode se tornar uma conduta pessoal e socialmente aceitável, por meio de uma reconstrução cognitiva que representa a conduta anti-social a serviço de propostas moral ou socialmente valorizadas” (Neto, 2009). São exemplos dados pela autora:

(20) “Tenho 6 anos de habilitação e nunca atravessei nenhum sinal vermelho e nunca fui punido por nenhuma infração”

(21) “Eu nunca levei perigo a ninguém”

(22) “Nunca ando sem cinto”

Podemos ver que, nos exemplos 20 a 22, dados por Neto, os declarantes buscam construir para si a imagem de bons condutores por meio da narração de condutas acertadas adotadas por eles. Se entendermos a justificação moral como a valorização das ações corretas praticadas pelo próprio declarante na construção de uma imagem de bom condutor, identificaremos no exemplo 8 um caso de justificação moral. Ali encontramos a seguinte ação da declarante: “parei o carro no acostamento, sinalizei com o pisca-alerta”. Conforme dito, nesse exemplo a autora relaciona os procedimentos corretos que adotou, sem mencionar qualquer procedimento incorreto, como parar próximo demais do bordo da pista, que tem alta probabilidade de haver ocorrido. Nos dois exemplos a seguir também encontramos mais casos de justificação moral:

(23) “Eu estava vindo (...) quando veio um veículo efetuando uma ultrapassagem pelo meu lado esquerdo quando veio a perder o

controle e bateu em meu caminhão 'na caixa de ferramenta' logo em seguida rodou e bateu com a traseira na escadinha lateral do tanque vindo a parar em cima da pista. Vendo eu parei no acostamento e fui prestar socorro. Tiramos o carro do meio da pista e nenhum passageiro do carro se feriu alem do susto." (grifo nosso).

Nesse exemplo, o motorista do caminhão, após atribuir a responsabilidade pelo acidente ao outro veículo, uma vez que é somente esse outro veículo que pratica as ações da colisão (papel de sujeito), informa que (1) parou no acostamento, (2) foi prestar socorro e (3) ajudou a tirar o carro do meio da pista. Essa imagem de cidadão prestativo soma pontos na construção da autodefesa do declarante. Vejamos mais um exemplo:

(24) **"Vinha (...) ao chegar no km 13 onde existe um cruzamento fui para o acostamento para aguarda o melhor momento para efetuar a travessia quando o veiculo gol (...) colidiu na ponteira trazeira do lado direito do onibus. O motorista do gol muito irritado e parecendo esta embreago exigiu o pagamento dos danos sofrido no veiculo dele, porem quando disse que a policia ja tinha cido acionada o mesmo foi embora."** (grifo nosso).

Novamente temos uma ação correta vinculada ao declarante: ir para o acostamento para aguardar o melhor momento para a travessia. Não sabemos se foi totalmente correta, pois não temos maiores detalhes de como era o local. Como somente tomamos ciência do ocorrido pela voz do declarante, a descrição de ações corretas nos leva a crer que este não cometeu ações indevidas na tentativa de efetuar a travessia da pista. Ao tratar da outra parte, o declarante diz que o veículo Gol colidiu no ônibus, imputando-lhe a autoria da colisão. Temos então, mais uma vez, uma oração na ordem direta, contendo um sujeito: o outro veículo, e uma ação: colidir.

Além de construir uma boa imagem para si, alguns declarantes realizaram uma desconstrução da imagem do outro, fato que ocorre neste exemplo, mas que será analisado mais adiante.

4.2.2 Comparação Vantajosa

Na reconstrução da conduta por comparação vantajosa, quem praticou a ação reprovável tenta convencer os outros de que o seu erro não é tão reprovável se comparado a atividades mais repreensíveis ou de consequências mais graves. Busca-se mostrar o lado positivo ou menos negativo do ato praticado. Aqui, “condutas prejudiciais parecem ter uma pequena consequência ao serem comparadas com atividades mais repreensíveis do que elas” (Neto, 2009). São exemplos da autora:

(25) “Continuei para evitar uma colisão”

(26) “Estava em procedimento para uma conversão quando fui surpreendida por um veículo cruzando a minha frente, obrigando-me praticamente a parar na faixa do sensor”

(27) “O ônibus é um veículo pesado de difícil frenagem, e se o motorista parasse bruscamente poderia causar uma colisão”

Encontramos casos de Comparação Vantajosa nos exemplos: 4, 5, 6, 17 e 18, além dos listados a seguir. Nos exemplos 4,5 e 6, temos acidentes envolvendo três veículos cada. Nesses acidentes, o segundo veículo sempre freia para evitar colisão com o primeiro, o que acabou resultando, nos três casos, em colisões com os veículos de trás. Já nos exemplos 17 e 18, os condutores efetuam a ação de desviar para não colidir em determinados veículos. Desses cinco exemplos, acreditamos que não houve acidente no exemplo 18, mas nos outros quatro casos o acidente não pôde ser evitado, pois as ações praticadas pelos condutores, livrando-os de um acidente, os envolveu em outro. Vejamos mais exemplos:

(28) “(...) eu conduzia o veículo (...) quando atravessou um animal na BR tentei desviar mas perdi a direção do veículo saindo da pista e caindo em uma ribanceira. Quando o veículo parou saia muita fumaça do motor c/ indícios de fogo então sai correndo em direção a cidade mais próxima Aguas Lindas atrás dos bombeiros (...)”. (grifo nosso).

(29) “Estava vindo na via, BR 060, quando um cavalo entrou bruscamente na pista. Para não colidir com o mesmo desviei porém acabei

perdendo o controle do carro e vim a colidir com a mureta de proteção que divide as pistas”. (grifo nosso).

Aqui temos exemplos de saídas de pista geradas por tentativas de desviar de animais que atravessaram a pista. Da forma como são narrados os acidentes, entendemos que os declarantes conduziam seus veículos e, de repente, os animais passaram à frente de seus veículos. Então os declarantes justificam suas ações: desviar para não colidir com os animais. Infelizmente, ambos não conseguem controlar seus veículos e acabam envolvendo-se inevitavelmente em acidente. O caso a seguir é um pouco diferente:

(30) “Eu (...) trafegava pela BR 070 (...) quando no km 58 **deparei com um rebanho de vacas, acontecendo a colisão com um dos animais e na manobra para evitar que o mesmo entrasse pelo parabrizas dianteiro acabou o veículo vindo a capotar**, sobrendo inúmeras avarias (...)”. (grifo nosso).

Nesse exemplo, primeiro ocorre uma colisão para depois, na tentativa de evitar danos maiores, há um capotamento. Note-se que, conforme relatado pelo condutor, parece que simplesmente a colisão aconteceu, como se fosse um fenômeno da natureza. Esse uso do verbo acontecer no gerúndio, da forma como aparece na narrativa, apaga o sujeito causador da colisão. Além disso, quando diz que “acabou o veículo vindo a capotar”, o condutor desloca para o veículo a responsabilidade pelo capotamento.

4.2.3 *Linguagem Eufemística*

A reconstrução da conduta por meio do uso da linguagem eufemística consiste em amenizar a gravidade dos atos cometidos interpretando-a com eufemismos, ou seja, renomeiam-se as ações atenuando-lhes os traços negativos. Segundo Neto, há um “mascaramento de atividades repreensíveis na forma como são nomeadas, para diminuir a gravidade da ação ou conferir-lhe um status mais respeitável” (Neto, 2009). São exemplos dados pela autora:

(31) “Apenas dei uma ré”

(32) “Nunca trafeguei no acostamento, estava apenas esperando o momento de entrar no trânsito, devido ao horário de grande fluxo”

Não foram encontrados, nas declarações analisadas, exemplos tão claros de uso de linguagem eufemística para a construção da autodefesa.

4.3 NEGAÇÃO DA CULPA

A negação da culpa ocorre quando o sujeito de determinada ação nega que a tenha praticado ou tenta apresentar indícios de que ela não poderia ter ocorrido. Neto limita-se a dizer que “a negação da culpa foi um novo mecanismo apresentado pelos infratores nos recursos. Alguns deles simplesmente relatam que não cometeram o fato ocorrido, sem utilizar argumentos convincentes” (Neto, 2009). Temos os seguintes exemplos:

(33) “Não tenho o costume de transitar nessa via”

(34) “Eu utilizava a faixa da direita no balão do aeroporto e não o acostamento”

(35) “O carro autuado possui placa semelhante à do meu veículo, mas não é o meu”

Nas declarações de acidentes de trânsito, não encontramos casos tão incisivos de negação da culpa. Entretanto, separamos alguns exemplos que demonstram um posicionamento dos declarantes no sentido de negar essa culpa.

(36) “Eu (...) declaro que após estacionar minha carreta no Posto Fiscal da divisa Goiás com Brasília, au sair com marcha ré, **segundo o motorista [cita o nome do motorista] afirma que minha carreta colidiu com a frente de seu caminhão [informa a placa do veículo] deixando um pequeno amação em frente de seu carro, tenho em minha mão um foto do amação com forme declarado (...)**”.(grifo nosso).

Neste caso, o motorista tenta negar a culpa pelo cometimento do acidente quando utiliza estratégias com o objetivo de desvincular-se da ação de colidir. Note-se que o declarante não diz que colidiu, mas que o outro motorista afirma que ele colidiu. Com isso, o que se faz é uma tentativa de negação da informação, pois, se o motorista concordasse que seu caminhão foi o responsável pela colisão, não teria excluído sua voz da narrativa. O narrador acaba lançando sobre a informação um aspecto de dúvida acerca de sua veracidade. Entendemos que aqui ele está buscando uma forma de negar sua culpa. Vejamos outros exemplos:

(37) “Estavamos indo embora (...) a Kombi da cor bege começou a faiar e **quando sentimos e cheiro de gasolina já estava pegando fogo.**” (grifo nosso).

(38) “Estava na faixa da esquerda e **senti a colisão na parte traseira do carro, amassando o para choque traseiro (...)**”. (grifo nosso).

Nesses dois casos, a tentativa de negação da culpa se dá pelo apagamento de praticamente todas as informações que poderiam esclarecer os acidentes ou culpar os declarantes. No primeiro caso, simplesmente a Kombi pegou fogo. Não se fala sobre algum problema que o veículo viesse apresentando ou alguma ação ou falta de ação por parte de seu condutor. Sabemos que é responsabilidade de quem transita com algum veículo mantê-lo em condições adequadas para tal.

Além da ausência de ações, o condutor indica que o veículo “já estava pegando fogo” quando se percebeu algum indício (cheiro de gasolina), indicando que ele não poderia ter tomado nenhuma atitude diante do fato. Aliás, ele não, eles! O condutor utiliza sempre os verbos no plural, dando mais ainda a ideia de não ser o responsável pelo caso.

No segundo exemplo, o condutor informa simplesmente que “sentiu a colisão”. Aqui também há o apagamento de informações que poderiam esclarecer o caso. Não se sabe a qual velocidade os veículos se encontravam, se havia ondulação na via, se houve frenagem etc. A única coisa que se sabe é que o condutor estava na faixa da esquerda da

via e que outro veículo colidiu na traseira do seu. Não se sabe nem se o outro veículo solicitou passagem, visto que isso deve ser feito pela faixa da esquerda. Conforme está declarado, o condutor nega que tenha qualquer culpa no acidente. Neste caso, ele também coloca a impossibilidade de agir diante do fato, uma vez que, ao que tudo indica, nem viu o outro veículo. Passemos para mais exemplos.

(39) “Declaro que estava sentido Alexania-Brasilia quando uma pessoa (mulher) jogou uma pedra no caminhão quebando o para-brisa do lado direito trincando o mesmo. Informo que já foi solícido outro para-brisa (...)”. (grifo nosso).

(40) “(...) vinha eu, placa [cita placa], sentido Anápolis. Havia no acostamento um veículo Ecosport vermelho de placa [cita placa], no momento em que eu passava o mesmo abriu a porta no momento em que eu passava, pegando nos paralamas da última carreta quebrando os mesmos e corte em 2 pneus (...)”. (grifo nosso).

Nesses dois casos, a negação da culpa se dá pela atribuição da ação unicamente ao outro, além da demonstração da impossibilidade de os declarantes fazerem algo para evitar os acidentes. No primeiro exemplo, indica-se o dolo de uma mulher que, sem motivos, arremessa uma pedra contra o caminhão. Considerando que o declarante não diz nada além disso, fica a impressão de que ele não teve nenhuma ação a não ser dirigir seu caminhão. Não se sabe se ele buzinou ou dirigiu a palavra à mulher, por exemplo, algo que poderia ter desencadeado uma reação negativa.

No segundo exemplo, o culpado também é o outro. Observe-se que o declarante apenas “vinha” e “passava” com seu veículo de carga, nada mais que isso. Ao outro veículo é atribuída a ação de abrir a porta, ato este que resultou em danos ao veículo do declarante.

É interessante notar que estamos tratando do mesmo acidente analisado no exemplo 8. Enquanto ali é dito que a porta “se chocou contra o paralama” (singular), aqui se diz “pegando nos paralamas da última carreta quebrando os mesmos e corte em 2 pneus”, utilizando-se o plural além de citar danos em dois pneus. Não é interesse do

condutor-narrador de 8 citar isso, uma vez que, ao que tudo indica, ele deu causa ao acidente, podendo responder pelos danos materiais causados. Provavelmente por esse motivo, em 8 o narrador limitou-se ao necessário para descrever o acidente. Igualmente interessante é notar que, enquanto aqui se desloca a responsabilidade para o outro veículo, no exemplo 8 busca-se difundir a responsabilidade, e não deslocar para o veículo que passava.

4.4 DESCONSTRUÇÃO DA IMAGEM

Ao vermos exemplos da estratégia Justificação Moral, identificamos que os declarantes procuravam construir para si uma boa imagem. É interessante que, ao analisarmos as declarações de acidentes de trânsito, tenham aparecido exemplos de uma outra estratégia discursiva, a desconstrução da imagem alheia. Nesses casos, tão útil quanto ter uma boa imagem é macular a imagem do outro condutor, representando-o como alguém digno de cometer um acidente de trânsito. Acerca disso, podemos citar uma contribuição de Neto (2009, p. 32):

“Os pesquisadores da atribuição, entretanto, descobriram que muitas vezes podemos cometer o chamado *erro de atribuição fundamental*, que revela uma tendenciosidade do indivíduo ao realizar a atribuição (Johnson & Boyd, 1995; Robins, Spranca & Mendelson, 1996). Segundo esse fenômeno, as pessoas podem perceber e relatar os atos dos outros com maior intensidade e culpabilidade do que ocorreu na realidade.”

No exemplo 24, dado como um caso de Justificação Moral, o declarante, além de construir uma boa imagem para si, busca desconstruir a imagem moral do segundo condutor, ao dizer que este parecia estar embriagado, concluindo sua narrativa com a informação de que o condutor teria ido embora ao saber que a polícia tinha sido acionada. Com isso, o declarante implicitamente mostra ser uma pessoa correta, digna de dizer a verdade dos fatos, desautorizando o outro condutor, mostrado como alguém que infringe leis de trânsito e foge da polícia.

Temos outros casos de desconstrução da imagem alheia nos exemplos 15 e 18, inclusive já comentados. Em 15, diz-se que o outro “evadiu do local”; em 18, fazem-se as seguintes acusações ao outro condutor: (1) fazer retorno irregular, (2) entrar em alta velocidade na pista, (3) não descer do carro e (4) evadir do local para eximir-se de responsabilidades. Nos dois exemplos, faz-se uso do verbo evadir. Geralmente se usa o verbo evadir vinculado a certa negatividade. Ninguém diz, por exemplo, que uma visita acabou de evadir. Fala-se em evasão de criminosos, evasão de divisas para o exterior, evasão de culpados de determinado local.

(41) “Esta indo para anapolis (...) **quando estava passando o quebra mola, uma viatura da pm bateu na minha trazeira** estava com minha família ficarão todos nervoso na hora do acidente e **ela se evadiu-se do local** e não deu para pega a placa do veiculo. Eu só sei que era viatura da pm.” (grifo nosso).

Nesse exemplo, fica claro que o culpado pelo acidente foi o condutor do segundo veículo. O que nos leva a entender assim? O declarante informa que estava apenas passando o quebra-molas. A escolha do verbo “passar” desacompanhado de outras informações nos faz crer que ele o fez corretamente, ou seja, começou a frear quando ainda estava a uma distância razoável do quebra-molas, para que desse tempo de o próximo veículo frear também. Logo, o condutor não disse se deixou para acionar os freios muito próximo ao quebra-molas, nem se o fez bruscamente ou não. Aliás, por meio do uso do gerúndio em “estava passando”, o declarante nos dá uma ideia de continuidade, de movimento, e portanto de que estava realizando a ação da forma correta, sem freadas bruscas, por exemplo. Da forma como se nos apresentam as informações, o declarante isenta-se de responsabilidades.

Logo após, somos informados de que o segundo veículo bateu na traseira do primeiro. Temos aí uma ação conclusa expressa em uma oração na ordem direta, com sujeito e verbo. Quem cometeu a ação? O segundo veículo. Que ação foi essa? Bater. Sabemos que bater é a ação principal de uma colisão.

O declarante nos transmite outra informação relevante: diz que o segundo veículo evadiu do local. Repare-se na escolha novamente do verbo “evadir”. O declarante não disse que o condutor do segundo veículo continuou sua viagem ou deixou o local, mas que evadiu, atribuindo-lhe culpa pelo traço semântico de negatividade que o verbo evadir possui.

5. CONCLUSÃO

Entendemos que, mantidas as peculiaridades dos tipos de eventos a que os documentos analisados nos dois trabalhos se referiam (infrações de trânsito, no estudo de Ingrid Luíza Neto x acidentes de trânsito, no presente trabalho), foi possível identificar e aplicar as categorias de análise constantes da dissertação *Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: esboçando um modelo*, se não totalmente, pelo menos em sua maioria.

Podemos verificar que não houve nenhuma Declaração de Acidente de Trânsito em que o declarante atribuísse a culpa unicamente a si mesmo. Em todos os casos, houve algum deslocamento de responsabilidade, seja para o próprio veículo, para outros condutores, animais, condições da via e do tempo etc. Todos os declarantes utilizaram alguma estratégia de autodefesa.

As estratégias mais utilizadas estão vinculadas às categorias Deslocamento de Responsabilidade e Comparação Vantajosa, cada uma com 8 ocorrências. As menos utilizadas remetem à Justificação Moral, com apenas 2 ocorrências. Nosso trabalho também identificou uma estratégia que não estava presente no estudo de Neto, que nomeamos como Desconstrução da Imagem, com 4 ocorrências.

Ao todo, pudemos identificar, nas 24 declarações de acidentes de trânsito analisadas, 32 estratégias de autodefesa, o que demonstra a coexistência de mais de uma estratégia em algumas declarações.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRANDÃO, Helena H. Nagamine. **Introdução à análise do discurso**. 2. ed. rev. Campinas: Ed. Unicamp, 2004.
- FAIRCLOUGH, Norman. **Discurso e mudança social**. Brasília: Editora da UnB, 2001.
- FIORIN, José Luiz. **Elementos de análise do discurso**. 14. ed. São Paulo: Contexto, 2006.
- KOCH, Ingedore G. V. **Introdução à linguística textual**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- MARCUSCHI, Luiz Antônio. **Da fala para a escrita: atividades de retextualização**. 9. ed. São Paulo: Cortez, 2008.
- NETO, Ingrid Lufza. **Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: esboçando um modelo**. Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília, 2009.
- ORLANDI, Eni Pulcinelli. **Análise de discurso: princípios & procedimentos**. 7. ed. Campinas: Pontes Editores, 2007.
- RESENDE, Viviane de Melo & RAMALHO, Viviane. **Análise de discurso crítica**. São Paulo: Contexto, 2006.
- THOMPSON, John B. **Ideologia e cultura moderna: teoria social crítica na era dos meios de comunicação de massa**. 8. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

SITES VISITADOS

(acessados em julho de 2011)

www.denatran.gov.br

www.dprf.gov.br

www.ibge.gov.br

ANEXO

Modelo de Declaração de Acidente de Trânsito – DAT

