

**UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

FABIANA BÜHRER NOVAK

**NEGAÇÃO DO RISCO DE ACIDENTE NO TRÂNSITO: UM ESTUDO DE
REPRESENTAÇÕES SOCIAIS COM MOTOCICLISTAS EM PATO BRANCO**

DISSERTAÇÃO

PATO BRANCO
2017

**UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

FABIANA BÜHRER NOVAK

**NEGAÇÃO DO RISCO DE ACIDENTE NO TRÂNSITO: UM ESTUDO DE
REPRESENTAÇÕES SOCIAIS COM MOTOCICLISTAS EM PATO BRANCO**

DISSERTAÇÃO

PATO BRANCO
2017

FABIANA BÜHRER NOVAK

**NEGAÇÃO DO RISCO DE ACIDENTE NO TRÂNSITO: UM ESTUDO DE
REPRESENTAÇÕES SOCIAIS COM MOTOCICLISTAS EM PATO BRANCO**

DISSERTAÇÃO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional. Área de Concentração: Desenvolvimento Regional Sustentável.

Orientador: Prof. Dr. Edival Sebastião Teixeira

PATO BRANCO

2017

N935n Novak, Fabiana Buhler.
Negação do risco de acidente de trânsito: um estudo de
representações sociais com motociclistas em Pato Branco / Fabiana
Buhler Novak. – 2017.
87 f. : il. ; 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Edival Sebastião Teixeira
Dissertação (Mestrado) - Universidade Tecnológica Federal do
Paraná. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional.
Pato Branco, PR, 2017.
Bibliografia: f. 74 - 82.

1. Representações sociais. 2. Acidentes de trânsito. 3. Motociclistas.
I. Teixeira, Edival Sebastião, orient. II. Universidade Tecnológica
Federal do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento
Regional. III. Título.

CDD 22. ed. 330



TERMO DE APROVAÇÃO Nº 116

Título da Dissertação

Negação do risco de acidente no trânsito: um estudo de representações sociais com motociclistas em Pato Branco.

Autora

Fabiana Bühner Novak

Esta dissertação foi apresentada às quatorze horas do dia 25 de agosto de 2017, como requisito parcial para a obtenção do título de MESTRA EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL – Linha de Pesquisa Educação e Desenvolvimento – no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da Universidade Tecnológica Federal do Paraná. A autora foi arguida pela Banca Examinadora abaixo assinada, a qual, após deliberação, considerou o trabalho aprovado.

Prof. Dr. Edival Sebastião Teixeira – UTFPR
Orientador

Prof^a Dr^a Irme Salete Bonamigo - UNOCHAPECÓ
Examinadora

Prof. Dr. José Ilo Pereira Filho – UTFPR
Examinador

Visto da Coordenação

Prof. Dr. Gilson Ditzel Santos
Coordenador do PPGDR

O Termo de Aprovação assinado encontra-se na Coordenação do PPGDR.

AGRADECIMENTOS

Agradecer... Jamais imaginei que seria tão difícil agradecer!

Mas não é difícil por não saber a quem, e sim por não saber por onde e nem por quem começar!

Pois bem, inicio agradecendo a Deus! Pelo dom da vida, da sabedoria e da esperança.

Agradeço ao meu pai e minha mãe (*in memoriam*), pelas oportunidades e pelo carinho dedicado sempre. Obrigada por me fazerem uma pessoa boa e feliz!

Esses ensinamentos e bons exemplos me trouxeram, ou melhor, me presentearam com uma família amorosa e feliz! Por isso agradeço ao meu esposo Paulo, pelo incentivo e pelo exemplo de dedicação e amor aos estudos. Agradeço minha filha Ana Clara! Minha querida “corujinha”, sempre tendo que esperar um pouco para brincar com a mamãe. Mas filha tenho que dizer que estudar é um exercício de amor e exemplo para os filhos! “*É preciso chuva para florir...*”.

Agradeço muito aos meus irmãos Luciana e Luis Fernando, pois mesmo estando longe, estavam na torcida e me incentivavam muito.

Agradeço imensamente aos professores e técnicos administrativos do PPGDR, que mudaram muito minha vida, pois me fizeram ver o mundo com um olhar diferente! Me sinto muito mais humana do que antes!

Mas preciso agradecer muito mais ao Professor Edival, meu orientador, que sempre me acolheu de forma muito amorosa! Muitas vezes levei algumas merecidas “chineladas”, mas sempre com palavras muito acalentadoras, como as de um pai ou uma mãe me trouxe à luz para dar andamento às minhas escritas. O senhor que desde o princípio me impulsionou nessa minha jornada, me ajudando a dar os primeiros passos, me mostrando o caminho e me direcionando, agradeço de todo o coração! Para o senhor uma frase do Paulo Freire: “Só desperta paixão de aprender quem tem paixão de ensinar”. Por isso, muito obrigada!

Muito obrigada aos professores da banca, Professora Irme e Professor José Ilo pelas considerações feitas em nossa pesquisa no momento da qualificação. Foram de grande valia!

Aos meus colegas... tive muitos colegas, conheci muita gente legal! Obrigada pela força sempre, pelas ajudas e pelo acolhimento! Porém agradeço grandemente à 7ª melhor turma, pois foi nela que me fixei realmente! Agradeço

especialmente a Camila, minha amiga, que sempre esteve comigo, nos momentos bons e ruins e que me ajudou em várias empreitadas!

Agradeço também a CAPES, Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, pela bolsa a mim concedida durante a minha estadia no programa.

Não posso deixar de agradecer aos motofretistas e mototaxistas que participaram da pesquisa, possibilitando o andamento da mesma. Sem vocês esta dissertação não seria possível.

Por fim, agradeço a todos que fizeram este caminho possível para mim! Muito obrigada!

*“É preciso diminuir a distância
entre o que se diz e o que se faz,
até que, num dado momento,
a tua fala seja a tua prática”.*

Paulo Freire

RESUMO

NOVAK, Fabiana Bühler. **Negação do risco de acidentes no trânsito: um estudo de representações sociais com motociclistas em Pato Branco.** 2017. 90 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Pato Branco, 2017.

Cada sujeito delimita o ambiente e sobre ele atua a partir de suas representações, informações, experiências e vivências cotidianas em seu tempo e espaço. As percepções de risco dos sujeitos além de estarem ligadas a questões de ambiente, cultura e o senso comum dos sujeitos, estão ligadas aos sistemas peritos nos quais confiamos. Nesse sentido, a presente dissertação apresenta resultados de uma investigação cuja finalidade foi analisar as relações entre as representações sociais sobre risco de acidente no trânsito e comportamento no trânsito de um grupo de motofretistas e mototaxistas de Pato Branco, Paraná, em relação à prática de condução, manutenção do veículo e experiência profissional, bem como suas representações sociais sobre risco de acidente nesse ambiente. Participaram da pesquisa 25 profissionais portadores de Carteira Nacional de Habilitação para conduzir motocicleta. Os dados foram coletados através de um teste de evocação de palavras, cujo termo indutor foi *Risco no Trânsito* e por um questionário estruturado que visava identificar que elementos presentes no trânsito são considerados de risco pelos participantes e identificar o perfil dos mesmos no tocante à experiência profissional, à prática de pilotagem e à manutenção do veículo. Os resultados obtidos demonstraram que os elementos acidente, imprudência, alta velocidade e desrespeito, são os elementos mais salientes das representações sociais sobre risco de acidente no trânsito, evocados mediante o termo indutor utilizado. A investigação priorizou a elucidação de elementos que se escondem por trás de pressões normativas, isto é, a zona muda das representações sociais. Os resultados apontam que a rotina de convivência com os riscos está gerando a negação do risco, o que parece estar levando os participantes deste estudo a desenvolver estratégias cognitivas de minimização do risco e de imunidade à ameaça.

Palavras-chave: Representações Sociais. Zona muda. Risco no Trânsito. Motofretista. Mototaxista.

ABSTRACT

NOVAK, Fabiana Bühler. **Denial of risk of traffic accidents: a study of social representations with motorcyclists in Pato Branco**. 90 p. Dissertation (Master in Regional Development) - Postgraduate Program in Regional Development, Federal Technological University of Paraná. Pato Branco, 2017.

Each subject delimits the environment and acts on it from their representations, information, experiences and everyday experiences in their time and space. The subjects' perceptions of risk, besides being linked to issues of environment, culture and the common sense of the subjects, are linked to the expert systems in which we trust. In this sense, the present dissertation presents results of an investigation whose purpose was to analyze the relations between the social representations about traffic accident risk and traffic behavior of a group of motorcycle drivers of Pato Branco, Paraná, in relation to driving practice, vehicle maintenance and professional experience, as well as their social representations about accident risk in that environment. Twenty-five professionals participated in the survey carrying a National Driver's License to drive a motorcycle. The data were collected through a word evocation test, whose inductive term was Risk in Traffic and a structured questionnaire that aimed to identify which elements present in the traffic are considered risk by the participants and to identify the profile of them in relation to professional experience, the practice of pilotage and the maintenance of the vehicle. The results showed that the elements accident, recklessness, high speed and disrespect are the most salient elements of the social representations about risk of traffic accidents, evoked by the term inductor used. The investigation prioritized the elucidation of elements that hide behind normative pressures, that is, the zone changes of the social representations. The results point out that the risk coexistence routine is generating the risk denial, which seems to be leading the participants of this study to develop cognitive strategies of risk minimization and immunity to the threat.

Keywords: Social representations. Mute zone. Traffic Risk. Motorcycle freight. Motorcycle taxi driver.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Número e taxas de óbitos por acidentes de transporte entre 1992 e 2012.	25
Figura 2 - Óbitos no trânsito por categoria entre 1996 e 2012.	25
Figura 3 - Localização do Município de Pato Branco no Estado do Paraná.....	44
Figura 4 - Mapa de localização dos pontos de motofrete e mototaxi, na zona urbana de Pato Branco utilizados na pesquisa.....	46
Figura 5 – Nuvem de palavras. Palavras evocadas pelos participantes da pesquisa.	61
Figura 6 – Representação gráfica do Sistema de Trânsito.....	71

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Número total de óbitos por acidentes com motociclista – 2002 a 2010.....	62
Tabela 2 – Dados coletados indicando fatores humanos que influenciam o risco no trânsito, relacionando as representações sociais dos sujeitos pesquisados e a zona muda.	65
Tabela 3 – Dados coletados indicando fatores ambientais que influenciam o risco no trânsito, relacionando as representações sociais dos sujeitos pesquisados e a zona muda.	69

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABRACICLO	Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DETRAN/PR	Departamento Estadual de Trânsito do Paraná
DF	Distribuição de Frequência
EPI	Equipamento de Proteção Individual
Fae	Frequência Absoluta de Evocações
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
ONU	Organização das Nações Unidas
PPGDR	Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional
QE	Questionário Estruturado
QEL	Questionário de Evocação Livre
RS	Representação Social
SIM	Sistema de Informações sobre Mortalidade
TNC	Teoria do Núcleo Central
TRS	Teoria das Representações Sociais
UTFPR	Universidade Tecnológica Federal do Paraná

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO 1	22
TRÂNSITO, RISCO E REPRESENTAÇÕES SOCIAIS	22
1.1 O TRÂNSITO E A ATIVIDADE PROFISSIONAL DE MOTOTAXISTA E MOTOFRETE.....	22
1.2 RISCO NO TRÂNSITO E A ATIVIDADE PROFISSIONAL DE MOTOFRETE E MOTOTAXI	30
1.3 A ZONA MUDA DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS	35
CAPÍTULO 2	43
PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA	43
2.1 O LOCAL E OS PARTICIPANTES DA PESQUISA	44
2.2 PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE DADOS	47
2.3 PROCEDIMENTO DE ANÁLISE DE DADOS	49
CAPÍTULO 3	51
AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS SOBRE RISCO NO TRÂNSITO IDENTIFICADAS.....	51
3.1 PERFIL DOS PARTICIPANTES DA PESQUISA.....	51
3.1.1 EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL.....	51
3.1.2 PRÁTICA DE PILOTAGEM	53
3.1.3 MANUTENÇÃO DO VEÍCULO E USO DE EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL	56
3.2 ELEMENTOS DO TRÂNSITO CONSIDERADOS DE RISCO	57
3.3 AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS SOBRE RISCO NO TRÂNSITO E SUAS ZONAS MUDAS	60
CONSIDERAÇÕES FINAIS	74
APÊNDICE A	87
QUESTIONÁRIO DE EVOCAÇÃO LIVRE	87
APÊNDICE B	89
QUESTIONÁRIO ESTRUTURADO	89

INTRODUÇÃO

Segundo o Relatório de Brundtland (1991), problemas relacionados à vida urbana têm gerado grandes dificuldades para a administração pública. O crescimento populacional acaba encarecendo serviços públicos essenciais, tais como os de abastecimento de água, construção e manutenção de redes de esgoto (COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE e DESENVOLVIMENTO, 1991, p. 267, 268), organização de sistemas de transporte e de mobilidade urbana em geral.

Mobilidade urbana é definida pela Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvida pelo Ministério das Cidades (BRASIL, 2004), como atributo associado às pessoas e bens e, que está relacionada às necessidades de deslocamentos no espaço urbano, de acordo com as atividades nele desenvolvidas.

Para Alves e Ferreira (2014, p. 62) “mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano e, acessibilidade como o acesso da população para realizar suas atividades e deslocamentos”.

A qualidade de vida das pessoas é diretamente acometida pelos problemas relativos à mobilidade, pois sistemas ineficazes de mobilidade agravam as desigualdades, necessitando por parte dos governantes a adesão a políticas públicas com o enfoque em uma mobilidade urbana sustentável, segundo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Carvalho et. al. (2010).

Alguns desafios, de acordo com o Carvalho et al. (2010) também se apresentam para que a mobilidade urbana seja acompanhada da qualidade de vida, que são: transporte público como serviço essencial e seu financiamento; a inversão de uso do espaço e de escolha do modal; o desafio social de propiciar segurança dos usuários mais vulneráveis e a educação para o trânsito.

Com o advento do automóvel, este se transformou em fenômeno de massa em todo o mundo, considerado como símbolo de *status* social e crescimento econômico, que promovia a vantagem de uma mobilidade individual (MARIN e QUEIROZ, 2000), além de propiciar maior integração entre as comunidades (THIELEN, 2002). Ademais, o automóvel, além de proporcionar melhores condições de locomoção e conforto, trouxe consigo mudanças nas relações sociais e nas paisagens urbanas.

No Brasil a indústria automotiva foi inaugurada em 1956, porém para a motocicleta não existiu no mercado até 1960, e também não sendo economicamente expressiva até os anos 1990, onde neste período eram utilizadas principalmente para lazer (VASCONCELLOS, 2008).

O baixo valor da motocicleta em relação ao do automóvel, as facilidades de crédito e o baixo custo de manutenção e com combustível, fizeram com que a motocicleta se tornasse um meio de transporte acessível às pessoas de baixa renda, de modo que houve um crescimento considerável no número desses veículos circulando nas ruas das cidades nos últimos anos (WAISELFISZ, 2014).

O crescimento na frota de veículos, por sua vez, implica novos problemas para o trânsito, entendido este como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes” (ROZESTRATEN, 1988, p. 4).

Tem sido mundial o aumento da frota de veículos, contudo, o sistema viário e o planejamento urbano não conseguem acompanhar este crescimento. A poluição sonora e atmosférica, o aumento do tempo de percurso, os engarrafamentos também são responsáveis pela crescente agressividade dos motoristas e pela decrescente qualidade de vida em meio urbano (TAPIA-GRANADOS, 1998).

A frota total de veículos no Brasil, segundo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN (2016), em agosto de 2011 era de 68.548,151 e em abril de 2017, 97.087,145. A frota de motocicletas neste mesmo período aumentou de 15.010,918 para 21.725,541. No Paraná a frota de motocicletas em agosto de 2011 era de 873.651, e em abril de 2017, 1.097,320, e em Pato Branco, *locus* da pesquisa, neste mesmo período a frota de motocicletas passou de 5,757 para 7,334. Todo este crescimento da frota potencializa o número de acidentes no trânsito e influencia as estatísticas de mortes por acidentes.

Segundo Marin e Queiroz (2000, p. 9), no Brasil “o coeficiente de mortalidade por acidentes de trânsito¹, em 1994, era de 18,9 (por cem mil

¹ Utilizaremos no lugar de *acidente (s) de trânsito* o termo *evento (s) de trânsito*, pois compreendemos que acidente é um acontecimento casual, inesperado. Dessa forma, entende-se que acidentes acontecem sem intencionalidade, de forma imprevisível, de modo que se um indivíduo pilota um veículo automotor sem os devidos cuidados com manutenção, utilização de equipamentos de segurança, para si e para o veículo, não pode esperar que um acidente, aconteça. Em contra partida, evento de trânsito pode ser considerado qualquer evento ocorrido neste ambiente trânsito, tanto para o bem como para o mal. Devemos considerar que este termo não parte dos autores desta pesquisa. Este termo *evento de trânsito* foi apresentado em um evento de Psicologia, que ocorreu em Curitiba, intitulado 1º Encontro de mobilidade humana e trânsito: experiências em psicologia para

habitantes), sendo superior ao dos EUA (18,4), da França (16,5), da Argentina (9,1)". De acordo com Waiselfisz (2014), no Mapa da Violência 2014, aponta que em 2012, 46.051 pessoas foram vítimas fatais de eventos de trânsito no Brasil, sendo 16.223 vítimas de eventos de trânsito com motocicletas.

No Paraná, segundo o Departamento Estadual de Trânsito do Paraná - DETRAN/PR (2014), o número de motocicletas envolvidas em eventos de trânsito com vítimas em 2014 foi de 20.803. Segundo dados fornecidos Polícia Rodoviária Federal e Polícia Rodoviária Estadual, de Pato Branco, em 2014, 214 motocicletas estiveram envolvidas em eventos de trânsito no município, em casos registrados com boletim de ocorrência, e em 2015, segundo dados do Corpo de Bombeiros do Município de Pato Branco, foram atendidas 289 pessoas feridas devido a eventos de trânsito envolvendo motocicletas com uma vítima fatal até o mês de abril (BROCCO, 2015).

Assim, se por um lado pode-se supor que o aumento crescente de motocicletas pode ter grande influência no crescente número de eventos de trânsito em geral, por outro se pode igualmente supor que "a forma de condução e a vulnerabilidade do condutor e passageiro" (BACCHIERI e BARROS, 2011, p. 952) de motocicletas sejam fatores que contribuam para o agravamento de consequências de eventos de trânsito com estes veículos.

O crescente aumento da frota de motocicletas em circulação, sem a devida contingência de normas claras para a sua circulação, estabelece um problema a mais para as cidades, no sentido da mobilidade urbana e humana "em proporções muito mais elevadas do que com outros veículos" (MINAYO, 2009, p. 137).

Contudo, apesar de o conjunto de normas de trânsito, de que fala Rozestraten (1988), ter por finalidade assegurar a integridade de seus participantes, é nesse ambiente que ocorre um dos mais elevados índices de mortalidade no Brasil, o que ocasiona elevados custos financeiros e sociais ao país (MARIN e QUEIROZ, 2000). Segundo Bacchieri e Barros (2011, p. 952) os motociclistas estão sujeitos a "riscos sete vezes maior de morte, quatro vezes maior de lesão corporal e duas vezes maior de atropelar um pedestre, quando comparados aos automobilistas".

Conforme a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO (2015), a

motocicleta, por sua flexibilidade, tem sido “utilizada em múltiplas atividades simultaneamente, como locomoção (97,6%), lazer (93,5%) e trabalho e geração de renda (27%)”. E é nesse contexto do uso da motocicleta como instrumento de trabalho e de geração de renda, em Pato Branco, Paraná, que se insere a presente pesquisa.

Para Conterno (2013), a cidade de Pato Branco vivenciou um rápido crescimento a partir dos anos 70 e, o planejamento urbano adequado não acompanhou este crescimento, trazendo problemas urbanos de mobilidade semelhantes aos de grandes centros, e o risco de acidentes de trânsito² faz parte desta problemática.

A percepção de risco de cada indivíduo interfere no seu comportamento e sua reação frente aos riscos que percebem. É este entendimento que possibilitará ao indivíduo tomar a decisão correta e necessária frente a algum risco e tornar o trânsito mais seguro, pois reconhecer “a existência de um risco ou conjunto de risco é aceitar não só a possibilidade de que as coisas possam sair erradas, mas que esta possibilidade não pode ser eliminada” (GIDDENS, 1991, p. 100).

Por percepção de risco entende-se a forma como os leigos pensam sobre o risco, e inclui um conjunto de crenças e valores que dão significado a um acontecimento ameaçador (LIMA, 1998; THIELEN, 2008). Portanto, é necessário compreender como as percepções de risco de eventos de trânsito de motociclistas se constituem e se consolidam, muitas vezes equivocadamente, causando assim muitos eventos de trânsito indesejados (THIELEN, 2002).

Para Guivant (1998, p. 3), os sociólogos Ulrich Beck e Anthony Giddens contribuíram para que o conceito de risco ocupasse lugar central na teoria social “(...) ao considerarem os riscos, em especial os ambientais e tecnológicos de graves consequências, como chaves para entender as características, os limites e transformações do projeto histórico da modernidade”.

Os riscos no trânsito são permanentes, e da forma como hoje vivenciamos o trânsito são consequências da modernidade (THIELEN, 2008, p. 132; GIDDENS, 1991). Segundo a Carta Mundial do Direito à Cidade (2004, p. 01) “o modo de vida urbano interfere diretamente sobre o modo como estabelecemos vínculos com nossos semelhantes e com o território”.

² A partir deste momento quando mencionarmos o termo *risco no trânsito*, estaremos nos referindo a risco de acidente no trânsito, ou risco de evento de trânsito.

A forma como o indivíduo se comporta no trânsito reflete a principal causa dos eventos de trânsito que podem ocorrer por ações de negligência, imprudência ou imperícia (ROZESTRATEN, 1988). Para Thielen (2002, p. 17) “[...] a percepção dos riscos envolvidos no trânsito será mediada pelo contexto no qual os riscos são definidos, divulgados, compartilhados, e os comportamentos frente a eles se basearão nessas percepções”.

Por isso, analisar as representações sociais de risco no trânsito “possibilita construir caminhos para um entendimento do comportamento do motociclista diante dos riscos no trânsito” (THIELEN, 2002, p. 23).

As representações sociais consistem em um conjunto de valores, ideias e práticas, onde as pessoas orientam-se em seu mundo e podem controlá-lo, assim como possibilita que a comunicação aconteça entre os membros de uma comunidade, “fornecendo-lhes um código para nomear e classificar, sem ambiguidade, os vários aspectos de seu mundo e da sua história individual e social” (MOSCOVICI, 2009, p. 21), e ainda (...) “são fenômenos que precisam ser descritos e explicados. São fenômenos específicos que estão relacionados com um modo particular de compreender e se comunicar - um modo que cria tanto a realidade quanto o senso comum” (MOSCOVICI, 2009, p. 49). Assim, “as representações assumem o papel de organizar e de estruturar o real em um sistema cognitivo coerente que permite que o indivíduo possa entender o mundo e atuar sobre ele” (POLLI & KUHNEN, 2011, p. 61).

Segundo Santos (2005), a expressão representações sociais refere-se, ao mesmo tempo, a um conhecimento produzido no senso comum, aquele que é compartilhado e que se constitui em uma teoria leiga acerca de certos objetos sociais e a um conhecimento científico para compreender e explicar a construção de comportamentos cotidianos.

Vale a pena destacar o que Leff (2007) apresenta com relação a diferentes olhares e saberes sobre as diversas situações, como por exemplo, as situações conflituosas dentro deste ambiente trânsito. Para Giddens, dessa forma: “quanto mais as sociedades são modernizadas, mais os agentes (sujeitos) adquirem capacidade de refletir sobre as condições sociais de sua existência e, assim, modificá-las” (GIDDENS, 1997, p. 210). Isso significa que há possibilidades, diante da interdisciplinaridade e o diálogo de saberes com diversas áreas do conhecimento,

de mudança de comportamento frente aos riscos percebidos, a fim de compreender os problemas contemporâneos, no qual o trânsito está inserido, e solucioná-los.

Em alusão às palavras de Raynaut (2014) quando ele se refere a colaboração de diversos tipos de profissionais, de várias áreas, para que a construção de grandes catedrais fosse possível, assim também no trânsito, há a necessidade da interação de várias áreas do conhecimento para que haja minimização dos riscos neste ambiente.

Assim, a dissertação que ora se apresenta trata das relações entre as representações sociais sobre risco no trânsito e o comportamento no trânsito de motofretistas e mototaxistas. A pesquisa que originou este trabalho teve por objetivo geral analisar as representações sociais sobre risco no trânsito de motofretistas e mototaxistas e o seu comportamento no trânsito em Pato Branco, Paraná.

Para que o objetivo geral fosse cumprido, os objetivos específicos foram os seguintes: a) identificar as representações sociais sobre risco no trânsito de motofretistas e mototaxistas; b) identificar o perfil dos motofretistas e mototaxistas no tocante à experiência profissional, à prática de pilotagem e à manutenção do veículo; c) identificar quais elementos presentes no trânsito são considerados de risco pelos motofretistas e mototaxistas participantes da pesquisa.

Frente ao exposto, e justificando-se, pois a presente pesquisa, consideramos que uma investigação dessa natureza, poderá aportar subsídios para a elaboração de programas de educação para o trânsito em geral e, para os motociclistas, em particular, pois “o aprendizado e a disseminação de saberes sobre educação para o trânsito e cidadania podem contribuir para a melhoria do convívio entre os atores do trânsito (...) e tornar-se poderoso veículo para a discussão e promoção da educação ambiental” (KIEFER, 2010, p. 437), bem como colaborar com a mudança de comportamento dos condutores para um trânsito mais seguro para todos.

Estima-se, portanto, através dos resultados obtidos nesta pesquisa, compreender o que os mototaxistas e motofretistas da cidade de Pato Branco, pensam, compreendem e percebem sobre o risco no trânsito, desta maneira, se deseja que os resultados subsidiem estratégias de abordagens educacionais, auxiliando assim, tanto os atores do trânsito, como aqueles que, em suas áreas de conhecimento, proporcionam a convivência desses atores no trânsito, diminuindo assim, os índices de eventos de trânsito e mortes no trânsito.

Ademais, o fato de haver poucos estudos sobre representações sociais sobre risco no trânsito, em particular no que concerne à zona muda das representações sociais – como se argumentará mais adiante nesta dissertação – confere a esta investigação certa originalidade.

Em 2010, foi lançada a campanha da Organização das Nações Unidas (ONU): Década da Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, na qual se deve haver o comprometimento de governos de todo o mundo em tomar medidas de prevenção de eventos de trânsito. Esta campanha, em seu objetivo 3, prevê reduzir pela metade as mortes e os feridos por eventos de trânsito, até 2020. Portanto, essa pesquisa corrobora com as intenções de melhorias na convivência diária no trânsito e a busca da sustentabilidade no trânsito.

Além deste tópico introdutório, o texto da dissertação está organizado mais três capítulos.

O primeiro capítulo apresenta o referencial teórico do estudo, discutindo, sobretudo, os conceitos de risco, risco no trânsito, comportamento no trânsito, representações sociais e zona muda das representações sociais. Para tanto, o texto desse capítulo foi organizado em 3 tópicos: a) a questão do trânsito e a atividade profissional de motofrete e mototaxi; b) o risco de evento de trânsito e a atividade profissional alvo desta pesquisa; c) as representações sociais, em especial o conceito de zona muda, importante para esta investigação.

O segundo capítulo traz os procedimentos metodológicos da investigação, dividido em 3 tópicos que tratam respectivamente de: o local e os participantes da pesquisa; procedimentos de coleta de dados; procedimentos de análise dos dados.

No terceiro capítulo, são apresentados e discutidos os resultados obtidos, focalizando-se a) o perfil dos participantes da pesquisa em relação à experiência profissional, à prática de pilotagem, à manutenção do veículo e uso de equipamentos de proteção individual; b) elementos do trânsito considerados de risco pelos pesquisados; c) as representações sociais sobre risco no trânsito e suas zonas mudas. Por fim, nas considerações finais, são retomados os objetivos da pesquisa, apresentadas algumas conclusões provisórias e proposições para a continuidade da pesquisa nessa área temática.

CAPÍTULO 1

TRÂNSITO, RISCO E REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

Considerando que estamos vivenciando, de acordo com Giddens (1991) e Beck (2010), o que eles denominaram de sociedade de risco, na qual não podemos considerar que os riscos são somente tecnológicos, mas também sociais, analisar as relações entre as representações sociais sobre risco no trânsito e comportamento no trânsito de um grupo de motociclistas de Pato Branco, Paraná, em relação à prática de condução, manutenção do veículo e experiência profissional, bem como suas representações sociais sobre risco nesse ambiente, se tornam relevantes como aporte para programas de educação para o trânsito.

Para tanto, dentro do ambiente trânsito, necessitamos compreender melhor os sujeitos como condutores, pedestres, enfim atores deste ambiente, aos automóveis, motocicletas, bicicletas. Precisamos compreender este ambiente trânsito, os riscos que afetam este ambiente e as representações sociais dos atores que fazem parte deste ambiente. O trânsito, precisamos entendê-lo em sua totalidade, para que compreendamos o que os sujeitos pensam sobre os veículos motorizados, como se sentem com a presença de outros sujeitos e veículos participando deste ambiente. Os riscos, pois há a necessidade de entender o que os sujeitos pensam a respeito dos riscos que aceitam ao fazerem parte deste cenário. E as representações sociais, pois precisamos entender o que as pessoas pensam sobre as questões que envolvem o trânsito, com o intuito de ampliar a compreensão deste fenômeno, buscando contribuir para o desenvolvimento de programas de educação voltados para o trânsito.

1.1 O TRÂNSITO E A ATIVIDADE PROFISSIONAL DE MOTOTAXISTA E MOTOFRETE

Pelo aumento da utilização dos serviços de entrega e pelo crescente número de vítimas de eventos de trânsito envolvendo motociclistas profissionais, torna-se imprescindível falar deste tema: o trânsito.

É no trânsito que as pessoas se deslocam de um lugar para o outro com interesses diferentes e, que o progresso acontece, pois é neste movimento que acontecem as mais diversas atividades humana, visando o desenvolvimento. Para

Thielen (2002, p. 10): “Ainda que a Internet tenha “diminuído” distâncias e aprimorado o processo de comunicação, ainda assim ela não exclui a necessidade de transporte que se corporifica no trânsito e patenteia as duas forças primárias que impulsionam a existência humana - vida e morte”.

Para o desenvolvimento das cidades, “os centros urbanos além de administrar recursos naturais administram, principalmente, recursos transformados pelo próprio homem” (THIELEN, 2002, p. 10), e é no trânsito que estes recursos, em forma de pessoas e mercadorias, se movimentam.

Porém é também neste espaço que os conflitos e as desigualdades sociais, entre pedestres e veículos automotores, aparecem em forma de eventos de trânsito, ou acidentes.

Para o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 1997), trânsito é “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”.

É neste espaço público, organizado, orientado e regido por Leis que acontecem interações sociais, sejam elas boas ou não. Essas interações irão depender de como cada indivíduo compreende seu espaço e suas obrigações, dentro deste espaço público que é o trânsito. Para Rozestraten (1988, p. 4) trânsito é o “conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”. Para este autor o trânsito é composto por três subsistemas: a via, o veículo e o homem.

Estudos de engenharia em conjunto com outras áreas vêm sendo aplicados constantemente, para garantir que a mobilidade nas cidades se torne eficaz. Porém, apesar de todo esforço, sabemos que ainda muito se há por fazer. A mobilidade, segundo Costa (2008), já foi tratada como apenas uma questão de acesso físico aos meios de transporte, contudo a maneira de planejar as cidades e seus modos de circulação tem sido revista, considerando as questões ambientais, econômicas e sociais. Para Thielen (2002, p. 11): o trânsito pode ser configurado como interdisciplinar, e deve ser tratado a partir de diversos olhares, a partir de diversas áreas do conhecimento, levando em consideração as dimensões que o compõem, como por exemplo, a dimensão social, de mobilidade, de engenharia, de educação e

de leis. Para Raynaut (2002, p. 44) a “fragmentação não dá conta da realidade encontrada na hora de tentar responder concretamente aos problemas da vida real”.

Com a preocupação, portanto, de encurtar distâncias, e aumentar as interações sociais, o automóvel entra na história, inicialmente, como facilitador das atividades humanas. Com o advento do automóvel, junto com as facilidades de movimentações, considerado como símbolo de *status* social e de crescimento econômico, que promovia a vantagem de uma mobilidade individual (MARIN e QUEIROZ, 2000), além de propiciar maior integração entre as comunidades (THIELEN, 2002), vieram também alguns graves problemas, destacando entre eles os eventos de trânsito.

Ao mesmo tempo em que o veículo é inserido no dia a dia dos indivíduos, as suas consequências também o são, como é o caso dos eventos de trânsito. Segundo dados do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), no Brasil em 2013, foram registrados mais de 42 mil óbitos por eventos de transporte. “Esses números expressam bem o drama social decorrente da motorização em sociedades em desenvolvimento, como o Brasil, e a necessidade premente de se trabalhar a questão da segurança no trânsito” (MARIN & QUEIROZ, 2000, p. 8-9).

Segundo Rozestraten (1988, p. 23):

Precisamos abandonar a ideia de que o trânsito é um assunto só do DETRAN, do CONTRAN, o DNER. Os órgãos públicos colocam as placas de sinalização, marcam as ruas etc., mas quem faz o trânsito somos nós. Eles podem fazer o Código Nacional de Trânsito, mas quem obedece ou desobedece somos nós. Todos nós participamos do trânsito e nessa medida temos uma certa parcela de responsabilidade nisso.

No trânsito, portanto “espera-se que os motoristas conheçam as leis de trânsito, que pedestres se comportem dentro dos padrões esperados, que as sinalizações funcionem e auxiliem as relações entre pedestres e motoristas” (THIELEN, 2002, p. 15). Se cada indivíduo agir inadvertidamente perante os conflitos encontrados no trânsito, provavelmente teremos um caos.

De acordo com o Mapa da Violência 2014, em 2012, 46.051 pessoas foram vítimas fatais de eventos de trânsito no Brasil (Figura 1), sendo 16.223 vítimas de eventos de trânsito com motocicletas (Figura 2), conforme Figura 1 e 2.

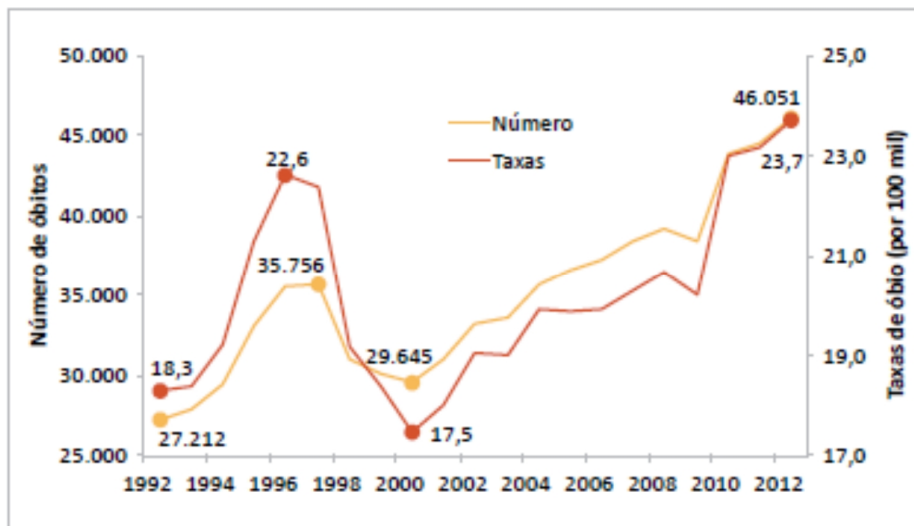


Figura 1 - Número e taxas de óbitos por acidentes de transporte entre 1992 e 2012.
Fonte: Mapa da Violência (WAISELFISZ, 2014, p. 79).

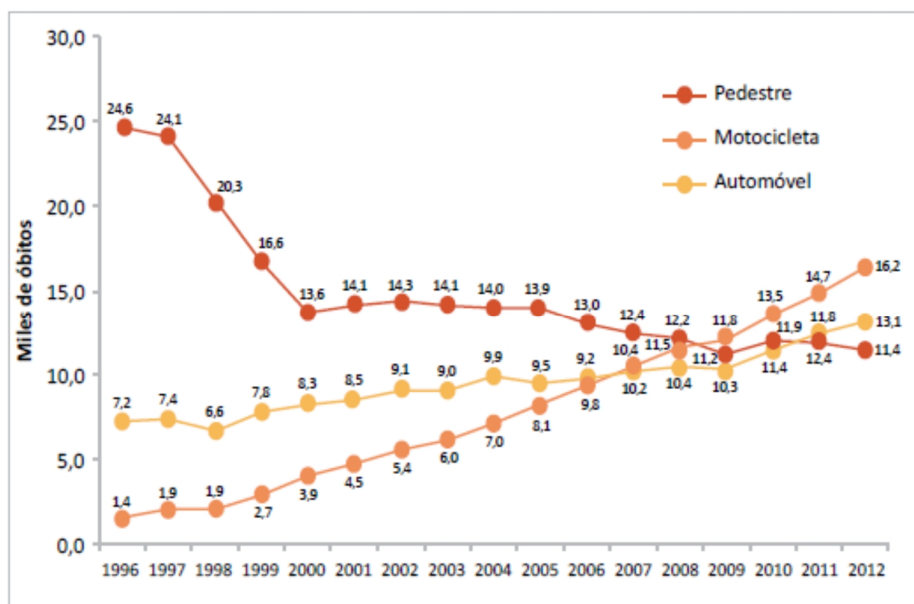


Figura 2 - Óbitos no trânsito por categoria entre 1996 e 2012.
Fonte: Mapa da Violência (WAISELFISZ, 2014, p. 103).

Na Figura 2, podemos ainda observar que se o número de óbitos de pedestres foi reduzindo ao longo do período, as categorias, automóvel e motocicleta, ao contrário, aumentaram seus índices. No caso dos motociclistas, esse aumento é significativo: passa de 1.421 mortes no ano 1996 para 16.223 em 2012. Desta maneira, se em 1996 eram significativas às mortes de pedestres, “para 2012 a morte de motociclistas ultrapassou rapidamente as restantes categorias, representando

30% das mortes no trânsito, com a preocupante tendência de um contínuo crescimento” (WASELFISZ, 2014, P. 103).

Nas últimas décadas no Brasil tem ocorrido um aumento crescente no número de eventos de trânsito envolvendo motocicletas, veículo que vem ganhando, cada vez mais, a aceitação e a aprovação da população, por ser ágil e econômico e, de custo reduzido (OLIVEIRA & SOUZA, 2003). Apesar de o conjunto de normas de trânsito ter por finalidade assegurar a integridade de seus participantes, é nesse ambiente que ocorrem um dos mais elevados índices de mortalidade.

O cenário do trânsito exige que algumas iniciativas sejam tomadas para que haja segurança. Essas iniciativas estão expressas em forma de lei, como uma maneira de orientar as condutas. “A legislação é um produto social que pretende regular não só condutas individuais como também relações sociais” (THIELEN, 2007, p. 732).

Objetivando, pois, aumentar a segurança e promover a educação no trânsito, em 1997, sob a Lei 9.503 de 23 de setembro, foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

A implantação do Código de Trânsito Brasileiro, em janeiro de 1998, ajudou a reduzir o número de mortos por veículos no trânsito do Paraná. O índice de vítimas fatais por 10 mil veículos baixou de 8,42, em 1997, para 5,69, em 2003. Ou seja, houve uma redução de 32%. Na capital, a queda do índice de mortos por 10 mil veículos foi de 39%, passando de 1,65 em 1997 para 1,00 em 2004 (DETRAN, 2015).

O capítulo I, parágrafo 2º do CTB diz: “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Para Thielen (2002, p. 16) “A legislação aparece como um mediador importante nos comportamentos sociais uma vez que estabelece normas que permitem uma convivência mais harmônica”.

Conforme Vasconcellos (2013, p. 8):

A partir da década de 1990, ações de política pública do governo federal incentivaram a fabricação, a compra e o uso da motocicleta no Brasil. A frota aumentou de 1,5 milhão em 1990 para 17 milhões de veículos no final de 2012. Dada sua versatilidade, baixo custo e conveniência pessoal, as motos passaram a ser usadas intensamente no transporte de pequenas

mercadorias e pessoas, para o trabalho e a escola, em áreas urbanas e rurais.

Neste cenário, inserem-se os motociclistas e suas motocicletas, pois a legislação também se mostra exigente com relação a eles e, apresenta regulamentações sobre aspectos bem definidos.

A motocicleta segue definida pelo CTB como “veículo automotor de duas rodas, com ou sem *side-car*, dirigido por um condutor em posição montada” (BRASIL, 2016, p.103).

O artigo 54º do CTB define que os condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão circular nas vias:

I - utilizando capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores;
 II - segurando o guidom com as duas mãos;
 III - usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

O artigo 55º do CTB indica que os passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores só poderão ser transportados:

I – utilizando capacete de segurança;
 II – em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor;
 III – usando vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), regulamentado pelo Decreto nº 2.327 de 23 de setembro de 1997, controla o Sistema Nacional de Trânsito, sendo o órgão máximo normativo e consultivo.

Ainda sobre utilização de equipamento de segurança relacionado a motociclistas, porém agora especificamente para motociclistas profissionais, o CTB estabelece no capítulo XIII-A artigo 139A, incluído pela Lei 12.009 de julho de 2009, que regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, que as motocicletas e motonetas destinadas ao transporte remunerado de mercadorias – motofrete – somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I – registro como veículo da categoria de aluguel;
 II – instalação de protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de

tombamento, nos termos de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;

III – instalação de aparador de linha antena corta-pipas, nos termos de regulamentação do CONTRAN;

IV – inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança.

§ 1o A instalação ou incorporação de dispositivos para transporte de cargas deve estar de acordo com a regulamentação do CONTRAN.

§ 2o É proibido o transporte de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos e de galões nos veículos de que trata este artigo, com exceção do gás de cozinha e de galões contendo água mineral, desde que com o auxílio de *sidecar*, nos termos de regulamentação do CONTRAN.

Portanto, no contexto nacional, a Lei n.º 12.009 (BRASIL, 2009), reconheceu a atividade como categoria profissional. Porém, as atividades prestadas por estes profissionais já vêm sendo desenvolvidas, e este trabalhador veio ocupando espaço significativo a partir da década de 1990 especialmente nas cidades de pequeno e médio porte (AMORIN, et. al, 2012). A concentração de pessoas nas cidades de grande e médio porte gerou dificuldades quanto à mobilidade e agilidade no trânsito, sendo assim, as facilidades da motocicleta em se deslocar dentro deste sistema, acabou criando uma nova categoria de trabalhadores: a dos motoboys, mototaxistas e motofretistas.

Segundo a Classificação Brasileira de Classificações do Ministério do Trabalho de 2002, a ocupação de mototaxista consta sob o número 5191-15 e a ocupação de motofretista consta sob o número 5191-10. Apesar disso, em muitas cidades brasileiras a profissão ainda não está regulamentada, o que “pode contribuir para a informalidade das relações trabalhistas e para a precariedade das condições de trabalho, que favorecem, ao menos em parte, a ocorrência de acidentes de transporte envolvendo essa população” (SILVA *et. al*, 2008, p. 2644).

Ainda que aprovada, a Lei n.º 12.009 não está sendo cumprida em todo o território nacional, uma vez que existe a necessidade de uma legislação específica para cada município. Sendo este o caso do Município de Pato Branco, o qual possui uma Lei Municipal, Lei n.º. 3598 de 26 de maio de 2011, que estabelece normas gerais e específicas referente ao serviço de motofrete e mototaxi no município (PATO BRANCO, 2011). Porém, a mesma ainda não está regulamentada e, por conseguinte, não está em vigor. Apesar da importância desse profissional no contexto do transporte em nossos dias, na maioria das vezes as circunstâncias de trabalho dos mesmos são precárias.

Nessa perspectiva, Silva (2008) em pesquisa desenvolvida nas cidades de Londrina e Maringá, no Paraná, apontou que nestas duas cidades também não há lei ou decreto que regulamente os serviços de motofrete e mototaxi.

Motofretistas e mototaxistas da cidade de Belo Horizonte também não possuem lei regulamentada para desenvolver seus serviços, segundo o estudo de Andrade (2009), o qual pretendeu analisar a categoria de motociclistas profissionais da cidade de Belo Horizonte, e identificar a ocorrência de quadros de estresse nestes trabalhadores, observando por fim que 48% dos participantes da pesquisa estavam sofrendo estresse.

No Brasil, para Silva et al. (2008), a frota de motocicletas vem aumentando nos últimos anos, bem como a sua utilização para serviços de entrega de mercadorias e pessoas, este aumento pode cooperar para o aumento de eventos de trânsito envolvendo estes veículos. Para estes autores (SILVA et al., 2008, p. 2643):

Os motociclistas que realizam entregas de produtos ou prestam pequenos serviços, popularmente conhecidos como motoboys, atendem às necessidades de rapidez e agilidade da sociedade contemporânea de consumo, e sua presença e tendência de crescimento parecem irreversíveis a curto e médio prazo.

Corroborando com esse entendimento está o trabalho de Grisci et al. (2007), que discute a ideia de instantaneidade, velocidade e urgência nas entregas solicitadas aos motoboys, encontrando como resultado que o trabalho desses profissionais está pautado na premissa de que “tempo é dinheiro”, atendendo então às demandas das necessidades contemporâneas.

De acordo com a Confederação Nacional dos Municípios (BRASIL, 2012), muitos municípios não têm interesse em regulamentar a profissão, e que os estados do sul e do sudeste são os que possuem os menores índices de regulamentação dos serviços prestados por estes profissionais. No Paraná especificamente são 399 Municípios, 351 Municípios dos 370 entrevistados, até 2012, não haviam regulamentado e, 19 já haviam regulamentado os serviços de motofrete e mototaxi. Um dado bem importante, tendo em vista as preocupações relacionadas a estes profissionais e no que tange a relevância de seus serviços no dia a dia das cidades.

Apesar da relevância do assunto, levando em consideração o aumento significativo da frota, a crescente utilização dos serviços prestados por estes profissionais e o grande número de vítimas de eventos de trânsito envolvendo estes

profissionais, ainda são poucas as publicações relacionadas ao tema, como as de Veronese e Oliveira (2006), Diniz, Assunção e Silva (2008), Andrade (2009), Ganne et al. (2010). Para tanto, estudar o risco no trânsito se faz necessário devido à sua relevância e como referencial para discutirmos este tema.

1.2 RISCO NO TRÂNSITO E A ATIVIDADE PROFISSIONAL DE MOTOFRETE E MOTOTAXI

A questão do risco vem sendo abordada por diferentes vieses e autores (GIDDENS, 1991; GUIVANT, 1998, 2001; BECK, 2010) e é um fator cada vez mais presente no nosso dia a dia.

Giddens (1991) apresenta o risco como consequência da modernidade, como algo resultante do desenvolvimento e da tecnologia, e como desta forma ele pode degradar o trabalho e a qualidade de vida das pessoas, além do poder de degradação do meio ambiente. Ainda para Giddens (2000, p.33), risco corresponde a “infortúnios ativamente avaliados em relação a possibilidades futuras”.

Segundo Giddens (1991, p. 30): “Por sistemas peritos quero me referir a sistemas de excelência técnica ou competência profissional que organizam grandes áreas dos ambientes material e social em que vivemos hoje”.

Com a modernidade e o aumento das especializações em sistemas peritos, “os riscos tendem a ocorrer justamente pela busca de controle e segurança” (GONDIM, 2007, p. 95) identificados pela ciência. Mas contendo a controvérsia, a noção de risco fragiliza a crença no sistema perito, o qual precisa passar confiança aos leigos.

Para Giddens (1991) não é possível que uma pessoa “normal” pudesse viver de forma salutar seu cotidiano questionando que riscos ela estaria correndo, levando em conta que estamos rodeados de riscos. Sendo assim cada indivíduo acaba por criar um sistema de adaptação e proteção acerca dos riscos. Para este autor, os sistemas peritos são “sistemas de excelência técnica ou competência profissional que organizam grandes áreas dos ambientes material e social em que vivemos hoje” (GIDDENS, 1991, p. 30).

Quando o caso é o trânsito, para Thielen (2002, p. 93) em uma de suas conclusões em sua pesquisa de doutoramento, “a proximidade e convivência diárias com os riscos provocam uma negação, na medida em que os riscos são

identificados”. Pode-se dizer que a rotina de convivência com os riscos está gerando a negação do risco, sendo assim desenvolve-se estratégias cognitivas de minimização do risco e de imunidade frente à ameaça, e, além disso, o motorista transfere toda a confiança ao sistema perito e na sua competência como motorista, e assim interpreta a lei de sua própria maneira em relação ao limite de velocidade, ultrapassagem, etc.

O sistema perito é uma das questões marcantes na obra de Giddens. Ele está no centro do mecanismo a que o autor se reporta como desençaixe das instituições modernas, e que está intrinsecamente ligado à confiança. Para Giddens (1991, p. 36):

A confiança pode ser definida como crença na credibilidade de uma pessoa ou sistema, tendo em vista um dado conjunto de resultados ou eventos, em que essa crença expressa uma fé na probidade ou amor de um outro, ou na correção de princípios abstratos (conhecimento técnico).

Segundo Thielen (2008, p. 132) para Giddens e Beck “a sociedade industrializada enfrenta riscos ambientais e tecnológicos que são centrais e constitutivos desta sociedade, promovendo ameaça constante e sendo fonte potencial de autodestruição”. Em vista disso: “a confiança nos peritos, na tecnologia, no progresso, na racionalidade do homem moderno e em sua capacidade de gerenciar as ameaças, foi abalada”.

A confiança, para Giddens (1991), dentro do sistema perito, está presente em praticamente tudo o que utilizamos e fazemos, por exemplo, por onde andamos, como nos medicamos e o que comemos. Esta confiança é necessária, pois como não há possibilidades de dominarmos todas as áreas do conhecimento, não há possibilidades de checarmos tudo a todo instante. Dessa forma Giddens (1991, p. 30) exemplifica:

Quando saio de minha casa e entro num carro, penetro num cenário que está completamente permeado por conhecimento perito — envolvendo o projeto e construção de automóveis, estradas, cruzamentos, semáforos e muitos outros itens. Todos sabem que dirigir um automóvel é uma atividade perigosa, acarretando o risco de acidente. Ao escolher sair de carro, aceito este risco, mas confio na perícia acima mencionada para me garantir de que ele é o mais minimizado possível. Tenho muito pouco conhecimento de como o automóvel funciona e poderia realizar apenas pequenos reparos se algo desse errado. Tenho um conhecimento mínimo das técnicas de modalidades de construção de estradas, de manutenção de ruas, ou dos computadores que ajudam a controlar o movimento do trânsito.

Para Guivant (1998, p. 3), os sociólogos Ulrich Beck e Anthony Giddens contribuíram para que o conceito de risco ocupasse lugar central na teoria social “(...) ao considerarem os riscos, em especial os ambientais e tecnológicos de graves consequências, como chaves para entender as características, os limites e transformações do projeto histórico da modernidade”.

Beck (2010) apresenta a sociedade de risco como sendo a que distribui os riscos de forma igualitária, independente de localidade, *status* econômico ou de diferenças sociais. Para este autor, com o aumento da industrialização, os riscos também aumentaram. Devido a isso o aumento das riquezas advindos desta industrialização, ameaças se voltam para a própria sociedade. Segundo Beck (1997, p. 16):

A transição do período industrial para o período de risco da modernidade ocorre de forma indesejada, despercebida e compulsiva no despertar do dinamismo autônomo da modernização, seguindo o padrão dos efeitos colaterais latentes. Pode-se virtualmente dizer que as considerações da sociedade de risco são produzidas porque as certezas da sociedade industrial (o consenso para o progresso ou a abstração dos efeitos e dos 41 riscos ecológicos) dominam o pensamento e a ação das pessoas e das instituições na sociedade industrial.

Segundo Nogueira (2002) é no ambiente urbano que os riscos ambientais podem ser entendidos como uma condição potencial de ocorrer um evento de trânsito que possa causar perda ou dano a uma população devido à degradação ou disfunção do ambiente urbano.

Embora, Giddens (1991, p. 112), quando remete ao que ele chama de “perfil de risco um elemento específico de ameaças ou perigos característicos da vida social moderna”, apesar de neste momento ele se referir a ameaças ambientais e ecológicas, é possível trazer o risco no trânsito como um elemento que veio junto com a modernidade, e que, como alusão às palavras de Giddens também pode ser caracterizado como perigo à vida social contemporânea (THIELEN, 2002).

Entre os principais fatores que influenciam a exposição ao risco no trânsito, segundo a Organização Mundial da Saúde (WHO, 2004, p. 71) estão: “fatores econômicos, mistura de alta velocidade e inexperiência, limite de velocidade, defeitos na pista, fadiga, álcool, jovem do sexo masculino, falta de visibilidade devido a fatores ambientais”, a negação do perigo, trafegar à noite, trafegar com chuva,

falar ao celular, longas jornadas de trabalho, comportamento agressivo, má condição do veículo, ultrapassar pela direita, ultrapassar o semáforo com o sinal amarelo ou vermelho, não utilizar roupas ou acessórios com material reflexivo, visível para os outros³.

Esses fatores ocorrem devido às variáveis do sistema de trânsito, sendo assim existem um ou mais fatores que favorecem os riscos e a ocorrência de eventos de trânsito. Estes fatores podem ser divididos em fatores humanos (idade, sexo, experiência como condutor, uso de capacete, roupas e acessórios com material reflexivo), ambientais (clima, via, sinalização), e mecânicos (veículo, manutenção) (MARIN E QUEIROZ, 2000; RIBEIRO, 2010). Nesse sentido um evento de trânsito ocorre devido a condições ou atos inseguros, decorrente de falhas de motoristas, pedestres, veículos ou meio ambiente.

Estudo realizado por Rozestraten e Dotta (1996) aponta que dentre os fatores que se relacionam com as causas dos eventos de trânsito, mais de 90% deles estão associados a fatores humanos. Somente 10% têm suas causas relacionadas a fatores ambientais e mecânicos.

Quando o caso é o trânsito, para Thielen (2002, p. 93) “a proximidade e convivência diárias com os riscos provocam uma negação, na medida em que os riscos são identificados, mas se referem a velocidades diferentes daquela na qual o motorista transita”. Isto quer dizer que o motorista transfere toda a confiança no sistema perito e na sua competência como motorista, e assim interpreta a lei de sua própria maneira em relação ao limite de velocidade, ultrapassagem, etc.

Em sua tese de doutorado Thielen (2002, p. 96) conclui que:

A mudança de comportamento torna-se difícil para esses indivíduos que estão mais expostos ao perigo já que eles desenvolvem essas estratégias cognitivas de minimização do risco e de imunidade à ameaça, alimentando um círculo vicioso de exposição ao risco cada vez maior.

Nesse sentido, conceito de resiliência, como capacidade de superação diante das adversidades, vem corroborar com os resultados obtidos por Thielen (2002), enfatizando ainda as relações entre fatores de risco e os de proteção. Os fatores de risco, segundo Sapienza e Pedromônico (2005, p. 209) estão associados às variáveis ambientais que aumentam a probabilidade do sujeito, por exemplo, sofrer um evento de trânsito quando exposto a ele, enquanto que “os fatores de

³ Em Inglês no original. Tradução minha, feita exclusivamente para os fins desta pesquisa.

proteção estão associados aos recursos individuais que reduzem o efeito do risco”, que no caso do trânsito são os equipamentos de proteção individual e para o veículo.

O risco no trânsito vem sendo amplamente estudado, tais como o trabalho desenvolvido por Silva, et al. (2008), que objetivou analisar nos Municípios de Londrina e Maringá o perfil de motoboys, as condições de trabalho, situações de risco e a ocorrência de eventos de trânsito, no qual apresenta que as imposições no sentido de pontualidade, agilidade e confiabilidade são os principais fatores para que estes profissionais adotem comportamentos de risco no trânsito.

Veronese e Oliveira (2006), que investigou a forma com a qual os motoboys de Porto Alegre, Rio Grande do Sul, percebem os riscos de eventos de trânsito no dia a dia de seus trabalhos, com a intenção de fornecer subsídios para a promoção de saúde desses trabalhadores. Segundo os resultados atingidos, para os motoboys entrevistados os riscos são inerentes à profissão e gerados a partir de interesses pessoais e sociais “no sentido das demandas por dinheiro, velocidade e urgência” (VERONESE e OLIVEIRA, 2006, p. 2720). Para o controle do risco no trânsito os motoboys, segundo este estudo, utilizam-se do subterfúgio do autocuidado, porém alguns estudos realizados na cidade de Porto Alegre – RS apontam para alta incidência em eventos de trânsito envolvendo motociclistas, o que leva o autor deste artigo concluir que há ineficácia nesta estratégia adotada pelos motoboys.

Thielen, et al. (2008, p. 134) em seu artigo comparam as percepções de risco no trânsito de dois grupos de condutores da cidade de Curitiba, Paraná: o grupo dos infratores, com multas por excesso de velocidade e o grupo dos condutores sem multas por excesso de velocidade. Os resultados encontrados neste artigo frente às suas percepções de risco no trânsito apresentaram alguns fatores: “controle (centralizado no motorista), minimização do risco (a velocidade na qual eles transitam não oferece riscos), confiança (eles se julgam hábeis motoristas e podem definir o que é excesso de velocidade) e falta de credibilidade nas instâncias que devem gerenciar as ameaças” (THIELEN, et al., 2008, p. 138). Para estes motoristas, tanto os infratores como os não infratores, não foram encontradas diferenças em suas percepções de risco.

Existe algo que permeia praticamente todos os estudos sociais sobre risco. De acordo com Wynne (1992), tanto as percepções de risco de leigos quanto os sistemas peritos passam por conjecturas sociais e morais, que advêm das

experiências cotidianas dos indivíduos. Estas experiências morais e sociais cotidianas nos remetem ao que Moscovici (1978) apresentou quando propôs a Teoria das Representações Sociais.

Para Moscovici (2009) as representações sociais influenciam os processos de construção de condutas sociais e morais, e quando se estudam fenômenos sociais através das representações sociais, são os sistemas de valores e normas sociais, ou seja, o conteúdo ideológico do grupo que se busca determinar.

1.3 A ZONA MUDA DAS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

O termo Representação Social surgiu no trabalho do psicólogo social francês Moscovici (1978). As representações sociais são, basicamente, a teoria do senso comum que norteiam as explicações, decisões, pensamentos e atitudes das pessoas em seu cotidiano. Para Moscovici (2009, p. 49) as representações sociais “[...] são fenômenos que precisam ser descritos e explicados. São fenômenos específicos que estão relacionados com um modo particular de compreender e se comunicar - um modo que cria tanto a realidade quanto o senso comum”.

Pode-se entender as representações sociais como conhecimentos do senso comum, porém nem todo conhecimento do senso comum pode ser considerado uma representação social, pois somente aqueles que fazem parte da vida cotidiana dos indivíduos, que são elaborados socialmente e que trabalham no sentido de interpretar, pensar e agir sobre a realidade são representações sociais. Segundo Santos:

[...] a proposta contida na teoria das representações sociais refere-se ao estudo de um fenômeno específico e delimitado: as teorias do senso comum. Estas teorias são conjuntos de conceitos articulados que têm origem nas práticas sociais e diversidades grupais cujas funções é dar sentido à realidade social, produzir identidades, organizar as comunicações e orientar as condutas. Não é, portanto, todo e qualquer conhecimento do senso comum que pode ser denominado de representação social (SANTOS, 2005, p. 22).

De acordo com Moscovici (1978) as representações sociais são compostas por três dimensões: a informacional, que é o conhecimento que o grupo possui sobre o objeto da representação, constitui um conhecimento consistente sobre o objeto social representado; o campo representacional, a imagem que a representação adquire frente a esse grupo, é uma espécie de ilustração do objeto

representado; e a dimensão atitude, refere-se a uma valoração apreciativa e a uma orientação para a ação quanto ao objeto da representação. As três dimensões da representação social permitem compreender seu conteúdo e seu sentido.

Pode-se considerar que as representações são criadas sobre o mundo que nos cerca, e influenciam diretamente as ações executadas cotidianamente sobre esse mundo, daí a importância que a Teoria das Representações Sociais (TRS) assume nos estudos sobre risco no trânsito, pois as representações elaboradas sobre o risco no trânsito influenciam a relação que é estabelecida com ele, a forma de pensar sobre o risco no trânsito e seus aspectos, bem como influenciam o seu próprio comportamento, e as práticas sociais que se irá adotar quando estiver no trânsito efetivamente.

Jodelet enfatiza a importância das representações sociais no cotidiano:

Eis por que as representações são sociais e tão importantes na vida cotidiana [...]. Elas circulam nos discursos, são trazidas pelas palavras e veiculadas em mensagens e imagens midiáticas, cristalizadas em condutas e em organizações materiais e espaciais (JODELET, 2001, p.17).

Para Abric (2000, p. 28), as representações sociais têm um papel fundamental na dinâmica das relações e nas práticas sociais e respondem a funções que as sustentam, dentre elas a função de orientação: “as RS guiam os comportamentos e as práticas. A representação é prescritiva de comportamentos ou de práticas obrigatórias. Ela define o que é lícito, tolerável ou inaceitável em um dado contexto social”.

Dois processos são fundamentais na elaboração das representações: a ancoragem e a objetivação. Segundo Guareschi e Jovchelovitch (2012, p. 69):

A objetivação e a ancoragem são as formas específicas em que as representações sociais estabelecem mediações, trazendo para um nível quase material a produção simbólica de uma comunidade e dando conta da concreticidade das representações sociais na vida social.

Para Sá (1996), na ancoragem, são atribuídos significados ao objeto, vinculando a ele conceitos e valores preexistentes. Assim, o desconhecido é associado a uma categoria conhecida. Portanto, nenhum pensamento ocorre sem que o mesmo possua uma ancoragem. A ancoragem, então, é o meio pelo qual o indivíduo “transforma algo perturbador, que nos intriga, em nosso sistema de

categorias e o compara com um paradigma de uma categoria que nós pensamos ser apropriada” (MOSCOVICI, 2009, p. 61).

Ancorar é nomear, classificar. Para Moscovici (2009, p. 61):

Coisas que não são classificadas e que não possuem nome são estranhas, não existentes e ao mesmo tempo ameaçadoras. Nós experimentamos uma resistência, um distanciamento, quando não somos capazes de avaliar algo, de descrevê-lo a nós mesmos ou a outras pessoas. O primeiro passo para superar essa resistência, em direção à conciliação de um objeto ou pessoa, acontece quando nós somos capazes de colocar esse objeto ou pessoa em uma determinada categoria, de rotulá-lo com um nome conhecido.

Na objetivação, o conhecimento em relação ao objeto assume forma, tornando o conceito abstrato em concreto. Segundo Moscovici a objetivação é “percebida primeiramente como um universo puramente intelectual e remoto, a objetivação aparece, então, diante de nossos olhos, física e acessível. [...] objetivar é descobrir a qualidade icônica de uma ideia; é reproduzir um conceito em uma imagem” (MOSCOVICI, 2009, p. 72).

A Teoria das Representações Sociais, conforme Sá (1998) apresenta-se em pelo menos três abordagens: a primeira, a abordagem culturalista, que tem sido mais difundida por Denise Jodelet (2001), enfatiza os aspectos históricos e culturais das representações sociais; a segunda, a abordagem societal, de Willem Doise (2002), centra-se nas condições de produção e circulação das representações sociais e a terceira representada por Jean Claude Abric (2000), a abordagem estrutural, que dá ênfase à Teoria do Núcleo Central (TNC).

Quando uma pesquisa em representações sociais é desenvolvida sob a abordagem culturalista, o enfoque se dará sobre os discursos individuais e grupais e sobre “comportamentos e práticas sociais que tornam manifestas as representações sociais”. (ÁVILA, 2015, p. 31).

Já a abordagem societal, abordada por Willen Doise, objetiva “[...] articular explicações no nível do indivíduo e explicações de ordem social, mostrando como o indivíduo dispõe de processos que lhe permitem funcionar em sociedade” (DOISE, 2002, p. 27). O fenômeno das representações sociais é estudado por essa abordagem considerando três hipóteses: a primeira “[...] é que os diferentes membros de uma população estudada partilham efetivamente certas crenças comuns concernentes a uma dada relação social”; a segunda hipótese: “A teoria das representações sociais deve explicar como e porquê os indivíduos diferenciam entre

si nas relações que eles mantêm com essas representações”; a terceira hipótese “[...] considera a ancoragem das tomadas de posição em outras realidades simbólicas coletivas, como as hierarquias de valores, as percepções que os indivíduos constroem das relações entre grupos e categorias e as experiências sociais que eles partilham com o outro” (DOISE, 2002, p. 30).

Para a terceira abordagem, a estrutural, as representações se organizam e se estruturam em torno de um Núcleo Central, cuja teoria foi apresentada por Jean Claude Abric no ano de 1976.

De acordo com a TNC (ABRIC, 2000), uma representação social constitui-se como um conjunto organizado e estruturado de informações, crenças, opiniões e atitudes, composta de dois subsistemas, o central e o periférico, que funcionam exatamente como uma entidade, onde cada parte tem um papel específico e complementar.

Para o autor toda representação social está organizada ao redor de um núcleo central e um sistema periférico. O núcleo central é estável e resistente às mudanças, pois está relacionado à memória coletiva, tem raízes históricas e ideológicas. O sistema periférico, por sua vez, é mais passível a mudanças e está ligado às vivências mais recentes dos indivíduos de um grupo, auxiliando-os a se adaptarem a situações específicas do cotidiano.

Para Sá (1996, p. 22) ao núcleo central de uma representação são atribuídas as seguintes características:

1. é marcado pela memória coletiva, refletindo as condições sócio históricas e os valores do grupo;
2. constitui a base comum, consensual, coletivamente partilhada das representações, definindo a homogeneidade do grupo social;
3. é estável, coerente, resistente à mudança, assegurando assim a continuidade e a permanência da representação;
4. é relativamente pouco sensível ao contexto social e material imediato no qual a representação se manifesta.

E o sistema periférico, segundo Sá (1996, p. 22) também apresenta algumas características:

1. permite a integração das experiências e histórias individuais;
2. suporta a heterogeneidade do grupo e as contradições;
3. é evolutivo e sensível ao contexto imediato. Sintetizando suas funções consistem, em termos atuais e cotidianos, na adaptação à realidade concreta e na diferenciação do conteúdo da representação e, em termos históricos, na proteção do sistema central.

Portanto, o núcleo central possui as incumbências de criar, ou até mesmo transformar uma representação e, ainda, de organizar as representações (SANTOS, 2007). “São os sistemas de valores e as normas sociais, ou seja, o contexto ideológico de um grupo que determinará o Núcleo Central das representações sociais desse grupo. Frente a isso, o Núcleo Central será constituído por um ou mais elementos significantes da representação, constituindo-se assim seu elemento principal” (ÁVILA, 2015, p. 32).

Ferreira (2006) objetivou conhecer o sistema representacional que orienta práticas de condução veicular no trânsito de Goiânia, Goiás, em especial de motoristas e motociclistas. Este estudo concluiu que as representações tanto de motoristas como motociclistas são negativas no que diz respeito ao trânsito, porém para os motoristas o elemento principal apontado foi caos, e para os motociclistas foi perigo. No que tange as representações quanto à tarefa de dirigir, para o grupo dos motoristas ocorreu uma representação idealizada da tarefa de dirigir e para o grupo motociclistas a representação foi de perigo ao dirigir. Quanto às causas dos eventos de trânsito os dois grupos apresentaram a imprudência, a desatenção e o desrespeito às leis de trânsito como as principais causas.

Queiroz e Oliveira (2003, p. 101), destacam as representações sociais do acidentado sobre assuntos como: “(...) o hospital, as causas do acidente, o trânsito, o trabalho, o sistema de transporte coletivo e individual, a motocicleta e as perspectivas para o futuro”. Segundo os resultados deste artigo, “as representações sociais do acidentado sobre o trânsito e o evento de trânsito estão fortemente relacionadas com as dimensões comportamentais e culturais dos indivíduos envolvidos” (QUEIROZ E OLIVEIRA, 2003, p. 101).

Teixeira, et al. (2014) objetivou em sua pesquisa averiguar sobre as práticas e percepções de mototaxistas em relação ao uso de equipamentos de proteção individual (EPI). Os resultados encontrados foram contraditórios, pois os mototaxistas detêm algum conhecimento sobre os EPI'S, sabem de sua importância, porém não os utilizam adequadamente.

Em dissertação de mestrado, Pinto (2013) teve como objetivo avaliar quais tipos de usuários de motocicletas estão sujeitos à produção de comportamentos de risco e quais os tipos de comportamentos que mais se repetem no âmbito brasileiro. Observou-se nesta pesquisa que os usuários de motocicleta com menor renda, que se utilizam da motocicleta como instrumento de trabalho e ainda, com menor tempo

de experiência de pilotagem são os que possuem maior predisposição a comportamentos de risco.

Silva, et al. (2008, p. 339) objetivou identificar e analisar “qualitativamente a percepção de motoboys acerca de aspectos relacionados ao seu trabalho, aos riscos no trânsito e à ocorrência de acidentes” com motoboys da cidade de Londrina, Paraná. Os resultados encontrados pelos autores deste artigo: o trabalho de motoboy como alternativa de emprego frente à baixa escolaridade e o desemprego; os comportamentos de risco no trânsito são adotados devido às exigências por entregas rápidas; todos os entrevistados relataram envolvimento em eventos de trânsito.

Uma questão importante de ressaltar e que está ligada aos estudos sociais relacionados às representações sociais, e que pode interferir seriamente nas respostas e nas pesquisas: será que o participante da pesquisa responde às perguntas dos questionários de forma a dizer o que realmente pensa? Podemos acreditar no que está nos respondendo? “Coletamos representações sociais reais, completas, autênticas?” (ABRIC, 2005, p. 23).

Segundo Abric (2005) na maioria das vezes as pessoas respondem o que realmente pensam. Assim, estudos que envolvem situações normativas, ou situações que fogem às normas e não devem ser expressas por motivos comuns dentro do grupo estudado, podem ser analisados à luz do conceito de zona muda da representação social.

A zona muda de uma representação social não contempla o recalcado ou o inconsciente das representações, “faz parte da consciência dos indivíduos, ela é conhecida por eles, contudo ela *não pode* ser expressada, porque o indivíduo ou o grupo não quer expressá-la pública ou explicitamente” (ABRIC, 2005, p. 23).

Estamos rodeados de normas sociais, que são ou não transgredidas, porém quando as são, deve-se manter em sigilo. Estudar a zona muda das representações sociais representa encontrar esses elementos contra normativos, que quando estudados podem representar efetivamente a representação social do grupo estudado.

Além disso, a zona muda não representa o inconsciente, mas sim o que está escondido, ou que é velado. Quando utilizamos desta ferramenta para encontrar representações sociais sobre determinado objeto de estudo, encontramos o que não é verbalizado em estudos clássicos sobre representações sociais. Para Abric (2005,

p.34): “A existência da zona muda é igualmente determinada pela importância das características de uma situação: quanto mais as condições sociais são fortes, maiores os riscos de existir uma zona muda”.

Ainda para este autor (ABRIC, 2005), existe outro aspecto que se considera quanto à ocorrência ou não da zona muda, que o autor qualificou como gestão de impressões, que consiste em apresentar aos outros uma imagem positiva de si. Nesta tentativa de passar uma boa impressão sobre si, “os sujeitos podem ser levados a verbalizar somente as atitudes, opiniões ou crenças conformes à norma e a não expressar aquelas que não são conformes” (ABRIC, 2005, p. 25). Assim, o desejo de aceitabilidade social poderia ser um dos fundamentos para a existência de facetas mascaradas na expressão de determinadas representações sociais.

A pesquisa de Machado (2012), que aborda as Representações sociais de ciclos de aprendizagem entre professores da rede municipal de Recife/PE, a qual os resultados sugerem uma zona muda, em que os professores não participam do processo de discussões de políticas educacionais, percebendo-se apenas como executores do processo, pois são contratados para o trabalho. “Nessa trama normativa em que está envolvido, não parece interessante para o professor expressar-se sobre o que realmente pensa das políticas educacionais” (MACHADO, 2012, p. 188).

Oliveira e Costa (2007) desenvolveram uma pesquisa intitulada: A zona muda das representações sociais sobre o portador de HIV/AIDS: elementos normativos e contra normativos do pensamento social. Esta pesquisa objetivou analisar as representações sociais de enfermeiros sobre pessoa portadora de HIV/AIDS considerando a zona muda. Nos resultados obtidos frente à coleta de dados tradicional para representações sociais, encontraram-se os elementos educação em saúde, proteção profissional e tratamento, porém utilizando-se da técnica de substituição, na qual se reduz o nível de envolvimento do sujeito entrevistado, encontrou-se medo, preconceito e homossexualidade, consistindo assim, possíveis elementos da zona muda. Os autores concluíram ainda que a técnica se mostrou eficaz para aprofundamento de estudos sobre HIV/AIDS.

Em estudo sobre a beleza física Schlösser e Camargo (2015), objetivaram investigar a existência de uma zona muda das representações sociais da beleza física em contexto de estabelecimento de relacionamentos amorosos. Os resultados indicaram a zona muda da representação social da beleza em que os participantes

tanto a consideram abertamente como um atributo central no estabelecimento de relações amorosas, quanto percebem que outras pessoas consideram da mesma forma, portanto os participantes apresentaram a beleza física como um elemento importante, tanto quando se utilizou o teste de evocação livre quanto na técnica de substituição para definição da zona muda.

Portanto, vários estudos abordam por diferentes vieses a teoria das representações e a zona muda das representações sociais, de forma que esta metodologia vem se consolidando em pesquisas sociais. Contudo, não se verificou pesquisas relacionadas à zona muda das representações no trânsito.

CAPÍTULO 2

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA

Nesse capítulo estão descritos os procedimentos metodológicos escolhidos para o desenvolvimento da pesquisa. O estudo é de natureza qualitativa e quantitativa. Qualitativa, pois segundo Minayo (2007, p. 21-22) “trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes [...], pois o ser humano se distingue não só por agir, mas por pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida”. E de natureza quantitativa, pois segundo Richardson (1999, p. 80) a abordagem permite:

(...) descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis, compreender e classificar processos dinâmicos vividos por grupos sociais, contribuir no processo de mudança de determinado grupo e possibilitar, em maior nível de profundidade, o entendimento das particularidades do comportamento dos indivíduos.

Para Johnson e Onwuegbuzie (2004, p. 17):

“Em algumas situações, a abordagem qualitativa será mais apropriada; em outras situações a abordagem quantitativa será mais apropriada. Em muitas situações, os investigadores podem reunir *insights* e procedimentos de ambas as abordagens para produzir um produto de qualidade superior (ou seja, a investigação com métodos mistos, muitas vezes, fornece uma forma de solução mais viável e produz um produto de qualidade superior).

Para Sá (1998) a construção do objeto de pesquisa deve ser o primeiro momento da pesquisa, observando a relevância social e a realidade em que o pesquisador está inserido. Dessa maneira este autor apresenta características importantes que devem ser levadas em consideração no momento dessa escolha: “De fato, a curiosidade do pesquisador não pode ser o único determinante do engajamento em uma pesquisa; é preciso demonstrar que seus resultados poderão ter alguma relevância social e/ou acadêmica” (SÁ, 1998, p. 23).

Uma vez que se determinou o objeto de pesquisa, a construção do projeto se inicia e a metodologia que se utilizará para responder aos objetivos propostos também. Para Sá:

[...]. A rigor, desde a escolha, combinação ou adaptação de métodos, bem como desde a elaboração de instrumentos de coleta de dados e a definição ou criação de técnicas para seu tratamento, a pesquisa das representações sociais é explicitamente orientada pela conceituação e pela construção teórica específica que o pesquisador tenha adotado (SÁ, 1996, p.100).

Dessa maneira, e após a aprovação do projeto pelo Comitê de Ética da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (CAAE: 58886616.8.0000.5547), se deu início ao trabalho de pesquisa de campo.

2.10 LOCAL E OS PARTICIPANTES DA PESQUISA

O estudo foi realizado na cidade de Pato Branco, localizada na Região Sudoeste do Estado do Paraná. O município de Pato Branco limita-se com os municípios de Bom Sucesso do Sul, Clevelândia, Coronel Vivida, Honório Serpa, Itapejara d'Oeste, Mariópolis, Renascença e Vitorino, e possui uma população estimada de 79.869 habitantes (IBGE, 2016). Situa-se na Região Sudoeste do Paraná, com área total de 539,087km² e distante da capital, Curitiba 433,53km. Possui o quarto Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) entre os Municípios do Estado, segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES, 2016).

A Figura 3 apresenta a localização geográfica da Região Sudoeste do Paraná e, nesta região, a posição do município de Pato Branco.

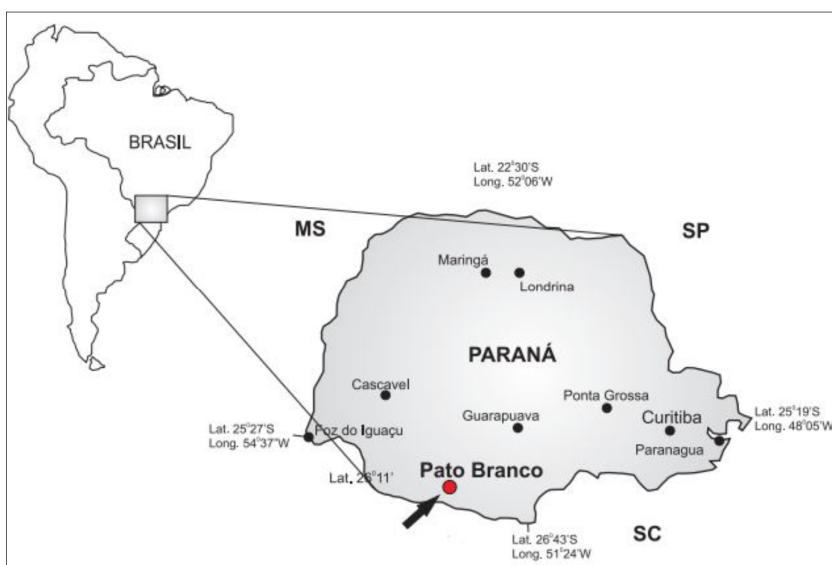


Figura 3 - Localização do Município de Pato Branco no Estado do Paraná.
Fonte: TABALIPA e FIORI (2008).

Assim, a partir de critério estabelecido pela pesquisadora, para a realização do estudo, foram escolhidos cinco pontos de motofrete e mototaxi, os quais se localizam dentro do perímetro urbano de Pato Branco e que, pela sua localização geográfica, têm potencial para atender clientes do centro e de todos os bairros da cidade.

Entende-se por participante da pesquisa os motofretistas e mototaxistas que estacionam em um determinado local dentro do município de Pato Branco, denominado de ponto. Os pontos são nomeados e possuem um local físico.

O ponto de motofrete e mototaxi, que chamaremos de P1, está localizado à Rua Oswaldo Aranha nº 341, bairro Centro, nas coordenadas geográficas 26°13'19,3"S 52°40'27,8"W. Nesse local estacionam a espera de clientes 5 profissionais do sexo masculino.

O ponto que chamaremos de P2, está localizado à Rua Tamoio, nº 320, bairro Centro, nas coordenadas geográficas 26°13'51,5"S 52°40'21,5"W. Nesse local estacionam 17 profissionais do sexo masculino e 3 profissionais do sexo feminino.

O ponto que chamaremos de P3, está localizado à Rua Itacolomi, nº 2880, no bairro Amadori, nas coordenadas geográficas 26°14'16,0"S 52°41'30,3"W. Nesse ponto ficam estacionados 7 motofretistas e mototaxistas do sexo masculino.

No ponto que denominamos como P4, estacionam 15 profissionais motofretista ou mototaxista do sexo masculino. O mesmo está localizado no número 4918 da Avenida Tupi, no bairro Baixada. As coordenadas geográficas do local são 26°15'04,6"S 52°40'41,5"W.

Por fim, o ponto de motofrete e mototaxi que denominamos P5, localiza-se na Avenida Tupi, nº 5550, bairro São Cristóvão, nas coordenadas geográficas 26°14'60,0"S 52°40'40,3"W. Nesse local ficam estacionados 13 profissionais do sexo masculino.

Inicialmente, estimou-se a participação no estudo de 60 profissionais de ambos os sexos, porém 25 profissionais aderiram à pesquisa espontaneamente.

A Figura 4 demonstra a localização de cada um dos cinco pontos escolhidos para a realização da pesquisa.

Legenda

- Ponto 1 (P1)
- Ponto 2 (P2)
- Ponto 3 (P3)
- Ponto 4 (P4)
- Ponto 5 (P5)

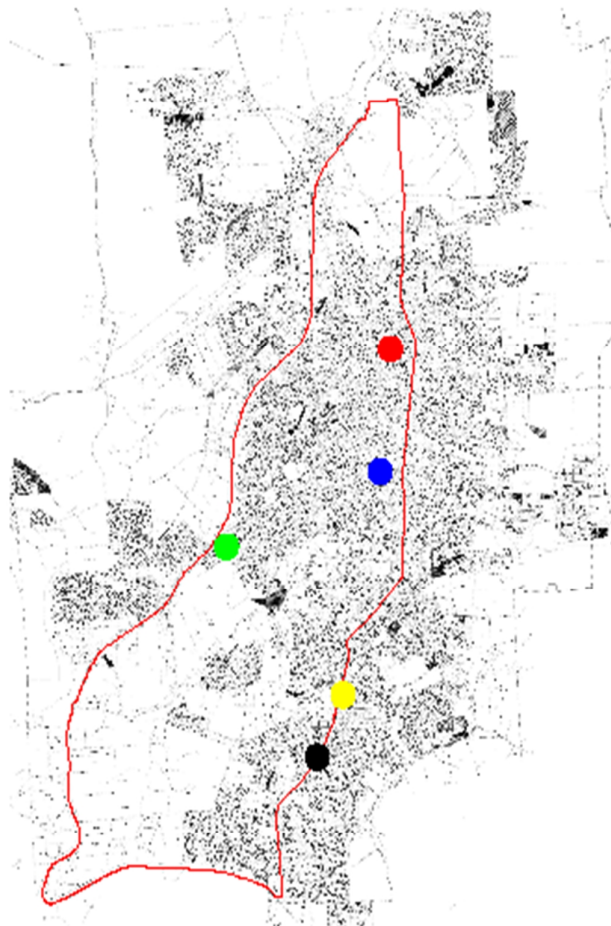


Figura 4 - Mapa de localização dos pontos de motofrete e mototaxi, na zona urbana de Pato Branco utilizados na pesquisa.

Fonte: Mapa Prefeitura Municipal de Pato Branco, Paraná. Intervenções de Tainara de Moraes Vestena, aluna do Curso Técnico em Agrimensura da UTFPR, campus Pato Branco – PR e pesquisadora.

Os participantes da pesquisa que serão incluídos no estudo deverão apresentar os seguintes requisitos: serem motofretistas e mototaxistas, que estacionam em qualquer dos cinco pontos escolhidos para o estudo, que tenham idade igual ou superior a 21 anos e que possuam Carteira Nacional de Habilitação para motocicleta.

2.2 PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE DADOS

Para estabelecer contato e confiança com os profissionais visados, foram feitas visitas aos locais selecionados e assim que os participantes se sentiram mais à vontade com a presença da pesquisadora as coletas de dados foram feitas. Inicialmente os participantes foram informados sobre os objetivos de estudo e sua importância, bem como foram explicadas as garantias de anonimato e outros aspectos éticos da pesquisa envolvendo seres humanos e, aqueles que se voluntariaram assinaram um termo de consentimento livre e esclarecido, cujo modelo encontra-se no apêndice A. O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

Os critérios estabelecidos para a escolha dos pontos de motofrete e mototaxi exigiam que esses locais ficassem dentro do perímetro urbano de Pato Branco e que, pela sua localização geográfica, tivessem potencial para atender clientes do centro e de todos os bairros da cidade. Foram eleitos 5 pontos que atenderam aos critérios.

A pesquisadora utilizou um diário de campo, no qual fez apontamentos das percepções e constatações das ações dos entrevistados que considerou pertinente para as discussões nesta pesquisa.

Os dados foram coletados nos pontos de motofrete e mototaxi selecionados para o estudo, diretamente pela pesquisadora. A coleta foi feita individualmente e de forma que os participantes puderam atender telefones ou clientes pessoalmente durante o procedimento, com o intuito de não prejudicar o serviço dos profissionais durante a coleta. Estimou-se um tempo de no máximo 10 minutos por participante, porém algumas entrevistas duraram mais de uma hora, tendo em vista que, como mencionado anteriormente, os profissionais estavam livres para a realização de seus serviços, e houve comprometimento da pesquisadora em aguardar as conclusões dos serviços dos profissionais para finalizar o procedimento de coleta de dados.

Foram utilizados dois procedimentos de coleta: 1º) aplicação de um questionário de evocação livre (QEL); 2º) aplicação de um questionário estruturado (QE).

O questionário de evocação livre tem sido bastante utilizado na pesquisa em representações sociais, como se pode observar nos estudos de Sander (2012), Teixeira, Machado e Franceschetto (2014) e Ávila (2015). Trata-se de um

“instrumento que visa provocar respostas imediatas mediante um estímulo indutor, objetivando colocar em evidência, universos semânticos relacionados a determinados objetos” (MACHADO; ANICETO, 2010, p. 353).

A técnica, que já está consolidada na pesquisa em representações sociais (SÁ, 1998; ABRIC, 2000; JODELET, 2001; VÈRGES, 2002; DUVEEN, 2009) consiste em apresentar ao participante do estudo um questionário estruturado com uma questão de evocação livre, cujo termo indutor, no caso ora relatado foi “Risco no Trânsito”, e mais duas questões dissertativas.

Assim, para identificar as RS foi solicitado ao participante que escrevesse em espaço apropriado as cinco primeiras palavras que prontamente lhe venham à mente ao ler a expressão Risco no Trânsito. Em seguida o mesmo deveria assinalar as duas palavras, dentre as quatro evocadas, que considerava mais importantes que as demais.

Em seguida, foi solicitado que explicasse textualmente as suas evocações e, finalmente, que justificasse o porquê da escolha das duas palavras assinaladas como mais importantes que as demais. Modelo do QEL encontra-se no apêndice B.

O segundo procedimento foi dividido em duas etapas e consistiu na aplicação do Questionário Estruturado (QE), o qual está baseado na dissertação de Ferreira (2009). O mesmo encontra-se no apêndice C.

O questionário foi organizado contemplando 25 perguntas, sendo 18 de múltipla escolha e 7 abertas de resposta direta.

A primeira etapa contempla as questões 1 à 24 e tem o intuito de responder dois dos objetivos específicos: identificar que elementos presentes no trânsito são considerados de risco pelos motofretistas e mototaxistas; e, identificar o perfil dos motociclistas profissionais no tocante à experiência profissional, à prática de pilotagem e manutenção do veículo.

As questões 1 à 24 do questionário estão divididas em blocos, como segue:

Bloco 1: Para identificar os elementos presentes no trânsito considerados de risco pelos mototaxistas e motofretistas foi desenvolvida a questão de número 16.

Bloco 2: Para identificar perfil dos motociclistas no tocante à experiência profissional foram desenvolvidas 15 questões, sendo elas 1,2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15.

Bloco 3: Para identificar perfil dos motociclistas no tocante à prática de pilotagem foram desenvolvidas 5 questões, sendo elas 17, 18, 19, 23 e 24.

Bloco 4: Para identificar perfil dos motociclistas no tocante à manutenção do veículo foram desenvolvidas 3 questões, sendo elas: 20, 21 e 22.

A segunda etapa contempla somente as questões 16 e 25, que além do intuito de identificar elementos presentes no trânsito que são considerados de risco pelos mototaxistas e motofretistas, tem o intuito de identificar a zona muda das representações sociais sobre risco no trânsito.

Considerando que normas sociais podem levar o participante da pesquisa a responder às questões apresentando uma opinião em conformidade com as regras que regem as atividades de seu grupo de pertença, não expressando assim verdadeiramente a sua opinião a respeito do objeto estudado, fez-se necessário reduzir a pressão normativa (ABRIC, 2005). Para tanto uma estratégia metodológica, a técnica de substituição, apresentada por Abric (2005) foi desenvolvida, possibilitando o desvelamento da representação que se encontra escondida.

Esta técnica consistiu em solicitar ao participante da pesquisa que primeiramente respondesse em seu próprio nome, e posteriormente que respondesse às mesmas questões, porém se colocando no lugar do outro, isto é, ele deveria imaginar e responder como o outro responderia quando interrogado pela mesma questão. Este outro deve estar relacionado ao grupo de referência do participante da pesquisa, no nosso caso os motociclistas em geral.

Portanto as questões 16 e 25 possuem o mesmo teor, porém a questão 16 foi respondida pelo participante da pesquisa em seu próprio nome, e a questão 25 foi respondida levando em conta a opinião dos motociclistas em geral.

2.3 PROCEDIMENTO DE ANÁLISE DE DADOS

Os dados coletados mediante o uso do QEL foram analisados de acordo com procedimentos usuais em estudos sobre o núcleo central das Representações Sociais (SÁ, 1996; VÈRGES, 2002; MACHADO e ANICETO, 2010; TEIXEIRA e ALGERI, 2011; SANDER, 2012; TEIXEIRA, MACHADO e FRANCESCHETTO; 2014; ÁVILA, 2015). Contudo, nos limitamos em nosso trabalho à identificação dos elementos mais salientes das representações sociais sobre risco no trânsito, evocados mediante o termo indutor utilizado, tendo em vista que nossa investigação não priorizou a elucidação do núcleo central e do periférico da representação, mas

sim o desvelamento de elementos que se escondem por trás de pressões normativas.

Por sua vez, os dados coletados mediante o QE foram, primeiramente, organizados utilizando-se de ferramentas estatísticas. Segundo Gil (2008), a abordagem qualitativa da pesquisa permite que os resultados obtidos sejam quantificáveis, portanto ideias, percepções, opiniões são traduzidas em números e analisados utilizando-se de técnicas estatísticas. “Essas ferramentas estatísticas nos permitem representar um conjunto de dados de maneira concisa e fácil de ser lida” (WEBSTER, 2006, p. 14).

Portanto, para organização dos dados foi utilizada a ferramenta estatística de Distribuição de Frequência (DF). A DF “simplesmente divide os dados em classes e registra o número total de observações em cada classe” (WEBSTER, 2006, p. 17). Para a nossa pesquisa as classes foram às questões do questionário estruturado (QE) e as observações às respostas obtidas em cada questão.

As questões 16 e 25 também foram organizadas utilizando-se da ferramenta estatística de DF, para comparação das respostas destas questões, ressaltando que as duas questões são idênticas, porém a solicitação para resposta do participante da pesquisa será feita de forma diferenciada, de maneira que em uma delas seja respondida com a opinião do participante da pesquisa e na seguinte seja respondida observando o que os motociclistas em geral pensam a respeito desta questão.

A última etapa da pesquisa consistiu em analisar as respostas encontradas nos dois questionários aplicados, com o intuito de verificar as relações existentes entre as representações sociais sobre risco no trânsito e o comportamento do motofretista e mototaxista no trânsito em Pato Branco.

Para Gil (2008, p. 176): “A principal ferramenta intelectual é a comparação. Os procedimentos comparativos são usados nos mais diversos momentos do processo de análise. Os dados obtidos, por sua vez, podem ser comparados com modelos já definidos, com dados de outras pesquisas e também com os próprios dados”.

CAPÍTULO 3

AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS SOBRE RISCO NO TRÂNSITO IDENTIFICADAS

Neste capítulo apresentamos e discutimos os resultados da pesquisa. Nos pontos de motofrete e mototaxi escolhidos, somavam-se 60 potenciais participantes, porém, desses, 25 optaram em participar da pesquisa voluntariamente, dentre esses 22 homens e 3 mulheres. Organizou-se este capítulo de forma a responder os objetivos desta pesquisa.

Com o intuito de apresentar as representações sociais sobre risco no trânsito de motofretistas e mototaxistas e o seu comportamento no trânsito, o texto foi organizado em 3 tópicos. O primeiro trata do perfil dos participantes da pesquisa no tocante à experiência profissional, à prática de pilotagem e à manutenção do veículo. O segundo tópico, por sua vez, focaliza os elementos presentes no trânsito que são considerados de risco pelos motofretistas e mototaxistas participantes da pesquisa. Por fim, no terceiro tópico são apresentadas as representações sociais sobre risco no trânsito identificadas e suas zonas mudas.

3.1 PERFIL DOS PARTICIPANTES DA PESQUISA

3.1.1 EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Os participantes da pesquisa compõem um grupo de 25 pessoas, sendo 22 homens e 3 mulheres, com idade entre 18 e 57 anos. Destes, 36% não concluíram o ensino fundamental, 28% concluíram somente o ensino fundamental, 4% possuem o ensino médio incompleto, 24% concluíram o ensino médio e 8% da amostra possui o ensino superior incompleto.

Três dos participantes não são proprietários da motocicleta com que trabalham e apenas 5 participantes da pesquisa têm seguro do veículo. 44% dos profissionais entrevistados informaram conduzir motocicleta sem carteira de habilitação por pelo menos 5 anos antes de obter o documento. Segundo dados coletados por Teixeira et al. (2014), 10% de sua amostra (n=3) além de conduzirem motocicleta sem a devida habilitação, eram menores. Contudo, no que diz respeito ao tempo de habilitação para conduzir motocicleta, a média foi de 10,15 anos,

considerando que 20% (n=5) da amostra possuem habilitação a 1 ano e que 44% (n=11) possuem habilitação a mais de 10 anos. Quanto à experiência profissional com motocicleta, o tempo médio encontrado foi de 8,4 anos.

No que tange ao tipo de atividade, 72% (n=18) entrevistados fazem mototaxi, e destes, 40% (n=10), além de transportar pessoas, entregam alimentos, medicamentos, documentos e valores. 8% da amostra (n=2) entregam gás de cozinha e água mineral.

Apenas 16% da amostra (n=4) têm outro emprego remunerado além do mototaxi ou motofrete. Por conseguinte, 76% (n=19) não têm outra atividade profissional, e dois não responderam. Observou-se que a jornada de trabalho se estende em média por 6 dias da semana, em períodos de até 12 horas diárias. Dados semelhantes foram encontrados nos trabalhos de Albuquerque et al. (2012) e Almeida (2010). Com efeito, para 68% dos participantes a longa jornada de trabalho tem pouca, média ou nenhuma influência no risco no trânsito. Porém, quando os participantes da pesquisa são provocados a responder em nome de outros motociclistas, assim 48% da amostra responderam que a jornada de trabalho tem nenhuma, pouco ou média influência no risco no trânsito.

Dessa forma, podemos já perceber a manifestação da zona muda dessas representações sociais desses participantes da pesquisa. Pois, mediante o processo normativo os sujeitos sofrem influências socializadas do grupo, porém quando se tira a pressão da norma do sujeito, como nos apresenta Abric (2005, p. 28) “não sou eu quem pensa isto, são os outros”, se expressa assim, as suas próprias representações do objeto, fazendo emergir a zona muda.

A média salarial encontrada foi de R\$ 1.329,98, e com respeito ao vínculo empregatício, 56% (n=14) trabalham por conta própria/autônomo, 16% (n=4), são empregados assalariados, bem como 16% (n=4) trabalham somente por comissão/produtividade, e 8% dos entrevistados não responderam a esta questão.

Quanto as distâncias percorridas diariamente, 52% dos entrevistados (n=13) perfazem entre 101 e 300Km por dia, 24% (n=6) percorrem entre 51 e 100Km por dia, 4% (n=1) percorrem entre 10 e 50Km, e outros 4% percorrem mais que 300Km por dia, 16% (n=4) não responderam.

Um fato relevante observado é que, se por um lado estes profissionais trabalham sem respaldo de Lei Municipal (PATO BRANCO, 2011), por outro, esses profissionais, em sua maioria, pagam para uma diária que varia entre doze e quinze

reais para poder estacionar em um dos pontos pesquisados. Os pontos de motofrete e mototaxi P1, P2 e P4 dispõem de um gestor, que oferece o serviço de telefone e gerenciamento das entregas e local no qual os profissionais podem ficar durante o período em que aguardam as entregas, para tanto é cobrado uma diária do motofretista e mototaxista que pode variar entre doze e quinze reais. Os pontos 3 e 5 funcionam como uma cooperativa, na qual todos colaboram com uma quantia mensal, que é calculada de acordo com as despesas do mês corrente e, neste caso, não são pagas as diárias. Em ambos os casos, os profissionais fazem seus horários, não tendo a obrigatoriedade de manter uma rotina de trabalho, uma vez que os valores das entregas ficam com os profissionais que as fazem.

Assim, os resultados obtidos apontam que o perfil da amostra quanto à experiência profissional é de um grupo de pessoas jovens, e relativamente de baixa escolaridade considerando-se o que se espera no mercado de trabalho para jovens em idade universitária. Pode-se supor, também, que o tempo médio de experiência profissional com a motocicleta de um pouco mais de 8 anos, seja, um indicativo da dificuldade de colocação no mercado formal de trabalho, o que sugere, por sua vez, que a atual atividade profissional desse grupo não é tida mais como uma alternativa temporária, mas sim como a alternativa profissional frente a baixa escolaridade, tal como apontam Silva e colaboradores (2008); uma alternativa um tanto precária, contudo.

3.1.2 PRÁTICA DE PILOTAGEM

A periculosidade da atividade profissional dos participantes da pesquisa evidencia-se no fato de que 76% da amostra (n=19), já sofreram algum evento de trânsito enquanto pilotavam a motocicleta por pelo menos uma vez. Destes, 11, ou seja, 44% já vivenciaram um evento de trânsito por pelo menos 2 vezes. Esse índice elevado encontrado, explica o achado desta pesquisa de que dentre os elementos mais importantes nas representações sociais sobre risco no trânsito sejam acidente, imprudência, alta velocidade, morte e desrespeito, como se verá mais adiante nesta dissertação.

Entre os entrevistados, 64% responderam que se deparou com situações de risco no trânsito todos os dias e 28% dizem se deparar com situações de risco no trânsito frequentemente. Da mesma forma 52% concordam totalmente que a

profissão de motofretista ou mototaxista oferece risco, enquanto que 32% concordam que a profissão oferece risco.

Com relação à formação profissional destinada a motofretista ou mototaxista, 12% dos pesquisados (n=3) afirmam ter frequentado algum curso, 84% não frequentou curso algum, e um pesquisado não respondeu a esta questão. Esse baixo índice dos que frequentaram algum curso específico para estes profissionais pode ser explicado por não haver regulamentação da Lei neste município para esta categoria, não havendo assim obrigatoriedade para estes profissionais.

No que tange a prática de direção defensiva, 72% da amostra (n=18) afirma praticar direção defensiva, no entanto 16% da amostra (n=4) declara que não pratica direção defensiva, e ainda que uma pequena parcela, mas significativa, 8% (n=2) reconhecem não saber o que é, e 4% não respondeu.

De acordo com o DETRAN/PR (2017): “Direção Defensiva é dirigir de modo a evitar acidentes, apesar das ações incorretas (erradas) dos outros e das condições adversas (contrárias), que encontramos nas vias de trânsito”. Portanto, a direção defensiva engloba todos os elementos que envolvem o condutor, o veículo e a via. Assim, falar ao celular enquanto pilota, ultrapassar com o sinal amarelo ou vermelho, fazer manobras perigosas, exceder os limites de velocidade, entre outros, além de ser contrário às leis de trânsito, acabam por causar eventos de trânsito indesejados.

Para 32% dos entrevistados ultrapassar o sinal amarelo tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, e 60% responderam que tem muito ou muito grande influência no risco no trânsito. Em contrapartida, quando se analisa a mesma questão, porém com relação ao que o outro pensa, sobre ultrapassar o sinal amarelo, 20% compreende que tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, e 76% percebe este item com grande e muito grande influência no risco no trânsito. Assim, podemos notar que para o outro é mais importante não ultrapassar o sinal amarelo do que para si mesmo, revelando desse modo que mais uma vez a rotina de convivência com os riscos gera uma negação do risco, o que pode levar ao desenvolvimento de estratégias cognitivas de minimização do risco e de imunidade à ameaça.

Portanto, observa-se indício da presença da zona muda, pois apesar de ela ser conhecida pelos participantes da pesquisa, o seu conteúdo não pode ser revelado de forma aberta ou publicamente (ABRIC, 2005).

Podemos perceber que nessa situação as representações sociais se apresentam de duas maneiras: uma verbalizada pelos participantes da pesquisa e outra escondida. A verbalizada é expressa pelos sujeitos de forma selecionada, tal que represente o discurso politicamente correto (ABRIC, 2005). Já a forma escondida, velada, representa o que os participantes da pesquisa realmente querem expressar, porém sem o peso de estar se expondo, pois se responde pelo outro.

Quanto a ultrapassar o sinal vermelho, 16% dos entrevistados responderam que este fator tem nenhuma, pouco ou média influência no risco no trânsito, e 80% acham que este fator tem muito, e muito grande influência no risco no trânsito. Porém quando falam em nome de seus pares, 28% acham que este fator tem nenhuma, pouca ou média influência no trânsito, enquanto que 68% percebem este fator como de grande e muito grande influência no risco no trânsito.

No que diz respeito à imprudência, a literatura tem apontado, como em Ferreira (2006), Silva (2006), Ferreira (2009) e Novo (2013), sua relação com fatores como longa jornada de trabalho, trafegar à noite, ultrapassar o semáforo com o sinal vermelho, falar ao celular enquanto pilota e não usar roupas ou acessórios com material reflexivo.

Ferreira (2006), objetivou compreender os eventos de trânsito que envolveram motocicletas e carros, através das representações sociais do grupo estudado, o qual revelou no que tange às causas dos eventos de trânsito, tanto no grupo dos motociclistas, quanto no grupo dos motoristas as principais causas foram a desatenção, a imprudência e o desrespeito às leis de trânsito. Com relação à longa jornada de trabalho, os achados de Ferreira (2009) apontam que este fator tem pouca ou nenhuma influência no risco em eventos de trânsito. No que diz respeito ao uso de celular enquanto pilota, Silva (2006) apresenta em seu trabalho que o uso de celular quando em trânsito foi relatado por 23,9% dos motoboys entrevistados. Em trabalho mais recente, Novo (2013) apresenta em seus resultados alguns comportamentos arriscados assumidos por parte dos entrevistados, como seguem: 93% excedem a velocidade, 45% avançam o sinal vermelho, 44% utilizam o celular enquanto pilotam e 45% dirigem sob a influência do álcool.

Desta forma, nossos achados são corroborados pela literatura pertinente.

3.1.3 MANUTENÇÃO DO VEÍCULO E USO DE EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

A manutenção da motocicleta, segundo a maioria dos entrevistados, é realizada por pelo menos uma vez por mês. Contudo, apesar da importância desse procedimento para o ambiente trânsito, para a segurança do próprio piloto, como para a segurança dos demais usuários do trânsito, a amostra se divide ao meio quanto à consideração do risco no trânsito. Assim, 50% dos participantes acham que a manutenção do veículo é de baixa ou moderada influência para o risco, ao passo que os outros 50% esse fator tem alta ou muito alta influência quanto ao risco no trânsito.

Quanto ao uso de EPIs, 100% dos entrevistados responderam que utilizam capacete, 52% utilizam luva e 72% utilizam roupa para chuva, 40% utilizam colete reflexivo, e 12% utilizam também cotoveleira e joelheira. Contudo, no trabalho de campo, isto é, durante as diversas visitas realizadas aos pontos de motofrete e mototaxi para *rapport* e para coletar dados, a pesquisadora observou que os profissionais usam apenas o capacete.

Com relação aos equipamentos de segurança utilizados na motocicleta, 52% utilizam o protetor mata cachorro e alça metálica traseira e lateral, 20% responderam que utilizam aparador de linhas corta pipa, e 12% informou que não utiliza nenhum equipamento de segurança na motocicleta.

Um item importante para a segurança dos motociclistas é o uso de roupas ou acessórios com material reflexivo que seja visível para os outros. Porém, 56% dos entrevistados acham que este EPI tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, enquanto que somente 32% acham este item de muita e muito grande influência no risco no trânsito. Em contrapartida, quando se responde pelos motociclistas em geral, a amostra se divide. 50% dos entrevistados percebem que a utilização deste EPI tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, e 50% acham que tem muita e muito grande influência.

Esses resultados contrastam com o disposto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 1997), o qual indica o uso obrigatório de EPIs e de equipamentos de proteção anexados à motocicleta, tais como: capacete de segurança com viseira, calçado fechado, roupa adequada e colete com faixas reflexivas, protetor mata cachorro, alças metálicas traseiras e laterais, entre outros.

3.2 ELEMENTOS DO TRÂNSITO CONSIDERADOS DE RISCO

Os resultados obtidos apontam que parte significativa da amostra pesquisada se comporta na direção contrária às leis de trânsito no tocante ao excesso de velocidade, falar ao celular ou ultrapassar o cruzamento com o sinal vermelho, como demonstramos a seguir.

Para 68% dos participantes a longa jornada de trabalho tem pouca, média ou nenhuma influência no risco no trânsito. 80% consideram que trafegar à noite tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito. Para 16% ultrapassar o cruzamento com o sinal vermelho não é fator de risco no trânsito e para 24% falar ao celular enquanto pilota é comportamento que tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito.

Pilotar com excesso de velocidade também é um ato imprudente. No que se refere a pilotar acima da velocidade permitida pela via e realizar curvas em alta velocidade, 20% dos participantes da pesquisa responderam que há nenhuma, pouca ou média influência desses fatores para o risco no trânsito.

Na pesquisa de Thielen (2008, p. 136), sobre excesso de velocidade em motoristas infratores e não infratores, a percepção dos dois grupos é a mesma em relação ao excesso de velocidade, na qual os limites de velocidade são definidos pelos próprios motoristas, “significando que a velocidade no trânsito se converte num fenômeno individual para o qual a maioria tem uma receita própria”.

No que tange ao elemento falta de respeito, este tem a ver com desrespeito/desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (carros, ônibus, etc.) e comportamento agressivo/ despreparo do próprio motociclista. Para os entrevistados desta pesquisa, 88% percebem que desrespeito/desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (carros, ônibus) influenciam de forma grande e muito grande o risco no trânsito. Mas, por outro lado, 52% da amostra compreendem que comportamento agressivo/despreparo do próprio motociclista tem nenhuma, pouca ou média influência como fator de risco no trânsito. Ou seja, esses participantes parecem dizer aí que somente os outros usuários é que tornam o ambiente trânsito como sendo de risco.

Da mesma forma para os achados de Ferreira (2009) o fator desrespeito/desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (carros, ônibus, etc.) foi considerado possuir influência muito grande no risco de eventos de trânsito.

Dessa maneira, segundo Thielen (2002, p. 73), percebemos que “essa uma minimização dos riscos que as pessoas insistem em ignorar leva a uma percepção de invulnerabilidade, e daí decorre a percepção de que os danos só acontecem com os outros”.

Em estudo recente sobre a RS de motociclistas sobre risco e eventos de trânsito em Belo Horizonte/ MG, Souza (2015), em seus resultados demonstrou que a consciência acerca dos riscos existe para os motociclistas pesquisados, contudo esses riscos são percebidos como algo distante de si ou que não lhe dizem respeito, como algo que apenas acontecerá com o outro. “Assim, os riscos tornam-se invisíveis aos olhos dos motociclistas ou são camuflados pela confiança nas próprias experiências ou pela sensação inebriante de pilotar a motocicleta” (SOUZA, 2015, p. 102).

O risco, entretanto, é vislumbrado como algo que não lhe diz respeito ou passível de ser ‘controlado’ pelas habilidades e experiências adquiridas ao longo dos anos. Tais riscos passam a serem entendidos como algo que não lhe diz respeito, apenas acontecerá com o “outro” ou “nunca acontecerá comigo”.

No que está relacionado à má qualidade da infraestrutura de trânsito (pavimento/ sinalização/ iluminação), 52% da amostra (n=13) entende que este fator tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito. Esta compreensão pode nos apontar que os eventos de trânsito são em sua maioria de responsabilidade dos condutores.

Já 60% dos pesquisados (n=15) compreendem que trafegar com chuva ou ultrapassar o semáforo com o sinal amarelo tem grande ou muito grande influência no risco no trânsito, em contrapartida 56% dos pesquisados (n=14) entendem ter nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, usar roupas ou acessórios com material reflexivo, visível para os outros.

Apesar de o CTB ser bem claro quanto às possibilidades de ultrapassagens, ainda sim 20% (n=5) dos pesquisados entendem que ultrapassar pela direita tem nenhuma, pouca ou média influência no trânsito, da mesma forma 64% da amostra (n=16), compreendem que ultrapassar pela esquerda tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito.

Estão previstas no CTB penalidades a quem dirigir sob a influência de álcool ou outra substância que determine dependência (BRASIL, 1997). Nesse sentido, compreendem 84% dos entrevistados (n=21) que pilotar após ingerir bebida

alcoólica tem muita e muito grande influência nos riscos no trânsito. Esta percepção é favorável, porém o estudo de Novo (2013) sobre a percepção de risco de motociclistas infratores apontou que 45% dos entrevistados assumem ter dirigido sob a influência de álcool.

Em nossa pesquisa, quando foi solicitado ao pesquisado que respondesse em nome de outros motociclistas, 20% da amostra (n=5) responderam que pilotar após ingerir bebida alcoólica tem nenhuma, pouca ou média influência nos riscos no trânsito. Dessa forma, quando se trata da zona muda das representações sociais, percebemos que o índice de aprovação do uso de álcool enquanto se pilota aumenta.

De acordo com Thielen (2002, p. 15): “Sabe-se que o abuso do álcool e o excesso de velocidade são fatores relacionados com os acidentes, mas não se pode afirmar que todo indivíduo que abusa do álcool ou da velocidade necessariamente sofrerá acidentes. São indicadores sociais”.

Em estudo sobre comportamento preventivo e de risco no trânsito em mototaxistas regulamentados de Fortaleza/CE, Lira (2008) verificou, no que diz respeito à ingestão de bebidas alcoólicas, 38,8% dos pesquisados informaram sua ingestão, desses, 23,7% afirmaram que dirigem sob o efeito do álcool.

Na pesquisa de Pordeus (2012), que estuda fatores associados à ocorrência de um evento de trânsito com motocicletas na percepção dos motociclistas hospitalizados, apresentou-se em seus resultados que 54,4% (n=113) dos entrevistados informaram ingestão de álcool antes da ocorrência do evento de trânsito. Neste mesmo estudo 43% (n=90) dos entrevistados sinalizaram quanto à percepção sobre a causa do evento de trânsito ser o comportamento inadequado do próprio motociclista.

Recentemente o CTB foi incrementado com a Lei Nº. 11.705, de 19 de junho de 2008 (BRASIL, 2008), conhecida comumente como “Lei Seca”, a qual prevê penalidades a partir da identificação de qualquer concentração de álcool por litro de sangue. Esta nova regulamentação classifica a infração como crime com pena de reclusão, quando a concentração de álcool for superior a 0,6 g/l.

E aqui se juntam os atos imprudentes mencionados acima com a pilotagem acima da velocidade permitida, como comportamentos que, na percepção de parte muito significativa da amostra tem nenhuma, pouca ou média influência como fator de risco no trânsito. E isso, por sua vez, vai de encontro ao que preconiza a

Organização Mundial da Saúde (WHO, 2004, p. 71), como já mencionado os fatores de risco no trânsito: “fatores econômicos; mistura de alta velocidade e inexperiência; limite de velocidade; defeitos na pista; fadiga; álcool; jovens do sexo masculino; falta de visibilidade devido a fatores ambientais”. Da mesma forma, contrastam com os achados de Thielen (2002), para quem o excesso de confiança na prática de pilotagem e na eficiência de controle do veículo esconde a percepção dos riscos embutidos no excesso de velocidade.

3.3 AS REPRESENTAÇÕES SOCIAIS SOBRE RISCO NO TRÂNSITO E SUAS ZONAS MUDAS

As representações sociais (RS) sobre risco no trânsito, identificadas, estão associadas com acidente, imprudência, alta velocidade, morte e falta de respeito.

Os dados obtidos com o questionário de evocação livre foram organizados de forma a identificar a frequência absoluta de evocações (Fae), isto é a quantidade de vezes que determinada palavra foi mencionada. Estes dados foram organizados com o auxílio do programa Excel® 2010.

O total de palavras evocadas foi de 68, e as palavras mais salientes e que tiveram maior número de ocorrências foram, nesta ordem: acidente com 8 evocações, imprudência com 7, alta velocidade e morte com 6 e falta de respeito com 5 evocações, conforme Quadro 1. As demais palavras tiveram evocações iguais ou menores que 4 vezes, conforme a nuvem de palavras demonstrada na Figura 5.

Palavra Evocada	Fae
ACIDENTE	8
IMPRUDÊNCIA	7
ALTA VELOCIDADE	6
MORTE	6
DESRESPEITO	5

Quadro 1 - Elementos mais evocados/salientes.
Fonte: Dados da pesquisa. Elaborado pela pesquisadora.

e QUEIROZ, 2000; MELLO JORGE e KOIZUMI, 2001). Para Rozestraten (1988) determinadas condutas assumidas pelos indivíduos podem contribuir para a ocorrência de eventos de trânsito.

Os elementos imprudência, alta velocidade e morte, estão relacionados, uma vez que a imprudência se caracteriza por uma ação contrária ao esperado, como, por exemplo, o desrespeito aos limites de velocidade estabelecidos para as diversas vias. Portanto, as ações contrárias às leis de trânsito são consideradas também como atos imprudentes e que podem acarretar em morte para os envolvidos. Estudos apontam para o excesso de velocidade como uma das maiores causas eventos de trânsito (ALMEIDA e FREITAS, 1995; THIELEN, 2002).

Conforme os dados da Tabela 1 e Gráfico 1, verificamos o aumento crescente de óbitos por eventos de trânsito com motociclistas no período de 2002 a 2010. No Brasil o aumento foi de mais de 170%, no Sul do Brasil o aumento foi de 144%, e ainda no Paraná o número de óbitos para essa classe de motoristas praticamente triplicou no período de nove anos.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
BRASIL	3744	4271	5042	5974	7162	8078	8898	9268	10134
SUL	692	826	1019	1161	1335	1499	1519	1546	1692
PARANÁ	264	314	408	503	567	710	715	644	759

Tabela 1- Número total de óbitos por acidentes com motociclista – 2002 a 2010.

Fonte: Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, dados de 2010. Adaptação da tabela feita pela pesquisadora.

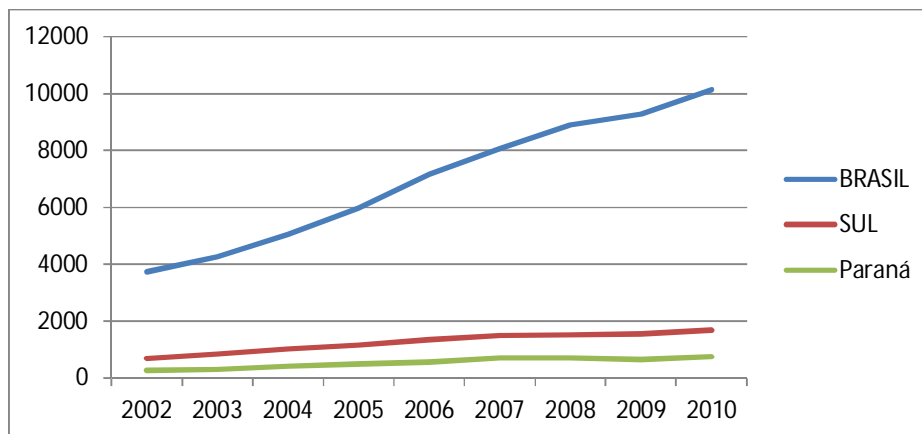


Gráfico 1 - Número total de óbitos por acidentes com motociclista – 2002 a 2010.

Fonte: Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, dados de 2010. Adaptação do gráfico feito pela pesquisadora.

Segundo dados da ONU, como já mencionado anteriormente, a campanha da Organização das Nações Unidas (ONU): Década da Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, prevê reduzir pela metade as mortes e os feridos por eventos de trânsito, até 2020. Para tanto conhecer as representações deste grupo pode orientar condutas para prevenção de acidentes.

Nas representações sociais em análise, os elementos relativos à falta de respeito podem estar relacionados aos outros usuários e às regras de trânsito. No que tange a falta de respeito de outros usuários, os motociclistas relatam que não há respeito à categoria, na qual os motoristas de outras categorias não dão a vez para eles passarem, fecham e cortam a frente. Estes dados foram retirados das respostas que os pesquisados deram nas perguntas complementares do QEL, que justificam a escolha das palavras. No que concerne ao desrespeito às leis de trânsito, este fator é apontado pelos motociclistas pela obrigação de realizar entregas rápidas (SILVA, et al., 2008), com relação ao desrespeito ao sinal PARE ou dar a PREFERÊNCIA, estes fatores estão entre as causas que provocaram o maior número de eventos de trânsito, dados do Detran/Goiás do trabalho de Ferreira (2006).

Pode-se perceber que o fator humano está presente nas RS do grupo pesquisado. Portanto, podemos concluir que está relacionado diretamente ao comportamento do motociclista. Fator este, que pode ser controlado pelo próprio motorista quando da tomada de atitude frente a um risco no trânsito.

Nas Tabelas 3 e 4 a seguir, são apresentadas as respostas dadas às questões do instrumento de coleta de dados, questionário estruturado, comparando-

se a situação normal, isto é, a resposta do pesquisado como se estivesse falando por si mesmo e a zona muda, ou seja, a resposta como se estivesse falando por outro. Os valores apresentados se referem ao número de respostas dadas para cada fator, tanto para a situação normal como para a zona muda.

Cada um dos fatores receberam as respostas dos participantes da pesquisa em dois diferentes momentos da entrevista, uma vez que primeiramente foi respondido em seu nome, e no final da entrevista foi utilizada a mesma pergunta, porém o pesquisado respondeu em nome de outro. Para facilitar a análise dos dados, foram reunidos os fatores de influência no risco no trânsito em dois grupos: o primeiro grupo são os índices nenhuma, pouco e média influência e o segundo grupo são os índices grande e muito grande influência do fator no trânsito. Como forma de melhorar a visualização dos dados, optou-se em apresentar a situação normal pesquisada e a zona muda na mesma tabela. Nas Tabelas 2 e 3, demonstramos, além dos dados numéricos absolutos, também em percentual.

FATORES HUMANOS QUE INFLUENCIAM O RISCO NO TRÂNSITO					
FATORES	RS	NÚMEROS ABSOLUTOS		PERCENTUAL (%)	
		NENHUMA POUCA MÉDIA	GRANDE MUITO GRANDE	NENHUMA POUCA MÉDIA (%)	GRANDE MUITO GRANDE (%)
Desrespeito/ desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (carros, ônibus, etc.)	SITUAÇÃO NORMAL	3	22	12	88
	ZONA MUDA	5	18	20	72
Comportamento agressivo/despreparo do próprio motociclista	SITUAÇÃO NORMAL	13	12	52	48
	ZONA MUDA	10	14	40	56
Longa jornada de trabalho	SITUAÇÃO NORMAL	17	7	68	28
	ZONA MUDA	12	11	48	44
Trafegar à noite	SITUAÇÃO NORMAL	20	4	80	16
	ZONA MUDA	11	12	44	48
Ultrapassar pela direita	SITUAÇÃO NORMAL	5	17	20	68
	ZONA MUDA	5	17	20	68
Ultrapassar pela esquerda	SITUAÇÃO NORMAL	16	7	64	28
	ZONA MUDA	14	7	56	28
Ultrapassar o semáforo com o sinal amarelo	SITUAÇÃO NORMAL	8	15	32	60
	ZONA MUDA	5	19	20	76
Ultrapassar o semáforo com o sinal vermelho	SITUAÇÃO NORMAL	4	20	16	80
	ZONA MUDA	7	17	28	68
Falar ao celular enquanto pilota	SITUAÇÃO NORMAL	6	17	24	68
	ZONA MUDA	4	20	16	80
Pilotar acima da velocidade permitida pela via	SITUAÇÃO NORMAL	5	18	20	72

	ZONA MUDA	6	18	24	72
Realizar curvas em alta velocidade	SITUAÇÃO NORMAL	5	18	20	72
	ZONA MUDA	6	15	24	60
Usar roupas ou acessórios com material reflexivo, visível para os outros	SITUAÇÃO NORMAL	14	8	56	32
	ZONA MUDA	11	11	44	44
Pilotar após ingerir bebida alcóolica	SITUAÇÃO NORMAL	2	21	8	84
	ZONA MUDA	5	19	20	76

Tabela 2 – Dados coletados indicando fatores humanos que influenciam o risco no trânsito, relacionando as representações sociais dos sujeitos pesquisados e a zona muda.

Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

De modo geral os dados apresentam uma proximidade, porém alguns deles demonstram que a zona muda das representações está presente nas respostas dos pesquisados. Este resultado, contudo, pode sugerir que a presença da pesquisadora influenciou o comportamento dos pesquisados, no sentido do que foi considerado por Abric (2005) como gestão de impressão. Assim, na tentativa de passar uma boa impressão de si à pesquisadora, os sujeitos responderam de forma a não se comprometer perante as leis e aos costumes que circulam dentro grupo pesquisado.

No que diz respeito ao desrespeito/ desatenção por parte dos motoristas de outros veículos, este fator está ligado ao fator humano. Para Ferreira (2009) este fator também é de grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Nossos resultados apontam que em situação normal 88% dos entrevistados responderam ter este fator grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Porém, para a situação de zona muda, 72% dos entrevistados acreditam ter este fator grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Isso pode significar que para si o risco é grande, porém para o outro nem tanto.

Para o comportamento agressivo/despreparo do próprio motociclista, na situação normal, 52% (n=13) dos entrevistados aponta que este fator tem nenhuma, pouca ou média influência no risco, em contrapartida em situação de retirada da pressão normativa, o mesmo fator se torna de grande ou muito grande influência para a maioria, 56% (n=14). Portanto, para o outro este fator influencia mais do que para si mesmo. Em trabalho recente de Silva (2015), o autor aponta que o desrespeito em relação a outros condutores parte do próprio motociclista que relata que além de manobras do tipo “zig zag”, também corta a frente de ônibus, e trafega por cima das calçadas.

Para 48% (n=12) dos entrevistados, com relação a longa jornada de trabalho em situação de retirada da pressão normativa, responderam ter nenhuma, pouca ou média influência deste fator no risco no trânsito. Pode-se dizer que este fator tem baixa influência no risco para o grupo pesquisado, de maneira que nem para si nem para o outro esse fator implica em riscos. Contudo, para Veronese e Oliveira (2004) o fator cansaço, causado pela longa jornada de trabalho é considerado um dos causadores de eventos de trânsito por falhas humanas. Diniz (2003) relata em sua dissertação que os motoboys se submetem a longas jornadas de trabalho para compensar a baixa remuneração.

Referente a trafegar à noite, em situação normal, 80% (n=20) dos entrevistados relataram este fator como de nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, porém quando se responde pelo outro, trafegar à noite para 48% (n=12) é de grande ou de muito grande influência no trânsito. Mais uma vez nossos resultados apontam que a influência de determinado fator de risco é maior para o outro do que para si mesmo. Todavia, a literatura tem apontado que a maior incidência de eventos de trânsito ocorre no período noturno (ABREU, et. al, 2012; ABREU, 2006). Assim, o que os nossos resultados indicam é que os profissionais que participaram da pesquisa reconhecem os riscos associados ao trabalho noturno no trânsito, mas talvez estejam manifestando algum artifício de negação do risco ao atribuir a outrem sua própria percepção.

No que tange ultrapassar pela direita, também neste fator os entrevistados tanto para situação normal como para a zona muda responderam que este fator é de grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Para o CTB (BRASIL, 1997, p. 66), pode-se ultrapassar pela direita “[...] salvo quando o veículo da frente estiver colocado na faixa apropriada e der sinal de que vai entrar à esquerda” ou quando for “[...] veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver refúgio de segurança para o pedestre”, sujeito a sanções da lei.

Ultrapassar pela esquerda, ainda que seja a forma mais segura de ultrapassar e preconizada pelo CTB, 28% (n=7) dos entrevistados acham este fator de grande ou muito grande influência no trânsito, tanto na situação normal como situação de diminuição da pressão normativa. Haja vista que ultrapassar pela esquerda seja a maneira correta de se ultrapassar, este fator pode ser considerado

de baixo risco no trânsito, pois se ocorrer em condições normais, não pode haver risco algum. Por outro lado, tem de se levar em conta os demais usuários.

Quanto ao fator ultrapassar o semáforo com o sinal amarelo, 60% (n=15) dos entrevistados respondeu ser este fator de muito e muito grande influência no risco no trânsito na situação normal. Porém, quando se responde pelo outro 76% (n=19) responderam ser este fator de grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Como já mencionado anteriormente, podemos notar que para o outro é mais importante não ultrapassar o sinal amarelo do que para si mesmo, revelando desse modo que mais uma vez a rotina de convivência com os riscos gera uma negação do risco, o que pode levar ao desenvolvimento de estratégias cognitivas de minimização do risco e de imunidade à ameaça.

Este último fator mencionado contradiz o fator ultrapassar o semáforo com o sinal vermelho, no qual 80% (n=20) dos entrevistados respondeu, em situação normal, que este fator tem grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Porém, quando se tirou a pressão normativa, 68% (n=17) dos entrevistados disseram que este fator tem grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Portanto, este fator pode indicar que para si, e na presença da pesquisadora se respeitam as leis de trânsito, porém, para os outros este fator é menos influente. Isso significa que para 28% dos participantes da pesquisa (n=7), transgredir a lei não é tão arriscado quanto se fala.

Para Silva et al. (2008) os motoboys entrevistados em sua pesquisa adotam estratégias para andar mais rápido e diminuir o percurso, e uma delas é não ficar parado em sinais vermelhos. Esta prática também é apontada como medida preventiva contra assaltos, principalmente à noite. Em Novo (2013), dos motociclistas pesquisados 45% assumem avançar o sinal vermelho.

Para o fator falar ao celular enquanto pilota 68% (n=17) dos entrevistados responderam que este fator tem grande ou muito grande influência no risco no trânsito, na situação normal. Na situação de zona muda 80% (n=20) também responderam ter este fator grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Portanto, quando se reduz a pressão normativa uma possível zona muda aparece, revelando o comportamento real dos entrevistados. Para Novo (2013), 44% dos entrevistados em sua pesquisa se utilizam do celular enquanto pilotam, assumindo assim condutas arriscadas no trânsito.

Pilotar acima da velocidade permitida pela via deve ser considerado um fator de alto risco, além de transgredir as leis de trânsito. Neste caso tanto para situação normal como para situação de diminuição da pressão normativa, 72% (n=18) dos entrevistados responderam ser este fator de grande ou muito grande influência no trânsito. Porém, podemos perceber que para si o fator é importante, mas para o outro também, ou seja, eles compreendem ser este fator como de alto risco para se adotar no trânsito.

Essa percepção é muito importante para o ambiente trânsito, desde que esta percepção se reflita nela. Porém, nossos resultados neste aspecto são o oposto dos resultados de Novo (2013) e Thielen et al. (2008), para os quais seus entrevistados admitiram, em sua grande maioria, exceder os limites, por se perceberem como capazes de reconhecer seus limites pessoais, para além dos limites da lei.

No caso do fator realizar curvas em alta velocidade, 72% (n=18) dos participantes da pesquisa disseram que este fator tem muito ou muito grande influência no risco no trânsito, em situação normal. Retirando a pressão normativa, 60% (n=15) dos entrevistados respondeu também ter este fator grande ou muito grande influência no risco no trânsito. Nesse sentido Thielen (2002, p. 14) esclarece as condições que tornam uma curva perigosa: “não é somente o traçado geométrico – embora possa ser considerado o fator mais relevante e que determina a denominação – mas a relação que se estabelece entre as condições da via, do veículo e do motorista”.

O fator usar roupas ou acessórios com material reflexivo, visível para os outros, está diretamente relacionado à segurança do próprio motociclista. Porém, 56% (n= 14) dos entrevistados acreditam que este fator tem nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, em situação normal. Em situação de retirada da pressão normativa os índices se igualam, a metade acredita ser um fator de pouca, nenhuma ou média influência e a outra metade respondeu que este fator tem muita ou muito grande influência no risco no trânsito.

A utilização destes acessórios por parte de motociclistas ajuda a evitar eventos de trânsito, principalmente à noite. Na nossa pesquisa, os participantes responderam a este item de forma coerente ao que praticam, pois durante as entrevistas, no período das coletas de dados, a pesquisadora presenciou em vários momentos os motofretistas e mototaxistas saindo para suas entregas sem os EPIs

necessários para uma condução segura. A grande maioria utiliza-se somente do capacete.

Para o fator pilotar após ingerir bebida alcóolica, em situação normal 84% dos entrevistados responderam ser um fator de grande ou muito grande influência no trânsito. Mas, em situação de retirada da pressão normativa observou-se queda para 76% na percepção desse fator de grande ou muito grande influência, sendo que 20% compreendem que este fator tem nenhuma, pouco ou média influência no risco no trânsito. Aqui há um resultado muito preocupante: apesar da já estabelecida relação entre ingestão de álcool e eventos negativos de trânsito, inclusive fatais, um grupo expressivo de jovens que usam sua motocicleta profissionalmente em Pato Branco, não dão a importância devida a esse fator de risco de evento no trânsito.

Agora, vejamos os resultados encontrados na Tabela 3, os quais tratam dos fatores ambientais que influenciam o risco no trânsito.

FATORES AMBIENTAIS QUE INFLUENCIAM O RISCO NO TRÂNSITO					
FATORES	RS	NÚMEROS ABSOLUTOS		PERCENTUAL (%)	
		NENHUMA POUCA MÉDIA	GRANDE MUITO GRANDE	NENHUMA POUCA MÉDIA (%)	GRANDE MUITO GRANDE (%)
Má qualidade da infraestrutura de trânsito (pavimento/ sinalização/ iluminação)	SITUAÇÃO NORMAL	13	11	52	44
	ZONA MUDA	10	13	40	52
Má condição do veículo utilizado (balanceamento/ pneus/ faróis/ etc.)	SITUAÇÃO NORMAL	11	11	44	44
	ZONA MUDA	11	11	44	44
Trafegar com chuva	SITUAÇÃO NORMAL	9	15	36	60
	ZONA MUDA	8	14	32	56

Tabela 3 – Dados coletados indicando fatores ambientais que influenciam o risco no trânsito, relacionando as representações sociais dos sujeitos pesquisados e a zona muda.
Fonte: Elaborado pela pesquisadora.

Os fatores má qualidade da infraestrutura de trânsito (pavimento/ sinalização/ iluminação), má condição do veículo (balanceamento/ pneus/ faróis, etc.) e trafegar com chuva, da Tabela 3, foram considerados como fatores ambientais, os quais podem influenciar o risco no trânsito.

O fator ambiental, má qualidade da infraestrutura, em nossa pesquisa, está diretamente ligado às condições das vias, a sinalização visível e em boas condições,

iluminação adequada, semáforos funcionando, calçadas adequadas, sistema de coleta de águas, etc.. Para Zmitrowicz e Neto (1997, p. 40) “[...] a infraestrutura urbana deve propiciar os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político-administrativas, entre os quais se inclui a gerência da própria cidade”.

Neste quesito, em condições de situação normal, os entrevistados disseram em sua maioria, este item ter nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, em contrapartida, quando foi retirada a pressão normativa, o dado se inverte, portanto 56% dos entrevistados entendem que a má qualidade da infraestrutura tem grande ou muito grande influência nos risco no trânsito.

No que tange a má condição do veículo, como por exemplo, o balanceamento, as condições dos pneus, faróis que funcionam, a falta de equipamentos de segurança, condições de freio, etc.. Estes fatores influenciam o risco no trânsito, porém, são riscos que podem ser evitados pelo condutor, uma vez que a manutenção, destes itens, pode ser feitas regularmente.

Para os motociclistas entrevistados, este fator, na situação normal ou na de retirada da pressão normativa (zona muda), tem nenhuma, pouca ou média influência, no risco no trânsito. Da mesma forma, a outra metade respondeu ter este fator grande ou muito grande influência no risco no trânsito, tanto na situação normal como na de zona muda.

Trafegar com chuva é um fator ambiental, no qual o motociclista não pode agir, porém tem condições de pilotar com cautela, uma vez que este fator potencializa o risco no trânsito. Tanto para a situação normal como para a zona muda, os entrevistados em sua maioria responderam ser este fator de muita ou muito grande influência no risco no trânsito. Esta percepção é importante, uma vez que influencia de forma significativa o risco no trânsito, posto que o motociclista está em desvantagem em relação aos outros condutores, pois está mais exposto.

Nesse sentido, compreendemos que os resultados apontam, de forma geral, que a rotina de convivência com os riscos está gerando a negação do risco, o que parece estar levando os participantes deste estudo a desenvolver estratégias cognitivas de minimização do risco e de imunidade à ameaça.

Podemos observar que o comportamento humano é central dentro deste ambiente trânsito (THIELEN, 2002). Suas percepções interferem diretamente nas formas de agir e nos resultados diários das interações sociais no trânsito.

O fenômeno do trânsito pode ser caracterizado como objeto de estudo interdisciplinar, pois congrega características que pertencem a vários universos (THIELEN, 2002). Assim os riscos presentes no trânsito devem ser avaliados interdisciplinarmente e, como salienta Rozestraten (1988), sempre associados a três subsistemas: a via, o veículo e o homem.

Assim, concluindo este capítulo, apresentamos a representação gráfica na Figura 6, o sistema de trânsito que faz parte do contexto desta pesquisa e os elementos que o constituem.

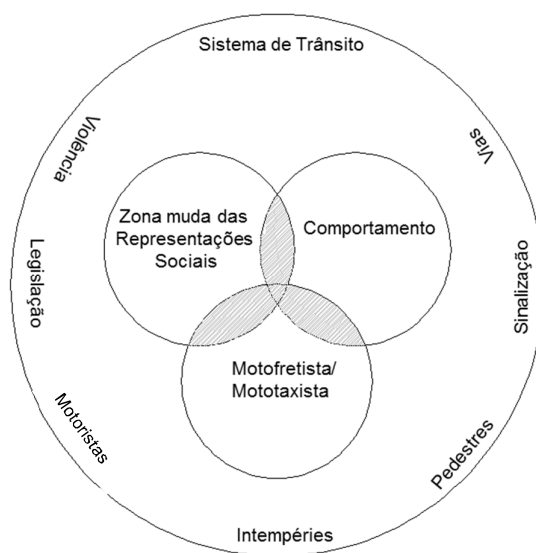


Figura 6 – Representação gráfica do Sistema de Trânsito
Fonte: Desenvolvido pela pesquisadora.

Como se observa na Figura 5, três elementos constituintes do sistema de trânsito resumem o escopo da pesquisa ora apresentada que são: a zona muda das representações sociais, o comportamento do condutor e os motofretistas e mototaxistas, os quais podemos dizer que são os fatores humanos. Estes elementos estão entrelaçados, significando que cada um deles interfere e colabora com as ações uns dos outros. Contudo, apesar da representação apresentar certa simetria, devemos considerar que estes elementos agem e interferem de forma diferenciada uns nos outros ou uns com os outros. Além disso, apresenta outros aspectos importantes, e que fazem parte do sistema de trânsito pesquisado, isto é, fatores ambientais e mecânicos, e que também influenciam o risco no trânsito: violência,

legislação, motoristas, intempéries, pedestres, sinalização e as vias. Este contexto apresenta várias faces do trânsito, evidenciando uma rede complexa, tendo como cenário as representações sociais e a zona muda dos sujeitos, envolvendo ainda as suas condutas, os riscos aceitos e vivenciados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa identificou e analisou as representações sociais sobre risco de eventos no trânsito de um grupo de motofretistas e mototaxistas e o seu comportamento no trânsito em Pato Branco, Paraná.

Percebeu-se, durante as visitas e as entrevistas, que os participantes de nossa pesquisa, corroborando os participantes da pesquisa de Stiel Neto et al. (2006), também não se sentiram confortáveis em falar sobre suas rotinas de trabalho, mantendo-se sempre na expectativa da próxima entrega. Essa expectativa dificultou o acesso da pesquisadora aos profissionais que por fim se negavam a participar da pesquisa para não perder a sua vez da entrega.

O perfil dos participantes aponta que a amostra é de um grupo de pessoas jovens, e relativamente de baixa escolaridade. Considerando a facilidade de adquirir uma motocicleta e a desnecessidade de algum tipo de crivo para ingressar na atividade de motofrete e mototaxi, uma vez que na cidade de Pato Branco não existe regulamentação para tal atividade, estes jovens, com baixa escolaridade são atraídos, e, muitas vezes sem alternativas a outras possibilidades de trabalho, iniciam suas atividades.

Outro indicativo da dificuldade de colocação no mercado de trabalho, e que reforça esta tese é o tempo médio de experiência profissional, que é de um pouco mais de 8 anos, demonstrando que a atual atividade profissional desse grupo não é tida apenas como uma alternativa temporária, mas sim como a alternativa profissional frente a baixa escolaridade.

Observa-se que nas longas jornadas de trabalho exercida pelos participantes da pesquisa, além de ter nenhuma, pouca ou média influência no risco no trânsito, implicam-se também outros prejuízos, pois para estar à disposição do trabalho em longos períodos, precisa-se abdicar de outras atividades como, por exemplo, estar com a família, amigos e até mesmo buscando qualificação.

Apesar de mais da metade dos entrevistados perceberem o excesso de velocidade como de grande e muito grande influência no risco no trânsito, a sociedade contemporânea, pela pressão em relação às entregas, “autoriza” o excesso de velocidade para esses profissionais ao mesmo tempo em que duramente os condena pelos eventos de trânsito ocorridos e que lhes são atribuídos.

Os resultados indicam, ainda, que os participantes da pesquisa, em sua maioria, identificam a possibilidade do evento de trânsito como um fator de risco no trânsito, e que sua própria profissão de motofretista e mototaxista é de risco. Esta percepção é importante, pois interfere no comportamento do indivíduo no momento de tomar a decisão adequada e necessária frente a algum risco, assim tornando o trânsito mais seguro.

No trânsito, as relações estabelecidas com ele, influenciam e intensificam as situações de risco, as quais o motociclista está sujeito, no caso mais extremo: o evento de trânsito. Em nossa pesquisa, mais da metade dos participantes já sofreu pelo menos uma vez algum evento de trânsito. Esse índice elevado, explica que dentre os elementos mais importantes nas representações sociais sobre risco no trânsito estão acidente, imprudência, alta velocidade, morte e desrespeito.

Os resultados obtidos indicam a existência de uma zona muda das representações sociais em relação ao termo estudado: risco no trânsito. Lembrando que a zona muda não se caracteriza por processos inconscientes ou o recalcado, e sim, faz parte da consciência dos indivíduos, todavia seu conteúdo não é expresso, devido à pressão normativa apresentada pelo grupo de pertença.

Uma vez que o grupo desenvolve formas de se manter dentro do esperado pela sociedade, os elementos contra normativos aparecem somente quando se fala pelo outro. Dessa maneira alguns elementos como: falar ao celular, ultrapassar o semáforo com o sinal amarelo, trafegar à noite e comportamento agressivo, são constituintes de uma possível zona muda das representações sociais do grupo estudado, uma vez que quando se tirou a pressão normativa dos pesquisados, a resposta aflorou, significando, possivelmente que este seja o pensamento real do grupo sobre o tema estudado.

A modernidade ao mesmo tempo, que propicia ao ser humano abertura de novos horizontes e conquistas, da mesma forma concede à sociedade o enfrentamento de consequências de ameaças e perigos resultantes deste avanço (GIDDENS, 1991). Dentro dessa sociedade de risco está a questão do trânsito, que com o advento da modernidade se insere neste cenário.

Devido aos modernos sistemas peritos não haveria como ocorrer eventos de trânsito em nosso trânsito, pois os carros são fabricados com alta tecnologia, o sistema viário bem sinalizado e conectado com Leis rígidas de trânsito, e os seres humanos possuem cada vez mais informação. Contudo, Beck relembra que temos

nossas racionalidades, assim como os sistemas peritos, e acabamos confiando além da peritagem e, dessa forma então, aceitamos o risco.

Portanto, a convivência diária com o risco, provoca uma negação frente aos riscos percebidos, sendo que o motorista transfere toda sua confiança no sistema perito. Para Giddens (1991) e Thielen (2000), o problema é que nos acostumamos a viver com o risco até que acontece o evento de trânsito, ou seja, o contato do sujeito com a consequência, a auto confrontação com as consequências de sua ação, conduz a situa-lo no contexto da modernização reflexiva. Isso nos leva a questionamentos, a querer modificar a estrutura da condição atual em busca da minimização dos riscos já gerados.

Vale a pena destacar que a importância que Leff (2007) apresenta com relação a diferentes olhares e saberes, pode se aplicar às situações conflituosas no trânsito. Assim, a interdisciplinaridade pode ser considerada um elemento de mudança frente aos riscos da modernidade.

Em alusão às palavras de Raynaut (2014) quando ele se refere à colaboração de diversos tipos de profissionais, de várias áreas, para que a construção de grandes catedrais fosse possível, assim também no trânsito, há a necessidade da interação de várias áreas do conhecimento para que haja minimização dos riscos neste ambiente.

De acordo com a teoria da modernização reflexiva, para Beck (1997, p. 210): “quanto mais as sociedades são modernizadas, mais os agentes (sujeitos) adquirem capacidade de refletir sobre as condições sociais de sua existência e, assim, modificá-las”. Isso significa que há possibilidades, diante do diálogo de saberes e a interdisciplinaridades, de mudança de comportamento frente aos riscos percebidos, a fim de compreender os problemas contemporâneos, no qual o trânsito está inserido, e solucioná-los coletivamente, considerando a educação para o trânsito como fator de redução de risco, o qual assume uma dimensão de importância muito grande.

O risco, portanto, é compreendido pelos participantes da pesquisa como algo que não lhe diz respeito ou como algo que tem condições de ser ‘controlado’ pelas habilidades e experiências adquiridas ao longo dos anos. Tais riscos passam a serem entendidos como algo que não lhe diz respeito, apenas acontecerá com o “outro” ou “nunca acontecerá comigo”.

Podemos observar ainda que os elementos constituintes do sistema de trânsito resumem o escopo da pesquisa: a zona muda das representações sociais, o comportamento do condutor e os motofretistas e mototaxistas os quais consideramos como fatores humanos. Os elementos que constituem este sistema se entrelaçam, pois cada um deles interfere e colabora com as ações uns dos outros. Fazem parte desse sistema outros aspectos importantes, sendo eles considerados como fatores ambientais e mecânicos, e que também influenciam o risco no trânsito: violência, legislação, motoristas, intempéries, pedestres, sinalização, as vias, e ainda os sujeitos, envolvendo as suas condutas, os riscos aceitos e vivenciados.

Os resultados suscitam maior aprofundamento e discussões em relação à zona muda das representações sociais e o risco no trânsito. De acordo com Abric (2005) ao conceito de zona muda é novo, e precisa ser aprofundado. Dessa maneira, este estudo contribui de forma introdutória para a questão do risco no trânsito em motofretistas e mototaxistas, necessitando, nesse sentido de aprofundamento desta temática.

Ainda nessa perspectiva, entendemos que este estudo pode colaborar com programas de educação para o trânsito, uma vez que demonstrou quais comportamentos os motofretistas e mototaxistas assumem mediante um risco no trânsito, desta maneira, se deseja que os resultados subsidiem estratégias de abordagens educacionais, auxiliando assim, tanto os atores do trânsito, como aqueles que, em suas áreas de conhecimento, proporcionam a convivência desses atores no trânsito, diminuindo assim, os índices de eventos de trânsito e mortes neste ambiente.

REFERÊNCIAS

- ABREU, A. M. M. et al. Impacto da lei seca na mortalidade por acidentes de trânsito. **Revista Enfermagem UERJ**, v. 20, n. 1, p. 21-26, 2012.
- ABREU, A. M. M. Mortalidade nos acidentes de trânsito na cidade do Rio de Janeiro relacionada ao uso e abuso de bebidas alcoólicas. **Rio de Janeiro (RJ): Escola de Enfermagem Anna Nery, Universidade Federal do Rio de Janeiro**, 2006.
- ABRIC, J. C. A abordagem estrutural das Representações Sociais. In: MOREIRA, A. SP; OLIVEIRA, D.C. (org.). **Estudos Interdisciplinares de representação social**. 2ª. ed. Goiânia: AB, 2000. p. 27-37.
- _____. A zona muda das representações sociais. In: OLIVEIRA, D. C.; CAMPOS, P. H. F. **Representações sociais: uma teoria sem fronteiras**. Rio de Janeiro: Museu da República, 2005. p. 23-34. (Coleção Memória Social).
- ALBUQUERQUE, M. E. de S. et al. Qualidade de vida no trabalho e riscos ocupacionais dos mototaxistas: um estudo de caso. **Revista CPAQV-Centro de Pesquisas Avançadas em Qualidade de Vida**, v. 4, n. 3, 2012.
- ALMEIDA, E. G. **A mobilidade urbana nos enredos do serviço de mototaxi em Ituiutaba - MG**. (dissertação de mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia. Uberlândia (MG): Universidade Federal de Uberlândia; 2010. 132 p.
- ALMEIDA, I. S. de; FREITAS, M. F. de. Acidente de trânsito com vítimas em Brasília-DF-em 1990 e sua relação com a velocidade dos veículos envolvidos. **Brasília méd**, v. 32, n. 1, p. 21-9, 1995.
- ALMEIDA, N. D. V. de. Promoção e divulgação de medidas educativas em circulação humana: em questão o fenômeno trânsito. **Psicol. Argum., Curitiba**, v. 24, n. 46, p. 45-53, 2006.
- ALVES, P.; FERREIRA, W. R. Mobilidade urbana e traffic calming. **Caminhos de Geografia**, v. 15, n. 51, 2014.
- AMORIM, Camila Rego et al. Occupational accidents among mototaxi drivers. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 15, n. 1, p. 25-37, 2012.
- ANDRADE, C. R. de. **Motoboys! Perspectivas quanto à profissão, estresse e acidentes de trânsito: estudo de caso na cidade de Belo Horizonte**. 2009.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES. **Notícias: Ações educativas**. Disponível em: <<http://www.abraciclo.com.br/noticias/imprensa/886-acoes-educativas-ganham-destaque-no-dia-do-motociclista>> Acesso em: 04 de março 2016.
- ÁVILA, A. M. **Representações Sociais sobre educação ambiental e objetivações em práticas pedagógicas no ensino fundamental** (Dissertação de Mestrado) –

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. Pato Branco: UTFPR, 2015.

BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Revista Saúde Pública**, v. 45, n. 5, p. 949-63, 2011.

BECK, U; GIDDENS, A; SCOTT, L. **Modernização reflexiva**. São Paulo: UNESP, 1997.

BECK, U. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. Editora 34, 2010.

BRASIL. **Carta Mundial do Direito à Cidade**. V Fórum Social Mundial. Porto Alegre. 2005.

_____. Confederação Nacional dos Municípios. **Seminário políticas para o trânsito seguro de motos**. Brasília, DF. 2012. 18 p.

_____. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/CTB2015.pdf>> Acesso em: 11 out. 2015.

_____. Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/l11705.htm> Acesso em: 19 mar. 2016.

_____. Lei n.º 12009, de 29 de julho de 2009. **Diário Oficial da União**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm> Acesso em: 08 out. 2015.

_____. Ministério das Cidades. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. **Cadernos MCidades**, nº 6. Brasília, 2004.

_____. Ministério da Saúde. **Datasus**. Informações de Saúde. Mortalidade, 2014. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10pr.def>> Acesso em: 08 maio. 2016.

_____. Ministério da Saúde. **Portal da Saúde**. Trânsito mata mais de 40 mil brasileiros, 2011. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/profissional-e-gestor/vigilancia/noticias-vigilancia/172-noticias-antiores-vigilancia/8007-transito-mata-mais-de-40-mil-brasileiros>> Acesso em: 18 jun. 2017.

BROCCO, A. Mais de 60% dos acidentes em PB envolvem motos. **Diário do Sudoeste**, Pato Branco. 08 abril 2015. Disponível em: <<http://www.diariodosudoeste.com.br/pato-branco/2015/04/mais-de-60-dos-acidentes-em-pb-envolvem-motos/1304189/>> Acesso em: 03 ago. 2016.

CARVALHO, C. H. R.; VASCONCELLOS, E. A.; GALINDO, E.; PEREIRA, R. H. M.; LIMA NETO, V. C. **Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma**

agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA. Editado por Maria da Piedade Morais e Marco Aurélio Costa – Brasília: Ipea, 2010.

CONTERNO, R. C. **O transporte público coletivo a partir do conceito de mobilidade urbana sustentável**: um estudo de caso na cidade de Pato Branco/PR. 2013. 124p. Dissertação - Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. Universidade Tecnológica Federal do Paraná. Pato Branco, 2013.

COSTA, M. da S. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. (Tese de Doutorado) - Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil. São Paulo: Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2008.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Frota Nacional de veículos**. 2016. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota2016.htm>> Acesso em: 20 de janeiro de 2016.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO PARANÁ. **Estatísticas de Trânsito do Paraná**. 2014. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=detran&id=477>> Acesso em: 20 de janeiro 2016.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO PARANÁ. **Estatísticas de Trânsito do Paraná**. Disponível em: <http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicos-detalhes.php?tema=motorista&id=352> Acesso em: 19 de junho de 2017.

DINIZ, E. P. H. As condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais: entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço. **Belo Horizonte: Departamento de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Minas Gerais**, 2003.

DINIZ, E. P. H.; ASSUNÇÃO, A.A.; LIMA, F. P. A. Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção. **Rev. Bras. Saúde Ocup.** São Paulo, v. 30, n. 111, p. 41-50, 2008.

DOISE, W. Da Psicologia Social à Psicologia Societal. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**. Jan-Abr 2002, Vol. 18, nº 1, p. 027-035.

DUVEEN, G. O poder das ideias. In: MOSCOVICI, S. **Representações sociais: investigações em psicologia social**. 7 ed. Petrópolis: Vozes, 2009, p. 7-28.

FERREIRA, C. C. **Acidentes motocicleta-carro: um estudo das representações sociais no trânsito de Goiânia**. (Dissertação de Mestrado) – Programa de Pós-Graduação de Psicologia. Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2006.

FERREIRA, F. F de. **Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais**. 2009. (Dissertação de Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009.

GANNE, N. et al. Estudo sobre acidentes de trânsito envolvendo motocicletas na Cidade de Corumbá e região, Estado do Mato Grosso do Sul, Brasil, no ano de 2007. **Revista Pan-Amazônica de Saúde**, v. 1, n. 3, p. 19-24, 2010.

GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991.

GIDDENS, A. **Mundo em descontrole**. Editora Record, 2000, p. 31-45.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. Editora Atlas SA, 2008.

GONDIM, G. M. de M. Do Conceito de Risco ao da Precaução: entre determinismos e incertezas. In: **O território e o processo saúde-doença**. 2007. p. 87-119.

GRISCI, C. L. I.; SCALCO, P. D.; JANOVIK, M. S. Modos de trabalhar e de ser de motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. **Psicologia: ciência e profissão**, v. 27, n. 3, p. 446-461, 2007.

GUARESCHI, P. A.; JOVCHELOVITCH, S. (Orgs.) **Textos em representações sociais**. 13. Ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012, p. 53-72.

GUIVANT, J. S. A trajetória das análises de risco: da periferia ao centro da teoria social. **Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais**, (46): 1998, p. 3-38.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Coordenação de População e Indicadores Sociais**. Disponível em:
<<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=411850&search=parana|pato-branco>> Acesso em: 20 de janeiro 2016.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Indicadores Sociais**. Disponível em:
<http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&sistemas=1&cod_sistema=5&grupo_indic=2> Acesso em: 20 de janeiro 2016.

JODELET, D. Representações Sociais: um domínio em expansão. In: JODELET, Denise. (org.). **As representações sociais**. Rio de Janeiro: UERJ, 2001, p. 17-44.

JOHNSON, R. B. ONWUEGBUZIE, A. J. Mixed methods research: A research paradigm whose time has come. **Educational Researcher**, v. 33, n. 7, p. 14-26, 2004.

KIEFER, J. G.; A educação para o trânsito como instrumento para a educação ambiental. **Periódico Eletrônico Fórum Ambiental da Alta Paulista**, v. 6, n. 6, 2010.

LEFF, E. Saber ambiental: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder. 5. ed. Petrópolis: **Vozes**, 2007.

LIMA, M. L. Factores sociais na percepção de riscos. *Revista da Associação Portuguesa de Psicologia*. Psicologia Vol.XII, n.1. 11-28, 1998.

LIRA, S. V. G. Comportamento preventivo e de risco no trânsito, referido por mototaxistas regulamentados em Fortaleza-CE [dissertação de mestrado]. **Fortaleza (CE): Universidade de Fortaleza**, 2008.

MACHADO, L. B. Aproximações em torno da zona muda das representações sociais de ciclos aprendizagem entre professores. **ETD-Educação Temática Digital**, v. 14, n. 2, p. 186-201, 2012.

MACHADO, L. B.; ANICETO, R. de A. Núcleo central e periferia das representações sociais de ciclos de aprendizagem entre professores. **Ensaio: aval. Pol. Públ. Educ.**; Rio de Janeiro, v.18, n.67, p. 345-364, abr./jun. 2010.

MARÍN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**. V. 16, n.1 Rio de Janeiro jan./mar., 2000.

MELLO JORGE, M.H.; KOIZUMI, M.S. Acidentes de trânsito no Brasil: breve análise de sua fonte de dados. **Revista da Abramet**. 2001; 38:49-57.

MINAYO, M.C.S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo: Hucitec, 2007.

_____. Seis características das mortes violentas no Brasil. **Rev. bras. estud. popul**, v. 26, n. 1, p. 135-140, 2009.

MOSCOVICI, S. **A representação social da psicanálise**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

_____. **Representações sociais: investigações em psicologia social**. 6 ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

NOGUEIRA, F. R. **Gerenciamento de riscos ambientais associados a escorregamentos**: contribuição às políticas públicas municipais para áreas de ocupação subnormal. 2002. (Tese Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Rio Claro, 2002.

NOVO, C. F. **Percepção de risco de motociclistas infratores**. 2013. 103p. Dissertação – Curso de Mestrado em Psicologia da Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2013.

OLIVEIRA, D. C. de; COSTA, T. L. da. A zona muda das representações sociais sobre o portador de HIV/AIDS: elementos normativos e contra normativos do pensamento social. **Psicologia: teoria e prática**, v. 9, n. 2, 2007.

OLIVEIRA, N. L. B. de; SOUSA, R. M. C. de. Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito. **Revista Latino-americana de Enfermagem**, v. 11, n. 6, p. 749-756, 2003.

PATO BRANCO. Lei nº 3598 de 26 de maio de 2011. Institui a Lei Geral do Transporte Público do Município de Pato Branco, estabelece normas gerais e específicas e dá outras providências. **Câmara Municipal de Pato Branco, Paraná**. Disponível em: <<http://www.camarapatobranco.com.br/uploads/laws/1/2011/3598.pdf>>. Acesso em: 09 fevereiro 2016.

PATO BRANCO. **Mapas do Município**. Disponível em: <<http://www.patobranco.pr.gov.br/o-municipio/mapas/>> Acesso em: 12 de março 2016.

PINTO, P. V. H. **Avaliação do Comportamento de Risco de Motociclistas no Cenário Brasileiro**. (Dissertação de Mestrado) – Programa de Pós-Graduação do Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2013.

POLLI, G. M.; KUHNEN, A. Possibilidades de uso da teoria das representações sociais para os estudos pessoa-ambiente. **Estud. Psicol. (Natal)**, Natal, v. 16, n. 1, p. 57-64, Apr. 2011.

PORDEUS, A. M. J. et al. Fatores associados à ocorrência do acidente de motocicleta na percepção do motociclista hospitalizado. p. 213. **Revista Brasileira em Promoção da Saúde**, v. 23, n. 3, p. 206-212, 2012.

QUEIROZ, M. S.; OLIVEIRA, P. C. P. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. **Psicologia e Sociedade**, v. 15, n. 2, p. 101-23, 2003.

RAYNAUT, C. Interdisciplinaridade e promoção da saúde: o papel da antropologia. Algumas ideias simples a partir de experiências africanas e brasileiras. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 5, n. s1, 2002.

RAYNAUT, C. Os desafios contemporâneos da produção do conhecimento: o apelo para interdisciplinaridade. **Revista Internacional Interdisciplinar INTERthesis**, v. 11, n. 1, p. 1-22, 2014.

RELATÓRIO DE BRUNDTLAND. **Nosso Futuro Comum**. Comissão Mundial Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. 2. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991, 430p. Disponível em <<http://pt.scribd.com/doc/12906958/Relatorio-Brundtland-Nosso-Futuro-Comum-Em-Portugues#scribd>>. Acesso em 04 de outubro de 2015.

RIBEIRO, A. A. C. R. Caracterização do perfil das vítimas de acidente de trânsito com motocicleta, na área de abrangência no PSF Boa Esperança, no município de Alfenas/MG.[monografia]. **Campos Gerais: Universidade Federal de Minas Gerais. Campos Gerais-Minas Gerais**, 2010.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2012.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPD/EDUSP. 1988.

ROZESTRATEN, R. J.; DOTTA, A. J. Os sinais de trânsito e o comportamento seguro. **Porto Alegre: Sagra Luzzatto**, 1996.

SÁ, C. P. de. **Núcleo central das representações sociais**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1996.

_____. **A construção do objeto de pesquisa em representações sociais**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

SANDER, L. **Representações Sociais de Professores(as) a Respeito de Meio Ambiente e suas Práticas Pedagógicas Escolares em Educação Ambiental**. (Dissertação de Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. Pato Branco: UTFPR, 2012.

SANTOS, M. C. de O. A Representação Social da Moradia. **Estudos e Pesquisas em Psicologia**, UERJ, RJ, v. 7, n. 2, ago. 2007, p. 336-341.

SANTOS, M. de F. de S. A teoria das representações sociais. In: SANTOS, Maria de Fátima de Souza; ALMEIDA Leda Maria de (Org.). **Diálogos com a teoria das representações sociais**. 1 ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, p. 13-38, 2005.

SAPIENZA, G.; PEDROMÔNICO, M. R. M. Risco, proteção e resiliência no desenvolvimento da criança e do adolescente. **Psicologia em Estudo**, 2005.

SCHLÖSSER, A.; CAMARGO, B. V. Aspectos não explícitos das representações sociais da beleza física em relacionamentos amorosos. **Psicol. saber soc**, v. 4, n. 1, p. 89-107, 2015.

SILVA, A. L. V.I. da, et al. Cidade e trabalho autônomo: um estudo sobre a percepção dos mototaxistas da cidade de Manaus/Am. 2015.

SILVA, D. W. da. **Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina-PR. Londrina, 2006**. 2006. Tese de Doutorado. [dissertação] Universidade Estadual de Londrina, Paraná.

SILVA, D. W. da; et al. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis (Rio J.)**, v. 18, n. 2, p. 339-360, 2008.

SILVA, D. W. da et al. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 11, p. 2643-2652, nov. 2008.

SOUZA, H. N. F. de. **Representações de motociclistas sobre riscos e acidentes de trânsito, Belo Horizonte, Minas Gerais**. 2015. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Enfermagem.

SOUZA, M. de F. M. de, et al. Análise descritiva e de tendência de acidentes de transporte terrestre para políticas sociais no Brasil. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 16, n. 1, p. 33-44, 2007.

STIEL NETO, A; MUFAT, J.; AVLASEVICIUS, S. Pelo espelho retrovisor: motoboys em trânsito [on-line]. NAU-Núcleo de Antropologia Urbana da USP. Disponível em: <<http://www.n-a-u.org/motoboys1.html>> Acesso em: 21 maio 2017.

TABALIPA, N. L.; FIORI, A. P.. Influência do vento na estabilidade dos taludes da bacia do Rio Ligeiro, Município de Pato Branco, Paraná. **Caminhos de Geografia**, v. 27, n. 9, p. 82-98, 2008.

TAPIA-GRANADOS, J. A. La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. **Revista Panamericana de Salud Pública (OPS)= Pan American Journal of Public Health (PAHO)**, v. 3, n. 3, p. 137-51, 1998.

TEIXEIRA, J. R. B. et al. Utilização dos equipamentos de proteção individual por mototaxistas: percepção dos fatores de risco e associados. Use of personal protective equipment for motorcycle taxi drivers: perception of. **Cad. Saúde Pública**, v. 30, n. 4, p. 885-890, 2014.

TEIXEIRA, E. S.; ALGERI, F. L. Representações de Meio Ambiente e Educação Ambiental: um estudo com docentes de Casas Familiares Rurais. **Práxis educativa (UEPG. Impresso)**, v. 6, p. 193-205, 2011.

TEIXEIRA, E. S.; MACHADO, E. H. S.; FRANCESCHETTO, J. M. Meio ambiente e educação: um estudo no Brasil e em Portugal. **Enciclopédia Biosfera**, Centro Científico Conhecer - Goiânia, v.10, n.18; p. 2014.

THIELEN, I. P. **Percepções de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba, Paraná, Brasil.** (Tese de Doutorado) – Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2002.

THIELEN, I. P. et al. Percepção de risco e velocidade: a lei e os motoristas. **Psicologia Ciência e Profissão**, v. 27, n. 4, 2007.

THIELEN, I. P. Perspectivas para a psicologia do trânsito. **Interação em Psicologia**, n. 15 (n. especial, 2011, p. 77-86.

THIELEN, I. P.; HARTMANN, R. C.; SOARES, D. P. Percepção de risco e excesso de velocidade. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 24, n.1, p. 131-139, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos Transportes Públicos-ANTP**, ano, v. 30, p. 31, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. Risco no trânsito, omissão e calamidade: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil. São Paulo: **Instituto Movimento**, 2013.

VÈRGES, P. **Conjunto de programas que permitem a análise de evocações: EVOC: manual.** Versão 5. Aix en Provence: [S. n.] 2002.

VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C. de. Moto-boys de Porto Alegre: convivendo com os riscos do acidente de trânsito. In: **Congresso Brasileiro de Enfermagem (56.: 2004: Gramado, RS). Enfermagem hoje: coragem de experimentar muitos modos de ser: livro-temas.** Gramado: ABEn, 2004. 1 CD-ROM. 2004.

VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C. de. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção da saúde. Traffic accidents from the motorcycle couriers' perspective: feedback for health promotion. **Cad. Saúde Pública**, v. 22, n. 12, p. 2717-2721, 2006.

WASELFISZ J.J. **Mapa da violência 2014.** Os Jovens do Brasil. Brasília: Unesco, 2014.

WEBSTER, A. L. **Estatística Aplicada à Administração e Economia.** São Paulo: McGraw Hill, 2006. Cap. 2.

WYNNE, B. Risk and social learning: reification to engagement. *In*: KRIMSKY, S. & GOLDING, D. (Eds.). **Social theory of risk.** Westport, Connecticut: Praeger, 1992.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **World report on road traffic injury prevention.** Geneva: WHO, 2004. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/> Acesso em: 10 fevereiro 2016.

ZMITROWICZ, W.;NETO, G. de A. **Infra-Estrutura Urbana.** São Paulo: **EPUSP**, 1997. (1997)

APÊNDICE A

QUESTIONÁRIO DE EVOCAÇÃO LIVRE

Estamos desenvolvendo um estudo sobre percepção de risco no trânsito em motofretistas e mototaxistas, e solicitamos a sua colaboração. As informações que prestar serão utilizadas apenas para as finalidades da pesquisa e seus dados pessoais ficarão protegidos pelo sigilo. Sua colaboração será muito valiosa.

Participante: _____

Ponto: _____

Idade: _____

Sexo: _____

1. No quadro abaixo escreva na coluna da esquerda as cinco primeiras palavras que lhe vêm à mente quando pensa em **RISCO NO TRÂNSITO**.

2. Assinale, com um **X** na coluna da direita do quadro acima as duas palavras que você considera mais importantes dentre as cinco que escreveu.

3. Justifique no espaço abaixo por que você escolheu essas cinco palavras?

4. Por que você considera as duas palavras assinaladas como as mais importantes?

Muito obrigada pela colaboração!

APÊNDICE B

QUESTIONÁRIO ESTRUTURADO

Participante: _____ **Ponto:** _____ **Idade:** _____ **Sexo:** _____

1. Formação

- Ensino Fundamental incompleto Ensino Fundamental completo 2º Grau
 2º Grau completo Ensino Superior incompleto
 Ensino Superior completo

2. **Possui motocicleta própria?** Sim Não

3. **Possui seguro da motocicleta?** Sim Não

4. **Sua motocicleta possui registro como categoria de aluguel?**

Sim Não

5. **Há quanto tempo você dirige motocicleta (não importa data da carteira de habilitação)?**

_____ anos

6. **Há quanto tempo possui habilitação para conduzir motocicleta?** _____ anos

7. **Há quanto tempo você pilota motocicleta profissionalmente?** _____ anos

8. **O que você faz (pode-se marcar mais de uma atividade)?**

- mototaxi/ transporte de pessoas entrega de alimentos
 entrega de medicamentos entrega de documentos e/ou valores
 entrega de gás de cozinha entrega de galão de água mineral
 entrega de combustíveis, produtos inflamáveis ou tóxicos
 outros: _____

9. **Possui outra atividade remunerada além da de motofretista ou mototaxista?**

Sim Não

10. **Quantos dias na semana você trabalha como motofretista ou mototaxista?**

_____ dias

11. **Quantas horas você trabalha por dia como motofretista ou mototaxista?**

_____ horas

12. **Marque qual o período que você trabalha como motofretista ou mototaxista:**

Das _____ até as _____.

13. **Qual seu vínculo de trabalho como motofretista ou mototaxista?**

- trabalha por conta própria/ autônomo empregado assalariado

- empregado assalariado + comissão trabalha somente por comissão/ produtividade
 trabalha por contrato outros: _____

14. Quantos km você faz por dia pilotando motocicleta a trabalho?

- entre 10km e 50km entre 51km e 100km entre 101 e 300km Mais que 301km

15. Qual o seu rendimento mensal (como motofretista ou mototaxista)?

16. Em sua opinião, de que forma os fatores abaixo influenciam o risco no trânsito?

Utilizar a escala proposta: Nenhuma 1 Pouca 2 Média 3 Grande 4 Muito Grande 5

FATORES	1 (NENHUMA)	2 (POUCA)	3 (MÉDIA)	4 (GRANDE)	5 (MUITO GRANDE)
Desrespeito/ desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (carros, ônibus, etc.)					
Comportamento agressivo/ despreparo do próprio motociclista					
Má qualidade da infraestrutura de trânsito (pavimento/ sinalização/ iluminação)					
Má condição do veículo utilizado (balanceamento/ pneus/ faróis/ etc.)					
Longa jornada de trabalho					
Trafegar à noite					
Trafegar com chuva					
Ultrapassar pela direita					
Ultrapassar pela esquerda					
Ultrapassar o semáforo com o sinal amarelo					
Ultrapassar o semáforo com o sinal vermelho					
Falar ao celular enquanto pilota					
Pilotar acima da velocidade permitida pela via					
Realizar curvas em alta velocidade					
Usar roupas ou acessórios com material reflexivo, visível para os outros					
Pilotar após ingerir bebida alcóolica					

17. **Você pratica direção defensiva?** Sim Não não sei o que é isso

18. **Você já fez algum curso destinado a motofretista ou mototaxista?** Sim Não

Qual foi a duração? 20 horas 30 horas mais de 40 horas

Onde fez? _____

19. **Você já sofreu algum acidente enquanto pilotava motocicleta?** Sim Não

Quantas vezes? _____

20. Com que frequência você faz inspeção nos equipamentos de sua motocicleta?

- uma vez por mês a cada 6 meses a cada 1 ano nunca faço

21. Quais equipamentos de proteção você utiliza enquanto pilota a motocicleta?

- capacete luvas roupa para chuva
 cotoveleira joelheira colete de segurança reflexivo
 nenhum outros _____

22. Quais equipamentos a motocicleta que você pilota possui?

- protetor de motor mata-cachorro aparador de linha antena corta-pipas
 dispositivo para transporte de carga sidecar
 alças metálicas, traseira e lateral nenhum
 outros _____

23. Com que frequência você se depara com situações de risco no trânsito em seu trabalho?

- nunca pouco frequente frequentemente todos os dias

24. A sua profissão de motofretista/mototaxista oferece risco:

- discordo totalmente discordo indiferente concordo concordo totalmente

25. Na opinião dos motociclistas em geral (NÃO NA SUA OPINIÃO), de que forma os fatores abaixo influenciam o risco no trânsito?

Utilizar a escala proposta: Nenhuma 1 Pouca 2 Média 3 Grande 4 Muito Grande 5

FATORES	1 (NENHUMA)	2 (POUCA)	3 (MÉDIA)	4 (GRANDE)	5 (MUITO GRANDE)
Desrespeito/ desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (carros, ônibus, etc.)					
Comportamento agressivo/ despreparo do próprio motociclista					
Má qualidade da infraestrutura de trânsito (pavimento/ sinalização/ iluminação)					
Má condição do veículo utilizado (balanceamento/ pneus/ faróis/ etc.)					
Longa jornada de trabalho					
Trafegar à noite					
Trafegar com chuva					
Ultrapassar pela direita					
Ultrapassar pela esquerda					
Ultrapassar o semáforo com o sinal amarelo					
Ultrapassar o semáforo com o sinal vermelho					
Falar ao celular enquanto pilota					
Pilotar acima da velocidade permitida pela via					
Realizar curvas em alta velocidade					
Usar roupas ou acessórios com material reflexivo, visível para os outros					
Pilotar após ingerir bebida alcóolica					