

MIRELA SCHMIDT VIRGILIO

**COMPREENSÃO DA REDE VIDA NO TRÂNSITO: DISCURSO
DO SUJEITO COLETIVO**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito para obtenção do título de Mestre em Enfermagem.

Área de concentração: Filosofia e Cuidado em Saúde e Enfermagem.

Linha de pesquisa: Cuidado em Saúde e Enfermagem nas Situações Agudas e Crônicas de Saúde.

Orientadora: Dra. Eliane Regina Pereira do Nascimento.

Coorientadora: Dra. Maria Itayra Coelho de Souza Padilha.

**Florianópolis
2017**

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

VIRGILIO , MIRELA SCHMIDT

COMPREENSÃO DA REDE VIDA NO TRÂNSITO : DISCURSO DO
SUJEITO COLETIVO / MIRELA SCHMIDT VIRGILIO ;
orientadora, Dra. Eliane Regina Pereira do Nascimento.,
coorientadora, Dra. Maria Itayra Coelho de Souza Padilha,
2017.

141 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Ciências da Saúde, Programa de Pós
Graduação em Enfermagem, Florianópolis, 2017.

Inclui referências.

1. Enfermagem. 2. Acidentes de Trânsito. 3. Políticas
Públicas. 4. Colaboração Intersetorial. 5. Promoção da
Saúde. I. Nascimento., Dra. Eliane Regina Pereira do. II.
Padilha, Dra. Maria Itayra Coelho de Souza. III.
Universidade Federal de Santa Catarina. Programa de Pós
Graduação em Enfermagem. IV. Título.

MIRELA SCHMIDT VIRGILIO

**COMPREENSÃO DA REDE VIDA NO TRÂNSITO: DISCURSO
DO SUJEITO COLETIVO**

Esta dissertação foi submetida ao processo de avaliação pela Banca Examinadora para obtenção do Título de:

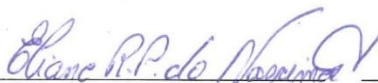
MESTRE EM ENFERMAGEM

e aprovada em 30 de Maio de 2017, atendendo às normas da legislação vigente da Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pós-graduação em Enfermagem, Área de Concentração: Filosofia e Cuidado em Saúde e Enfermagem.

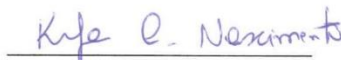


Dra. Jussara Gue Martini
Coordenadora do Programa

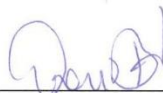
Banca Examinadora:



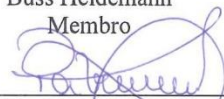
Dra. Eliane Regina Pereira do
Nascimento
Presidente



Dra. Keyla Cristiane do
Nascimento
Membro



Dra. Ivonete Teresinha Schülter
Buss Heidemann
Membro



Dra. Patricia Madalena Vieira
Hermida
Membro

*Dedico este trabalho a todos que
perderam a vida no trânsito.*

AGRADECIMENTOS

Início meus agradecimentos para DEUS que me guiou nessa caminhada e colocou pessoas especiais ao meu lado.

À minha FAMÍLIA, em especial aos meus pais, Ademir e Dalva, minha irmã, Taiara, e meu cunhado, Eduardo, que sempre me incentivaram a buscar mais conhecimento e me deram suporte para que o fizesse. Obrigada pelo amor incondicional!

Ao meu amado MARIDO, Christian, por ser tão importante na minha vida, por estar sempre ao meu lado, incentivando e me fazendo acreditar que posso mais que imagino. Devido ao seu companheirismo, compreensão, apoio e amor, este trabalho pôde ser concretizado. Obrigada por ter feito parte da realização de mais este sonho!

Aos meus FILHOS, Vitor e Eduardo, por procurar entender a minha ausência e apoiar o tema do estudo, mesmo sem entender sobre o que realmente se tratava. Amo vocês!

Às minhas AMIGAS, por só quererem o meu bem, ao me incentivarem e apoiarem em todos os momentos. Não as ousou citar, pois fui abençoada com muitas amigas em minha vida. Obrigada a todas pela amizade!

À NATURÓLOGA, Renata Hermes, que através do seu trabalho me ajudou a reconhecer limites e modificar caminhos, reforçando que ia dar tudo certo. Além disso, cuidou da minha saúde e estimulou a mantê-la em equilíbrio nesta etapa. Muito obrigada por todo carinho e atenção.

À minha ORIENTADORA, Profa. Eliane, e COORIENTADORA, Profa. Maria Itayra, que acreditaram no meu sonho, no meu trabalho e estiveram disponíveis a ajudar. Vocês contribuíram muito para meu crescimento. Obrigada por estarem ao meu lado nessa caminhada!

A todos os MEMBROS DA REDE VIDA NO TRÂNSITO que participaram espontaneamente deste estudo. Por causa deles e para eles é que esta dissertação se concretizou. Obrigada por contribuírem com importantes mudanças nos meus pensamentos em relação ao trânsito, à sociedade e à Enfermagem. Meu eterno agradecimento!

À BANCA EXAMINADORA (Profa. Ivonete, Profa. Keyla, Dra. Patricia e a Doutoranda Odisséia) o meu agradecimento por todas as contribuições para a realização deste trabalho.

À minha TURMA DO MESTRADO, pelos momentos divididos juntos, especialmente, Renata, amiga, confidente, parceira e que tornou mais leve este trabalho. Foi bom poder contar com vocês!

À equipe da UNIDADE DE TERAPIA INTENSIVA DO HOSPITAL REGIONAL DE SÃO JOSÉ que, de forma direta ou indireta, me ajudou neste trabalho, em especial à Coordenadora de Enfermagem e amiga, Josimeri. Agradeço muito a vocês a ajuda profissional e pessoal.

Aos AMIGOS DO GEASS, a parceria, apoio e troca de conhecimentos. Agradeço em especial, Keyla, Patricia, Marciele e Natyele, que estiveram do meu lado em todas as etapas. Muito obrigada!

A todos os alunos, professores e funcionários da PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM-UFSC, os ensinamentos, orientações e apoio na concretização deste projeto.

À SECRETARIA ESTADUAL DE SAÚDE, agradeço a permissão de dispensa parcial de minhas atividades para o desenvolvimento deste trabalho.

Finalmente, gostaria de agradecer à UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA o abrir as portas para que eu pudesse realizar este sonho de ser Mestre em Enfermagem por esta Universidade que me formou Enfermeira.

“Não podemos aguardar que os tempos se modifiquem e nós nos modifiquemos junto, por uma revolução que chegue e nos leve em sua marcha. Nós mesmos somos o futuro. Nós somos a revolução. ”

Beatrice Bruteau

VIRGILIO, Mirela Schmidt. **Compreensão da Rede Vida no Trânsito:** Discurso do Sujeito Coletivo. 2017. 141p. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) – Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

Orientadora: Dra. Eliane Regina Pereira do Nascimento

Linha de Pesquisa: Cuidado em Saúde e Enfermagem nas Situações Agudas e Crônicas de Saúde.

RESUMO

No Brasil, o Programa Vida no Trânsito faz parte da estratégia internacional *Road Safety in Ten Countries Countries* que tem como objetivo promover intervenções efetivas de segurança no trânsito, sendo no município de Florianópolis a Rede Vida no Trânsito a extensão deste programa. O objetivo geral deste estudo foi compreender o significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito. E específicos: 1 - conhecer o significado de vida no trânsito para os membros da Rede, 2 - identificar os motivos que levaram os mesmos a atuarem na Rede, 3 - conhecer as ações, desenvolvidas na Rede Vida no Trânsito e outras que podem ser realizadas para melhorar a vida no trânsito. Trata-se de uma pesquisa exploratória e descritiva, com abordagem qualitativa baseada no referencial teórico das Representações Sociais. A coleta de dados ocorreu no período de junho a agosto de 2016, por meio de entrevista semiestruturada com trinta membros da Rede Vida no Trânsito. Para organização e análise dos dados se utilizou o método do Discurso do Sujeito Coletivo através do *Software Qualiquantisoft*. Como resultados emergiram dezesseis discursos coletivos dos quais seis estão presentes com análise e discussão em dois manuscritos. O primeiro aborda os significados de vida no trânsito e apresenta os resultados e discussões referentes à Ancoragem (promoção de vida no trânsito) e Ideia Central (preservação da vida pela redução dos acidentes) na qual a promoção da vida no trânsito é representada por educação; respeito; tolerância; investimento e segurança e a preservação da vida, no que concerne à diminuição de óbitos no trânsito e transporte com segurança. O segundo manuscrito se refere às ações da Rede para promover vida no trânsito e traz os resultados e discussões referentes a quatro Ideias Centrais: Múltiplas ações da Rede Vida no Trânsito; Mobilização intersetorial; Utilização de

instrumentos e estratégias que sensibilizem a população para promover vida no trânsito: *advocacy*, produção de informação, escuta dos envolvidos em desastres no trânsito; e Ações desafiadoras da Rede Vida no Trânsito: fiscalização no trânsito, infraestrutura das vias, intensificação das campanhas de mídias, transporte público, mobilidade, ocupação dos espaços da cidade, políticas públicas, educação para o trânsito nas escolas. Analisando os resultados se percebeu que este estudo tem como representações sociais a ressignificação do trânsito através de ações que garantem condições ideais do mesmo e mobilidade com segurança, considerando a colaboração intersetorial e compartilhamento de informações e ações da Rede Vida no Trânsito para enfrentá-lo e a seus problemas. Assim, é preciso fortalecer a Rede, buscando novas parcerias e atraindo a sociedade civil. Faz-se necessário sensibilizar todos envolvidos no planejamento e execução de mudanças no comportamento individual e coletivo na intenção de evitar os desastres de trânsito e garantir vida no trânsito.

Descritores: Acidentes de Trânsito. Políticas Públicas. Colaboração Intersetorial. Promoção da Saúde. Segurança. Enfermagem.

VIRGILIO, Mirela Schmidt. **Understanding of the Traffic Life Network: Collective Subject Discourse.** 2017. 141p, Dissertation (Master in Nursing) – Graduate Program in Nursing, Federal University of Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

Advisor: Dr. Eliane Regina Pereira do Nascimento

Research Line: Health Care and Nursing in Acute and Chronic Situations of Health

ABSTRACT

In Brazil, the Traffic Life Program is part of the international strategy called Road Safety in Ten Countries, which has the purpose of promoting effective traffic safety interventions, being that the Traffic Life Network in the city of Florianópolis is the extension of this program. The overall objective of this study was to understand the meaning of traffic life for the members of the Traffic Life Network. The specific objectives were: 1 - to know the meaning of traffic life for the members of the Network; 2 - to identify the reasons that led them to act in the Network; 3 - to know the actions, developed in the Traffic Life Network and others that may be conducted to improve traffic life. This is an exploratory and descriptive research, with a qualitative approach, based on the theoretical framework of the Social Representations. Data collection took place from June to August 2016, through semi-structured interviews with thirty members of the Traffic Life Network. In order to organize and analyze data, we used the Collective Subject Discourse through the *Qualiquantisoft* Software. As results, sixteen collective discourses emerged, of which six are present with analysis and discussion in two manuscripts. The first addresses the meanings of traffic life and presents the results and discussions related to Anchorage (promotion of traffic life) and Core Idea (preservation of life by reducing accidents), where the promotion of traffic life is represented by education; respect; tolerance; investment, safety and preservation of life, with regard to the reduction of deaths in traffic and transport with safety. The second manuscript refers to the actions of the Network to promote traffic life and brings the results and discussions related to four Core Ideas: Multiple actions of the Traffic Life Network; Intersectoral mobilization; Use of tools and strategies that sensitize the population to promote traffic life: advocacy, production of information, listening to those involved in traffic disasters; and Challenging actions of the Traffic

Life Network: traffic control, road infrastructure, intensification of media campaigns, public transport, mobility, occupation of urban spaces, public policies and education for traffic in schools. When analyzing the results, we noted that this study has as its social representations the re-signification of traffic through actions that ensure its ideal conditions and mobility with safety, taking into account the intersectoral collaboration and the sharing of information and actions of the Traffic Life Network to face it and its problems. Accordingly, we need to strengthen the Network, seeking new partnerships and attracting civil society. It is necessary to raise awareness among all those involved in the planning and execution of changes in individual and collective behavior with the aim of preventing traffic disasters and ensuring traffic life.

Descriptors: Traffic Accidents. Public Policies. Intersectoral Collaboration. Health Promotion. Nursing.

VIRGILIO, Mirela Schmidt. **Comprensión de la Red Vida en el Tránsito:** Discurso del Sujeto Colectivo. 2017. 141p. Disertación (Maestría en Enfermería) – Programa de Postgrado en Enfermería, Universidad Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

Orientadora: Dra. Eliane Regina Pereira do Nascimento

Línea de Investigación: Atención en Salud y Enfermería en las Situaciones Agudas y Crónicas de Salud

RESUMEN

En Brasil, el Programa Vida en el Tránsito es parte de la estrategia internacional *Road Safety in Ten Countries*, la cual tiene como objetivo promover intervenciones efectivas de seguridad en el tránsito, siendo que la Red Vida en el Tránsito en el municipio de Florianópolis es la extensión de este programa. El objetivo general de este estudio fue comprender el significado de la vida en el tránsito para los miembros de la Red Vida en el Tránsito. Los específicos fueron: 1 - conocer el significado de vida en el tránsito para los miembros de la Red; 2 - identificar las razones que les han empujado a actuar en la Red; 3 - conocer las acciones desarrolladas en la Red Vida en el Tránsito y otras que pueden ser realizadas para mejorar la vida en el tránsito. Se trata de una investigación exploratoria y descriptiva, con planteamiento cualitativo, basada en el marco teórico de las Representaciones Sociales. La recolección de datos tuvo lugar entre junio y agosto de 2016, por medio de una entrevista semiestructurada con treinta miembros de la Red Vida en el Tránsito. Para organizar y analizar los datos, se utilizó el método del Discurso del Sujeto Colectivo a través del programa informático *Qualiquantisoft*. Como resultados, surgieron dieciséis discursos colectivos, de los cuales seis están presentes con análisis y discusión en dos manuscritos. El primero aborda los significados de vida en el tránsito y presenta los resultados y discusiones referentes al Anclaje (promoción de vida en el tránsito) e Idea Central (preservación de la vida por la reducción de los accidentes), donde la promoción de la vida en el tránsito está representada por educación; respeto; tolerancia; inversión, seguridad y preservación de la vida, en lo que concierne a la disminución de muertes en el tránsito y al transporte con seguridad. El segundo manuscrito se refiere a las acciones de la Red para promover vida en el tránsito y trae los resultados y discusiones referentes a cuatro Ideas Centrales: Múltiples acciones de la Red Vida en el Tránsito;

Mobilización intersectorial; Uso de herramientas y estrategias que sensibilicen a la población para promover la vida en el tránsito: *advocacy*, producción de información, escucha de los involucrados en desastres en el tránsito; y Acciones desafiantes de la Red Vida en el Tránsito: fiscalización en el tránsito, infraestructura de las vías, intensificación de las campañas mediáticas, transporte público, movilidad, ocupación de los espacios urbanos, políticas públicas y educación para el tránsito en las escuelas. Analizando los resultados, se notó que este estudio tiene como representaciones sociales la resignificación del tránsito a través de acciones que garantizan sus condiciones ideales y movilidad con seguridad, teniendo en cuenta la colaboración intersectorial y el intercambio de información y acciones de la Red Vida en el Tránsito para afrontarlo, así como sus problemas. Por tanto, hay que reforzar la Red, buscando nuevas alianzas y atrayendo a la sociedad civil. Se hace necesario sensibilizar a todos involucrados en la planificación y ejecución de cambios en el comportamiento individual y colectivo con el fin de evitar los desastres de tránsito y garantizar la vida en el tránsito.

Descriptor: Accidentes de Tránsito. Políticas Públicas. Colaboración Intersectorial. Promoción de la Salud. Enfermería.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Ideias Centrais referentes aos motivos que levaram os participantes a atuarem na Rede Vida no Trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.	54
Tabela 2 - Ideias Centrais referentes aos sentimentos dos participantes em atuarem na Rede Vida no Trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.	57
Tabela 3 - Ancoragem e Ideia Central referente ao significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.	60
Tabela 4 - Ideias Centrais referentes às ações realizadas na Rede Vida no Trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.	62
Tabela 5 - Ideias Centrais referentes às outras ações que os participantes julgam importantes para promover vida no trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.	64
Tabela 6 - Ideia Central sobre quem pode contribuir para promover vida no trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.	68
Tabela 7 - Ideias Centrais sobre o que os participantes gostariam de falar a respeito de vida no trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.	70

MANUSCRITO 01

Tabela 1 - Ancoragem e Ideia Central referente ao significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito - Florianópolis, SC - Brasil, 2016.	80
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AC	Ancoragens
AFLODEF	Associação Florianopolitana de Deficientes Físicos
AMOCAR	Associação de Moradores do Carianos
AMOFLORIPA	Associação de Motociclistas de Florianópolis e Região
CBMSC	Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar
CEP	Comitê de Ética em Pesquisa
CEPSH	Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos
CONEP	Comissão Nacional de Ética em Pesquisa
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN/SC	Departamento Estadual de Trânsito/SC
DIVE/SUV/SES/SC	Diretoria de Vigilância Epidemiológica/Superintendência de Vigilância em Saúde/Secretaria de Estado da Saúde de Santa Catarina
DSC	Discursos do Sujeito Coletivo
ECH	Expressão-Chave
GEASS	Laboratório de Pesquisas no Cuidado de Pessoas em Situações Agudas de Saúde
GI	Grupo de Informações
GMF	Guarda Municipal de Florianópolis
GT	Grupo de Trabalho
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IC	Ideia Central
ICETRA	Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transportes
ICOM	Instituto Comunitário Grande Florianópolis
IML	Instituto Médico Legal
IPUF	Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis
MPSC	Ministério Público do Estado de Santa Catarina
NTHEAP	<i>National Transport, Health and Environment Action Plan</i>
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OMS	Organização Mundial da Saúde

ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
OPAS	Organização Pan-Americana de Saúde
PEN	Programa de Pós-Graduação em Enfermagem
PIB	Produto Interno Bruto
PME/SC	Polícia Militar Estadual de Santa Catarina
PMF	Prefeitura Municipal de Florianópolis
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PVT	Programa Vida no Trânsito
RS	Representação Social
RS10	<i>Road Safety in Ten Countries</i>
RVT	Rede Vida no Trânsito
SAMU	Serviço de Atendimento Médico/SC
SBOT-SC	Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia/SC
SESC	Serviço Social do Comércio Florianópolis
SEST/SENAT	Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SIM	Sistema de Informações de Mortalidade
SINTRAUTO/SC	Sindicato Trabalhadores em Centro de Formação de Condutores
SME	Secretaria Municipal de Educação de Florianópolis
SMS	Secretaria Municipal de Saúde de Florianópolis
SUS	Sistema Único de Saúde
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TRS	Teoria da Representação Social
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UTI	Unidade de Terapia Intensiva
VIACICLO	Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	21
2	REVISÃO DE LITERATURA	25
2.1	OS DESASTRES NO TRÂNSITO E SUAS CONSEQUÊNCIAS.....	25
2.2	PROMOÇÃO DE VIDA NO TRÂNSITO: POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS DE AÇÃO	28
2.2.1	Rede Vida no Trânsito: Caracterização.....	33
3	REFERENCIAL TEÓRICO.....	37
3.1	BREVE BIOGRAFIA DE SERGE MOSCOVICI.....	37
3.2	TEORIA DA REPRESENTAÇÃO SOCIAL: ORIGEM, CONCEITOS E PRESSUPOSTOS.....	39
3.2.1	Consensual e o Reificado: Os Universos de Pensamento da RS.....	42
3.2.2	Ancoragem e Objetificação: Mecanismos de Criação da RS.....	43
4	METODOLOGIA.....	45
5	RESULTADOS E DISCUSSÃO	53
5.1	RESULTADOS QUANTITATIVOS E QUALITATIVOS DO DISCURSO DO SUJEITO COLETIVO.....	54
5.2	MANUSCRITO 01 - SIGNIFICADO DE VIDA NO TRÂNSITO PARA MEMBROS DA REDE VIDA NO TRÂNSITO..	75
5.3	MANUSCRITO 02 - AÇÕES DA REDE VIDA NO TRÂNSITO: DISCURSO DO SUJEITO COLETIVO.....	90
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	111
	REFERÊNCIAS	115
	APÊNDICES.....	127
	APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	129
	APÊNDICE B – INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS	133
	ANEXOS	135
	ANEXO A – PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA.....	137

1 INTRODUÇÃO

Os desastres de trânsito estão entre as principais causas de morte e traumas em todo o mundo e, apesar de esforços existentes, há a probabilidade de subir o número dessas ocorrências, e assim, ultrapassar a maioria das doenças infecciosas e crônicas que geralmente atraem mais atenção de políticas públicas (WHO, 2013), impondo um pesado ônus às nações, impactando serviços de segurança, de infraestrutura, de seguridade social e de saúde e na qualidade de vida da população (RVT, 2016). Desse modo, grupos como a Organização das Nações Unidas e Organização Mundial de Saúde procuram juntamente com governos de todo o mundo promover redução dos acidentes de trânsito (EVANIEW *et al.*, 2014).

Dentre os acidentes, os que estão relacionados ao trânsito se impõem como importante desafio às autoridades de saúde pública, uma vez que são a nona causa de morte em âmbito mundial e a principal entre jovens na faixa etária de 15 a 29 anos. Isso significa que cerca de um 1,3 milhão de pessoas morrem anualmente nas vias. Por dia, são mais de 3.400 homens, mulheres e crianças levadas a óbito enquanto caminham, andam de bicicleta, motocicleta, automóvel ou outros tipos de veículos motorizados. Ademais, devido à insegurança viária, até 50 milhões de pessoas são feridas a cada ano (AMBEV S.A., 2014).

Relativo às pessoas que morrem no trânsito, metade é usuário vulnerável, e são elas os pedestres, ciclistas e motociclistas. Mais de 90% dos casos fatais e não fatais estão em países de baixa e média renda, que concentram apenas 48% dos veículos registrados em todo o mundo. O custo para lidar com as consequências desses acidentes pode chegar, nas nações menos desenvolvidas, de 1% a 2% do respectivo Produto Interno Bruto (PIB) (AMBEV S.A., 2014).

O Brasil contribui muito para esse cenário. O país ocupa o quinto lugar em número de mortos, atrás apenas da China, Índia, Rússia e Estados Unidos. Estima-se que os custos dos desastres de trânsito no Brasil, em 2011, atingiram R\$44,6 bilhões, quase um terço de todo o gasto com o Sistema Único de Saúde (SUS) (WAISELFISZ, 2013).

Em Santa Catarina, o índice de óbitos no trânsito em 2012 foi quase três vezes maior que os registros de homicídios (WAISELFISZ, 2013) com 30,2/100 mil habitantes contra 12,8/100 mil habitantes, acima da média nacional de 23,7/100 mil habitantes. Esta estatística coloca Santa Catarina na 11ª colocação dentre os 27 Estados da Federação, em relação ao número de mortes no trânsito. Entretanto,

quando são calculados os índices apenas da população entre 15 e 29 anos, o Estado sobe para a nona posição. No ranking das capitais, Florianópolis aparece em 17ª posição, com 22,6 mortes para 100 mil moradores (FLORIANÓPOLIS, 2014).

Para evitar a concretização desta previsão, a Organização das Nações Unidas lançou, em 2011, a Década de Ação pelo Trânsito Seguro 2011-2020, e a Organização Mundial de Saúde, financiada pela *Bloomberg Philanthropies* e em parceria com a *John Hopkins University* e *Global Road Safety Partner ship*, convidou dez países (Brasil, Camboja, China, Egito, Índia, Quênia, México, Rússia, Turquia e Vietnã) para o desenvolvimento de um projeto de redução da morbimortalidade no trânsito, o *Road Safety in Ten Countries - RS10*, atualmente denominada de *Bloomberg Global Road Safety Program*, que assumiu o compromisso de investir 125 milhões de dólares nos países escolhidos (Bloomberg Philanthropies, 2013). A justificativa para a seleção desses países se deve ao fato de que juntos, são responsáveis por quase metade das mortes provocadas pelo trânsito no mundo (BRASIL, 2011).

No Brasil a estratégia que faz parte da iniciativa internacional *Road Safety in Ten Countries* é o Programa Vida no Trânsito (PVT) coordenado pelo Ministério da Saúde, em cooperação técnica com a Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS), sendo estruturada uma Comissão Interministerial para apoiar as ações do Programa no Brasil. O PVT iniciou em cinco capitais brasileiras, uma em cada região do país (Palmas, Teresina, Belo Horizonte, Curitiba e Campo Grande), escolhidas de acordo com critérios como a taxa de mortalidade por acidente de trânsito, capacidade de intervenção e adesão dos prefeitos. A partir de 2012, o PVT foi expandido para as demais capitais do Brasil e para municípios com mais de um milhão de habitantes. As principais diretrizes do Programa são o planejamento participativo, a descentralização administrativa e a intersetorialidade e o mesmo tem como objetivo promover intervenções efetivas de segurança no trânsito que apresentem evidência na redução das mortes e feridos graves (BRASIL, 2015a).

Para fortalecer o Programa Vida no Trânsito, Florianópolis lançou formalmente, em julho de 2014, a Rede Vida no Trânsito (RVT), a fim de planejar ações relativas à segurança no trânsito. Essa Rede reúne organizações governamentais, sociais e empresariais, sendo aberta à participação de todos aqueles, indivíduos ou organizações, que desejam trazer paz ao trânsito. A RVT tem como Missão “Garantir o

direito à vida no trânsito” e como Visão “Fazer de Florianópolis, até 2020, capital referência em educação, respeito, gentileza e paz no trânsito, reduzindo o número de mortes e feridos graves” (RVT, 2016).

Segundo Garcia (2014), a RVT ainda carece de fundamentação teórico-metodológica, que possibilite o aprimoramento de sua atuação, tanto em termos de coesão dos membros, quanto em relação aos resultados. Desse modo, acredita-se que trazer significados sobre o trânsito emergidos do grupo, por meio de suas experiências, pode auxiliar na fundamentação da Rede e ainda contribuir para fortalecer a sua missão evitando conflitos de interesse.

Nesse sentido, a representação social, referencial teórico adotado neste estudo, poderá contribuir porque possibilita compreender os significados elaborados e compartilhados sobre a vida no trânsito pelos integrantes da Rede Vida no Trânsito. A representação social surgiu como referencial que busca compreender os processos psicossociais de grupos humanos. Conceituada a partir de diferentes posicionamentos, sua formação é sempre associada com a interação humana, sendo o produto de relações sociais que estão em desenvolvimento na sociedade e cuja estrutura orienta a satisfação das necessidades geradas em determinado contexto. É um produto socialmente concebido que gera significados comuns sobre a realidade (ALBA, 2016). São esses significados socialmente construídos pelos membros da RVT, acerca da realidade do trânsito em Florianópolis, que poderão promover mudanças nesse contexto, a favor da vida e paz no trânsito da capital.

A Representação Social é também o reflexo das relações sociais, reais e imaginárias, objetivas e simbólicas do sujeito com o objeto, relações que fazem da representação um sistema simbólico organizado e estruturado, cuja principal função é a apreensão e o controle da realidade, permitindo a compreensão e a interpretação das relações em determinado ambiente (MORERA, 2016).

A escolha pelo tema “Vida no Trânsito” se deve ao interesse e afinidade por essa área desde o início da caminhada desta autora pela enfermagem. Como enfermeira assistencial e coordenadora de Unidade de Terapia Intensiva (UTI), referência na assistência ao paciente envolvidos em ocorrências no trânsito, houve o despertar para várias reflexões a respeito do cuidado voltado à vida no trânsito. Entendeu que além de ser um campo de constante aprendizado, pela diversidade de situações encontradas, exige o pensar e o agir prontamente, pois se trata de situações extremas entre vida e morte. Diante dessas situações, vivencia momentos de inquietação em relação ao que tem sido feito de

efetivo para evitar agravos decorrentes do trânsito ao indivíduo e a seus familiares e que causam grande impacto social.

Sentindo necessidade de ampliar horizontes, conquistou a oportunidade de ingressar no mestrado e, então, percebeu a chance de conhecer melhor o que lhe causava desconforto: as condições/agravos da vida no trânsito. Esse interesse foi reforçado quando se deparou com o projeto denominado “Ações de Promoção da Saúde na Segurança de Trânsito de Municípios de Santa Catarina” vinculado ao Laboratório de Pesquisas no Cuidado de Pessoas nas Situações Agudas de Saúde - GEASS, do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina - PEN/UFSC, grupo do qual é membro desde 2014.

Nesse contexto, o tema vida no trânsito surgiu ao realizar a busca por informações sobre o trânsito em Florianópolis, quando encontrou a Rede Vida no Trânsito, criada em julho de 2014, que tem como missão "Garantir a vida no trânsito". Assim, começou a participar das reuniões da Rede e moldar o objeto de pesquisa com o propósito de contribuir para que este grupo, a RVT, se fortaleça e promova mudanças no cenário atual do trânsito em Florianópolis.

Sendo assim, realizar um estudo com o foco a "vida no trânsito" poderá contribuir para a missão da RVT. Os resultados deste estudo poderão potencializar as ações da Rede no processo de busca da promoção da qualidade de vida e redução de riscos no trânsito, preocupação essa que deve ser de todos os segmentos da sociedade.

Frente a essas considerações iniciais, o estudo proposto tem o seguinte questionamento: ***Qual o significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito?*** Para responder a este questionamento o presente estudo apresenta como objetivo geral: ***Compreender o significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito.*** Os objetivos específicos são: 1- *Conhecer o significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito;* 2- *Identificar os motivos que levaram os membros da Rede Vida no Trânsito a atuarem na mesma;* 3- *Conhecer as ações, desenvolvidas pelos membros da Rede Vida no Trânsito e outras que podem ser realizadas para melhorar a vida no trânsito.*

2 REVISÃO DE LITERATURA

Para fundamentação do estudo são apresentados recortes da literatura com referências ao trânsito, originados de sucessivas buscas a novos estudos e publicações, necessárias para atender aos objetivos propostos. Assim, para uma melhor compreensão do tema este capítulo está dividido em dois momentos, o primeiro relacionado aos desastres no trânsito e suas consequências, e o segundo, às políticas e estratégias de promoção de vida no trânsito com considerações específicas sobre a Rede Vida no Trânsito.

2.1 OS DESASTRES NO TRÂNSITO E SUAS CONSEQUÊNCIAS

O trânsito desempenha um papel importante, seja no fornecimento de acesso a empregos, educação e lazer ou no apoio ao crescimento econômico (WHO, 2014, p.5). Entretanto, o seu mau uso, ou seja, acidente/violência no trânsito é responsável por aproximadamente 1.300.000 mortes por ano, no mundo, ou seja, mais de 3.000 mortes por dia. Além das mortes, os desastres de trânsito geram de 20 a 50 milhões de feridos e um custo superior a US\$ 500 bilhões/ano (RVT, 2014a).

Cerca de 90% dessas mortes ocorrem em países de baixa ou média renda, entre os quais o Brasil. São cerca de 38 mil mortes/ano. Estima-se que o equivalente a 1,2% das riquezas geradas no mundo seja perdido em desastres de trânsito (WHO, 2013). Esta situação sobrecarrega o sistema de saúde desde o atendimento pré-hospitalar até os serviços de alta complexidade, pois internações prolongadas e de alto custo influenciam na reabilitação dos pacientes e interferem na sua qualidade de vida (PAIVA *et al.*, 2015).

O termo “acidente” é pouco usado na literatura internacional, pela possibilidade de haver uma interpretação equivocada de que se trata de algo aleatório ou imprevisível, por isso mesmo, inevitável ou não passível de prevenção. Termos como *crash* e *injury* têm sido usados em língua inglesa por aparentemente não transmitir essa conotação (GORIOS *et al.*, 2014).

Desse modo, considera-se relevante primeiramente apresentar algumas definições utilizadas no Brasil sobre essa temática. O Sistema de Informações de Mortalidade – SIM, do Ministério da Saúde, que se estrutura com base na Classificação Estatística Internacional de Doenças

e Problemas Relacionados à Saúde, desenvolvida pela Organização Mundial da Saúde – OMS, da qual o Brasil é membro, propõe alguns conceitos (WAISELFISZ, 2013):

- **Acidente** é um evento não intencional que produz danos e/ou ferimentos que podem levar à morte da pessoa acidentada;

- **Acidentes de transporte.** Todo acidente que envolve um veículo usado, principalmente para o transporte de pessoas ou de mercadorias de um lugar para o outro. A OMS classifica os acidentes segundo o meio de transporte utilizado, destacando os pedestres e os veículos usados pelas pessoas, para depois subdividir estas segundo seu papel no acidente (condutor, passageiro, etc.). Considera o veículo como o fator mais importante que deve ser identificado para fins de prevenção;

- **Acidentes de trânsito.** Todo acidente com veículo acontecido na via pública. Via pública [via de trânsito] ou rua é a largura total entre dois limites de propriedade (ou outros limites) de todo terreno ou caminho aberto ao público, quer por direito quer por costume, para a circulação de pessoas ou de bens de um lugar para outro. Pista ou leito de rua é a parte da via pública que é preparada, conservada e habitualmente usada para o trânsito de veículos. Nas definições da OMS, nos acidentes de trânsito são excluídos, do total de acidentes de transporte, os acidentes por água e os acidentes de transporte aéreo ou espacial.

Dados importantes reforçam a magnitude da incidência dos acidentes de trânsito nos estudos divulgados em 2010 e 2013 pela OMS: só no ano de 2010, aconteceram 1,24 milhão de mortes por acidente de trânsito em 182 países do mundo; de 20 a 50 milhões sobrevivem com traumatismos e feridas; os acidentes de trânsito representam a terceira causa de mortes na faixa etária de 30-44 anos, a segunda, na faixa de 5-14 anos e a primeira, de 15-29 anos de idade. Em países com rendimentos baixos ou médios as previsões da OMS indicam que a situação vai se agravar muito mais, em função de um esperado aumento nos índices de motorização, sem equivalentes investimentos na segurança nas vias públicas, como vem acontecendo no Brasil. Atualmente, tais acidentes já representam um custo global de US\$ 518 bilhões/ano. Se nada for feito, a OMS estima que se deva ter 1,9 milhão

de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões, em 2030 (WAISELFISZ, 2013).

No Brasil, a evolução dos acidentes de trânsito entre 1980 e 2011 mostra que foram registrados perto de um milhão de óbitos nos diversos tipos de acidentes de trânsito acontecidos no país. Nos anos finais da década de 90, registrou-se uma inflexão na evolução da mortalidade por acidentes de trânsito que permite caracterizar três grandes períodos. Até 1997, o SIM registrou fortes aumentos no número de mortes. A partir do novo Código de Trânsito, promulgado em setembro de 1997, até o ano 2000, os números decresceram com rigor. Mas, a partir do ano 2000, é possível observar novos e marcados incrementos, da ordem de 4,8% ao ano, fazendo com que os quantitativos retornassem, já em 2005, ao patamar de 1997, para continuar depois crescendo de forma contínua e sistemática. Em 2010, o SIM registra perto de 43 mil mortes no trânsito, superado a seguir, em 2011 (WAISELFISZ, 2013).

Outro estudo brasileiro descreve a situação do acidente de trânsito no Brasil, desde a implementação do Código de Trânsito Brasileiro de 1998 até o ano de 2010 e aponta como principais problemas investigados do trânsito brasileiro: o aumento das taxas de mortalidade; ampliação da frota de motocicletas; e, o uso de álcool (BACCHIERI; BARROS, 2011).

Quanto aos resultados da análise dos óbitos por acidentes de trânsito no município de Florianópolis, segundo Boletim epidemiológico (FLORIANÓPOLIS, 2014), foi evidenciado que no ano de 2013 ocorreram 53 óbitos causados por desastres de trânsito. Destes, somente 09 (17%) ocorreram com mulheres. Dos 44 homens que foram a óbito por eventos no trânsito, 35 (79,5%) eram os condutores de um dos veículos envolvidos. Em relação à idade, 26,4% estava na faixa de 20 a 24 anos e mais da metade sofreu o acidente entre seus 20 e 34 anos. Acima dos 35 anos, o número de óbitos por faixa etária diminuiu; entretanto, foi destacado que muitas pessoas com 65 anos ou mais tiveram como *causa mortis* o atropelamento.

A maior proporção de homens, adulto/jovens, no estudo referido acima, pode ser explicada pelas características do gênero e da faixa etária no que diz respeito a uma maior probabilidade de comportamento de risco, produzido em parte pela pressão exercida pelo grupo, pela imaturidade, pelo sentimento de onipotência, fatores que podem ser potencializados pela associação álcool/drogas e direção, excesso de velocidade, manobras arriscadas e o não uso de equipamentos de segurança.

Os motociclistas foram as principais pessoas acometidas nos desastres de trânsito em Florianópolis. O número de motoqueiros mortos no trânsito do município, em 2013, foi equivalente à soma dos óbitos de ocupantes de automóveis e pedestres. Porém, de acordo com pesquisa realizada na Grande Florianópolis (Plano de Mobilidade Urbana Sustentável na Grande Florianópolis de 2013), as motocicletas respondem por apenas 9% dos trajetos realizados na região, contrastando com o percentual dos óbitos registrados com motociclistas (45,3%), o que confere a ideia do risco de óbito relacionado a este meio de transporte (FLORIANÓPOLIS, 2014).

A maior parte dos óbitos ocorreu nas madrugadas das quintas-feiras e de domingos. Uma das hipóteses levantadas pelo GI (Grupo de Informações-Projeto Vida no Trânsito) é a relação entre essas ocorrências e eventos frequentes na quarta-feira e sábado à noite, como rodadas de campeonatos de futebol (eventos tanto em estádios como em bares com transmissão dos jogos), bem como ao grande número de eventos noturnos que acontecem nestes dias da semana.

Com a avaliação dos óbitos ocorridos em 2014, já em andamento, pelo referido grupo, e com a ampliação das colaborações intersetoriais, julga-se que será possível refinar ainda mais estas análises, melhorando subsídio às políticas públicas e aumento da segurança no trânsito de Florianópolis (FLORIANÓPOLIS, 2014).

2.2 PROMOÇÃO DE VIDA NO TRÂNSITO: POLÍTICAS E ESTRATÉGIAS DE AÇÃO

No decorrer do agravamento global da violência no trânsito, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), proclamou a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, procurando, primeiro, estabilizar e, posteriormente, reduzir o número de mortes apontado pelas previsões até 2020, mediante a formulação e implementação de planos nacionais, regionais e internacionais. Além disso, aponta a abordagem “Sistema Seguro” como linha guia para o desenvolvimento do *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. O Sistema seguro parte do princípio de que não é possível se evitar completamente o erro humano, por isso o sistema de transporte deve ser capaz de reduzi-lo e de fazer com que, quando estes ocorram, não levem à morte ou a ferimentos graves (WHO, 2011).

Acompanhando as tendências internacionais, o Ministério da Saúde do Brasil vem trabalhando com o conceito de mortes evitáveis.

De acordo com o Ministério, são aquelas cuja evitabilidade é dependente de tecnologia disponível no país, acessível pela maior parte da população brasileira ou ofertada pelo Sistema Único de Saúde. Nessa categoria, encontram-se incluídas as mortes por acidentes de trânsito (MALTA *et al.*, 2010).

No Brasil, a partir da experiência adquirida com a implantação da Política Nacional de Trânsito e, no âmbito da saúde, Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências e da Política Nacional de Promoção da Saúde adere, no ano de 2010, ao RS10, batizado, no país, de Projeto Vida no Trânsito. Para tanto, institui a Comissão Nacional Interministerial para acompanhamento da implantação e implementação do Projeto (MORAIS NETO *et al.*, 2013).

Além das políticas e projetos citados, outra contribuição para o plano nacional partiu do entendimento da evitabilidade das mortes no trânsito que leva, necessariamente, a compartilhar a visão zero, quando o parlamento sueco, em 1997, estabeleceu como estratégia a “Visão Zero”, que posteriormente foi adotada pelos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Esta Visão se fundamenta no princípio de que não é eticamente aceitável tolerar qualquer morte ou ferimento grave em decorrência do trânsito (RVT, 2014a).

A Visão Zero deixa claro que a responsabilidade pela segurança viária deve ser partilhada entre os planejadores/gestores e os usuários, o que é contrário à cultura corrente, onde se culpabiliza apenas o usuário. Desta forma, não é suficiente definir legalmente como os motoristas devem dirigir ou se comportar no trânsito; é preciso compreender que o erro é inerente ao ser humano e que todo o sistema de mobilidade deve ser desenhado para minimizar o impacto de possíveis erros (RVT, 2014a).

A partir da Visão Zero, a ONG internacional, *Global Road Safety Partner ship*, desenvolveu a Estratégia de Proatividade e Parceria, composta por seis etapas, como metodologia para o desenvolvimento do Projeto Vida no Trânsito. Constitui-se de um processo dinâmico de melhoria contínua que visa atingir: melhoria de cultura de segurança viária; melhoria da qualidade de vida; e, melhoria de vida humana. As etapas seguirão a sequência: (1) formação de parceria; (2) coleta, gestão e análise de dados; (3) ações integradas de segurança viária; (4) monitoração de desempenho, avaliação e reconhecimento; (5) revisão geral anual; e, (6) renovação e expansão. Esta estratégia reconhece que

não há como reduzir a mortalidade no trânsito sem uma articulação de diversos atores, governamentais, empresariais e da sociedade civil (RVT, 2014a).

A Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência instituída pela Portaria n. 737 GM em 16 de maio de 2001, foi uma das estratégias adotadas pelo governo, que prioriza medidas preventivas voltadas a evitar a ocorrência de acidentes e violências, já que o investimento em prevenção aumenta a abrangência na proteção da população e diminui o custo do atendimento na rede pública de saúde (BRASIL, 2001).

Essa e outras medidas do governo como as alterações ocorridas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que o tornaram uma legislação mais severa para os condutores de veículos, e a aplicação dos seus dispositivos podem contribuir na segurança do trânsito. A Lei n. 11.334, de 25 de julho de 2006, deu nova redação ao CTB, já que alterou os limites de velocidade para fins de enquadramento infracionais e de penalidades, impondo multas para os condutores que trafegarem em limite superior ao permitido (BRASIL, 2006). Já a Lei n. 11.705 de 19 de junho de 2008, mais conhecida como a Lei Seca, dispõe entre outros artigos, penalidades mais severas para o condutor que dirigir após o consumo de álcool e restrições da comercialização de bebidas alcoólicas em rodovias federais (BRASIL, 2008).

Além das políticas ligadas diretamente ao trânsito e à legislação vigente, constitui-se um desafio a necessidade de avançar também na ação intersetorial, buscando articular ações destinadas à Promoção da Saúde no ambiente do trabalho, na comunidade, buscando avançar em projetos indicados à melhoria da mobilidade urbana. Assim, é necessário avançar nas ações intersetoriais referentes ao planejamento urbano, remodelação do espaço físico urbano, e definição de políticas públicas voltadas para o ambiente urbano. Estas ações têm grande impacto nos níveis de atividade física populacional, visando à construção de espaços urbanos saudáveis e à redução de iniquidades sociais, possibilitando o acesso a espaços seguros e saudáveis a todos (MALTA *et al.*, 2014).

Não obstante, historicamente o movimento da promoção da saúde vem articulando ações a partir de investimentos na autonomia dos sujeitos para o cuidado de si. Autonomia no sentido da capacidade do indivíduo para definir seus próprios limites, opondo-se àquilo que é regado, determinado por outrem. A saúde não pode mais ser entendida como ausência de doença, mas como qualidade de vida e um recurso para a vida. Entende-se por promoção da saúde o preparo das pessoas

para o cuidado de si, por intermédio de ações educativas, não apenas no sentido de informar, mas, também, aumentar a consciência crítica sobre sua realidade, para que possam nela intervir para melhorá-la (OLIVEIRA, 2011).

Pela importância da redução dos fatores de risco a partir de medidas preventivas, observa-se uma preocupação mista da sociedade e dos órgãos responsáveis pela segurança da população em diminuir os riscos no trânsito e consequente perda de vidas, criando-se leis com essa finalidade. Esta preocupação deve-se ao fato do acidente de trânsito estar em crescente aumento, merecendo cuidados específicos para o controle da mortalidade (ELOIA *et al.*, 2011).

É natural, então, pensar em alternativas que promovam a saúde como recurso para a vida, sobretudo, a partir da conscientização individual e coletiva para o enfrentamento aos desafios da existência, pois é fato que as pessoas em geral não mudam de vida só porque alguém as informa sobre riscos ou sobre o que faz bem e o que faz mal (GIJSEN; KAISER, 2013).

Dentre as ações desenvolvidas no território nacional, destaca-se a Rede Nacional de Prevenção das Violências e Promoção da Saúde, rede capilarizada que tem avançado lentamente na identificação e notificação das violências e integrado ações intersetoriais na rede de atenção e de proteção às pessoas que sofrem violências (MALTA *et al.*, 2014).

Assim, mais uma contribuição do Ministério da Saúde ocorre em 2014 quando a Política Nacional de Promoção da Saúde vigente, por meio da Portaria n. 2.446, de 11 de novembro de 2014, incrementa as ações de promoção da saúde e garante sua consonância com os princípios e diretrizes do SUS (BRASIL, 2014). Entre os temas prioritários dessa Política está a promoção da mobilidade segura, que compreende: buscar avançar na articulação intersetorial e intrasetorial, envolvendo a vigilância em saúde, a atenção básica e as redes de urgência e emergência do território na produção do cuidado e na redução da morbimortalidade decorrente do trânsito; orientar ações integradas e intersetoriais nos territórios, incluindo saúde, educação, trânsito, fiscalização, ambiente e demais setores envolvidos, além da sociedade, visando definir um planejamento integrado, parcerias, atribuições, responsabilidades e especificidades de cada setor para a promoção da mobilidade segura; e, avançar na promoção de ações educativas, legislativas, econômicas, ambientais, culturais e sociais, fundamentadas em informação qualificada e em planejamento integrado,

que garantam o trânsito seguro, a redução de morbimortalidade e a paz no trânsito (BRASIL, 2014).

A literatura corrobora que os pré-requisitos e perspectivas para a saúde não são assegurados somente pelo setor saúde, sendo necessária uma ação coordenada entre este e os demais setores: governo, outros setores sociais e econômicos, organizações voluntárias e não governamentais, autoridades locais, indústria e mídia. Os profissionais e grupos sociais, assim como o pessoal da saúde, têm a responsabilidade de mediação entre os diferentes interesses, em relação à saúde, existentes na sociedade (BUSS, 2009).

As políticas públicas na área de urbanização e ambiente também apresentam grande potencial para reduzir morbimortalidade por acidentes de trânsito, aumentar os níveis de atividade física da população, atuando, por exemplo, nas questões referentes à mobilidade e aos espaços urbanos que propiciem a prática de caminhadas, ciclismo e o transporte ativo de forma acessível e segura (MALTA *et al.*, 2014).

Entretanto, apesar de todos os esforços, infelizmente os acidentes de trânsito provocam enormes danos nesta cidade e país e por isso a redução dos acidentes constitui um dos maiores desafios para a saúde pública, sendo necessária a melhor compreensão da magnitude do problema para sua prevenção e promoção da segurança (SANTOS; CARVALHO, 2013). Considerado um dos países com o trânsito mais violento do mundo, nos últimos anos, o Brasil tenta diminuir o alto número de acidentes. Contudo, estratégias governamentais como as novas leis, o controle municipal do trânsito, a melhoria da segurança dos veículos e a fiscalização eletrônica não conseguiram diminuir significativamente as mortes e incapacidades (BACHCHIERI; BARROS, 2011).

Sabe-se que a maioria dos atendimentos em emergência hospitalares, especialmente os decorrentes de causas acidentais, poderia ser evitada com a adoção de medidas preventivas. Nesse contexto, compreender as causas e as circunstâncias desses agravos se torna um importante meio para o desenvolvimento de estratégias de promoção da saúde e prevenção desses eventos (GORIOS *et al.*, 2014). O ensino nas escolas, por exemplo, também pode oferecer boa oportunidade de intervenção na ocorrência dos acidentes de trânsito, tendo em vista a importância da educação nessa problemática (CAIXETA *et al.*, 2010).

A educação para o trânsito é um dos instrumentos que podem contribuir para a redução, em médio e longo prazo, dos índices alarmantes de acidentes, pois um trânsito efetivamente seguro só será

conseguido quando os cidadãos forem mais conscientes de sua responsabilidade individual e mais respeitadores dos direitos dos outros (GORIOS *et al.*, 2014).

Juntamente com a busca do desenvolvimento de políticas públicas, a educação parece ser mais uma estratégia na prevenção e redução dos acidentes de trânsito. Nesse sentido, o Código de Trânsito Brasileiro preconiza que a União, Estados, municípios e o Distrito Federal busquem uma interação para promover a educação para o trânsito (CAIXETA *et al.*, 2010).

Comparativamente, na Europa, os carros, veículos pesados e motocicletas são os principais meios de transporte. O rápido crescimento desses veículos tem afetado a saúde e meio ambiente pelos congestionamentos, acidentes, poluição do ar e sonoro. O que direciona para um estilo de vida sedentário, especialmente em áreas urbanas, e para a emissão de gases poluentes (WHO, 2014).

Foi desenvolvido na Europa um plano de transporte com ações em saúde e ambiente, *A national transport, health and environment action plan (NTHEAP)*, que busca integrar transporte, saúde e ambiente para promover mobilidade sustentável e saudável e, assim, resolver os problemas ambientais e sanitários de transporte. Tal integração implica na integração horizontal e intersetorial, bem como entre os níveis de governo (WHO, 2014, p.7).

Em Florianópolis, em concordância com “Visão Zero” e ligada à ação nacional “Projeto Vida no Trânsito”, foi criada em 2014 a Rede Vida no Trânsito, a fim de fortalecer as estratégias de segurança viária (RVT, 2014a).

2.2.1 Rede Vida no Trânsito: Caracterização

As informações aqui apresentadas sobre a Rede Vida no Trânsito foram extraídas do documento intitulado “Princípios, Condutas e Organização: Rede Vida no Trânsito” (RVT, 2014b), por meio do qual é possível conhecer os princípios que conduzem a RVT e o Código de Conduta e daqueles que nela atuam, o que facilita a cooperação efetiva entre todos os seus atores em uma atmosfera positiva e inspiradora. Além disso, explica como a Rede se organiza para buscar os resultados pactuados, conforme descrito a seguir:

A RVT reúne organizações governamentais municipais, estaduais e da união, além de organizações sociais e empresariais, sendo aberta à participação de todos aqueles, indivíduos ou organizações, que

compactuem dos princípios da rede e desejem trazer paz ao trânsito. Possui como missão “Garantir o Direito à Vida no Trânsito” e Visão de Futuro “Fazer de Florianópolis, até 2020, capital referência em educação, respeito, gentileza e paz no trânsito, reduzindo o número de mortes e feridos graves” (p.5).

Para tornarem-se membros efetivos da RVT, as organizações devem formalizar seu desejo por meio da assinatura do Termo de Compromisso do seu gestor. Este indicará um membro titular e quantos suplentes desejar para representar a organização nas atividades da Rede. São membros efetivos da Rede as organizações, que assumam o compromisso de cumprir e respeitar a Carta de Princípios e o Código de Conduta da Rede Vida no Trânsito. É função, enquanto membro da Rede Vida no Trânsito, estimular a adesão de parceiros que possam auxiliar na construção da paz no trânsito.

A RVT busca formar parcerias com outras organizações que não estejam nela incluída, com objetivos em comum, de forma alinhada à sua Carta de Princípios. Além disso, procura adquirir o financiamento público e investidores sociais, que não tenham conflitos de interesse, para promover sua sustentação financeira e a realização de atividades diversas. Outras parcerias poderão ser firmadas para o intercâmbio de conhecimentos técnicos e acadêmicos, além da divulgação das atividades dos integrantes da RVT, porém toda parceria deverá ser aprovada, de preferência, por consenso ou, se este não for possível, por maioria simples, em Reunião Ampliada da Rede.

Atualmente a rede possui como representantes: Ministério Público do Estado de Santa Catarina (MPSC), Serviço Social do Comércio (SESC) Florianópolis, Polícia Militar Estadual (PME/SC), Associação Florianopolitana de Deficientes Físicos (AFLODEF), Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar (CBMSC), Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia/SC (SBOT-SC), Associação de Motociclistas de Florianópolis e Região (AMOFLORIPA), Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transportes (ICETRA), Polícia Rodoviária Federal (PRF), Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), Guarda Municipal de Florianópolis (GMF), Secretaria Municipal de Saúde de Florianópolis (SMS), Departamento Estadual de Trânsito/SC (DETRAN/SC), Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis (VIACICLO), Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), Instituto Médico Legal (IML), Diretoria de Vigilância Epidemiológica/ Superintendência de Vigilância em Saúde/Secretaria de Estado da Saúde de Santa Catarina (DIVE/SUV/SES/SC), Secretaria

Municipal de Educação (SME), Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST/SENAT), Serviço de Atendimento Médico/SC (SAMU), Sindicato Trabalhadores em Centro de Formação de Condutores (SINTRAUTO/SC), Faculdade Anhanguera, BLOG Minha Primeira Moto, Associação de Moradores do Carianos (AMOCAR) e Instituto Comunitário Grande Florianópolis (ICOM).

A RVT tem como seu principal espaço formal de discussão e deliberação, as Reuniões Ampliadas Ordinárias e Extraordinárias, nas quais realizam o planejamento das suas ações, utilizando informações produzidas por um Grupo de Informações (GI). Este grupo é o responsável pela formação de um banco de dados único sobre mortes e ocorrências graves do trânsito, alimentando a Rede com informações consistentes que embasem sua tomada de decisão.

Dos objetivos priorizados no planejamento da Rede são formados Grupos de Trabalho (GTs), temporários para a implementação de programas específicos para o alcance dos objetivos priorizados pela Rede. Estes GTs podem ser formados ainda para o cumprimento de atividades pontuais definidas nas Reuniões Ampliadas. O objetivo dos GTs é desenvolver Programas, Projetos e Atividades necessários à concretização de um objetivo definido pelo planejamento da RVT. Enquanto, o GI tem como objetivo subsidiar seus membros com informações ajustadas às necessidades da Rede, sobre mortalidade e casos graves do trânsito, além de seus fatores de risco.

Toda a estrutura recebe suporte de uma ou mais Secretarias Executivas, a depender do tamanho e das necessidades. A Rede tem como princípio a horizontalidade do poder, por isso ela deve ser mantida sem um coordenador formal. Assim, a atuação da Secretaria Executiva dar-se-á no apoio à Rede, não em sua coordenação. A Secretaria Executiva possui como objetivo fomentar o desenvolvimento da RVT por meio do suporte técnico e de ações de comunicação que visem ao crescimento sustentado da Rede, ao aperfeiçoamento de sua governança e à melhoria de seus resultados.

As Reuniões Ampliadas Ordinárias são reuniões deliberativas e periódicas da RVT, com o objetivo de planejamento estratégico através de: monitoramento e avaliação da execução do planejamento estratégico; discussão das informações produzidas pelo GI; formação e dissolução de GTs, com escolha de seus coordenadores; monitoramento e avaliação do trabalho dos GTs; deliberação sobre apoio ao GI e aos GTs; aprovação de novos membros ou parcerias; e, outras deliberações

que se fizerem necessárias. Nas reuniões ampliadas podem participar membros da RVT e colaboradores que não participem formalmente da Rede, mas que desejem contribuir ou assisti-las. Essas reuniões são mensais, tendo seu cronograma anual definido na primeira assembleia de cada ano.

As Reuniões Ampliadas Extraordinárias são deliberativas, convocadas extraordinariamente em reunião Ordinária, ou, em caso de urgência, pela Secretaria Executiva, e seguem o mesmo rito da Reunião Ampliada Ordinária. Já as do GI e dos GTs são regidas de acordo com a definição de cada Grupo. Além disso, os membros e parceiros da RVT, dentro dos princípios e condutas definidos, podem aproveitar todo e qualquer espaço para dialogar e trocar informações que possam ajudar na construção da paz no trânsito.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

Em se tratando de significados de vida no trânsito, entende-se ser a Representação Social (RS) o referencial apropriado para sustentar este estudo. As Representações Sociais são conhecidas como pensamentos do senso comum, e são formadas para tornar familiar o desconhecido, permitindo atribuir sentido aos fatos novos ou desconhecidos (MOSCOVICI, 1976).

Assim, as RS possibilitam que cada indivíduo signifique o universo a que pertence, favorecendo conhecer a prática isolada de determinados grupos. Isso permite à enfermagem realizar intervenções mais eficientes, uma vez que se torne capaz de respeitar as características específicas de cada grupo (SILVA; CAMARGO; PADILHA, 2011). Pretende-se com esse referencial compreender como os participantes do estudo significam a vida no trânsito.

Neste capítulo será apresentada uma síntese da Teoria da Representação Social (TRS), de Serge Moscovici, para posteriormente buscar aproximar suas ideias aos significados de vida no trânsito. Para tanto, abordam-se alguns dos elementos considerados centrais da teoria.

3.1 BREVE BIOGRAFIA DE SERGE MOSCOVICI

Serge Moscovici, um dos principais autores contemporâneos no âmbito da psicologia social, nasceu em 1928 na Romênia, foi naturalizado francês e faleceu, aos 89 anos, no dia 16 de novembro de 2014, em Paris. A tão extensa quanto original obra que deixa se deve em grande parte às suas peculiaridades pessoais (SÁ, 2015).

As informações a seguir foram publicadas pela Universidade de Évora (2012). Moscovici foi professor emérito da *École des Hautes Etudes en Sciences Sociales*, sendo detentor de uma carreira ímpar no âmbito das ciências sociais, contribuiu para o desenvolvimento da disciplina Psicologia Social com a introdução de novos modelos e paradigmas, como a teoria das representações sociais, a teoria das minorias ativas e do seu papel nos processos de influência e mudança social, ou ainda, a teorização relativa nos processos de polarização de grupo. Foi um dos fundadores da *European Association of Experimental Social Psychology*, desempenhando um papel central no desenvolvimento da disciplina na Europa. Pioneiro no domínio dos movimentos ecológicos alertou para os problemas da preservação da natureza. Recebeu o prêmio Balzan, que é considerado o Nobel das

Ciências Sociais, e o prêmio Nonino, que distingue personalidades marcantes do nosso século, bem como o doutoramento *honoris causa* por 10 universidades de diferentes países.

Outro motivo que levaram, em 27 de junho de 2012, a Universidade de Évora a agraciar o Professor Serge Moscovici com o grau de doutor *honoris causa* foi o papel desempenhado por ele no desenvolvimento e apoio aos investigadores europeus, através de uma colaboração estreita com o *Laboratoire Européen de Psychologie Sociale*, no âmbito do qual foi assinado, com o Centro de Investigação em Ciências e Tecnologias da Saúde da Universidade de Évora, um protocolo que visa ao desenvolvimento de um programa de pesquisa centrado na saúde, educação e representações sociais.

Em entrevista à Ivana Marková, Moscovici declarou que a formulação inicial da teoria das representações sociais foi um produto da sua “idade da inocência”, ou seja, de quando ele começara a estruturar a sua tese de doutorado, sem conhecer ainda tudo o que autores anteriores haviam desenvolvido acerca do pensamento social. É possível que essa disponibilidade intelectual tenha sido decisiva para a produção da sua inovadora teoria psicossocial (SÁ, 2015).

Em *A psicanálise, sua imagem e seu público*, obra que lançou as bases da teoria, Moscovici diz que a psicologia clássica definia a representação como uma instância intermediária entre a percepção e o conceito, mas que nada o impedia de pensar na representação como um processo que torna a percepção e o conceito intercambiáveis. Foi certamente a partir dessa concepção, não autorizada pelo pensamento psicológico de então, que ele formulou os processos formadores das representações sociais – ancoragem e objetivação – que, junto com o princípio mais geral da familiarização, constituem o cerne da sua teoria (SÁ, 2015).

Moscovici nunca compreendeu por que alguns psicólogos sociais procuravam no indivíduo e no seu cérebro o que se encontrava na interação social. É nessa interação que se propaga, se estende e se cria o conhecimento social, pois não há transmissão sem transformação. Esse processo de comunicação, específico da espécie humana, cuja informação não é tratada, mas interpretada, será para Moscovici um princípio que nenhuma teoria psicossocial deveria ignorar. Em várias ocasiões ele foi muito crítico com relação à metáfora cibernética do homem como máquina de tratar a informação, que induzia a psicologia social a supor o social, reduzindo o conhecimento social à “cognição social” (PÉREZ *et al.*, 2014).

3.2 TEORIA DA REPRESENTAÇÃO SOCIAL: ORIGEM, CONCEITOS E PRESSUPOSTOS

A Teoria das Representações Sociais se originou na Europa, com a publicação pelo psicólogo Serge Moscovici (1961) de seu estudo *La Psychanalyse Son Image et Son Public*. Trata-se de uma forma sociológica de psicologia social, que difere marcadamente de outras formas predominantes nos Estados Unidos da América, cujo precursor é G. W. Alport (FARR, 2002).

Moscovici relata em uma de suas obras que começou a trabalhar suas ideias sobre representações sociais no momento em que era um refugiado político em Paris. Durante a Guerra refletiu sobre o impacto da ciência na cultura das pessoas, como ela altera suas mentes e comportamentos (MOSCOVICI, 2015). Depois da guerra, reagiu à ideia de que “o povo não pensa”, de que a maioria das pessoas é incapaz de pensar racionalmente e apenas os intelectuais são capazes disso. Assim, procurou reabilitar o conhecimento comum que está fundamentado na nossa experiência, linguagem e práticas cotidianas. A questão que o acompanhava era: Como o conhecimento científico é transformado em conhecimento comum, ou espontâneo? (MOSCOVICI, 2015).

A origem da TRS teve como base o conceito de representações coletivas, de Emile Durkheim, em 1912. Durkheim, sociólogo francês, propôs a expressão “representações coletivas” como formas de pensamento diferentes e de saberes partilhados por grandes coletividades como crenças, mitos, ciência, religiões e opiniões (NÓBREGA, 2000). Moscovici relata a heterogeneidade, diversidade e abrangência das representações coletivas e relata dificuldade de caracterizá-las e defini-las. Além disso, destaca que as representações de Durkheim assumem a função de concentração e, assim, alega que formular o conceito de representações sociais se afasta do conceito de representações coletivas de Durkheim, principalmente porque na atualidade há que se captar a dinamicidade e a plasticidade da sociedade (MOSCOVICI, 1978).

As representações coletivas se constituem em um instrumento explanatório e se referem a uma classe geral de ideias, enquanto que para as representações sociais são fenômenos que necessitam ser descritos e explicados, são fenômenos específicos que se relacionam com o modo particular de compreender e de se comunicar, um modo que cria tanto a realidade como o senso comum. Para Moscovici, o conceito de senso comum está baseado na comunicação, a qual implica

uma criatividade semelhante à da linguagem, à transformação, ao desenvolvimento de um nível de conhecimento a outro (MOSCOVICI, 2015).

O termo social se refere a uma noção clara de sociedade, a uma ideia de diferenciação, de rede de pessoas e suas interações (MOSCOVICI, 2015). As representações sociais são produzidas e engendradas no meio social, com a função de contribuir para os processos de formação de condutas e de orientação das comunicações sociais (MOSCOVICI, 1978).

Toda “cognição”, toda “motivação” e todo “comportamento” somente existem e têm repercussões uma vez que eles signifiquem algo e significar implica, por definição, que pelo menos duas pessoas compartilhem uma linguagem comum, valores comuns e memórias comuns. É isto que distingue o social do individual, o cultural do físico e o histórico do estático. Ao dizer que as representações são sociais, nós estamos dizendo principalmente que elas são simbólicas e possuem tantos elementos perceptuais quanto os assim chamados cognitivos (MOSCOVICI, 2015, p. 105).

As representações sociais como fenômeno são caracterizadas também pelas interações humanas entre duas pessoas ou entre dois grupos, quando trocam informações as quais dão um significado. É importante a natureza da sua mudança, através da qual as representações influenciam o comportamento do indivíduo. Elas são criadas mentalmente, pois é dessa maneira que o próprio processo coletivo penetra como o fator determinante dentro do pensamento individual (MOSCOVICI, 2015).

Moscovici salienta ainda, na representação, o papel do fenômeno e as transformações nos comportamentos através dos significados:

Representar significa trazer presente as coisas ausentes e apresentar fenômenos de tal modo que satisfaçam as condições de uma coerência argumentativa, de uma racionalidade e da integridade normativa do grupo. É muito importante que isso se dê de forma comunicativa e difusa, pois não há outros meios, com exceção do discurso e dos sentidos que ele contém. O status dos fenômenos da representação social é o de um

status simbólico, um vínculo, construindo uma imagem, evocando, dizendo e fazendo com que se fale, partilhando um significado através de algumas proposições transmissíveis, e no melhor dos casos, sintetizando um clichê que se torna um emblema (MOSCOVICI, 2015, p. 216).

A TRS possui atualmente três correntes teóricas complementares devido ao desdobramento de outros autores. A primeira corrente se mostra fiel à teoria original de Moscovici, na perspectiva sociopsicológica, e é liderada atualmente por Denise Jodelet, em Paris. A segunda perspectiva, liderada por Willem Doise, em Genebra, estuda a objetivação da grande teoria. A terceira, cujo seu representante principal é Jean-Claude Abric, em Aix-en-Provence, enfatiza o estudo na ancoragem, sobretudo estudos experimentais cognitivos estruturais das representações por meio da teoria do núcleo central (WACHELKE; CAMARGO, 2007). Essas abordagens não são incompatíveis entre si, já que originam da mesma teoria. Nesse sentido, os três desdobramentos da Teoria das Representações Sociais são considerados teorias complementares (SÁ, 2001).

Os autores citados (Jodelet, Doise e Abric) têm mantido uma relação com o estudo das representações sociais no Brasil, influenciando o trabalho de vários pesquisadores. Esses estudos estão em expansão, não somente na área da psicologia social, mas também, na educação, na enfermagem e no serviço social (SÁ, 2001). Entre os estudos desenvolvidos na área de enfermagem, encontram-se os de Morera (2015; 2016); Padilha (2007; 2011) e Silva (2007; 2011).

As representações sociais desempenham diferentes tipos de funções, conforme apresenta Moscovici (2015, p. 218), “algumas cognitivas – ancorando significados, estabilizando ou desestabilizando as situações evocadas – outras propriamente sociais, isto é, mantendo ou criando identidades e equilíbrios coletivos”. Para Jodelet (2001, p. 22):

Representação social é uma forma de conhecimento, socialmente elaborada e partilhada, com um objetivo prático, e que contribui para a construção de uma realidade comum a um conjunto social. Igualmente designada como ‘saber do senso comum’.

As representações sociais como expressões do senso comum, do mundo familiar dos sujeitos sociais, expressam a visão de um grupo

social sobre a realidade, procurando dar sentido ao mundo. Elas não são somente guia para o comportamento, mas, sobretudo, preparam para ação, no momento em que remodelam e reconstituem os elementos do meio ambiente. Ao dar sentido ao comportamento, as representações sociais integram-no numa rede de relações em que está vinculado ao seu objeto, dando subsídios para a estabilidade das relações (MOSCOVICI, 1978).

3.2.1 Consensual e o Reificado: Os Universos de Pensamento da RS

As Representações Sociais propostas por Moscovici são compostas por dois universos de pensamento: o reificado e o consensual. Moscovici (2015) distingue estes universos, ao destacar que o conhecimento científico pertence ao universo reificado, enquanto o conhecimento do senso comum pertence ao universo consensual.

No universo reificado “a sociedade é transformada em um sistema de entidades sólidas, básicas, invariáveis, que são indiferentes à individualidade e não possuem identidade” (MOSCOVICI, 2015, p.50). Os membros são desiguais, possuem diferentes papéis e classes. Esse universo tenta estabelecer explicações do mundo que são imparciais e independentes das pessoas (MOSCOVICI, 2015). O universo reificado é definido no espaço científico, retratando a realidade independente de nossa consciência, onde há o certo e o errado, o verdadeiro e o falso, o autorizado e o não autorizado, o qualificado e o não qualificado (PADILHA; SILVA; COELHO, 2007).

No universo consensual, a sociedade é uma criação visível e contínua, permeada com sentido e finalidade, possuindo voz humana de acordo com a existência humana. As pessoas são iguais e livres, com possibilidade de falar em nome do grupo. Nele existe a negociação e a aceitação mútua, apoia-se na memória coletiva, no consenso (MOSCOVICI, 2015).

Os fenômenos de representação social são difusos, fugidios, multifacetados, em constante movimento e presentes em inúmeras instâncias da interação social. Eles são construídos no que Moscovici chamou de ‘universos consensuais do pensamento’ (SÁ, 1998).

As representações sociais têm a finalidade de tornar familiar algo que não é familiar, representando socialmente todos os objetos e situações das conversações cotidianas, de forma que sejam acessíveis a todos. No universo consensual a dinâmica das relações é familiarização,

onde os objetos, pessoas e acontecimentos são percebidos e compreendidos em relação a prévios encontros e paradigmas. Como resultado disso, a memória prevalece sobre a dedução, o passado sobre o presente, a resposta sobre o estímulo e as imagens sobre a realidade (MOSCOVICI, 2015).

3.2.2 Ancoragem e Objetificação: Mecanismos de Criação da RS

As RS se caracterizam como um conhecimento diferente, particular, que tem como propósito dar significado ao mundo, a partir da compreensão das interações sociais cotidianas (PADILHA; SILVA; COELHO, 2007). Para tanto são criadas através de um processo de pensamento que transformam o não familiar em familiar através de dois mecanismos: a objetificação e a ancoragem (MOSCOVICI, 2015, p.60).

A “Ancoragem é o processo que transforma algo estranho e perturbador, que nos intriga em nosso sistema particular de categorias, e o compara com um paradigma de uma categoria que nós pensamos ser apropriada” (MOSCOVICI, 2015, p. 61). Ancorar é classificar e dar nome a alguma coisa. Quando determinada situação ou objeto é comparado a um paradigma de uma categoria, passa a ter características desse paradigma e é reajustado para se enquadrar nele. Então qualquer opinião que se tenha dessa categoria passa a se estender à situação ou ao objeto (MOSCOVICI, 2015).

Em relação à objetificação, a ideia de não familiaridade se une com a de realidade em que o sujeito está inserido, é a materialização de uma abstração. Assim, “objetificar é descobrir a qualidade icônica de uma ideia, ou ser impreciso; é reproduzir um conceito em uma imagem” (MOSCOVICI, 2015, p. 71).

A ancoragem e a objetificação são as formas específicas em que Representação Social estabelece mediações, tornando quase material a produção simbólica de uma comunidade e dando conta da concreticidade das representações sociais na vida social (PADILHA; SILVA; COELHO, 2007). Assim, para Moscovici (2015, p.78):

Ancoragem e objetificação são, pois, maneiras de lidar com a memória. A primeira mantém a memória em movimento e a memória dirigida para dentro, está sempre colocando e tirando objetos, pessoas e acontecimentos, que ela classifica de acordo com um tipo e os rotula com um nome. A segunda, sendo mais ou menos direcionada para fora (para os outros), tira daí

conceitos e imagens para juntá-los e reproduzi-los no mundo exterior, para fazer as coisas conhecidas a partir do que já é conhecido.

Assim, finaliza-se este capítulo do estudo em que se trouxe o desafio de utilizar a Teoria das Representações Sociais como uma possibilidade de compreender a realidade do trânsito a partir dos membros da RVT. Isso considerando que as representações sociais surgem nas expressões dos participantes do estudo de modo individual e coletivo para a melhor compreensão dos fenômenos envolvidos no cotidiano da vida no trânsito. Para tanto se torna essencial interpretar, pensar e repensar a realidade social através do compartilhamento de informações e experiências com o olhar das representações sociais.

4 METODOLOGIA

A metodologia é o caminho do pensamento e a prática exercida na abordagem da realidade. Inclui de forma abrangente e concomitante a discussão epistemológica sobre o caminho do conhecimento que o tema ou objeto requer, a apresentação adequada e justificada dos métodos, técnicas e instrumentos operativos e a criatividade do pesquisador. Inclui ainda as concepções teóricas da abordagem, articula-se com a teoria, com a realidade empírica e com os pensamentos (MINAYO *et al.*, 2014).

Desse modo busca-se aqui descrever o caminho percorrido para elaboração deste estudo detalhando as estratégias utilizadas. Nesse caminhar, procurou-se uma aproximação com a Teoria das Representações Sociais e seus pressupostos no intuito de garantir consistência à investigação.

4.1 TIPO DE ESTUDO

Trata-se de uma pesquisa exploratória e descritiva com abordagem qualitativa. A pesquisa qualitativa procura responder a questões muito particulares. Assim, ocupa um nível de realidade que não pode ou não deveria ser quantificado como o universo dos significados, das relações, das crenças, das representações, das percepções e das opiniões, produtos das interpretações que os humanos fazem a respeito de como vivem, constroem seus artefatos, sentem e pensam (MINAYO, 2014). Optou-se por essa modalidade por ser o foco do estudo a compreensão do significado.

A respeito da pesquisa exploratória, ela é classificada como a primeira investigação realizada sobre o assunto em determinado local. Tem como objetivo primordial descrever características de grupos, conhecer processos e levantar opiniões, atitudes e crenças de uma população específica e servir de embasamento para o desenvolvimento de pesquisas mais explicativas que poderão ser desenvolvidas posteriormente. Quanto à abordagem descritiva, dentre outras finalidades, retrata as características de um grupo de sujeitos, fenômeno, ou de uma experiência, permitindo o detalhamento minucioso de um determinando contexto (GIL, 2010).

4.2 ESCOLHA DO LOCAL DO ESTUDO

O estudo foi desenvolvido na Rede Vida no Trânsito, situada no município de Florianópolis, Santa Catarina. Trata-se de um serviço inovador, formado por organizações governamentais municipais, estaduais e da União, além de organizações da sociedade civil e empresariais, sendo aberta à participação de todos aqueles, indivíduos ou organizações, que compactuem de seus princípios e desejam trazer paz ao trânsito. Sua Missão é “Garantir o Direito à Vida no Trânsito” e tem como Visão de Futuro “Fazer de Florianópolis, até 2020, capital referência em educação, respeito, gentileza e paz no trânsito, reduzindo o número de mortes e feridos graves” (RVT, 2014a).

As organizações na Rede se reconhecem autônomas, ou seja, não há hierarquia entre elas, e interdependentes, o que quer dizer que sem a atuação conjunta não é possível desenvolver sua Missão ou alcançar a Visão de Futuro. Por ser formada por organizações autárquicas, a Rede não possui uma coordenação formal, apenas um Secretariado Executivo, (RVT, 2014b). Apesar da assinatura do termo de adesão à Rede ser realizada pelos gestores de cada organização, os participantes regulares, principalmente das organizações governamentais, em sua maioria são técnicos ou atuam em cargos intermediários (GARCIA, 2014).

A RVT realiza uma Reunião Ampliada mensal em diferentes locais, conforme a disponibilidade das organizações participantes em ceder seus espaços para deliberação. Nessas reuniões se formam ou se dissolvem Grupos de Trabalho (GTs) que atualmente são três (Infraestrutura, Educação e Comunicação e Fiscalização). Esses grupos se reúnem semanalmente ou de acordo com a necessidade de trabalho e possuem um coordenador, escolhido na Reunião Ampliada que o constituiu. Existe ainda o Grupo de Informação (GI), que desenvolve reuniões semanais, sendo um grupo fechado e permanente. Devido estas características da Rede, a coleta de dados não ocorreu em local fixo pré-determinado.

Como o tema em questão é o trânsito, mais especificamente de Florianópolis, julga-se necessária uma breve descrição da densidade populacional do município e do seu trânsito. Florianópolis tem uma população de 461.524 habitantes, de acordo com estimativas para 2014 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), é o segundo município mais populoso do estado e o 47º do Brasil (IBGE, 2014). No início do século XXI, a cidade de Florianópolis passou a ter um dos piores trânsitos do Brasil, com um veículo para menos de dois

habitantes, número que no verão aumenta gradativamente com a chegada dos turistas (SANTA CATARINA, 2015), o que sinaliza a necessidade de estudos que contribuam para a compreensão da vida no trânsito neste município.

4.3 OS PARTICIPANTES DO ESTUDO

A seleção dos participantes foi intencional e participaram desta pesquisa pessoas que vivem a experiência de ser membro da Rede Vida no Trânsito do município de Florianópolis e que atenderam aos critérios de inclusão: ser membro da Rede; ter idade mínima de 18 anos; e, participação em atividades da RVT por no mínimo seis meses, período considerado suficiente para expressar a vivência do significado de vida no trânsito como atuante da Rede. Quanto ao critério de exclusão, consideraram-se aqueles que estivessem em licença saúde, férias ou atuando em outro município que não Florianópolis durante a coleta de dados, porém, estes critérios não foram encontrados, o que permitiu a participação de todos os membros. Cabe informar que estes geralmente representam alguma Instituição comprometida com a Rede.

O contato com os participantes foi realizado através de informações fornecidas pela Secretaria Executiva da RVT, após aprovação da realização do estudo conforme determinação de preceitos éticos estabelecidos. Os participantes foram convidados pessoalmente pela pesquisadora ou por meio telefônico, momento em que foi apresentado o objetivo e como os dados seriam coletados. Diante do aceite, procedeu-se com o agendamento do dia, local e horário para a coleta de dados, determinados em comum acordo entre pesquisadora e participantes. Todos os membros da Rede que atenderam aos critérios de inclusão foram convidados a participar do estudo, totalizando trinta participantes, e que correspondem ao total de participantes da RVT.

4.4 COLETA DE DADOS

Os dados foram coletados no período de junho a agosto de 2016, após a aprovação do Comitê de Ética da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). No primeiro momento do encontro foi reforçado o objetivo do estudo, bem como entregue o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (APÊNDICE A), para autorização da coleta de dados.

A técnica utilizada foi a entrevista semiestruturada guiada por um roteiro. A entrevista permite flexibilidade para questionar o respondente no esclarecimento de pontos essenciais para a compreensão da situação investigada. Desse modo, essa poderá ser: estruturada, semiestruturada ou livre, de acordo com a decisão do pesquisador (DANTAS *et al.*, 2009) frente ao referencial teórico utilizado. Visando conhecer o significado de vida no trânsito a partir da experiência vivida por membros da RVT, optou-se pela entrevista semiestruturada, a qual combina perguntas de caracterização dos participantes e questões abertas, tendo esses a possibilidade de discorrer sobre o tema em questão sem se prender à indagação formulada. Esse tipo de entrevista facilita e assegura a abordagem de hipóteses ou pressupostos do entrevistador, direcionando a mesma ao objeto de estudo, uma vez que lhe permite se manter atento para dirigir a discussão ao assunto que interessa à pesquisa, fazendo inclusive perguntas adicionais não previstas no roteiro (MINAYO, 2014).

O roteiro da entrevista contemplou a caracterização dos participantes e sete perguntas abertas direcionadas ao objeto de estudo, (APÊNDICE B). O seu tempo de duração variou de 10 a 32 minutos e, realizada no local de trabalho dos participantes, com garantia à privacidade, livre de ruídos e de interrupções, foi gravada com auxílio de gravador de voz digital com autorização prévia do entrevistado, com a transcrição literal do conteúdo gravado no *Office Microsoft Word* 2007. A pesquisadora efetuou as entrevistas e transcrições na íntegra. Na intenção de garantir o anonimato dos participantes do estudo, os mesmos foram identificados com a letra "E" de entrevistado, seguido do número de ordem de realização das entrevistas (Ex: E1, E2...). A coleta de dados chegou ao término após entrevistados todos os membros da Rede que atenderam ao critério de inclusão.

4.5 ORGANIZAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Os dados foram analisados por meio do Discurso do Sujeito Coletivo (DSC), método sustentado no referencial das Representações Sociais. Por meio do DSC são analisados depoimentos individuais capazes de expressar o pensamento de uma coletividade. Em síntese, juntando os discursos individuais se constrói o pensamento de uma coletividade. Portanto, após sua construção, o discurso coletivo é expresso na primeira pessoa do singular, permitindo demonstrar a imposição social ao individual, uma vez que os discursos passam a

expressar a representação social de uma coletividade (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2012).

Além disso, com o DSC, os discursos dos depoimentos não se anulam ou se concretizam a uma categoria comum unificadora já que o objetivo é reconstruir, a partir de partes de discursos individuais, no quanto se julgue necessário, para expressar a representação social de um fenômeno (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2012).

Pautado na consideração de que o pensamento individual se expressa conforme um processo de internalização anteriormente ocorrido e socialmente construído, Lefèvre e Lefèvre (2012) sugerem quatro figuras metodológicas para produzir o DSC: Expressões-Chave (ECHs); Ideia Central (IC); Ancoragem (AC); e, Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) propriamente dito. Essas figuras são definidas como:

- Expressões-Chave (ECHs): trechos ou transcrições literais do discurso, selecionados e que representam a essência do conteúdo da questão em análise. Com o conteúdo das ECHs semelhantes ou complementares é construído o DSC;

- Ideia Central (IC): nome ou expressão linguística que revela e descreve, de modo resumido, o sentido de cada um dos discursos analisados. Podem ser descrições diretas revelando o que foi dito, ou descrições indiretas sobre o tema do discurso do sujeito;

- Ancoragem (AC): manifestação linguística explícita de uma dada teoria, ou ideologia, ou crença que a pessoa do discurso professa e que está sendo usada pelo enunciador para enquadrar uma situação específica;

- Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) propriamente dito: reunião das ECHs presentes nos depoimentos, que têm IC ou AC de significado semelhante ou complementar de pensamento, escrito na primeira pessoa do singular para representar o pensamento de uma coletividade.

Para a análise os dados foram organizados e processados com o auxílio do *Software Qualiquantisoft* do Discurso do Sujeito Coletivo, versão 1.3c.. Essa ferramenta permitiu o registro das figuras metodológicas do DSC, conforme descrição a seguir. Primeiro foi copiado do *Word*, integralmente, o conteúdo das respostas de cada questão isoladamente e transferido para o *Software Qualiquantisoft*. Em seguida, identificou-se e separou-se em cada um dos discursos as ECHs, para posteriormente nomear as ICs e a AC a partir dessas ECHs. O

quarto passo consistiu em reconhecer e agrupar as ICs e AC que possuíam sentido equivalente ou complementar. No passo seguinte foram denominados os grupos (A, B, C, etc) e criada uma IC ou AC para cada um deles que expressava IC ou AC de igual sentido. O sexto e último passo foi a construção do DSC propriamente dito.

O *Software* possibilitou o registro da descrição das características dos entrevistados, categorização das Ideias Centrais por perguntas realizadas, o quantitativo de agentes sociais que aderiram a cada uma das categorias e a construção do DSC por questão e por categoria.

Cabe registrar que o DSC, por se apresentar como se uma pessoa falasse por um conjunto de pessoas, deve encadear narrativamente os discursos, de modo a apresentar uma sequência estrutural clara e coerente. Portanto, é preciso aproveitar todas as ideias presentes nos depoimentos para que os discursos não fiquem incompletos ou com ideias repetidas ou muito semelhantes. O uso de conectivos é recomendado para proporcionar coesão entre os depoimentos, no momento em que se unem as partes e a apresentação da redação do DSC em *itálico*, a fim de indicar que se trata de uma fala ou um depoimento coletivo (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2005). Salienta-se que todas essas recomendações foram utilizadas neste estudo.

4.6 IMPLICAÇÕES ÉTICAS E LEGAIS

O projeto submetido à apreciação da Secretaria Executiva da Rede Vida no Trânsito e do Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEPSH), da Universidade Federal de Santa Catarina via Plataforma Brasil, no sistema CEP/CONEP, foi aprovado sob o Parecer n.1.513.132, CAAE: 54782616.0.0000.0121 (ANEXO A). Somente após esta aprovação foi iniciada a coleta de dados.

No desenvolvimento deste estudo, foi respeitada a *Resolução n. 466/12*, que leva em conta os princípios éticos básicos que devem orientar qualquer estudo que envolva o ser humano, a saber: o respeito pela pessoa, a beneficência, a justiça, a fidelidade, a veracidade, e por fim, a confidencialidade, que diz respeito à obrigação do/a pesquisador/a de assegurar ao participante o direito ao anonimato (BRASIL, 2012).

Assim, todos os participantes convidados que demonstraram interesse em participar do estudo foram orientados individualmente quanto ao desenvolvimento do estudo e tiveram total liberdade de interrogar quanto a qualquer dúvida, além do direito de desistência em qualquer etapa da pesquisa, sem prejuízo pessoal. Após esclarecimentos,

assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, em duas vias, receberam uma delas e outra foi entregue à pesquisadora do estudo. Foi garantido o anonimato dos participantes através de um código identificador (E1, E2...) que omitiu o nome ou qualquer característica que pudesse identificá-los.

A devolutiva dos resultados do estudo aos participantes da pesquisa será realizada mediante a publicação de artigos científicos e ainda, numa das reuniões ampliadas da Rede Vida no Trânsito, sendo comunicado e convidado previamente todos os participantes da Rede para participarem da apresentação dos resultados.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados e discussões do estudo são apresentados em forma de manuscritos, que serão posteriormente submetidos a periódicos científicos. Este formato atende a exigência da Normativa n. 01/PEN/2016 do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da UFSC, que dispõe sobre os critérios para elaboração e o formato de apresentação dos trabalhos de conclusão de curso de mestrado e doutorado em Enfermagem.

Desse modo, o primeiro manuscrito intitulado “Significado de Vida no Trânsito para membros da Rede Vida no Trânsito” apresenta os resultados e discussões referentes à Ancoragem e Ideia Central e seu respectivo Discurso do Sujeito Coletivo encontrados na terceira pergunta da entrevista, cujo conteúdo está relacionado aos significados de vida no trânsito.

O segundo manuscrito intitulado “Ações da Rede Vida no trânsito: Discurso do Sujeito Coletivo” traz os resultados e discussões referentes às Ideias Centrais e DSC que emergiram das perguntas quatro e cinco do instrumento de coleta de dados e que estão ligadas às ações realizadas na RVT, e outras ações que os participantes julgam importante desenvolver para promover vida no trânsito.

Considerando o número excedente de dados coletados e limitação do tempo para conclusão da dissertação, foram apresentados na forma de manuscritos somente os conteúdos obtidos a partir das perguntas um, três, quatro e cinco, e que atendem aos objetivos deste estudo. Entretanto, por utilizar o método de análise do Discurso do Sujeito Coletivo através do *Software Qualiquantisoft*, que gera resultados quantitativos e qualitativos, entende-se como relevante, antes da apresentação dos manuscritos, expor todo conteúdo encontrado a partir das perguntas que geraram as ICs e respectivos DSC sobre o objeto de estudo. Pretende-se, com os dados não trabalhados na forma de manuscrito nesta dissertação, elaborar futuras publicações.

5.1 RESULTADOS QUANTITATIVOS E QUALITATIVOS DO DISCURSO DO SUJEITO COLETIVO

Para Lefèvre e Lefèvre (2012) a opinião proveniente dos DSC revela uma dupla pertinência: qualitativa e quantitativa. É qualitativa porque cada opinião coletiva é apresentada sob a forma de um discurso que representa os distintos conteúdos que formam dada opinião social coletiva. E também se mostra na forma quantitativa porque tais discursos têm uma expressão numérica, considerando a coletividade de uma sociedade que compartilha ideias e opiniões. Desse modo, apresenta-se a seguir os dados quantitativos e qualitativos obtidos de acordo com as perguntas aplicadas nas entrevistas.

Cabe informar que apesar do estudo envolver 30 membros da RVT haverá, em algumas perguntas, um total de Ideias Centrais excedentes a este número, já que alguns participantes, em um mesmo relato, expressaram mais de uma Ideia Central.

Pergunta 1: O que motivou você a participar da Rede Vida no Trânsito?

Nessa pergunta foram encontradas três Ideias Centrais com seus respectivos DSC (Tabela 1), onde aponta que a maioria dos participantes relaciona a motivação para participar da RVT com a sua área e atuação.

Tabela 1 - Ideias Centrais referentes aos motivos que levaram os participantes a atuarem na Rede Vida no Trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.

Ideias Centrais (ICs)	Participantes	Percentual
IC.1: Relação com a área de atuação	21	55,3%
IC.2: Mudar a realidade do trânsito	13	34,2%
IC.3: Intersetorialidade	04	10,5%
Total	38	100,0%

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

IC.1 – Relação com a área de atuação

DSC.1- *Não foi uma escolha pessoal, fui designado para isso para trabalhar nesse grupo, fui inserido meio sem querer, tenho formação na área. A questão da violência no trânsito faz parte do meu trabalho, isso é o meu dia a dia, é essa batalha pela humanização no*

trânsito, pela segurança e educação no trânsito e com a RVT posso estar inserido num programa que trabalha com promoção e prevenção no trânsito. Além disso, o trabalho que fazia exigia que estivesse sempre em contato com os principais atores da mobilidade no trânsito, então fiquei motivado, conheci todos e ficamos muito unidos nessa questão. A importância que a instituição onde trabalho dá em relação à própria mobilidade no município também fez com que eu participasse desse processo. O fato de eu trabalhar no serviço de urgência e emergência me sensibilizou, principalmente com o número de pessoas envolvidas, o número alto de óbitos que acontece na cidade e conheço a consequência desse trânsito caótico que se vive, que são os acidentados nas emergências. Mas o que mais me motivou foi a curiosidade de aprender porque o conhecimento que eu estou adquirindo vai somar para o meu trabalho. Enfim o interesse está muito relacionado com a área que atuo (E2, E3, E6, E08, E10, E11, E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19, E20, E22, E23, E25, E26, E27, E28).

IC.2 – Mudar a realidade do Trânsito

DSC.2 - *Eu participo para ajudar a reverter esse quadro de alta taxa de morbimortalidade [...] a gente precisa fazer alguma coisa de concreto, com a contribuição de cada um é possível que se consiga melhorar alguma coisa com a Rede Vida no Trânsito, tentando contribuir para que se atinja o objetivo de morte zero. O que me motivou é ver na Rede uma grande possibilidade de fazer algo para mudar a realidade no trânsito. É uma proposta diferenciada do que já se vem fazendo [...] com a Rede amplio a possibilidade, a capacidade de fazer um pouco mais. A busca pela Rede foi à perspectiva de ter algo que realmente esteja funcionando e que venha ter melhores resultados. Além disso, o que me motivou foi o objetivo da Rede que tem como propósito buscar políticas públicas e mecanismos para poder aumentar a segurança viária e diminuir todas as consequências que são causadas pela insegurança. A Rede se mostrou ainda como um caminho de promover o uso da bicicleta, na questão de saúde, de ambiente, etc. E os acidentes graves, com mortes por irresponsabilidade e inconsequência de quem está dirigindo é realmente preocupante e a gente tem que, como cidadão, tem que trabalhar, procurar fazer a nossa parte para encontrar uma forma de mudar e reverter esse processo. Assim, engajado nesse movimento é possível fazer a diferença, ganhar força, porque é um tema que é batido e não se vê resultados favoráveis e cada vez mais carro, cada vez mais acidente, cada vez mais imprudência,*

cada vez mais desrespeito, falta de amor ao próximo, desrespeito total. Então a Rede é o movimento para tentar mudar esses números e me chamou atenção porque também é uma maneira de compartilhar os bancos de dados, de colaborar com esse trabalho e tentar melhorar alguma parte no trânsito. Enfim, o motivo principal de participar da Rede é encontrar um meio, através de ações, para tentar melhorar o cenário crítico que a gente tem hoje de mortes e pessoas feridas com gravidade (E1, E4, E5, E9, E10, E11, E12, E13, E14, E20, E25 E29, E30).

IC.3 – Intersetorialidade

DSC.3- *Acho que a Rede Vida no Trânsito faz uma ligação bem boa entre diversos órgãos e por ela ter uma variedade de área atuante tanto a nível municipal, estadual e federal, com sociedade civil, área de planejamento, órgãos de infraestrutura, policiais, área da saúde entre outros, acho difícil encontrar outro grupo com essa diversidade e desse modo, a gente consegue atuar em várias frentes. Vejo na Rede a oportunidade de trabalhar em parcerias para resolver um problema ou, pelo menos, contribuir para solução de um problema que tem um impacto muito grande na vida e na saúde das pessoas. Essa questão de se trabalhar com a mobilidade tem que abranger várias áreas de conhecimento. A Rede oferece essa oportunidade de ter um planejamento integrado envolvendo todos os participantes nesse sistema de mobilidade. Eu queria participar de um grupo totalmente diversificado com pessoas de diversas áreas para a gente conseguir tentar enxergar o que está levando pessoas a morrerem nos acidentes e o que poderia ser evitado naquele acidente e, aí, pensando que isso geraria ações e isso é possível na Rede Vida no Trânsito (E6, E7, E21, E24).*

Pergunta 2: Fale como você se sente atuando na Rede Vida no Trânsito? E por quê?

Nessa pergunta foram encontradas três Ideias Centrais. A maioria (n=19) dos participantes expressou sentimentos aliados ao processo de trabalho.

Tabela 2 - Ideias Centrais referentes aos sentimentos dos participantes em atuarem na Rede Vida no Trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.

Ideias Centrais (ICs)	Participantes	Percentual
IC.1: Sentimentos aliados ao processo de trabalho	19	43,0%
C.2: Satisfação pelas contribuições e aprendizagens na RVT	16	36,5%
IC.3: Potenciais desmotivadores	09	20,5%
Total	44	100, 0%

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

IC.1 – Sentimentos aliados ao processo de trabalho

DSC.1 - *Eu me sinto desafiado porque a RVT não tem um modelo para se basear e adaptar ao nosso contexto e você tem meio que inventar, além do costume de todos de trabalhar de modo setorial onde cada organização que compõe a Rede tem os seus objetivos que não são coordenados. Vejo Florianópolis ainda com dificuldades de gestão municipal e sinto falta dos órgãos da gestão municipal estarem participando ativamente e de fazer a leitura do que a Rede apresenta de dados. Por outro lado, me sinto de uma forma colaborativa e útil ao conseguir abrir portas para o trabalho de educação e formação no trânsito, poder colaborar com o meu conhecimento, fazer parte de um trabalho muito importante e interessante que pode gerar bons frutos. Esse é o meu sentimento de poder estar contribuindo com uma coisa boa para a sociedade, para a nossa cidade. Sinto ainda um comprometimento em promover melhores as condições de vida, de promover cidades mais justas e sustentáveis, de diminuir mortalidade, de trabalhar para que tenhamos melhores indicadores nessa área. Eu estou bem comprometido e sinto que faço parte de um grupo com bastante responsabilidade e que pode trazer mais segurança para as pessoas no trânsito e por isso também me sinto motivado. É realmente uma grande responsabilidade porque tudo o que faço tento direcionar para coincidir com as questões da RVT, sinto que é algo que as pessoas não dão a importância devida, mesmo atuando na área do trânsito ainda desconhecem a realidade e não respeitam as coisas do jeito que devem ser. Percebo que as pessoas que estão na RVT estão com afinco e*

se comprometendo cada vez mais, antes eu só participava como representante nas plenárias e agora também estou no Grupo de Trabalho para contribuir um pouco mais. Assim, poder contribuir para mudar esse cenário, para dar mais visibilidade ao tema, para que as pessoas se preocupem e assumam as suas responsabilidades individuais e cobrem do serviço público e do governo as mudanças necessárias no trânsito da nossa cidade. Ainda me sinto como um representante de um órgão público, um encontro de pessoas distintas onde cada um tem sua roupagem e é visto assim porque você não vê ninguém como cidadão, e sim, como de uma determinada empresa. Mesmo assim, a relação da rede é muito boa, as pessoas são muito educadas, me escutam, me sinto bem recebido, como participante ativo, como pessoa e profissional que participa de um programa que vai contribuir em algum momento para alertar a sociedade sobre o que nós estamos tratando e me sinto integrado. Além da oportunidade de trabalhar e se relacionar com pessoas de diferentes áreas de atuação, e isso é muito legal, esse trabalho multidisciplinar acrescenta muito no nosso trabalho (E1, E2, E3, E4, E5, E6, E9, E12, E13, E18, E19, E21, E23, E25, E26, E27, E28, E29, E30).

IC.2 – Satisfação pelas contribuições e aprendizagens na RVT

DSC.2 - *Eu me sinto satisfeito no sentido de que, tendo consciência de que a gente lida com um problema extremamente difícil e estamos conseguindo manter parcerias mobilizadas em torno dos problemas do trânsito. Também estou orgulhoso de fazer parte da Rede porque na nossa capital há um número alarmante de ocorrências no trânsito e alguma coisa precisa ser feita para que isso mude. É um sentimento de satisfação, de realização de fazer parte desse movimento, de acreditar na causa e está lutando por ela, junto com uma sensação de dever cumprido. E vejo que a RVT está conseguindo, a passos lentos, desenvolver ações positivas. É importante tanto pelo órgão que estou representando na Rede como para mim pelo conhecimento técnico que estou adquirindo, além do contato com as pessoas do grupo e da função social que exerço. Sinto que estou fazendo uma coisa boa, é como se fosse um trabalho voluntário que dá muita satisfação, me traz um prazer muito grande, saber que estou trabalhando pra tentar trazer o bem comum para pessoas. Mas eu me sinto bem também, porque acho o trabalho da Rede está andando. A Rede foi um avanço em relação ao que a gente tinha, começa se ver outras ações surgindo dessa interação e isso vai contra o modelo que a gente tinha com um modelo*

burocrático centrado nas organizações. Além disso, na Rede as pessoas são muito conscientes, se doam, então é um ambiente muito elevado de colaboração e de qualquer maneira, a gente adere por fé no ser humano e depois a gente permanece pela força do grupo. Procuro dar minha contribuição com o cidadão e representante da própria instituição através daquilo que posso a fim de pensar em ações que possam mudar o panorama atual do nosso trânsito. Hoje ando na rodovia SC 401 já com outros olhares, eu dirijo de outra forma, muito mais consciente, sou outra pessoa depois que eu comecei a participar da Rede. Minha consciência foi muito ampliada, quando eu entrei para a Rede comecei a olhar não só como número de mortos, mas como realmente vidas que estão sendo perdidas e é essa a metodologia da Rede. Enfim, me sinto bem, me sinto orgulhoso e feliz, nosso trabalho é bem importante para gente pontuar algumas questões que possam estar causando os desastres de trânsito, então, por isso que eu me sinto bem (E1, E6, E7, E9, E10, E14, E11, E12, E15, E16, E17, E18, E22, E23, E25, E26).

IC.3 – Potenciais desmotivadores

DSC.3 - *Na Rede Vida ainda me sinto bem perdido, falando da Rede de uma forma mais ampla, porque comecei a participar através do Grupo de Informações (GI) e parece que são dois trabalhos que andam juntos e não necessariamente se falam. Às vezes, parece que a Rede discute assuntos que não estão relacionados com o que se faz no GI, então ainda me sinto um pouco desconectado da Rede, mas sei que faço parte dela. Também me sinto não muito atuante, porque apesar de representar uma instituição, não tenho autonomia para trabalhar, me dedicar e isso acaba me frustrando um pouco porque tenho o conhecimento, mas acabo atuando menos do que deveria já que os horários das reuniões são todos nos horários do meu trabalho e o meu chefe me libera no máximo uma vez por semana, além de alguns raros momentos que sinto não ser ouvido na Rede. Além disso, me sinto amarrado porque o assunto trânsito envolve um processo burocrático, institucional, que não avança. Não vejo na prática, as coisas acontecerem. Às vezes, acho que não tem os resultados que a gente deveria ter, não vejo os dados ainda como um desencadeador de ações e infelizmente tem que ter ainda a vontade política. Venho dessa angústia de ver as pessoas morrendo sempre no mesmo lugar por causas muito parecidas e, aí, não se faz quase nada. Ao mesmo tempo também me sinto meio frustrado por não conseguir fazer com que tudo aquilo que a gente trata e conversa na Rede possa ser realmente*

aplicado na prática. É frustração por a gente não conseguir ver resultados imediatos. Acho que a gente precisa de mais visibilidade, ter credibilidade, a Rede tem que ser vista como algo importante. Às vezes, eu gostaria que tivesse resultados muito mais palpáveis, mas ao mesmo tempo a gente tem que saber que tem que conquistar forças sociais para poder chegar aos objetivos que é salvar vidas humanas. Enfim, um sentimento hoje ainda de muita incapacidade de resultados. É o sentimento de querer ver alguma coisa acontecer, de ter algumas informações de que é possível realizar ações pontuais. Ainda muito frustrado de não ter visto menos mortes, de estar tentando fazer algo e esse número não mudou nada (E5, E6, E8, E10, E11, E14, E16, E20, E29).

Pergunta 3: O que significa vida no trânsito para você? E por quê?

Nessa pergunta emergiram uma Ancoragem e uma Ideia Central, com seus respectivos DSC (Tabela 03). Observou-se que a maioria dos participantes tem como significado de vida no trânsito a “Promoção da vida no trânsito”, seguido da “Preservação da vida pela redução dos acidentes”.

Tabela 3 - Ancoragem e Ideia Central referente ao significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.

Ideias Centrais (ICs)	Participantes	Percentual
AC: Promoção da vida no trânsito	27	71,1%
IC: Preservação da vida pela redução dos acidentes	11	28,9%
Total	38	100,0%

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

AC – Promoção da vida no trânsito

DSC – *Vida no trânsito significa você ter, acima de tudo, uma cidade que permita às pessoas se deslocarem para seu trabalho, seu lazer, de qualquer forma, usarem a rua como parte das suas vidas e escolherem como querem se deslocar. Tem muito a ver com a paz no*

trânsito, é o direito à vida, é essa questão bem social de direito de andar onde você quer, de forma tranquila e passiva. É saber que o local por onde ando vai ter uma infraestrutura adequada, de que não vai haver nenhum risco para a vida em decorrência do trânsito. E também é uma questão de segurança, porque, às vezes, você pode ser vítima de um assalto, de um sequestro por falta de segurança no trânsito. Significa desconstruir uma cultura de violência e trazer esse conceito de saúde para o trânsito, de que a gente precisa se deslocar e isso faz parte da nossa vida. Então se deslocar não pode trazer outra coisa que não seja benefício para a nossa vida, que sempre a prioridade é a pessoa, é a vida humana, que o automóvel é apenas uma ferramenta. É ainda ter harmonia no trânsito, boa convivência, melhores condições de estar nesse espaço compartilhado de uma forma mais sustentável, mais solidária e com foco na saúde. Significa ainda tentar humanizar a cidade e que as pessoas tenham menos pressa, mais paciência. É a gente conseguir conviver com todos os parceiros que utilizam o trânsito para se locomover. Significa educação, respeito, investimento e tolerância. É retomar esse significado de relacionamento, entender que a gente tem vida e não disputa, é ressignificar esse relacionamento no trânsito, repensar o que estou fazendo no trânsito. Ser consciente, bom condutor, conhecer as regras de trânsito, andar dentro da legalidade e ter uma boa estrutura familiar. Enfim, é salvar vidas e melhorar a qualidade de vida, tornar a mobilidade mais agradável, mudar um pouco essa cultura do automóvel, dar maior ênfase às pessoas, na qualidade de vida das pessoas (E1, E2, E3, E5, E6, E7, E8, E9, E10, E11, E12, E13, E14, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24, E25, E26, E28, E29, E30).

IC – Preservação da vida pela redução dos acidentes

DSC– *O trânsito não pode matar porque senão ele tira quantidade de vida e tem que ser exatamente o inverso do que temos hoje, diante dos óbitos ocorridos no trânsito [...] estamos perdendo vidas todos os dias, o que não pode acontecer [...] vida no trânsito significa a diminuição de óbitos no trânsito e poder ter um transporte com segurança, com preservação da vida, sem se acidentar, poder se locomover para qualquer lugar e ter a liberdade de ir e vir sem correr risco. Não só ficar contabilizando óbitos, e sim, buscar formas de poder viver realmente com o trânsito. Significa ainda um problema que a gente tem para resolver, é uma preocupação. É conseguir começar a*

respeitar o outro e não gerar acidentes. Então vida no trânsito é a gente evitar morte (E1, E2, E3, E4, E6, E8, E9, E11, E15, E23, E27).

Pergunta 4: Para você, quais são as ações realizadas na Rede Vida no Trânsito?

Nessa pergunta foram encontradas duas Ideias Centrais com seus respectivos DSC conforme a tabela a seguir:

Tabela 4 - Ideias Centrais referentes às ações realizadas na Rede Vida no Trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.

Ideias Centrais (ICs)	Participantes	Percentual
IC.1: Múltiplas ações da Rede Vida no Trânsito	29	76,3%
IC.2: Mobilização intersectorial	09	23,7%
Total	38	100,0%

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

IC.1 – Múltiplas ações da Rede Vida no Trânsito

DSC.1 - *Para que se possa fazer qualquer ação precisamos conhecer a realidade, ter métricas, ter estatísticas para justificar as ações, o que é feito pelo Grupo de Informações que analisa as estatísticas, discute e apresenta panoramas. Então, a Rede Vida no Trânsito tem como ação estudar dados para transformá-los em informação e conseguir fazer com que as ações sejam voltadas para prevenção, fiscalização, infraestrutura, e batalha muito para conquistar a sua visibilidade, se tornar referência no trânsito, principalmente para os órgãos governamentais. Trabalha com datas pontuais, procurando mobilizar pessoas e fazer ações em pontos estratégicos. Juntamente com os dados, a Rede promove as campanhas que pode trazer mais pessoas a participarem a fim de construir um trânsito mais seguro, mais humano. Assim, teve o grupo da Rede que trabalhou com campanha no carnaval, participação no dia mundial sem carro, na maratona intermodal, em eventos com o setor da saúde pública, no Maio Amarelo, seminário de mobilidade, blitz, projetos como Balada pela Vida e Zona 30, com algumas mobilizações políticas necessárias. São ações práticas tentando chamar atenção dos órgãos competentes para agir em parceria com a Rede e de certa forma, aumentou a fiscalização no*

trânsito. Em se tratando da infraestrutura a gente ainda não consegue fazer muito, mas pôde propor ações, então isso a Rede tem feito. As ações são ainda de conscientização, mudança e educação, sendo que muitas das instituições que participam da Rede fornecem materiais e pessoal para campanhas educativas no trânsito. Outras ações tiveram foco na mídia, em criar agenda para Rede para que a sociedade civil seja influenciada em termos educacionais. Essa parte importante do advocacy, de tentar discutir isso na sociedade, de levar pra mídia, de poder discutir de uma forma que possa promover melhor as condições a partir da produção de informações e levar a sociedade para uma visão de zero mortes no trânsito. Nas rodovias procura buscar mais atuação política e tirar da responsabilidade pelos desastres somente do individual. Além de identificar os motivos dos óbitos no trânsito, hoje percebo que existe movimento na Rede no sentido de planejar. Acho que a Rede ainda está um pouco tímida nas ações propriamente ditas. A questão da Rede Vida no Trânsito ser um grupo novo, de certo modo imaturo, acho que só agora estamos chegando na etapa de conseguir realmente planejar ações efetivas em relação a essas ocorrências. Fomentou debates com candidatos a cargos governamentais e achei muito legal essa ideia de reunir os candidatos a prefeito para falar sobre o trânsito e até para levar ao conhecimento deles o que é a Rede (E1, E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9, E10, E11, E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24, E25, E26, E27, E28, E29, E30).

IC.2 – Mobilização intersetorial

DSC.2 - *A primeira questão como ação da Rede Vida no Trânsito é a mobilização intersetorial, um aspecto bastante forte que é trabalharmos em parcerias. O compartilhamento de conhecimento que ocorre, compartilhamento de responsabilidades com pessoas de diferentes setores e áreas, que têm o envolvimento com os problemas do trânsito e estão conseguindo sentar para discutir a situação atual. A gente tem procurado trabalhar de forma integrada, somando forças com várias instituições e só assim a gente tem mais força e mais visibilidade. Uma das grandes ações que a Rede faz é essa de apresentar essas pessoas e construir vínculos entre elas já que a gente tem objetivos que só são alcançáveis se trabalharmos juntos, ou seja, se houver uma interdependência. Eu acho que a Rede é bacana, que as discussões são muito importantes, o olhar de cada um, o fato de você ouvir o outro, entender como aquele órgão funciona dentro das*

questões do trânsito, como podem se relacionar. Presencio o engajamento das instituições nas datas comemorativas quando se tenta chamar a atenção da sociedade, do poder público para a questão do trânsito, do direito à vida no trânsito. Acho que a gente tem que trabalhar mesmo em Rede, a gente tem que tentar abraçar a todos para poder alcançar bons resultados no nosso trânsito. É muito importante conhecer o trabalho um do outro e descobrir modos de ver diferentes de cada profissional (E1, E2, E3, E5, E7, E8, E18, E19, E24).

Pergunta 5: Que outras ações você julga importante para promover vida no trânsito?

Nessa pergunta foram encontradas duas Ideias Centrais, com seus respectivos DSC, que juntas representam que outras ações os membros da RVT julgam importante para promover vida no trânsito (Tabela5).

Tabela 5 - Ideias Centrais referentes às outras ações que os participantes julgam importantes para promover vida no trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.

Ideias Centrais (ICs)	Participantes	Percentual
IC.1: Ações Desafiadoras da RVT: fiscalização no trânsito, infraestrutura das vias, intensificação das campanhas de mídias, transporte público, mobilidade, ocupação dos espaços da cidade, políticas públicas, educação para o trânsito nas escolas.	22	63,0%
IC.2: Utilização de instrumentos e estratégias que sensibilizem a população para promover vida no trânsito: <i>advocacy</i> , produção de informação, escuta dos envolvidos em desastres no trânsito.	13	37,0%
Total	35	100,0%

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

IC.1 – Ações Desafiadoras da RVT: fiscalização no trânsito, infraestrutura das vias, intensificação das campanhas de mídias,

transporte público, mobilidade, ocupação dos espaços da cidade, políticas públicas, educação para o trânsito nas escolas.

DSC.1 - *Sem dúvida a fiscalização é uma ação muito importante na melhoria do nosso trânsito e precisa ser intensificada, assim como campanha nas mídias que precisa ser de ampla cobertura para alertar as pessoas sobre suas responsabilidades. Com base nos resultados que a Rede Vida no Trânsito já levantou, acredito que deve ser trabalhada a questão do excesso de velocidade nas vias como ações de fiscalização que, além de agir na questão do excesso de velocidade, evita o uso associado de álcool e direção. Outra ação emergencial é a questão da infraestrutura do trânsito. Precisamos pensar se as obras estão contemplando a todos e a Rede pode contribuir através do Grupo de Trabalho (GT) de infraestrutura, conversando com os órgãos de planejamento, reforçando a ideia de que o trânsito precisa contemplar uma gama maior de usuários e não somente os veículos como, por exemplo, através da ação de incentivar a construção de mais ciclovias que é uma tendência no mundo inteiro. Assim, poder transformar as informações do Grupo de informações em propostas mais concretas para também levar aos órgãos competentes e tentar modificar cenários que já foram mapeados e precisam ser mudados para evitar desastres de trânsito. E, ao mesmo tempo, associar ações para melhorar e qualificar o transporte público, criando discussões na sociedade a fim de gerar impacto na segurança, mobilidade e saúde em médio e longo prazo e avançar na questão do compartilhamento de vários modais. É necessário também promover discussões da mobilidade na nossa cidade e entrar com uma visão de segurança e proteção na ocupação e deslocamento nos espaços da nossa cidade a partir dos projetos que já existem, e pensar em como queremos se locomover. E se hoje já se sabe que há pontos estratégicos com problemas, que trazem risco no trânsito, então é necessário alertar, notificar e informar todos os órgãos que estejam relacionados para tentar incentivar e realizar as mudanças necessárias. Definir políticas públicas que sejam atemporais e não governamentais para construir uma política de segurança de trânsito, o que não existe hoje. Ainda como ação, a Rede precisa entrar nas escolas e tentar chamar a atenção das crianças para a educação para o trânsito. Desde a década de 90 está previsto educação no trânsito nas escolas, então a Rede poderia ir para as universidades e fomentar políticas e criar situações que movimente a sociedade para propor educação no trânsito como uma disciplina nas instituições de ensino. Para isso, seria importante a Rede ter um grupo com esse foco de*

desenvolver atividades, desafios e ações no ensino infantil, fundamental, médio e universitário. Tem que primar ainda pela educação da população, em esclarecer, principalmente a questão do álcool relacionado à direção, já que está muito ligado à maior parte dos óbitos no trânsito. Acredito que nesse momento o Grupo de Informações precisa expandir seu trabalho para além de estudar os óbitos no trânsito, possa estudar como ficam as vítimas que sobreviveram aos desastres. A Rede poderia ainda fazer uma melhor divulgação dos dados, das ações que faz, pois percebo as ações sendo divulgadas mais entres os membros e a maior parte da sociedade desconhece. A capacitação maior na parte científica também é uma ação necessária na Rede para melhorar a análise dos dados, desenvolver pesquisas e induzir órgãos governamentais e instituições privadas a destinarem recursos. A integração da gestão do trânsito também se faz necessária, pois atualmente se encontram todos muito divididos e a Rede pode favorecer essa integração dos órgãos que atuam no trânsito (E4, E5, E6, E7, E10, E11, E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E23, E25, E26, E28, E29, E30).

IC.2 – Utilização de instrumentos e estratégias que sensibilizem a população para promover vida no trânsito: advocacy, produção de informação, escuta dos envolvidos em desastres no trânsito.

DSC.2 - *Para promover vida no trânsito é necessário trabalhar com advocacy e geração de informação para juntos sensibilizar para o tema. Isso é fundamental na mudança de cultura do trânsito em Florianópolis e necessário que aconteça na sociedade civil e dentro do governo como uma sensibilização estruturada. As pessoas precisam compreender que a gente pode ter melhor transporte coletivo, mais espaços para as pessoas andarem de bicicleta. Então, tem que trazer isso para pauta. Fazer as pessoas enxergarem os dados que a gente enxerga, a sociedade, principalmente, porque quem mais deveria estar cobrando fiscalização e mudanças estruturais é a sociedade. Então precisamos transformar tudo que sabemos numa linguagem que mobilize as pessoas, que empodere, que seja usado para o advocacy e nisso, a gente também precisa avançar porque muitas das ações não são levadas ao público que visamos alcançar. Precisamos passar as informações do nosso trânsito para as pessoas, de que a vida no trânsito depende das pessoas, depende de cada um pensar no que pode melhorar ou pode mudar na sua forma de agir para fazer com o que os*

acidentes não aconteçam mais, que mortes não aconteçam. E acho que falta na RVT também o trabalho de escuta. De conhecer as famílias que sofrem por desastres no trânsito, de fazer um trabalho mais humanizado e, assim, talvez tirar dessa dor um mecanismo para desenvolver atividades que atinjam outros que já estão céticos ao sistema e aí contribuïrem pra resgatar não só essas pessoas como atores sociais, mas que elas possam fazer parte da RVT. Na verdade, fazer as pessoas chegarem até nós. Também percebo queixas sobre a participação de algumas instituições que vão e depois não voltam. Nesse caso seria importante ter uma comissão de articulação dos órgãos para estar identificando novos órgãos e resgatando os que já participaram, visitando essas instituições sistematicamente, com apresentação do projeto, dados e relatórios. Seria uma comissão de gestão que se responsabilizasse pelas articulações, tanto no fortalecimento das questões como na busca de novas instituições, mas que não precisa ter uma conotação hierárquica. A gente gasta muito tempo tentando fortalecer os membros para que participem da Rede, temos poucos membros que realmente participam e pode ser que tenha membro que deixa de participar por achar que não faz a diferença, só que todos fazem a diferença. Então, só precisa planejar mais e entrosar melhor quem vai participar para poder colocar mais ações em prática. Os próprios gestores deveriam ter uma participação mais direta dentro do sistema de mobilidade. Muitas vezes vejo as pessoas falando que desconhecem o sistema de transporte coletivo ou pessoas que nunca utilizaram esse meio de transporte. Seria importante pelo menos ter essa visão mais organizacional dentro dos órgãos ligados ao trânsito. A partir do momento que a Rede conseguir que instituições que cuidam do trânsito na nossa região participem ativamente, a Rede vai conseguir ter um trabalho que apareça, e precisa buscar ser reconhecida diante do trabalho sério que é realizado e, para isso, é necessário buscar grupos de trabalho, seja do trânsito, da comunicação, mostrar os dados de uma forma que consiga agregar pessoas. E, além do envolvimento dos setores afins e o comprometimento dos governos e da sociedade como um todo, precisamos na verdade de uma consciência mundial do que essa construção de cidades trouxe para a qualidade de vida, o que a cidade é para as pessoas. É um assunto que tem que ser fortalecido, com mais consciência, mudanças, não só no planejamento da cidade como na própria formação dos profissionais que vão futuramente cuidar do nosso trânsito (E1, E2, E3, E5, E7, E8, E9, E11, E16, E18, E22, E24, E27).

Pergunta 6: Para você, quem pode contribuir para promover vida no trânsito? E por quê?

Nessa pergunta foi encontrada uma Ideia Central com seu respectivo DSC, constituído por ECHs dos 30 participantes do estudo (Tabela 6).

Tabela 6 - Ideia Central sobre quem pode contribuir para promover vida no trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.

Ideia Central (IC)	Participantes	Percentual
IC: Promoção de vida no trânsito e a contribuição de todos	30	100%
Total	30	100%

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

IC – Promoção de vida no trânsito e a contribuição de todos

DSC - *Todo mundo tem que contribuir e por isso da interdependência. Para ter um bom trânsito eu preciso de um bom governo, boas empresas, boas famílias e boa sociedade, da comunidade de Florianópolis como um todo. A Rede é só um pedacinho da sociedade, mas ela tem que ser forte o suficiente para conseguir mudar a cultura em Florianópolis para que a gente abandone essa cultura de morte no trânsito e passe a ter uma cultura de vida no trânsito. Todas as pessoas são atores sociais e estão envolvidas direta ou indiretamente com o trânsito. É necessário o envolvimento de todas as forças, mas não só com a preocupação de ter uma Rede, mas com a intenção de evitar o que no trânsito pode causar dano para toda sociedade. Depende da gestão da cidade, de montar estratégias, de conscientização e de ver a importância e como isso reflete em todos. Precisamos de mais fiscalização, pessoas que deixem nossas vias em condições de segurança, que aprimore treinamentos e que eduque nossos motoristas. Eu mesmo posso contribuir. O indivíduo precisa tomar consciência disso, se sensibilizar, as instituições comecem a se sensibilizar, cada um refletir sobre a própria conduta e sobre a questão do compartilhamento. Percebo que as organizações da sociedade civil têm contribuído, mas pode contribuir muito mais no sentido de cobrar do governo as suas*

responsabilidades, além de todos que estão envolvidos hoje com a vida no trânsito, com a Rede, os órgãos de segurança, da saúde, da educação e campanhas. É necessária a atuação direta dos poderes como prefeitura que na pessoa do prefeito precisa entender o que está acontecendo, o governador entender como é todo o processo e verificar no que pode contribuir, assim como a câmara de vereadores para instaurar legislações. Cada um é importante, principalmente, quando a gente fala em trabalho em Rede, é um problema de todos, então somente juntos podemos chegar à solução. Então tem que cobrar que seja aplicado o recurso da forma correta, que tenha policiais suficientes nas ruas para fazer a segurança, todos devem estar nessa luta, mas é preciso adesão, ter mais pessoas comprometidas e disponibilidade, que seja entusiasta, principalmente para fazer com que as entidades que já estão na Rede permaneçam representadas, e resgatar as que já fizeram parte (E14). A participação de todos da educação também é fundamental, inclusive as formadoras de condutores. É necessário fortalecer a questão da educação de como se comportar no trânsito, das questões de segurança, não só da legislação em si, não só de saber conduzir um veículo, mas realmente de começar a perceber o papel de cada um que está no trânsito. Assim como dentro das universidades e nas escolas também trabalhar o assunto trânsito, porque o que aprendemos lá enquanto criança fica mais enraizada. Todos nós, enquanto cidadão, podemos promover vida no trânsito, nós somos os expectadores, mas também agentes diretos desse cenário. Todas as decisões cotidianas influenciam na mobilidade, têm que conscientizar. Se cada um respeitar os seus limites e favorecer preservação da própria vida e das pessoas que transitam teremos um fluxo harmonioso na cidade. É preciso lembrar sempre que se cada um fizer a sua parte não teríamos óbito no trânsito (E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9, E10, E11, E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24, E25, E26, E27, E28, E29, E30)

Pergunta 7: O que mais você gostaria de falar sobre vida no trânsito?

Nessa pergunta foram encontradas três Ideias Centrais com seus respectivos DSC. Identificou-se que somente no depoimento de um participante emergiu mais de uma IC, considerando-se o total de participantes do estudo (Tabela7).

Tabela 7 - Ideias Centrais sobre o que os participantes gostariam de falar a respeito de vida no trânsito. Florianópolis, SC - Brasil, 2016.

Ideias Centrais (ICs)	Participantes	Percentual
IC.1: Os avanços necessários para promover vida no trânsito	19	61%
IC.2: O destaque para a Rede Vida no Trânsito	08	26%
IC.3: O impacto dos desastres de trânsito e sua contribuição para a mudança no cenário	04	13%
Total	31	100%

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

IC.1 – Os avanços necessários para promover vida no trânsito

DSC.1 - *Falta bastante para alcançar nossos objetivos, falta uma base teórica adequada, penso de que forma podemos formar os atores para que trabalhem de forma conjunta, como é que se gera um movimento que seja mais sustentável e que evolua ao longo dos anos. É isso que temos que aprender, mas acho que a gente só aprende fazendo. Precisamos estudar mais para conseguir entender e pensar o que se pode fazer como pessoa que quer um trânsito mais seguro e para isso ser mais atualizado quanto à situação do trânsito. Precisa ainda entender as razões, não as variáveis, as razões que levam as pessoas a fazerem coisas boas e a fazerem coisas ruins no trânsito, tem que abrir o assunto um pouco mais, tem que envolver mais pessoas, envolver mais o pessoal das universidades para fazer como você está fazendo, uma pesquisa sobre a Rede ou uma pesquisa sobre monitoramento da Rede e verificar se o que estamos fazendo está funcionando ou não. Falta a questão da educação e da consciência de um modo geral na população. É muito importante o indivíduo, a sociedade civil, as empresas, o governo, apoiarem essas ações de segurança no trânsito. A cidade precisa ter um comportamento mais humano dentro da cidade, ter a consciência de que eu faço parte do problema. Sempre há reclamação de congestionamento, mas se reclama dentro do próprio carro e, assim, a educação seria um importante instrumento. Precisamos também seguir a tendência ao uso de meios mais sustentáveis. A vida no trânsito faz parte do meu dia a dia, eu convivo com isso e acho que temos que*

dar mais importância para isso. É muito importante para toda a sociedade, começar a trabalhar nas escolas sobre a vivência no trânsito. Vida no trânsito é ter cautela, cuidado, ser amigo, ter consciência, ter as habilidades necessárias e cumprir regras e obrigações. Também é necessário aprimorar os sistemas de trânsito porque a população brasileira passou a usar o veículo rapidamente, tecnologicamente se evoluiu muito, mas o motorista e o próprio sistema de trânsito não acompanhou essa evolução. No momento em que o jovem chega na autoescola para obter sua Carteira Nacional de Habilitação é necessário ensinar corretamente sobre detalhes que vão salvar vidas. Acho que o próprio governo Federal deixa muito a desejar, pois não fez nenhuma mudança significativa além de implantar o projeto Vida no Trânsito. Tem muito a melhorar e espero ainda que essa mudança mais profunda venha com o resultado ruim que provavelmente vamos ter, que é a passagem do Brasil do quinto para o segundo lugar de mais óbitos no mundo em desastres de trânsito. Não dá para dizer que temos tempo. Acho que tem que ser tratado como um evento sentinela, que não pode esperar. Então é esse o meu sentimento, não é de empolgação, mas o que me mobiliza é a indignação. Quando a gente fala de vida no trânsito parece utopia, porque o trânsito em si é muito estressante, estimula o sedentarismo, piora a poluição, então imagino que se a gente tivesse políticas públicas que realmente fornecessem para a sociedade um transporte coletivo de qualidade, para uma locomoção melhor, com mais qualidade de vida, menos gasto de tempo. A vida no trânsito tem que ser melhor planejada por cada cidadão para promover qualidade de vida e, se conseguir fazer com que todos percebam que fazem a diferença no trânsito, será um importante passo para repensar os nossos hábitos e o que cada um pode fazer para contribuir. Não vejo outras formas de melhorar esse aspecto enquanto objetivo da promoção de saúde, de promover melhores condições de qualidade de vida sem que tenha esse investimento no transporte coletivo, e a questão de proteção dos mais vulneráveis, o pedestre não tem seu espaço, os ciclistas sem as ciclovia, de ter estradas que não sejam somente pra carro, mas que possa ser espaço de lazer, onde as pessoas possam caminhar com segurança, essa inversão que as pessoas ficam horas dentro do carro e depois vão para uma academia. Talvez, ter a esperança de que ainda eu esteja vivo para ver realmente as coisas mudarem, poder ver que a pessoas se tornaram mais conscientes, e para isso a palavra-chave é respeito. Então, a vida no trânsito não adianta só cumprir as regras, se tu não cuidar do teu bem-estar, estar saudável,

isso tudo faz parte da vida no trânsito, com orientação de que álcool e drogas não combinam com direção, não é só legislação, multa, vai muito além, envolve o bem-estar do indivíduo para que ele possa dirigir bem e estar bem na estrada e não provocar nenhum acidente e não sofrer em decorrência do trânsito. A falta de fiscalização acaba incentivando os outros a fazerem coisas errada, porque ninguém vai cobrar e ninguém é punido. A vida no trânsito depende das pessoas, enquanto não se pode confiar nas pessoas, se depende das esferas que devem criar situações de segurança. Espero que cada um consiga manter-se vivo e pautado dentro dos ideais da vida e que respeite o espaço do outro. A gente sempre fala que a rua é o espaço mais democrático onde todos transitam, então acho que temos que partir do princípio do respeito mútuo no trânsito e assim tudo pode mudar para melhor (E1, E3, E4, E5, E6, E8, E10, E11, E12, E13, E16, E17, E18, E20, E22, E24, E25, E28, E30).

IC.2 – O destaque para a Rede Vida no Trânsito

DSC.2 - *Foi um diagnóstico muito triste ter o Brasil inserido num projeto internacional por ser um dos dez países que mais sofrem consequências pelo trânsito. Isso é algo que está sendo banalizado, porque o trânsito também faz um número grande de desastres todos os dias. Acho que um dos grandes papéis nosso dentro da Rede Vida no Trânsito é trazer esse assunto à tona, é fazer com que as pessoas pensem nisso, prestem atenção, que o assunto trânsito realmente seja pautado, discutido e que cada vez mais as pessoas se envolvam nessa questão e cada um faça a sua parte para que se consiga mudar essa realidade. A Rede já cresceu bastante, muitas coisas amadureceram e aprendemos muito juntos e é muito importante essa parceria intersetorial onde áreas diferentes conseguem se unir e encontrar coisas que são comuns, porque temos o mesmo objetivo que é a preservação de vidas. Então, desejo que o projeto vida no trânsito se fortaleça e permaneça, esse é o meu desejo e quero continuar a trabalhar na Rede. Uma preocupação é resgatar as instituições que saíram, e também, tentar fazer um convite para a sociedade civil participar, de modo mais aberto, mais flexível e falta amadurecer esse processo. O diagnóstico já foi feito e já vimos os números, a nossa meta agora é reduzir os desastres. Hoje não temos ferramentas para medir se a ação que a Rede faz, então precisamos avançar de forma mais científica, um pouco mais embasada para poder promover mudanças. Penso que fazendo parte diretamente do Grupo consigo perceber mais a catástrofe que é o nosso*

trânsito. Nós também deixamos um pouco a desejar na questão da educação no trânsito, acho que os setores de segurança não estão trabalhando de forma integralizada, a fiscalização ainda é muito tímida e precisa ser melhorada. O projeto é bom, começou em cinco capitais do país e hoje atinge outras cidades e desejo que não fique só no campo teórico, que as informações sirvam de subsídios, de argumento, de conteúdo para o planejamento das ações. Também fico impressionado de onde saímos e onde estamos hoje. Na primeira reunião saí desanimado e pensei que o projeto não iria para frente e aí aos pouquinhos, tiveram outras reuniões, chegou a ideia de deixar de ser uma Comissão e criar a Rede com uma estrutura diferente e depois foi surgido o Grupo de Trabalho que era para formar os estatutos. Sei que o objetivo da Rede, que era reduzir a mortalidade do trânsito em 50%, em dez anos, provavelmente, não vamos atingir, mas acho que foi plantada a semente e isso é muito importante. Para que se tenha vida no trânsito precisamos de uma integração e acho que a RVT está fazendo bem esse papel de integrar os órgãos do governo e a sociedade civil, onde cada um tem o seu papel e se conseguirmos unir todos num objetivo comum que é promover a vida no trânsito e acredito que vamos conseguir ter bons resultados. Será um trabalho em longo prazo, mas acho que estamos no caminho. É importante ter a Rede com esse formato que Florianópolis achou, considero muito interessante, exige bastante das pessoas, exige compromisso, compreensão de muitos pontos de vista para tentar chegar a um consenso. A missão da Rede é extremamente importante porque precisamos reduzir a quantidade de morte, as lesões no trânsito, o uso do automóvel, então seria interessante encontrar formas positivas de passar isso para as pessoas, uma forma de chamar atenção de todos para a vida no trânsito, a importância da vida das pessoas, de valorizar a vida (E2, E14, E15, E19, E23, E26, E27, E29).

IC.3 – O impacto dos desastres de trânsito e sua contribuição para a mudança no cenário.

DSC.3 - *Ninguém devia morrer no trânsito. Ninguém devia ficar doente no trânsito. Ninguém devia ficar sequelado no trânsito. Ninguém devia sofrer por ter perdido alguém no trânsito. E a gente banalizou isso de uma forma que parece que é normal as pessoas morrerem no trânsito. Acontecer quatro ou cinco óbitos por uma determinada doença que as pessoas não conhecem e as pessoas já se apavoram, mas ter setenta óbitos numa cidade por conta da violência no trânsito parece normal. Acho que isso é uma das coisas que temos como desafio.*

Mostrar que não é normal, a gente está ceifando vidas completamente produtiva, potenciais e de uma forma plenamente prevenível. Percebo e os estudos dizem que a maior parte dos desastres acontece por imprudência. A partir do momento que nós conseguirmos atingir esses cidadãos que têm uma visão deturpada, procurando mostrar que os seus maus atos podem atingir outras pessoas, que não precisam aprender somente quando causar um acidente ou matar um pai de família ou quando se acidentar e ficar com sequelas para o resto da vida. Então, que as pessoas consigam aprender com exemplos que já existem e que haja conscientização de toda sociedade. Porque depois que se perde alguém para as drogas, num acidente de carro ou com violência, é que se começa a dar atenção aquilo. Então que não seja necessário que haja a presença da dor para que as coisas comecem a mudar. Assim, acredito que a vida no trânsito depende de todas as partes, de todas as pessoas e de todos os órgãos e entidades, e se cada um tiver comprometimento em fazer a sua parte acho que o número de estatística de óbitos poderia ser zero (E7, E9, E14, E21).

5.2 MANUSCRITO 01 - SIGNIFICADO DE VIDA NO TRÂNSITO PARA MEMBROS DA REDE VIDA NO TRÂNSITO

Mirela Schmidt Virgilio¹

Eliane Regina Pereira do Nascimento²

Maria Itayra Padilha³

RESUMO

Objetivo: Compreender o significado de vida no trânsito na perspectiva dos membros da Rede Vida no Trânsito. **Método:** Estudo exploratório e descritivo, de abordagem qualitativa, orientado pelo referencial teórico das representações sociais. A coleta de dados ocorreu no período de junho a agosto de 2016, por meio de entrevista semiestruturada, com 30 participantes. Para organização e análise dos dados, utilizou-se a técnica do discurso do sujeito coletivo. **Resultados:** Emergiram dos dados representações retratadas na Ancoragem (promoção de vida no trânsito) e na Ideia Central (preservação da vida pela redução dos acidentes). A promoção da vida no trânsito é representada por educação, respeito, tolerância, investimento e segurança. A preservação da vida se refere à diminuição de óbitos no trânsito e transporte com segurança. **Conclusão:** Vida no trânsito representa condições ideais de trânsito e mobilidade com segurança. A realidade cotidiana das pessoas nesse cenário sinaliza a necessidade de melhorias a fim de garantir vida e com qualidade.

Descritores: Acidentes de trânsito. Promoção da Saúde. Políticas Públicas. Colaboração intersetorial. Segurança. Enfermagem.

¹Enfermeira. Membro do Laboratório de Pesquisas no Cuidado de Pessoas nas Situações Agudas de Saúde (GEASS) da Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, Brasil. *E-mail:* mirelavirgilio@hotmail.com

²Doutora em Enfermagem. Docente do Departamento de Enfermagem e do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, Brasil. Pesquisadora CNPq. Líder do GEASS. *E-mail:* eliane.nascimento@ufsc.br

³Doutora em Enfermagem. Docente do Departamento de Enfermagem e do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, Brasil. Pesquisadora CNPq. *E-mail:* itayra.padilha@ufsc.br

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de morte e traumas em todo o mundo, sendo que as lesões e sequelas por este agravo impõem um pesado ônus às nações, impactando serviços de segurança, de infraestrutura, de seguridade social e de saúde e na qualidade de vida (RVT, 2016). No Brasil, as lesões por acidentes no trânsito representam a segunda causa de morte entre todos os óbitos por motivos externos, com maior ocorrência na população de 15 a 39 anos, sendo que, em 2014, esses acidentes foram responsáveis pela morte de 43,8 mil pessoas (BRASIL, 2016) e afetam principalmente a população jovem do sexo masculino (NOGUEIRA *et al.*, 2016).

O Brasil foi convidado a participar de um projeto internacional que surgiu a partir da iniciativa da *Blomberg Philanthropies* em parceria com a Organização Mundial de Saúde (OMS), denominado de *Road Safety in Ten Countries* (RS 10), que tem como objetivo promover intervenções efetivas de segurança no trânsito com redução de mortes e ferimentos graves. Nesse projeto foi assumido o compromisso de investir 125 milhões de dólares em dez países, entre eles o Brasil, que possuem média e baixa renda e apresentam a maior mortalidade no trânsito no mundo (WHO, 2016).

O Programa teve início no ano 2010, sendo intitulado de Programa Vida no Trânsito (PVT), coordenado pelo Ministério da Saúde com a cooperação técnica da Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS). As principais diretrizes da metodologia do Programa consistem no planejamento participativo, na descentralização administrativa e na intersetorialidade. Iniciou primeiramente em cinco capitais brasileiras, uma em cada região do país (Palmas, Teresina, Belo Horizonte, Curitiba, e Campo Grande), escolhidas de acordo com critérios como a taxa de mortalidade por acidente de trânsito, capacidade de intervenção e adesão dos prefeitos. A partir de 2012, o PVT foi expandido para as demais capitais (BRASIL, 2015a).

O desempenho do PVT se revelou positivo na maioria das capitais onde foi primeiramente implantado, com destaque para as intervenções intersetoriais pautadas na parceria entre os setores do Trânsito, Segurança Pública e Saúde. O comprometimento das prefeituras no projeto, a metodologia adotada e a efetiva dedicação para alcançar o objetivo principal do PVT, de salvar vidas e mudar a cultura de segurança no trânsito nas cidades, foram os principais fatores responsáveis pelos resultados alcançados como o aumento da

fiscalização e a redução da mortalidade em algumas capitais participantes do projeto (MORAIS NETO *et al.*, 2013).

Para fortalecer o PVT e planejar ações relativas à segurança no trânsito foi criada em Florianópolis, em julho de 2014, a Rede Vida no Trânsito (RVT). Essa Rede reúne organizações governamentais, sociais e empresariais, sendo aberta à participação de indivíduos ou organizações que desejam a paz no trânsito. A RVT tem como missão e visão, “Garantir o Direito à Vida no Trânsito” e “Fazer de Florianópolis, até 2020, capital referência em educação, respeito, gentileza e paz no trânsito, reduzindo o número de mortes e feridos graves” (RVT, 2016).

Desse modo, é preciso compreender a realidade do trânsito mediante estudos que revelem temas que poderão potencializar as ações da RVT, a fim de reduzir os riscos no trânsito e promover qualidade de vida ao tornar este ambiente mais seguro e sustentável, preocupação essa que deve ser de todos os segmentos da sociedade.

Recorre-se às representações sociais como suporte teórico do presente estudo, no intuito de compreender as razões sociológicas de quem almeja conquistar mudanças no trânsito. A Representação Social é o reflexo das relações complexas, reais e imaginárias, objetivas e simbólicas que o sujeito mantém com o objeto ou tema. Essas relações fazem da representação um sistema organizado e estruturado, cuja função primordial é a apreensão e o controle da realidade, permitindo sua compreensão e interpretação (MORERA *et al.*, 2015). Nesse sentido, entende-se que a apreensão da realidade do trânsito em Florianópolis pelos membros da RVT poderá subsidiar as diversas instâncias governamentais, não governamentais e a sociedade civil para as mudanças necessárias.

Frente a essas considerações o estudo tem por objetivo compreender o significado de vida no trânsito na perspectiva dos membros da Rede Vida no Trânsito.

MÉTOD

Trata-se de uma pesquisa descritiva e exploratória, com abordagem qualitativa, baseada no referencial teórico das Representações Sociais, realizada com membros da Rede Vida no Trânsito (RVT), no município de Florianópolis, em Santa Catarina. A seleção dos participantes foi intencional e seguiu os seguintes critérios de inclusão: ser membro da Rede; ter idade mínima de 18 anos; e, participação em atividades da RVT por no mínimo seis meses, período

considerado suficiente para expressar a vivência do significado de vida no trânsito como atuante da Rede. Adotou-se como critério de exclusão estar em licença saúde, férias ou atuando em outro município durante a coleta de dados.

O contato dos participantes do estudo foi fornecido pela Secretaria Executiva da RVT. A coleta de dados foi realizada no período de junho a agosto de 2016, por meio de entrevista semiestruturada. As entrevistas foram realizadas em ambiente privativo das instituições que participam da RVT, após agendamento da data e horário e tiveram o tempo de duração de 10 a 32 minutos. Todas foram gravadas e transcritas na íntegra pela pesquisadora que realizou as entrevistas.

A organização e análise dos dados foram realizadas mediante o *Software Qualiquantisoft* do Discurso do Sujeito Coletivo (DSC), versão 1.3c. A técnica de análise de dados do DSC propõe quatro figuras metodológicas: Expressões-Chave (ECHs) que são trechos ou transcrições literais do discurso que representam a essência do conteúdo da questão em análise; Ideia Central (IC) expressão que revela e descreve o sentido de cada um dos discursos; Ancoragem (AC) que é a manifestação linguística explícita de uma dada teoria, ideologia ou crença que o autor do discurso professa e que está sendo usada pelo enunciador para enquadrar uma situação específica; e, Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) propriamente dito que é a reunião das ECHs presentes nos depoimentos, que têm IC ou AC de significado semelhante ou complementar, escrito na primeira pessoa do singular que representa o pensamento de uma coletividade (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2012).

Desse modo, o primeiro passo na organização dos dados no *Software* foi o cadastramento da pesquisa, da pergunta e dos participantes. Na sequência foi transferido do *Microsoft Word* o conteúdo das respostas de cada questão por participante. O passo seguinte consistiu em identificar, em cada resposta, as ECHs e, posteriormente, identificar e nomear as ICs a partir das ECHs. Em seguida foram agrupadas e denominadas as ICs e AC com sentido equivalente ou complementar. O último passo foi à construção do DSC a partir das ECHs com a mesma IC ou AC. O *Software* possibilitou ainda identificar o quantitativo de agentes sociais (participantes do estudo) que aderiram cada uma das ICs e AC.

A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Santa Catarina, sob o parecer n 1.513.132, CAAE: 54782616.0.0000.0121, e seguiu as recomendações da

Resolução n. 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde. Todos os participantes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Para preservar o anonimato dos participantes, os mesmos foram identificados pela letra: E (Entrevistado), seguida do número correspondente à sequência das entrevistas (E1, E2, E3...).

RESULTADOS

Participaram do estudo 30 membros da RVT, sendo 15 do sexo feminino e 15 do sexo masculino. A faixa etária dos participantes era entre 25 e 63 anos e todos com formação de ensino superior completo nas áreas de Medicina, Ciências Sociais, Odontologia, Economia, Enfermagem, Gestão Ambiental, Naturologia, Gestão de Negócios, Direito, Pedagogia, Educação Física, Sociologia, Jornalismo, História, Engenharia de Produção Civil ou Mecânica. Quanto à maior titulação dos participantes, 12 possuem especialização, 10 mestrados, um doutorado e um pós-doutorado.

O tempo de atuação na RVT variou de seis meses a dois anos, período este que corresponde à criação da rede. Vale ressaltar que todos os integrantes mantêm vínculo de trabalho fora da RVT e são membros da mesma de modo espontâneo ou por indicação vinculada ao seu trabalho. E sua participação na Rede ocorre nas reuniões mensais ampliadas, nos Grupos de Trabalho, no Grupo de Informação ou na Secretaria Executiva, contudo, há os que se envolvem concomitantemente em mais de uma dessas atividades, de acordo com a disposição pessoal e/ou do local de trabalho.

Da análise dos depoimentos emergiram uma AC e uma IC, cada uma contemplando um DSC sobre o significado de vida no trânsito para os membros da RVT, apresentadas na Tabela 1.

Tabela 1 - Ancoragem e Ideia Central referente ao significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito - Florianópolis, SC, Brasil, 2016.

Ancoragem (AC) e Ideia Central (IC)	Participantes (n)	Percentual (%)
AC: Promoção da vida no trânsito	27	71,1
IC: Preservação da vida pela redução dos acidentes	11	28,9
Total	38	100,0

Fonte: Dados da pesquisa, 2016.

Cabe esclarecer que oito participantes tiveram no seu discurso tanto AC como IC, o que justifica o total de 38 envolvidos nas duas figuras metodológicas (AC e IC), embora tenham participado do estudo 30 membros da RVT (Tabela 1).

O primeiro discurso (DSC.1), que se refere à AC, teve maior representatividade por envolver depoimentos de 27 participantes. Neste discurso, a Promoção da vida no trânsito se traduz em múltiplas perspectivas capazes de produzir mudanças na busca por condições ideais de vida no trânsito para todos e com a participação coletiva. São elementos promotores da vida no trânsito: educação; respeito; tolerância; investimento; segurança, dentre outros.

AC – Promoção da vida no trânsito

DSC.1 – *Vida no trânsito significa você ter, acima de tudo, uma cidade que permita às pessoas se deslocarem para seu trabalho, seu lazer, de qualquer forma, usarem a rua como parte das suas vidas e escolherem como querem se deslocar. Tem muito a ver com a paz no trânsito, é o direito à vida, é essa questão bem social de direito de andar onde você quer, de forma tranquila e passiva. É saber que o local por onde ando vai ter uma infraestrutura adequada, de que não vai haver nenhum risco para a vida em decorrência do trânsito. E também é uma questão de segurança porque às vezes você pode ser vítima de um assalto, de um sequestro, por falta de segurança no trânsito. Significa desconstruir uma cultura de violência e trazer esse conceito de saúde para o trânsito, de que a gente precisa se deslocar e isso faz parte da*

nossa vida. Então se deslocar não pode trazer outra coisa que não seja benefício para a nossa vida, que sempre a prioridade é a pessoa, é a vida humana, que o automóvel é apenas uma ferramenta. É ainda ter harmonia no trânsito, boa convivência, melhores condições de estar nesse espaço compartilhado de uma forma mais sustentável, mais solidária e com foco na saúde. Significa ainda tentar humanizar a cidade e que as pessoas tenham menos pressa, mais paciência. É a gente conseguir conviver com todos os parceiros que utilizam o trânsito para se locomover. Significa educação, respeito, investimento e tolerância. É retomar esse significado de relacionamento, entender que a gente tem vida e não disputa é ressignificar esse relacionamento no trânsito, repensar o que estou fazendo no trânsito. Ser consciente, bom condutor, conhecer as regras de trânsito, andar dentro da legalidade e ter uma boa estrutura familiar. Enfim, é salvar vidas e melhorar a qualidade de vida, tornar a mobilidade mais agradável, mudar um pouco essa cultura do automóvel, dar maior ênfase às pessoas, na qualidade de vida das pessoas (E1, E2, E3, E5, E6, E7, E8, E9, E10, E11, E12, E13, E14, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24, E25, E26, E28, E29, E30).

O segundo discurso (DSC.2), relacionado à IC, retrata que, para 11 participantes do estudo, o significado de vida no trânsito está relacionado à preservação da vida pela redução dos acidentes que culminam em óbitos, evidenciando um problema a ser resolvido.

IC – Preservação da vida pela redução dos acidentes

DSC.2 – *O trânsito não pode matar porque se não ele tira quantidade de vida e tem que ser exatamente o inverso do que temos hoje diante dos óbitos ocorridos no trânsito [...] estamos perdendo vidas todos os dias, o que não pode acontecer [...] vida no trânsito significa a diminuição de óbitos no trânsito e poder ter um transporte com segurança, com preservação da vida, sem se acidentar, poder se locomover para qualquer lugar e ter a liberdade de ir e vir sem correr risco. Não só ficar contabilizando óbitos, e sim, buscar formas de poder viver realmente com o trânsito. Significa ainda um problema que a gente tem para resolver, é uma preocupação. É conseguir começar a respeitar o outro e não gerar acidentes. Então, vida no trânsito é a gente evitar morte (E1, E2, E3, E4, E6, E8, E9, E11, E15, E23, E27).*

DISCUSSÃO

Os discursos do presente estudo evidenciam que os participantes significam a promoção de vida no trânsito com maior representatividade, quando comparada à preservação da vida pela redução dos acidentes que matam, o que deve estar relacionado ao próprio objetivo da Rede que é de trabalhar para melhorar a realidade negativa do trânsito (mortes ou limitações de vida), mediante estímulo à adoção de hábitos mais saudáveis, de paz, de segurança, de respeito e de humanização.

Entretanto, ambos os discursos revelam que os membros da RVT têm uma representação social positiva acerca do significado de vida no trânsito, pois se ancora na promoção ou preservação da vida nesse cenário. Diferentemente, a literatura aponta que, de modo geral, as concepções de trânsito estão ligadas aos desastres, congestionamentos, estresse entre outros agravantes à vida.

As representações sociais estão relacionadas às expectativas e à visão de mundo de um determinado grupo de pessoas e permitem desvelar os significados elaborados e compartilhados nas interações sociais em um mundo concreto e particular (MORERA *et al.*, 2015), o que pode justificar diferentes representações sobre a vida no trânsito. Nesse sentido, os participantes da pesquisa, por fazerem parte da RVT, compartilham experiências e conhecimentos e aderem aos objetivos e missão da Rede, construindo representações sociais próprias deste grupo e favoráveis à vida.

No tocante à promoção da vida no trânsito (AC), evidenciada no DSC.1, esta se traduz em um grande desafio, haja vista as circunstâncias de insegurança presentes no trânsito, a necessidade de se desconstruir a cultura de violência, de ressignificar o relacionamento das pessoas nesse cenário, dentre outros.

No universo de ressignificação do trânsito, entende-se a participação e o controle social como elementos fundamentais. Assim, emergiu nos discursos que é essencial o envolvimento da comunidade na promoção da vida no trânsito em relação à tomada de consciência de si, do outro e do meio ambiente em que se vive, tendo a RVT a sua parcela de contribuição nesse sentido. Pela participação e controle social os indivíduos e comunidades podem ampliar suas possibilidades de atuar sobre os fatores que afetam sua saúde e qualidade de vida (WHO, 1986), a exemplo das condições desfavoráveis do trânsito.

Em consonância com a participação e controle social para promover a vida no trânsito, ressalta-se a paz, que movimenta a vida a favor de melhorias individuais e coletivas, buscando beneficiar a todos. O desejo de construir uma cultura de paz no trânsito, revelada no primeiro discurso, exige que se modifiquem crenças, valores, comportamentos, interações e relações entre as pessoas. Implica, ainda, em criar novos objetivos e estratégias, transformar estruturas ineficientes e abandonar zonas de comodismo (MOREIRA; BRANCO, 2016) que refletem o individualismo no trânsito, expresso pela culpabilização do outro e banalização de diferentes problemas que tornam esse espaço coletivo violento e inseguro.

Nessa lógica, a segurança no trânsito necessita de um processo educativo com foco no desenvolvimento de pessoas, para que estas compreendam suas ações e revejam sua participação nesse cenário, buscando desenvolver suas funções sociais, o que depende de uma maior consciência individual e do incentivo à participação das pessoas no espaço público (BARBOSA, 2014), aspectos que constituem um desafio para a RVT.

Estudo aponta a humanização do trânsito como uma aliada na busca da resolutividade dos problemas por ele produzidos (LIRA *et al.*, 2016). Essa humanização, que no discurso dos membros da RVT (DSC.1) está relacionada ao respeito pelas pessoas, à boa convivência e à tolerância no trânsito, pode ser entendida como um requisito à garantia do direito de ir e vir das pessoas, de se deslocar com segurança e harmonia em um ambiente mais agradável e sustentável.

Contudo, considerando que na sociedade contemporânea os veículos automotores representam posição social mais elevada e poder, incluindo percepções de prestígio, liberdade e prazer, torna-se desafiador mobilizar a população em torno de posturas seguras e solidárias no trânsito, mediante ações que coíbam a vitimização das pessoas no exercício do direito elementar de ir e vir (PAIXÃO *et al.*, 2015).

Nesse sentido, destaca-se a relevância de se modificar um pouco a “cultura do automóvel”, como mencionado pelos participantes, e para tanto, é necessário se repensar as adaptações realizadas nas cidades, as quais violam a natureza para favorecer o uso dos automotores, contribuindo para a poluição do meio ambiente e danos à qualidade de vida das pessoas, que têm os espaços coletivos, como praças e áreas de lazer, cedidos à abertura de novas vias (LIRA *et al.*, 2016), aspectos que

desfavorecem a criação e manutenção de ambientes seguros e saudáveis de vida nas cidades.

Assim, uma abordagem integrada no planejamento e desenho de áreas urbanas é indispensável no contexto atual da urbanização, das imposições relacionadas à escassez de recursos ambientais e da promoção da inclusão social, como parte dos esforços globais para se atingir padrões de vida adequados para o alcance do desenvolvimento sustentável (MARINS, 2017). Acredita-se que a RVT poderá contribuir nesse sentido, tendo em vista a sua constituição, organização e dinâmica de trabalho, caracterizada por um grupo de profissionais de diferentes áreas do conhecimento, os quais atuam em ações distintas, voltadas à vida no trânsito.

Dentre os profissionais que constituem a RVT se destacam os enfermeiros, médicos e odontólogos, isso porque o setor saúde assume progressivamente um papel protagonizante em iniciativas tradicionalmente restritas aos setores de segurança pública, engenharias e direito, ressaltando-se a ênfase na abordagem intersetorial do problema da segurança no trânsito e as contribuições com os preceitos mais modernos de epidemiologia e a visão de promoção da saúde, primando, nesta, antes pela integridade e qualidade de vida (PAVARINO FILHO, 2016), também apontadas pelos participantes em ambos os discursos desta pesquisa.

No que se refere à preservação da vida pela redução dos acidentes (IC), os participantes revelaram no DSC.2 uma realidade que não é aceita por eles – a dos acidentes que culminam em óbitos, porém a que se obrigam a conviver, e gera insatisfação profissional e pessoal. Julga-se que essa representação se fundamenta nas estatísticas produzidas pela própria Rede, mas também naquelas divulgadas cotidianamente nos mais diversos veículos de comunicação, bem como em publicações científicas sobre a temática, que retratam a mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil (PAIXÃO *et al.*, 2015; ANDRADE; MELLO-JORGE, 2016; MANDACARU *et al.*, 2017) e no mundo (HASANZADEH *et al.*, 2014; OTZEN *et al.*, 2016; GOPAUL *et al.*, 2016; CARDONA *et al.*, 2017). Assim, as representações dos membros da RVT são concebidas como uma rede de conceitos e imagens interativas, que evoluem continuamente conforme o tempo e o espaço, diretamente proporcional à complexidade e velocidade das comunicações (MORERA *et al.*, 2015).

A proximidade com as informações negativas acerca dos acidentes, geradas na Rede, e com as ações desenvolvidas na mesma,

“alimenta” nos participantes do estudo o desejo de mudança e de preservar a vida no trânsito, identificando-se a função de orientação atribuída às representações sociais, as quais são responsáveis pela elaboração de condutas, comportamentos e práticas. Nesse sentido, a representação funciona como um sistema de pré-modificação da realidade, por determinar um conjunto de antecipações e expectativas sobre a mesma (MORERA *et al.*, 2015).

Os participantes significam a vida no trânsito com a prevenção dos acidentes e consequentes mortes, um problema a ser resolvido. Embora as taxas de mortalidade no trânsito reforcem esta representação, os resultados de uma avaliação do Projeto Vida no Trânsito, desenvolvida no país, mostraram que houve redução no número de mortes por acidentes, nesse cenário, em três das cinco capitais investigadas. Destacou-se no desempenho positivo do Projeto a intensificação das intervenções integradas e intersetoriais, decorrentes da parceria entre os setores do Trânsito, da Segurança Pública e da Saúde (MORAIS NETO *et al.*, 2013), o que pode estimular a atuação dos participantes como membros da RVT.

Comparativamente, a avaliação do ‘*Global Road Safety Program*’ na Turquia revelou que o Programa contribuiu para algumas melhorias no trânsito, todavia, é difícil concluir que o mesmo teve algum impacto quantitativo nos acidentes e taxas de mortalidade, nas duas cidades onde o estudo foi desenvolvido, sendo uma delas a capital do país (GUPTA *et al.*, 2017a). A avaliação do Programa também foi realizada em duas regiões da Rússia e evidenciou que em uma delas houve diminuição no número de mortes no trânsito (GUPTA *et al.*, 2017b).

Considerando que os resultados dos esforços globais de segurança no trânsito ainda são tímidos, eles têm contribuído com a preservação da vida e, quiçá, com a promoção da mesma nesse espaço coletivo. Ademais, podem motivar novas iniciativas capazes de produzir impacto positivo à vida no trânsito pela garantia de direitos como a segurança.

O número de participantes e a pouca representatividade da sociedade civil no estudo, que ocorreu pelo fato da mesma ainda não ser parte atuante na RVT, podem ter limitado um pouco a interpretação dos resultados, haja vista que quando se utiliza o referencial teórico da representação social, a intenção é conhecer o que pensa a coletividade e verificar o grau de compartilhamento de cada opinião. Contudo, teve-se o cuidado de convidar todos os membros atuantes na Rede durante o

período de coleta de dados, respeitados os critérios de inclusão do estudo, sendo contemplados na sua totalidade.

CONCLUSÃO

A representação dos participantes, no que se refere à "vida no trânsito" está voltada para a promoção da vida neste cenário, relacionada às condições ideais de trânsito e mobilidade com segurança. Para os participantes, vida no trânsito também significa a preservação da vida pela redução dos acidentes, mediante mudanças na infraestrutura, adoção de políticas públicas legítimas e sustentáveis, bem como compreensão e participação de toda a sociedade, que deve buscar paz, respeito e educação no trânsito. Desse modo, a realidade cotidiana das pessoas nesse cenário sinaliza a necessidade de melhorias a fim de garantir vida e com qualidade.

Recomenda-se outros estudos que abordem a vida no trânsito e não somente os agravos ocorridos neste ambiente. Estatísticas também são necessárias, mas devem ser principalmente instrumentos para gerar mudanças, conscientizar e sensibilizar toda a sociedade que deve ser ativa na promoção diária de vida no trânsito. Muito mais do que indicadores e dados, considera-se, aqui, vidas diariamente perdidas e condições insustentáveis que prejudicam a sociedade. E isso precisa mudar.

Destaca-se ainda que o estudo traz contribuições para a enfermagem relativas às representações sociais sobre a vida no trânsito, uma vez que a compreensão dos profissionais sobre as mesmas pode favorecer o planejamento de melhores estratégias e práticas de prevenção dos agravos e de promoção da vida no trânsito.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, S.S.C.A; MELLO-JORGE, M.H.P. Mortalidade e anos potenciais de vida perdidos por acidentes de transporte no Brasil. **Rev Saude Publica**. p.50:59, 2016.

BARBOSA, B.C.V. Empreendendo o I Núcleo Interdisciplinar Universitário de Trânsito de Pernambuco – Niut, como proposta para um trânsito sustentável. **Interfaces – Revista de Extensão da UFMG**, Belo Horizonte, v. 2, n. 3, p.119-132, dez. 2014.

BRASIL. Ministério da Saúde. Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde. (Org.) **Informações de Saúde: Sistemas e Aplicativos**. 2016. Disponível em: <: [http:// www.datasus.gov.br](http://www.datasus.gov.br)>. Acesso em: 2 fev. 2017.

_____. Ministério da Saúde. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Universidade Federal de Goiás, 2015a. 332 p.

CARDONA, A.M.S; ARANGO, D.C; FERNÁNDEZ, D.Y.B; MARTÍNEZ, A.A. Mortalidad por accidente de tránsito en el adulto mayor en Colombia. **Rev Saude Publica**. 2017.

GOPAUL, C.D.; SINGH-GOPAUL, A.; SUTHERLAND, J.M.; ROSTANT, L.; EBI, K.L.; CHADEE, D.D. The Epidemiology of Fatal road traffic Collisions in Trinidad and Tobago, West Indies (2000-2011). **Glob Health Action**. 2016; v. 9, p.32518.

GUPTA, S.; PAICHADZE, N.; GRITSENKO, E.; KLYAVIN, V.; YURASOVA, E.; HYDER, A.A. Evaluation of the five-year Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Program in the Russian Federation. **Public Health**. 144(Suppl). 2017b.

GUPTA,S.; HOE, C.; €OZKAN, T.; LAJUNEN, T.J.; VURSAVAS, F.; SENNER, S.; HYDER, A.A. Evaluation of a five-year Bloomberg Global Road Safety Program in Turkey. **Public Health.**; 144(Suppl). 2017a.

HASANZADEH, J; MORADINAZAR, M; NAJAFI, F.; AHMADIJOUBYBARY, T. Trends of mortality of road traffic accidents in Fars Province, Southern Iran, 2004 – 2010. **Iranian J Publ Health**. 2014; v. 43, n.9, p.1259-65. Disponível em: <<http://pubmedcentralcanada.ca/pmcc/articles/PMC4500428/pdf/IJPH-43-1259.pdf>> Acesso em: 24 jul. 2017.

LEFÈVRE, F.; LEFÈVRE, A.M.C. **Pesquisa de Representação Social: Um Enfoque Quanliquantitativo: a Metodologia do Discurso do Sujeito Coletivo**. 2. ed. Brasília: Liber Livro Editora, 2012. 224 p.

LIRA, L. *et al*. Opinião sobre o Trânsito por Profissionais de Saúde. **Revista Portal: Saúde e Sociedade, Alagoas**, v. 1, n. 3, p.205-2016, 2016. Disponível em:

<<http://www.seer.ufal.br/index.php/nuspfamed/article/view/2683/2157>>. Acesso em: 13 mar. 2017.

MANDACARU, P.M.P. *et al.* Qualifying information on deaths and serious injuries caused by road traffic in five Brazilian capitals using record linkage. **Accident Analysis and Prevention**. v. 106, p.392–398, 2017.

MARINS, K.R.C.C. Análise comparativa multicriterial de estratégias em sustentabilidade urbana aplicada aos bairros de Cidade Pedra Branca (Palhoça, SC) e Vauban (Freiburg, Alemanha). **Ambiente construído**, Porto Alegre, v. 17, n. 1, p. 393-408, mar. 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-86212017000100393&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 18 mar. 2017.

MORAIS NETO, O. L. *et al.* Projeto Vida no Trânsito: avaliação das ações em cinco capitais brasileiras, 2011-2012. **Epidemiol. Serv. Saúde**, Brasília, v. 22, n. 3, p. 373-382, set. 2013. Disponível em <http://scielo.iec.pa.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742013000300002&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 01 jan. 2017.

MOREIRA, L.S; BRANCO, Â.M.C.U.A. Processo de socialização e promoção da Cultura de Paz na perspectiva de policiais militares. **Estudos de Psicologia (Campinas)**, Campinas, v. 33, n. 3, p.553-563, set. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-166X2016000300553&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 02 fev. 2017.

MORERA, J.A.C. *et al.* Aspectos Teóricos e Metodológicos das Representações Sociais. **Texto & Contexto Enfermagem**. Florianópolis, v. 4, n. 24, p.1157-1165, out-dez. 2015. Trimestral.

NOGUEIRA, G.C. *et al.* Perfil das pessoas com deficiência física e Políticas Públicas: a distância entre intenções e gestos. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro -Rj, v. 21, n. 10, p.3131-3142, out., 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232016001003131&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 16 mar. 2017.

OTZEN, T; SANHUEZA, A; MANTEROLA, C.; HETZ, M; MELNIK T. Transport accident mortality in Chile: trends from 2000 to 2012. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 21, n. 12, p.3711-3718, 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v21n12/1413-8123-csc-21-12-3711.pdf>> Acesso em: 24 jul. 2017.

PAIXÃO, L.M.M.M. *et al.* Óbitos no trânsito urbano: qualificação da informação e caracterização de grupos vulneráveis. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 31, supl. 1, p. 92-106, nov. 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2015001300092&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 02 mai. 2017.

PAVARINO FILHO, R.V. As Declarações de Moscou e Brasília sobre a segurança no trânsito – um paralelo entre dois momentos no tema da saúde. **Ciência & Saúde Coletiva**, v.21, n.12, p.3649-3660, 2016. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v21n12/1413-8123-csc-21-12-3649.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2017.

REDE VIDA NO TRÂNSITO (RVT). **Boletim da Rede Vida no Trânsito: Monitoramento dos Desastres de Trânsito com Vítimas Fatais em Florianópolis**. Florianópolis, 2016. Ano I - nº1

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Road safety mass media campaigns: a toolkit**. Geneva - Switzerland: Department For Management Of Noncommunicable Diseases, Disability, Violence And Injury Prevention, 2016. Disponível em: <<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/254281/1/9789241511797-eng.pdf?ua=1>>. Acesso em: 07 mar. 2016.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **The Ottawa charter for health promotion**. Ottawa: WHO, 1986. Disponível em: <<http://www.who.int/Healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en/index1.html>>. Acesso em: jul. 2016.

5.3 MANUSCRITO 02 - AÇÕES DA REDE VIDA NO TRÂNSITO: DISCURSO DO SUJEITO COLETIVO

Mirela Schmidt Virgilio¹

Eliane Regina Pereira do Nascimento²

Maria Itayra Padilha³

RESUMO

Objetivo: Conhecer as ações relacionadas à vida no trânsito realizadas pela Rede Vida no Trânsito, e outras ações que, na percepção dos participantes, podem ser desenvolvidas. **Método:** Estudo descritivo, qualitativo baseado no referencial teórico das representações sociais com trinta participantes. Para organização e análise dos dados utilizou-se a técnica do Discurso do Sujeito Coletivo. **Resultados:** Surgiram quatro Ideias Centrais (1) múltiplas ações da Rede Vida no Trânsito, (2) mobilização intersetorial, (3) utilização de instrumentos e estratégias que sensibilizem a população para promover vida no trânsito: *advocacy*, produção de informação, escuta dos envolvidos em desastres no trânsito e (4) ações desafiadoras da Rede Vida no Trânsito: fiscalização no trânsito, infraestrutura das vias, intensificação das campanhas de mídias, transporte público, mobilidade, ocupação dos espaços da cidade, políticas públicas, educação para o trânsito nas escolas. **Conclusão:** As ações da Rede Vida no Trânsito estão sendo executadas e almejadas na intenção de evitar os desastres de trânsito e garantir vida do trânsito, evitando mortes prematuras e perdas irreparáveis para famílias e para sociedade.

Descritores: Acidente de trânsito. Promoção da Saúde. Políticas Públicas. Colaboração intersetorial. Segurança. Enfermagem.

¹ Enfermeira. Membro do Laboratório de Pesquisas no Cuidado de Pessoas nas Situações Agudas de Saúde (GEASS) da Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, Brasil. *E-mail:* mirelavirgilio@hotmail.com

² Doutora em Enfermagem. Docente do Departamento de Enfermagem e do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, Brasil. Pesquisadora CNPq. Líder do GEASS. *E-mail:* eliane.nascimento@ufsc.br

³ Doutora em Enfermagem. Docente do Departamento de Enfermagem e do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, Brasil. Pesquisadora CNPq. *E-mail:* itayra.padilha@ufsc.br

INTRODUÇÃO

Em todo o mundo, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS) os acidentes de trânsito causam a morte de 1,24 milhões de pessoas por ano e deixam entre 20 e 50 milhões de feridos. Se nada for feito para mudar essa realidade, estima-se que acontecerão em torno de 1,9 milhões de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030, tornando-se os acidentes de trânsito a sétima maior causa de óbitos no mundo (WAISELFISZ, 2013).

De acordo com relatório publicado pela OMS, apenas em 2013, mais de 41 mil pessoas perderam a vida nas estradas e ruas brasileiras. A partir de 2009, o número de acidentes de trânsito no país deu um salto de 19 por 100 mil habitantes para 23,4 por 100 mil habitantes, sendo este o maior registro na América do Sul (ONU, 2015).

Em Florianópolis, no ano de 2015, ocorreram 54 desastres de trânsito que ocasionaram o óbito de 55 pessoas. Quanto ao perfil, os homens foram os principais envolvidos (85,5%), além de afetar majoritariamente a população jovem com metade destes entre 15 e 32 anos. Em destaque aparece ainda o envolvimento do álcool como fator de risco, sendo identificado em mais de 40% dos envolvidos nos desastres ocorridos no ano (RVT, 2016).

O Brasil aderiu, em 2011, através do Projeto Vida no Trânsito (PVT), a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020) proposta pela Organização das Nações Unidas (ONU), na qual os governos de todo o mundo se comprometem a tomar medidas para prevenir os acidentes de trânsito. Neste processo, em 2012, na cidade de Florianópolis-SC, diversas organizações governamentais, empresariais e da sociedade civil iniciaram uma parceria aderindo a este projeto, e no ano de 2014 lançaram a Rede Vida no Trânsito (RVT). A Rede tem como Missão “Garantir o Direito à Vida no Trânsito” com a Visão de “Fazer de Florianópolis, até 2020, capital referência em educação, respeito, gentileza e paz no trânsito, reduzindo o número de mortes e feridos graves” (RVT, 2017).

Dentre as ações realizadas na RVT, a análise dos óbitos em desastres de trânsito no município de Florianópolis é considerada uma das principais ações ao produzir informações e avaliar os fatores de risco do trânsito do município, com a finalidade de planejar ações relativas à segurança viária e reduzir mortes e lesões por desastres de trânsito. Além disso, busca, junto com seus parceiros, fomentar ações que influenciem os motoristas em relação a não dirigir após beber,

promovendo a realização de abordagens educativas em bares, eventos noturnos, faculdades, e compartilhando informações em eventos em datas alusivas com a promoção de seminários e atividades procurando sensibilizar a todos sobre as ocorrências trágicas relacionadas ao álcool (RVT, 2017).

A RVT busca o estabelecimento constante de novas parcerias como importante mecanismo para atingir os objetivos propostos, isso por compreenderem que a atuação de modo intersetorial permitiu uma melhor avaliação do cenário do trânsito de Florianópolis, bem como na nas ações que propõem. A agregação de colaboradores e diferentes bancos de dados a este grupo ampliou a capacidade de análise e dirimiu lacunas de conhecimento encontradas, permitindo uma melhor aproximação da realidade deste importante problema de saúde pública (RVT, 2017).

No momento atual, em que se vive em uma sociedade em constantes transformações, evidenciam-se várias possibilidades de aplicação da Teoria das Representações Sociais (TRS) de Serge Moscovici, seja no estudo de fenômenos típicos da cultura da informação, na singularidade de cada grupo ou em qualquer coletividade da contemporaneidade (FERREIRA, 2016). Assim, a abordagem das representações sociais neste estudo proporcionou importante base teórica para a identificação dos termos e expressões que mais definem e organizam as representações de ações relacionadas à vida no trânsito, auxiliando o conhecimento das ideias compartilhadas pelos membros da RVT.

Desse modo, entende-se que é preciso conhecer mais sobre as ações da RVT no trânsito de Florianópolis mediante estudos que revelem o que representa a atuação desses membros diante das suas percepções, além de fazer emergir no que ainda desejam evoluir referente às ações da Rede. Acredita-se que trabalhando este tema se pode potencializar as ações da RVT e contribuir para a redução de desastres no trânsito, e sobretudo, de promover qualidade de vida ao tornar este ambiente mais seguro e sustentável.

Diante do exposto, este estudo teve por objetivo conhecer as ações relacionadas à vida no trânsito realizadas pela RVT, e outras ações que, na percepção dos participantes, podem ser desenvolvidas.

MÉTODO

Estudo descritivo, exploratório, qualitativo, realizado na Rede Vida no Trânsito (RVT). Trata-se de um serviço inovador de uma Rede de pessoas e organizações no município de Florianópolis, Santa Catarina, que objetiva desenvolver ações relacionadas à qualidade e à segurança de vida no trânsito.

Assim, o estudo foi desenvolvido com membros da RVT, totalizando 30 participantes. A seleção destes foi intencional de acordo com os critérios: ser membro da Rede Vida no Trânsito do município de Florianópolis; com idade mínima de 18 anos; estar participando das atividades da RVT no período da coleta de dados; e, no mínimo seis meses, tempo considerado suficiente para que os participantes representassem as ações da Rede. Considerou-se como critério de exclusão estar em licença saúde, férias ou atuando em outro município que não Florianópolis durante a coleta de dados. Importante salientar que estes critérios não foram encontrados o que permitiu a participação de todos os membros.

Todos os integrantes da RVT foram convidados a participarem do estudo e informados sobre o objetivo e método de coleta de dados, e manifestaram concordância por escrito, mediante a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, atendendo às recomendações da Resolução n. 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde.

A coleta de dados foi realizada pela pesquisadora no período de junho a agosto de 2016 por meio de entrevista semiestruturada sobre as ações realizadas e esperadas da RVT. O roteiro de entrevista contemplou a caracterização dos participantes e duas perguntas abertas sobre o tema: **para você, quais são as ações realizadas na RVT?**; e, **que outras ações você julga importante para promover vida no trânsito?** O local da entrevista foi escolhido pelos participantes, sendo a maioria realizada em seus ambientes de trabalho, em área privativa, com um tempo de duração que variou de 10 a 32 minutos. Todas as entrevistas foram gravadas com o consentimento dos envolvidos e transcritas na íntegra pela pesquisadora.

Para a organização e análise dos dados foi utilizado o *software Qualiquantisoft* do Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) e sobre os depoimentos dos participantes foi aplicada uma sequência de operações, a fim de identificar as seguintes figuras metodológicas: Expressões-chave (ECHs) - trechos literais do discurso que revelam a essência do depoimento; Ideias Central (IC) - descrevem de maneira sintética e

fidedigna o sentido de cada um dos discursos analisados; Ancoragens (AC) - expressões sintéticas que descrevem a manifestação linguística explícita de uma teoria, ideologia ou crença que o autor do discurso professa; e, por fim, o Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) - a reunião das ECHs dos depoimentos, que possuem IC ou AC de significado semelhante ou complementar e representa o pensamento de uma coletividade (LEFÈVRE; LEFÈVRE, 2012).

Para a organização dos dados no *software* foram inseridas as características dos participantes, as perguntas da entrevista e suas respectivas respostas, sendo os mesmos identificados com a letra E (Entrevistado), acompanhada de números que corresponderam à sequência de realização das entrevistas. A seguir foram identificadas as figuras metodológicas (ECHs, IC e AC) nas respostas dos participantes e construídos os DSCs de acordo às ECHs que possuem a mesma IC. Importante salientar que os discursos foram elaborados somente a partir das ICs, pois não foi encontrada a Ancoragem.

Este estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Santa Catarina, sob o Parecer número 1.513.132, CAAE: 54782616.0.0000.0121.

RESULTADOS

Em relação à caracterização dos participantes do estudo, no que se refere ao sexo não houve predomínio. A idade variou de 25 a 63 anos, predominando a faixa etária de 45 a 54 anos (n=10). Quanto à formação profissional, todos possuem ensino superior completo nos mais variados cursos: Medicina, Ciências Sociais, Odontologia, Economia, Enfermagem, Gestão Ambiental, Naturologia, Gestão de Negócios, Direito, Pedagogia, Educação Física, Sociologia, Jornalismo, Engenharia de Produção Civil, História e Engenharia Mecânica. A maioria (n=24) cursou pós-graduação, prevalecendo especialização (n=12) e mestrado (n=10). Quanto ao tempo de atuação na RVT, há participantes (n=16) com mais de dois anos de atuação. O fato da RVT ter sido criada em julho de 2014, explica o curto tempo de atuação dos participantes.

Todos os participantes mantêm seu vínculo de trabalho fora da RVT e participam da Rede de modo espontâneo ou vinculado ao seu trabalho, por meio das reuniões mensais ampliadas, dos Grupos de Trabalho, Grupo de Informação e/ou da Secretaria Executiva. Há os que

participam de uma ou mais atividades de acordo com sua disponibilidade pessoal e/ou do local de trabalho.

Os depoimentos dos participantes sobre as ações realizadas na RVT e outras que podem ser desenvolvidas pela Rede para promover vida no trânsito, originaram quatro ICs com os seus respectivos DSC: múltiplas ações da Rede Vida no Trânsito (IC.1); mobilização intersetorial (IC.2); Utilização de instrumentos e estratégias que sensibilizem a população para promover vida no trânsito: *advocacy*, produção de informação, escuta dos envolvidos em desastres no trânsito (IC.3); e, Ações Desafiadoras da RVT: fiscalização no trânsito, infraestrutura das vias, intensificação das campanhas de mídias, transporte público, mobilidade, ocupação dos espaços da cidade, políticas públicas, educação para o trânsito nas escolas (IC.4).

O DSC.1 evidenciou que ações da Rede estão voltadas para a prevenção de desastres, fiscalização e infraestrutura, nas quais se incluem a geração e divulgação de informações mediante campanhas de educação no trânsito, utilização da mídia para divulgação das ações da Rede na tentativa de atingir a sociedade, bem como questões relacionadas à segurança no trânsito.

IC.1 – Múltiplas ações da Rede Vida no Trânsito

DSC.1 - *Para que se possa fazer qualquer ação precisamos conhecer a realidade, ter métricas, ter estatísticas para justificar as ações, o que é feito pelo Grupo de Informações que analisa as estatísticas, discute e apresenta panoramas. Então, a Rede Vida no Trânsito tem como ação estudar dados para transformá-los em informação e conseguir fazer com que as ações sejam voltadas para prevenção, fiscalização, infraestrutura, e batalha muito para conquistar a sua visibilidade, se tornar referência no trânsito, principalmente para os órgãos governamentais. Trabalha com datas pontuais, procurando mobilizar pessoas e fazer ações em pontos estratégicos. Juntamente com os dados, a Rede promove as campanhas que pode trazer mais pessoas a participarem a fim de construir um trânsito mais seguro, mais humano. Assim, teve o grupo da Rede que trabalhou com campanha no carnaval, participação no dia mundial sem carro, na maratona intermodal, em eventos com o setor da saúde pública, no Maio Amarelo, seminário de mobilidade, blitz, projetos como Balada pela Vida e Zona 30, com algumas mobilizações políticas necessárias. São ações práticas tentando chamar atenção dos órgãos competentes para agir em parceria com a Rede e, de certa forma, aumentou a fiscalização no*

trânsito. Em se tratando da infraestrutura a gente ainda não consegue fazer muito, mas pôde propor ações, então isso a Rede tem feito. As ações são ainda de conscientização, mudança e educação, sendo que muitas das instituições que participam da Rede fornecem materiais e pessoal para campanhas educativas no trânsito. Outras ações tiveram foco na mídia, em criar agenda para Rede para que a sociedade civil seja influenciada em termos educacionais. Essa parte importante do advocacy, de tentar discutir isso na sociedade, de levar pra mídia, de poder discutir de uma forma que possa promover melhor as condições a partir da produção de informações e levar a sociedade para uma visão de zero mortes no trânsito. Nas rodovias procura buscar mais atuação política e tirar da responsabilidade pelos desastres somente do individual. Além de identificar os motivos dos óbitos no trânsito, hoje percebo que existe movimento na Rede no sentido de planejar. Acho que a Rede ainda está um pouco tímida nas ações propriamente ditas. A questão da Rede Vida no Trânsito ser um grupo novo, de certo modo imaturo, acho que só agora estamos chegando na etapa de conseguir realmente planejar ações efetivas em relação a essas ocorrências. Fomentou debates com candidatos a cargos governamentais, e achei muito legal essa ideia de reunir os candidatos a prefeito para falar sobre o trânsito e até para levar ao conhecimento deles o que é a Rede (E1, E3, E4, E5, E6, E7, E8, E9, E10, E11, E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24, E25, E26, E27, E28, E29, E30).

Pode-se observar no DSC.2, que tem como Ideia Central a Mobilização intersetorial (IC.2), considerada como uma ação da Rede: a valorização da atividade compartilhada com o envolvimento de diferentes especialidades/profissões/setores da sociedade voltados para as melhores condições de vida no trânsito.

IC.2 – Mobilização intersetorial

DSC.2 - *A primeira questão como ação da Rede Vida no Trânsito é a mobilização intersetorial, um aspecto bastante forte que é trabalharmos em parcerias. O compartilhamento de conhecimento que ocorre, compartilhamento de responsabilidades com pessoas de diferentes setores e áreas, que têm o envolvimento com os problemas do trânsito e estão conseguindo sentar para discutir a situação atual. A gente tem procurado trabalhar de forma integrada, somando forças com várias instituições e só assim a gente tem mais força e mais visibilidade. Uma das grandes ações que a Rede faz é essa de*

apresentar essas pessoas e construir vínculos entre elas, já que a gente tem objetivos que só são alcançáveis se trabalharmos juntos, ou seja, se houver uma interdependência. Eu acho que a Rede é bacana, que as discussões são muito importantes, o olhar de cada um, o fato de você ouvir o outro, entender como aquele órgão funciona dentro das questões do trânsito, como podem se relacionar. Presencio o engajamento das instituições nas datas comemorativas quando se tenta chamar a atenção da sociedade, do poder público para a questão do trânsito, do direito à vida no trânsito. Acho que a gente tem que trabalhar mesmo em Rede, a gente tem que tentar abraçar a todos para poder alcançar bons resultados no nosso trânsito. É muito importante conhecer o trabalho um do outro e descobrir modos de ver diferentes de cada profissional (E1, E2, E3, E5, E7, E8, E18, E19, E24).

Além das ações do cotidiano da Rede, foi questionado que outras ações os participantes julgam importantes para promover vida no trânsito. Assim, de acordo com DSC. 3, os membros da RVT acreditam ser necessário sensibilizar toda sociedade para que haja mudança de cultura, empoderamento e humanização no trânsito, principalmente através do *advocacy*, produção de informação, escuta dos envolvidos em desastres no trânsito.

IC.3 – Utilização de instrumentos e estratégias que sensibilizem a população para promover vida no trânsito: *advocacy*, produção de informação, escuta dos envolvidos em desastres no trânsito.

DSC.3 - *Para promover vida no trânsito é necessário trabalhar com *advocacy* e geração de informação para juntos sensibilizar para o tema. Isso é fundamental na mudança de cultura do trânsito em Florianópolis e necessário que aconteça na sociedade civil e dentro do governo como uma sensibilização estruturada. As pessoas precisam compreender que a gente pode ter melhor transporte coletivo, mais espaços para as pessoas andarem de bicicleta. Então, tem que trazer isso para pauta. Fazer as pessoas enxergarem os dados que a gente enxerga, a sociedade, principalmente, porque quem mais deveria estar cobrando fiscalização e mudanças estruturais é a sociedade. Então precisamos transformar tudo que sabemos numa linguagem que mobilize as pessoas, que empodere, que seja usado para o *advocacy* e nisso, a gente também precisa avançar porque muitas das ações não são levadas ao público que visamos alcançar. Precisamos passar as informações do nosso trânsito para as pessoas, de que a vida no*

trânsito depende das pessoas, depende de cada um pensar no que pode melhorar ou pode mudar na sua forma de agir para fazer com o que os acidentes não aconteçam mais, que mortes não aconteçam. E acho que falta na RVT também o trabalho de escuta. De conhecer as famílias que sofrem por desastres no trânsito, de fazer um trabalho mais humanizado e, assim talvez, tirar dessa dor um mecanismo para desenvolver atividades que atinjam outros que já estão céticos ao sistema e aí contribuïrem pra resgatar não só essas pessoas como atores sociais, mas que elas possam fazer parte da RVT. Na verdade, fazer as pessoas chegarem até nós. Também percebo queixas sobre a participação de algumas instituições que vão e depois não voltam. Nesse caso seria importante ter uma comissão de articulação dos órgãos para estar identificando novos órgãos e resgatando os que já participaram, visitando essas instituições sistematicamente, com apresentação do projeto, dados e relatórios. Seria uma comissão de gestão que se responsabilizasse pelas articulações, tanto no fortalecimento das questões como na busca de novas instituições, mas que não precisa ter uma conotação hierárquica. A gente gasta muito tempo tentando fortalecer os membros para que participem da Rede, temos poucos membros que realmente participam e pode ser que tenha membro que deixa de participar por achar que não faz a diferença, só que todos fazem a diferença. Então, só precisa planejar mais e entrosar melhor quem vai participar para poder colocar mais ações em prática. Os próprios gestores deveriam ter uma participação mais direta dentro do sistema de mobilidade. Muitas vezes vejo as pessoas falando que desconhecem o sistema de transporte coletivo ou pessoas que nunca utilizaram esse meio de transporte. Seria importante pelo menos ter essa visão mais organizacional dentro dos órgãos ligados ao trânsito. A partir do momento que a Rede conseguir que instituições que cuidam do trânsito na nossa região participem ativamente, a Rede vai conseguir ter um trabalho que apareça, e precisa buscar ser reconhecida diante do trabalho sério que é realizado e para isso é necessário buscar grupos de trabalho, seja do trânsito, da comunicação, mostrar os dados de uma forma que consiga agregar pessoas. E, além do envolvimento dos setores afins e o comprometimento dos governos e da sociedade como um todo, precisamos na verdade de uma consciência mundial do que essa construção de cidades trouxe para a qualidade de vida, o que a cidade é para as pessoas. É um assunto que tem que ser fortalecido, com mais consciência, mudanças, não só no planejamento da cidade como na própria formação dos profissionais que vão futuramente

cuidar do nosso trânsito (E1, E2, E3, E5, E7, E8, E9, E11, E16, E18, E22, E24, E27).

Por fim, os participantes retomam ações desenvolvidas de modo ainda insatisfatório, bem como outras que almejam executar para alcançar os objetivos da Rede e garantir vida no trânsito. Desse modo, no DSC.4 é possível identificar ações voltadas para a educação, fiscalização e infraestrutura, segurança, mobilidade e políticas públicas.

IC.4 – Ações Desafiadoras da RVT: fiscalização no trânsito, infraestrutura das vias, intensificação das campanhas de mídias, transporte público, mobilidade, ocupação dos espaços da cidade, políticas públicas, educação para o trânsito nas escolas.

DSC.4 - Sem dúvida a fiscalização é uma ação muito importante na melhoria do nosso trânsito e precisa ser intensificada, assim como campanha nas mídias que precisa ser de ampla cobertura para alertar as pessoas sobre suas responsabilidades. Com base nos resultados que a Rede Vida no Trânsito já levantou, acredito que deve ser trabalhada a questão do excesso de velocidade nas vias como ações de fiscalização que, além de agir na questão do excesso de velocidade, evita o uso associado de álcool e direção. Outra ação emergencial é a questão da infraestrutura do trânsito. Precisamos pensar se as obras estão contemplando a todos e a Rede pode contribuir através do Grupo de Trabalho (GT) de infraestrutura conversando com os órgãos de planejamento, reforçando a ideia de que o trânsito precisa contemplar uma gama maior de usuários e não somente os veículos, como, por exemplo, através da ação de incentivar a construção de mais ciclovias que é uma tendência no mundo inteiro. Assim poder transformar as informações do Grupo de informações em propostas mais concretas para também levar aos órgãos competentes e tentar modificar cenários que já foram mapeados e precisam ser mudados para evitar desastres de trânsito. E, ao mesmo tempo, associar ações para melhorar e qualificar o transporte público criando discussões na sociedade a fim de gerar impacto na segurança, mobilidade e saúde em médio e longo prazo e avançar na questão do compartilhamento de vários modais. É necessário também promover discussões da mobilidade na nossa cidade e entrar com uma visão de segurança e proteção na ocupação e deslocamento nos espaços da nossa cidade a partir dos projetos que já existem e pensar em como queremos se locomover. E se hoje já se sabe que há pontos estratégicos com problemas, que trazem risco no trânsito então é necessário alertar, notificar e informar todos os órgãos que

estejam relacionados para tentar incentivar e realizar as mudanças necessárias. Definir políticas públicas que sejam atemporais e não governamentais para construir uma política de segurança de trânsito, o que não existe hoje. Ainda como ação a Rede precisa entrar nas escolas e tentar chamar a atenção das crianças para a educação para o trânsito. Desde a década de 90 está previsto educação no trânsito nas escolas, então a Rede poderia ir para as universidades e fomentar políticas e criar situações que movimente a sociedade para propor educação no trânsito como uma disciplina nas instituições de ensino. Para isso seria importante a Rede ter um grupo com esse foco de desenvolver atividades, desafios e ações no ensino infantil, fundamental, médio e universitário. Tem que primar ainda pela educação da população, em esclarecer, principalmente a questão do álcool relacionado à direção, já que está muito ligado a maior parte dos óbitos no trânsito. Acredito que nesse momento o Grupo de Informações precisa expandir seu trabalho para além de estudar os óbitos no trânsito possa estudar como ficam as vítimas que sobreviveram aos desastres. A Rede poderia ainda fazer uma melhor divulgação dos dados, das ações que faz, pois percebo as ações sendo divulgadas mais entres os membros e a maior parte da sociedade desconhece. A capacitação maior na parte científica também é uma ação necessária na Rede para melhorar a análise dos dados, desenvolver pesquisas e induzir órgãos governamentais e instituições privadas a destinarem recursos. A integração da gestão do trânsito também se faz necessária, pois atualmente se encontram todos muito divididos e a Rede pode favorecer essa integração dos órgãos que atuam no trânsito (E4, E5, E6, E7, E10, E11, E12, E13, E14, E15, E16, E17, E18, E19, E20, E21, E23, E25, E26, E28, E29, E30).

DISCUSSÃO

Os desastres de trânsito aparecem como sério problema da saúde pública no Brasil e necessitam de diferentes ações preventivas, haja vista que as causas são multifatoriais e as consequências vão além dos desastres com óbitos, e por isso exigem ações efetivas e imediatas de toda sociedade. Assim, considerando que a realidade pode ser rerepresentada, interiorizada e reconstruída no sistema cognitivo do indivíduo ou grupo, e integrada no seu sistema de valores, que varia de acordo com sua história e contexto social e ideológico (MORERA *et al.*,

2015), procurou-se neste estudo conhecer as ações da RVT do modo como são representadas por seus membros.

Observa-se no DSC.1 que as informações sobre desastres com óbitos no trânsito do município de Florianópolis, repassadas pelo Grupo de Informações (GI) aos membros da RVT, são utilizadas para subsidiar a tomada de decisão e a implementação de ações no trânsito, bem como identificar os fatores de risco que contribuíram para os desastres (RVT, 2016). A partir das informações geradas, os membros da RVT relatam que realizam ações de educação para o trânsito para a sociedade com atividades em datas pontuais e buscam chamar a atenção dos órgãos governamentais no intuito de conscientizar a todos sobre a atual situação do trânsito. E a Rede está sistematizando informações através de um compromisso constantemente reforçado entre seus membros, a fim de produzir bem público e promover vida no trânsito.

Além da produção de dados e de informações, os participantes relatam realizar ações no sentido de intensificar a educação da sociedade, juntamente com fiscalização e apontamento de condições das vias na cidade. Isso porque existe a real necessidade de reforçar medidas educacionais, incluindo o comportamento no trânsito, a questão do uso de álcool e drogas pelos usuários do trânsito, além de análises de infraestrutura das vias (PAIXÃO *et al.*, 2015).

Os participantes consideram que a RVT atua com ações educativas e fiscalizadoras, porém é fundamental que elas ocorram de forma sistemática e em longo prazo, a fim de provocar mudança cultural, principalmente, contra o uso de bebidas alcoólicas no trânsito, pois apesar da Lei n. 9.294, de 1996, proibir a veiculação de propaganda de bebidas alcoólicas no Brasil, o espaço comercial ainda exhibe e a mídia diariamente apresenta a realidade nacional dos desastres com mortes, provocados por condutores que ingeriram bebida alcoólica. Além disso, diversas campanhas de segurança viária têm sido veiculadas, mas até o momento sem causar efeito na redução de lesões e óbitos no trânsito (AGUILERA; MOYSES; MOYSES, 2014).

As contribuições das práticas educativas com o propósito de um trânsito sustentável que promova a vida, na visão dos participantes do estudo, é um desafio da Rede. De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a educação para o trânsito já se constitui um direito de todos e um dever dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Para tanto, propõe-se um programa nacional de implantação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino, porém infelizmente, ainda não se tem, na prática, a aplicação desta proposta legislativa (BRASIL,

1997). Assim, em relação ao trânsito, esperam-se mudanças urgentes no processo de educação, principalmente através das instituições de ensino, pois o trânsito seguro requer pessoas com habilidade para pensar criticamente para agir de modo sintonizado.

Nesse sentido, pode-se afirmar que a segurança da circulação urbana também carece de educação para que se tenha como meta o desenvolvimento de pessoas que compreendam suas vivências no espaço social. Em consequência, o enfrentamento dessa questão perpassa a formação cidadã e ressalta a escola diante de uma prática do saber fazer, de modo a levar o aluno a repensar comportamentos no espaço urbano (BARBOSA, 2014).

Em conjunto com a questão relacionadas à educação para o trânsito, salienta-se ainda a urgência de garantir políticas públicas que favoreçam questões comprometidas com a promoção de vida no trânsito. Em 2001, por meio da Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências, o Brasil assume que estes agravos são efetivamente problemas de saúde pública e define as ações específicas do setor saúde no campo da vigilância, promoção da saúde, prevenção de agravos, assistência, recuperação e reabilitação (BRASIL, 2001). As Políticas de trânsito não devem estar direcionadas somente para a redução da morbimortalidade, mas ultrapassar essa barreira e buscar a atuação na prevenção e atendimentos dos agravos decorrentes do trânsito e propor ações de promoção de vida no trânsito, como representam os participantes do estudo.

Para tanto, considera-se imprescindível na atualidade reforçar a necessidade de política pública que previna os desastres de trânsito, e que seja aplicada de modo efetivo para que se tenha mais segurança no trânsito. Assim como a necessidade de conscientização da população diante das políticas vigentes, para que elas possam se tornar viáveis (OLIVEIRA *et al.*, 2013).

No DSC.2 os participantes sem referem à mobilização intersetorial (IC.2) como ação da Rede, justificando a necessidade de ações integradas em relação aos problemas do trânsito, compartilhando conhecimento e responsabilidades diante de uma situação que requer parcerias. Desta forma, desejam que a sociedade assuma o compromisso de educar-se para o trânsito, seja nos ambientes escolares ou no cotidiano da vida. O setor saúde também tem essa responsabilidade no envolvimento com a questão da segurança e qualidade de vida no trânsito e contribui com o tema, que antes era preferencialmente

conduzido por setores de segurança pública, das engenharias e do direito.

Os desastres de trânsito, além de causar a mortes, podem deixar sequelas permanentes que impactam a vida das pessoas envolvidas e seus familiares e de toda sociedade. Desse modo, é indispensável a unificação de várias fontes de dados de setores diferentes para melhor entendimento dos acidentes de trânsito no intuito de fomentar políticas públicas intersetoriais que visem à redução das mortes por este agravo (ALMEIDA *et al.*, 2013).

Para ser ter trânsito sem desastres, na percepção dos membros da RVT, é necessária a participação de todos envolvidos no trânsito, bem como ações intersetoriais através do exercício de suas responsabilidades sociais na construção de ambientes seguros no trânsito. Fica evidente, então, o desafio da implementação e manutenção da intersetorialidade promovendo troca de saberes, planejamento de ações e tomada de decisões de forma compartilhada. Esse novo modo de fazer exige mudanças de valores culturais para um agir coletivo (SILVA; TAVARES, 2016).

Na RVT, a presença de órgãos públicos ainda é muito forte e por isso os membros da Rede desejam alcançar a sociedade através de suas ações. Por outro lado, as ações existentes já ajudam a transformar os locais de trabalho dos órgãos representados na Rede por meio de seus membros, bem como a provocar os participantes e as organizações envolvidas, chamando à atenção para o trânsito e suas necessidades. Os participantes compartilham a ideia de que só é possível vida no trânsito se toda sociedade estiver voltada para a causa e que a Rede divulgue suas ações no sentido do engajamento de todos.

O estudo revelou que existem ações a serem alcançadas na Rede que estão intimamente ligadas à sensibilização para vida no trânsito (IC.3). No DSC.3, identifica-se o desejo de acessar a sociedade no intuito de provocar uma mudança cultural a respeito do trânsito, conquistando um ambiente de respeito, humanizado e para isso acreditam ser necessário empoderar principalmente a sociedade civil, além de mobilizar gestores de diversas áreas.

No entanto, alcançar a mobilização da população em torno de posturas seguras e solidárias no cumprimento da lei e responsabilidade no trânsito, acredita-se ser um processo desafiador, de reforço da ideia de que os acidentes de trânsito não devem ser considerados acidentes por se tratarem de eventos preveníveis (PAIXÃO *et al.*, 2015) e que exige mudanças culturais significativas.

Os prejuízos à qualidade de vida da sociedade decorrente do trânsito requerem também a humanização como potencial contribuição, que gradativamente pode modificar os valores errados e as atitudes de risco, através da cidadania, e assim diminuir os altos índices de morbimortalidade decorrente das situações indesejadas no trânsito, que terminam por gerar desastres (LIRA *et al.*, 2016).

Assim, parece necessário não somente a formação de posturas e comportamentos individuais com base nos valores éticos e humanos. É preciso também ações conjuntas definidas nas políticas públicas e a participação dos governantes, além de formulação de políticas claras e coerentes que deem sustentabilidade às ações, determinando diretrizes e garantindo as reais condições para que elas sejam implementadas no sentido de transformar a realidade (SAKATA; EGRY; NARCHI, 2014).

Em relação às ações desafiadoras na Rede Vida no Trânsito (IC.4) o discurso (DSC.4) aponta para a necessidade da RVT melhorar as informações, expandindo investigação e divulgação dos desastres de trânsito, bem como de investimento para a educação no trânsito, por meio de instituições de ensino, além de continuar empregando esforços na intersetorialidade, buscando novos parceiros para Rede, já que compreendem como estratégia indispensável. O discurso mostra ainda que os participantes almejam atuar diretamente nas mudanças necessárias à mobilidade urbana do município para promover segurança no trânsito.

A colaboração intersetorial dos membros da Rede Vida no Trânsito permitiu uma avaliação mais rica dos eventos fatais do trânsito de Florianópolis se comparado ao que cada instituição faria isoladamente (RVT, 2017). A união de colaboradores com diferentes bancos de dados ampliou a capacidade de análise, e diminuiu as lacunas de conhecimento, permitindo uma melhor aproximação da realidade deste importante problema de saúde pública (RVT, 2016). Atualmente, na RVT apenas os óbitos vêm sendo avaliados, mas os membros da Rede expressam o desejo de avaliar também os desastres com feridos graves.

Em relação às ações de mobilidade urbana, a RVT também deseja realizar ações no sentido de promover mudanças, a fim de assegurar a qualquer cidadão o direito ao acesso, considerando os modos como as cidades crescem e se desenvolvem. E sem implementar a infraestrutura exigida pelo aumento da frota em circulação e sem fomentar o transporte coletivo, os municípios vêm enfrentando problemas decorrentes do predomínio do transporte individual motorizado nas

áreas urbanas como os congestionamentos, a poluição do ar, a demanda crescente por áreas de estacionamento, além das críticas à qualidade do transporte coletivo e aumento dos acidentes de trânsito (BRASIL, 2015b), o que interfere negativamente na qualidade de vida de todos.

Dessa forma, as ações em relação aos problemas do trânsito devem concentrar esforços para conquistar condições sustentáveis no ambiente urbano, procurando diminuir a poluição do ar e a emissão de gases de efeito estufa, a redução de congestionamentos e incentivo à qualidade de vida, bem como a redução efetiva no número de acidentes. Com gestão, investimentos, esforços conjuntos e as nações comprometidas com as mudanças necessárias, o cenário da segurança viária poderá ser revertida globalmente (AMBEV S.A., 2014).

A mobilidade nas cidades é fator primordial na vida dos cidadãos. E para alcançar a mobilidade urbana sustentável se faz necessário minimizar fatores externos prejudiciais e tornar as cidades mais inclusivas, através de mudanças estruturais com planejamento e com vistas ao sistema como um todo, envolvendo todos os segmentos da sociedade e as esferas de governo. Além disso, é preciso adotar uma política que oriente e coordene esforços, planos, ações e investimentos, para garantir à sociedade brasileira o direito à cidade, com equidade social, maior eficiência administrativa, ampliação da cidadania e sustentabilidade ambiental (BRASIL, 2015c), sendo o que desejam os membros da RVT através das ações que já executam, como também nas que desejam realizar no município de Florianópolis a fim de garantir vida no trânsito.

CONCLUSÃO

As ações desenvolvidas e esperadas da RVT representam o objetivo de garantir vida no trânsito, associado à prevenção de mortes prematuras, sequelas e doenças que acarretem perdas irreparáveis às famílias e à sociedade. As representações sociais dos membros da RVT apontam para a necessidade de mudança do cenário de violência no trânsito mediante ações intersetoriais integradas e sustentadas, utilizando as informações para identificar fatores que influenciam na ocorrência de desastres, bem como para planejar um ambiente urbano mais seguro e humano.

Dentre os nós críticos para realização de novas ações, apontados pelos membros da RVT, destacam-se a falta de políticas públicas atuantes nos problemas decorrentes do trânsito, a representação da

sociedade civil na Rede, a visão restrita de gestores que tendem a não compreender a Rede, além da pouca participação das instituições de ensino para realização de novas estratégias, o que resulta numa notável carência de apoio no sentido de promover vida no trânsito.

Dessa maneira, é possível identificar que os membros da RVT têm o desafio de fortalecer suas ações no sentido de mobilizar e sensibilizar um maior número de parceiros. Para tanto, as próprias ações que emergiram nos discursos dos participantes podem subsidiar um planejamento mais qualificado de ações que promovam vida no trânsito.

Assim, pode-se afirmar que este estudo, baseado nas Representações Sociais a fim de conhecer as ações representadas pelos membros da RVT, pode trazer contribuições para avaliação da Rede, que há pouco tempo iniciou um trabalho desafiador de modificar o cenário atual do trânsito de Florianópolis. O estudo possibilitou contemplar a realidade da RVT e proporcionar a reflexão sobre suas ações e, desse modo, poder estimular o planejamento de outras ações que visem atingir o objetivo da Rede que é, justamente, garantir vida no trânsito.

REFERÊNCIAS

AGUILERA, S.L.V.U; MOYSES, S.T; MOYSES, S.J. Intervenções de segurança viária e seus efeitos nas lesões causadas pelo trânsito: uma revisão sistemática. **Rev Panam Salud Publica**, Washington, v. 36, n. 4, p. 257-265, out. 2014 . Disponível em <http://www.scielosp.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1020-49892014000900007&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 mai. 2017.

ALMEIDA, R.L.F. *et al.* Via, homem e veículo: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 47, n. 4, p. 718-731, ago. 2013 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102013000400718&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 mai. 2017.

AMBEV S.A. (Brasil) (Org.). **Retrato da Segurança Viária no Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 08 mai. 2015.

BARBOSA, B.C.V. Empreendendo o I Núcleo Interdisciplinar Universitário de Trânsito de Pernambuco – Niut, como proposta para um trânsito sustentável. **Interfaces – Revista de Extensão da Ufmg**, Belo Horizonte, v. 2, n. 3, p.119-132, dez. 2014.

BRASIL. Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Câmara dos Deputados. **O desafio da mobilidade urbana**. Brasília: Edições Câmara, 2015b. 352 p.

_____. Lei n. 9503, de 23 de setembro de 1997. **CTB - Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 23 set. 1997. Artigo 76, Capítulo VI - DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=50&campo_busca=&artigo=76>. Acesso em: 03 jan. 2017.

_____. Portaria n. 737/GM, de 16 de janeiro de 2001. **Política Nacional de Redução da Morbimortalidade Por Acidentes e Violências**. Brasília, 18 jan. 2001. p. 3-8.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - Semob. Ministério das Cidades. **PlanMob: Caderno de referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2015c. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

FERREIRA, M.A. **Teoria das Representações Sociais e Contribuições para as Pesquisas do Cuidado em Saúde e de Enfermagem**. Esc Anna Nery. v. 20, n.2, p.214-219, 2016.

LEFÈVRE, F.; LEFÈVRE, A.M.C. **Pesquisa de Representação Social: Um Enfoque Quantitativo: a Metodologia do Discurso do Sujeito Coletivo**. 2. ed. Brasília: Liber Livro Editora, 2012. 224 p.

LIRA, L. *et al.* Opinião sobre o Trânsito por Profissionais de Saúde. **Revista Portal: Saúde e Sociedade**, Alagoas, v. 1, n. 3, p.205-2016, 2016. Disponível em: <<http://www.seer.ufal.br/index.php/nuspfamed/article/view/2683/2157>>. Acesso em: 13 mar. 2017.

MORERA, J.A.C. *et al.* Aspectos teóricos e metodológicos das representações sociais. **Texto contexto - enferm.**, Florianópolis , v. 24, n. 4, p. 1157-1165, Dec. 2015 Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-07072015000401157&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 15 jan. 2017.

OLIVEIRA, A.P.P. *et al.* Possível impacto da "Lei Seca" nos atendimentos a vítimas de acidentes de trânsito em uma unidade de emergência. **Esc. Anna Nery**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 1, p. 54-59, mar. 2013. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-81452013000100008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 04 mai. 2017.

ONU. OMS: **Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul.** 2015. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

PAIXAO, L.M.M. *et al.* Óbitos no trânsito urbano: qualificação da informação e caracterização de grupos vulneráveis. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 31, supl. 1, p. 92-106, nov. 2015 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2015001300092&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 02 mai. 2017.

PAVARINO FILHO, R.V. As Declarações de Moscou e Brasília sobre a segurança no trânsito – um paralelo entre dois momentos no tema da saúde. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro , v. 21, n. 12, p. 3649-3660, dez. 2016 . Disponível em

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232016001203649&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 fev. 2017.

REDE VIDA NO TRÂNSITO (RVT). **Boletim da Rede vida no trânsito.** Florianópolis, 2016. 8 p. 1.

_____. **Boletim da Rede vida no trânsito.** Florianópolis, 2017. 11 p. 2.

SAKATA, K.N; EGRY, E.Y; NARCHI, N.Z. A política brasileira de redução de acidentes e violência se alinha às perspectivas

internacionais? **Rev. esc. enferm. USP**, São Paulo, v. 48, n. spe2, p. 197-203, Dec. 2014. Disponível em:
<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0080-62342014000800197&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 06 fev. 2017

SILVA, D.A.J; TAVARES, M.F.L. Ação intersetorial: potencialidades e dificuldades do trabalho em equipes da Estratégia Saúde da Família na cidade do Rio de Janeiro. **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro - RJ, v. 40, n. 11, p.193-205, dez. 2016. Disponível em:
<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010311042016000400193&lang=pt>. Acesso em: 18 jan. 2017.

WAISELFISZ, J.J. **Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas**. 2013. Disponível em:
<http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf>. Acesso em: 25 abr. 2015.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como enfermeira de Unidade de Terapia Intensiva, convivendo constantemente com agravos decorrentes do trânsito, refletir e pesquisar sobre vida no trânsito foi um grande desafio, que proporcionou crescimento pessoal e profissional à autora, principalmente por reconhecer que estes desastres não ocorrem por uma fatalidade, pois se tratam de situações preveníveis e que por isso não devem ser denominados de acidentes. E ao acompanhar o trabalho dos membros da Rede Vida no Trânsito, durante dois anos, passou a pensar em vida no trânsito ao invés de morte no trânsito e aconselha que todos façam essa inversão de pensamento, como um paradigma a se perseguir.

Por se tratar de uma dissertação na área da Enfermagem, a partir do momento que se envolveu com assuntos referentes ao trânsito, sentiu-se inserida nesta causa e assumiu um compromisso com a sociedade, já que sua profissão é comprometida com a saúde do ser humano e da coletividade. Hoje compreende que o termo “vida no trânsito” necessita de diferentes enfoques e que para melhorar a realidade é preciso chamar a atenção também da sociedade acadêmica, reforçando a responsabilidade coletiva frente aos problemas atuais do trânsito, que além dos traumas vem causando outros danos à saúde.

O Estado também precisa cumprir sua função social e atender às necessidades da população. Vidas estão sendo interrompidas, e a qualidade de outras estão sendo prejudicadas. Diante da falta de planejamento do meio urbano, que sofre pelo crescimento acelerado, encontram-se todos diante de um cenário desfavorável que precisa ser reconhecido pelos gestores das cidades, principalmente no que se refere ao trânsito. Não se pretende aqui culpabilizar pessoas ou serviços pelos problemas que surgem no trânsito, nem tão pouco tratar vidas perdidas como condições numéricas, mas alertar para um problema real que ainda não é tratado com o devido valor.

Resgatando o objetivo deste estudo, de compreender o significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito, identificou-se que a representação social destas pessoas sobre o tema remete aos seus cotidianos, quando negam a atual situação insegura do trânsito e desejam promover vida no trânsito, principalmente por meio da educação, fiscalização, infraestrutura adequada e sustentabilidade que podem favorecer saúde, paz, segurança e respeito no trânsito garantindo o direito de ir e vir aos cidadãos. Para tanto, é necessário transpor alguns limites e desafios, principalmente no

que se refere ao envolvimento da sociedade civil e gestores da cidade, para melhor compreensão e atuação em atividades que promovam vida no trânsito.

Compreende-se que a qualidade de vida das pessoas está sendo comprometida pelo trânsito das cidades, sendo necessário na atual circunstância que todos avaliem seus estilos de vida e reconheçam como se comportam no trânsito no seu cotidiano, buscando compartilhar um trânsito mais seguro e humano para todos. É preciso requalificar a cidade e reconhecer o desafio ambiental proposto pelo desenvolvimento das cidades.

As representações sociais que emergiram levam a que se explore o termo “vida no trânsito” dentro do cotidiano dos membros da RVT. E assim, descrever e compreender este termo nos seus profundos significados em uma Rede de pessoas que compartilham uma linguagem e valores comuns trazendo suas particularidades de vidas, mas também construindo, transformando-se com a interação da coletividade, sendo o processo coletivo um influenciador no pensamento individual.

O processo metodológico utilizado foi dinâmico e possibilitou à pesquisadora ampliar a compreensão do significado de vida no trânsito compartilhado através da comunicação. A pesquisa exploratória e descritiva de abordagem qualitativa ofereceu um entendimento mais subjetivo e profundo do que pensa e sente aqueles que juntos buscam mudar a realidade do trânsito do município de Florianópolis. A estratégia metodológica permitiu ainda a organização dos discursos dos membros da RVT por meio da qual encontrou-se a representação social no que se refere à vida no trânsito e tudo que a permeia. Assim, nesse estudo, a reunião dos métodos se mostrou útil para atingir os objetivos propostos.

Muito conhecimento tem sido produzido no campo da enfermagem que no cuidado à saúde procura desvendar significados socialmente compartilhados. Foi visto que no trânsito também a enfermagem está representada, apesar de ter iniciado este estudo achando que não encontraria o profissional enfermeiro na Rede, mas lá estavam eles, a procura de compreender um cuidado que é multifacetado num contexto bem diferente do que se está acostumado. E entender um contexto é também a condição para atuação profissional que deseja promover vida no trânsito e conseqüentemente prestar cuidado à saúde da sociedade. Assim, entende-se que ampliar horizontes, buscando compreender diferentes contextos e realidades, entender processos de construções de representações sociais, penetrando diferentes realidades,

é de extrema importante para essa profissão e desafia-se mais colegas enfermeiros a fazê-lo.

Finalmente, deseja-se contribuir para que o assunto “trânsito” permaneça em evidência, para que as pessoas repensem seus modos de viver no trânsito e se enfrente as dificuldades de modo coletivo. Ressalta-se que para sanar os problemas decorrentes do trânsito é necessário pensar em promoção de vida, utilizando os dados produzidos sobre os desastres para fundamentar ações. Assim buscou-se aqui contribuir para o crescimento Rede Vida no Trânsito, através de informações dos próprios membros, no sentido de fortalecer a atuação desse grupo que busca garantir vida no trânsito e deseja transformações neste ambiente.

REFERÊNCIAS

AGUILERA, S.L.V.U; MOYSES, S.T; MOYSES, S.J. Intervenções de segurança viária e seus efeitos nas lesões causadas pelo trânsito: uma revisão sistemática. **Rev Panam Salud Publica**, Washington, v. 36, n. 4, p. 257-265, out. 2014 . Disponível em <http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1020-49892014000900007&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 mai. 2017.

ALBA, M.V. Lo comunitario en las representaciones sociales de la violencia. **Psicol. Soc.**, Belo Horizonte, v. 28, n. 3, p. 494-504, dez. 2016 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822016000300494&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 01 mar. 2017.

ALMEIDA, R.L.F. *et al.* Via, homem e veículo: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 47, n. 4, p. 718-731, ago. 2013 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102013000400718&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 mai. 2017.

AMBEV S.A. (Brasil) (Org.). **Retrato da Segurança Viária no Brasil**. 2014. Disponível em: <<http://onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 08 mai. 2015.

ANDRADE, S.S.C.A; MELLO-JORGE, M.H.P. Mortalidade e anos potenciais de vida perdidos por acidentes de transporte no Brasil. **Rev Saude Publica**. p.50:59, 2016.

BACCHIERI, G.; BARROS, A.J.D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, SP, v. 45, n. 5, p.949-963, out. 2011.

BARBOSA, B.C.V. Empreendendo o I Núcleo Interdisciplinar Universitário de Trânsito de Pernambuco – Niut, como proposta para um trânsito sustentável. **Interfaces – Revista de Extensão da UFMG**, Belo Horizonte, v. 2, n. 3, p.119-132, dez. 2014.

BRASIL. Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Câmara dos Deputados. **O desafio da mobilidade urbana**. Brasília: Edições Câmara, 2015b. 352 p.

BRASIL. COMISSÃO NACIONAL DE ACOMPANHAMENTO DO PROJETO VIDA NO TRÂNSITO. (Org.). **Projeto Vida no Trânsito: Plano de Ação Componente Nacional**. 2011. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/a_prevencao/projeto_vida_no_transito/evolucao_do_projeto_vida_no_transito/projeto_vida_no_transito_plano_de_acao_componente_nacional>. Acesso em: 03 mai. 15.

_____. Conselho Nacional de Saúde. Ministério da Saúde (Org.). **Resolução n. 466 de 12 de dezembro de 2012**: Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. 2012. Disponível em: <<http://www.conselho.saude.gov.br/resolucoes/2012/Reso466.pdf>>. Acesso em: 03 jun. 2015.

_____. Lei n. 11334, de 25 de julho de 2006. **Alteração dos Limites de Velocidade Para Fins de Enquadramentos Infracionais e de Penalidades**. Brasília, DF, 26 jul. 2006.

_____. Lei n. 11705, de 19 de janeiro de 2008. **Inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências**. Brasília, 20

_____. Lei n. 9503, de 23 de setembro de 1997. **Ctb - Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 23 set. 1997. Artigo 76, Capítulo VI - DA EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO. Disponível em: <http://www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=50&campo;_>

_____. Ministério da Saúde. Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (Org.). **Informações de Saúde: Sistemas e Aplicativos**. 2016. Disponível em: <<http://www.datasus.gov.br>>. Acesso em: 2 fev. 2017.

_____. Ministério da Saúde. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Universidade Federal de Goiás, 2015a. 332 p.

_____. Ministério da Saúde. **Portaria n. 2.446, de 11 de novembro de 2014**: Redefine a Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS). 2014. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2014/prt2446_11_11_2014.html>. Acesso em: 12 mai. 2015.

_____. Portaria n. 737/GM, de 16 de janeiro de 2001. **Política Nacional de Redução da Morbimortalidade Por Acidentes e Violências**. Brasília, 18 jan. 2001. p. 3-8.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - Semob. Ministério das Cidades. **PlanMob**: Caderno de referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, 2015c. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em: 10 jan. 2017.

BUSS, P.M. Uma Introdução ao Conceito de Promoção da Saúde. In: CZERESNIA, Dina; FREITAS, Carlos Machado de (Org.). **Promoção da Saúde: conceitos, reflexões, tendências**. 2.ed. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2009. Cap. 2. p. 19-42.

CAIXETA, C.R. *et al.* Morbidade por acidentes de transporte entre jovens de Goiânia, Goiás. **Revista Ciência e Saúde Coletiva**, Goiânia, v. 15, n. 4, p.2075-2084, 2010. Disponível em: <<http://www.cienciasaudecoletiva.com.br/edicoes/index.php>>. Acesso em: 27 out. 2015.

CARDONA, A.M.S; ARANGO, D.C; FERNÁNDEZ, D.Y.B; MARTÍNEZ, A.A. Mortalidad por accidente de tránsito en el adulto mayor en Colombia. **Rev Saude Publica**. 2017.

DANTAS, C.C. *et al.* Teoria fundamentada nos dados - aspectos conceituais e operacionais: metodologia possível de ser aplicada na pesquisa em enfermagem. **Rev Latino-am Enfermagem**, São Paulo-SP, v. 17, n. 4, p.573-579, jul./ago. 2009.

ELOIA, S.C. *et al.* Análise epidemiológica das hospitalizações por trauma cranioencefálico em um hospital de ensino. **Revista de Políticas Públicas**, Sobral, v. 10, n. 2, p.34-39, Jul./dez. 2011.

EVANIEW, N. *et al.* **Evidence Gaps in the Global Decade of Road Traffic Safety.** *J Orthop Trauma.* v. 28, n. 6 Supp. 2014. Disponível em: <<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/24857990>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

FARR, R. **As raízes da psicologia social moderna.** 5 ed. Petropolis: Vozes, 2002.

FERREIRA, M.A. **Teoria das Representações Sociais e Contribuições para as Pesquisas do Cuidado em Saúde e de Enfermagem.** *Esc Anna Nery.* v. 20, n.2, p.214-219, 2016.

FLORIANÓPOLIS. Vigilância em Saúde. Secretaria Municipal de Saúde (Org.). **Boletim Epidemiológico: Óbitos no trânsito.** 2014. Disponível em: <http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/27_11_2014_15.27.51.65000f4ee05d4aef9b9faa6b4a8194db.pdf>. Acesso em: 02 mai. 2015.

GARCIA, L.P. **Governança para Emancipação:** Uma proposta para o enfrentamento intersetorial de iniquidades. 2014. 247 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Administração, Centro de Ciência da Administração e Socioeconômicas, Universidade do Estado de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

GIJSEN, L.I.P.S.; KAISER, D.E. Enfermagem e educação em saúde em escolas no Brasil: revisão integrativa da literatura. **Revista Ciência, Cuidado e Saúde,** Maringá, v. 12, n. 4, p.813-821, 2013. Out./dez.

GIL, A.C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010. 184 p.

GOPAL, C.D.; SINGH-GOPAL, A.; SUTHERLAND, J.M.; ROSTANT, L.; EBI, K.L.; CHADEE, D.D. The Epidemiology of Fatal road traffic Collisions in Trinidad and Tobago, West Indies (2000-2011). **Glob Health Action.** 2016; v. 9, p.32518.

GORIOS, C. *et al.* Acidentes de transporte de crianças e adolescentes em serviço de emergência de hospital de ensino. **Revista Brasileira de Ortopedia,** São Paulo, Sp, v. 49, n. 4, p.391-395, 2014. Jul./ago.

GUPTA, S.; HOE, C.; €OZKAN, T.; LAJUNEN, T.J.; VURSAVAS, F.; SENER, S.; HYDER, A.A. Evaluation of a five-year Bloomberg Global Road Safety Program in Turkey. **Public Health.**; 144(Suppl). 2017a.

GUPTA, S.; PAICHADZE, N.; GRITSENKO, E.; KLYAVIN, V.; YURASOVA, E.; HYDER, A.A. Evaluation of the five-year Bloomberg Philanthropies Global Road Safety Program in the Russian Federation. **Public Health.** 144(Suppl). 2017b.

HASANZADEH, J; MORADINAZAR, M; NAJAFI, F.; AHMADIJOUBYBARY, T. Trends of mortality of road traffic accidents in Fars Province, Southern Iran, 2004 – 2010. **Iranian J Publ Health.** 2014; v. 43, n.9, p.1259-65. Disponível em: <<http://pubmedcentralcanada.ca/pmcc/articles/PMC4500428/pdf/IJPH-43-1259.pdf>> Acesso em: 24 jul. 2017.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estimativa Populacional 2014.** 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/idhm-2013/platb/>>. Acesso em: 28 ago. 2014.

JODELET, D. Representações sociais: um domínio em expansão. In: JODELET, Denise (Org.). **As representações sociais.** Rio de Janeiro: Eduerj, 2001. p. 18-66.

LEFÈVRE, F.; LEFÈVRE, A.M.C. **O discurso do sujeito coletivo: um novo enfoque em pesquisa qualitativa (desdobramentos).** 2ª ed. Caxias do Sul: Educs, 2005.

_____. **Pesquisa de Representação Social: Um Enfoque Quanliquantitativo: a Metodologia do Discurso do Sujeito Coletivo.** 2. ed. Brasília: Liber Livro Editora, 2012. 224 p.

LIRA, L. *et al.* Opinião sobre o Trânsito por Profissionais de Saúde. **Revista Portal: Saúde e Sociedade,** Alagoas, v. 1, n. 3, p.205-2016, 2016. Disponível em: <<http://www.seer.ufal.br/index.php/nuspfamed/article/view/2683/2157>>. Acesso em: 13 mar. 2017.

MALTA, D.C *et al.* A implementação das prioridades da Política Nacional de Promoção da Saúde, um balanço, 2006 a 2014. **Revista Ciência e Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 11, p.4301-4311, 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232014001104301&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 24 out.

_____. Atualização da lista de causas de mortes evitáveis por intervenções do Sistema Único de Saúde do Brasil. **Revista Epidemiológica e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 19, n. 2, p.173-176, 2010. Trimestral.

MANDACARU, P.M.P. *et al.* Qualifying information on deaths and serious injuries caused by road traffic in five Brazilian capitals using record linkage. **Accident Analysis and Prevention**. v. 106, p.392-398, 2017.

MARINS, K.R.C.C. Análise comparativa multicriterial de estratégias em sustentabilidade urbana aplicada aos bairros de Cidade Pedra Branca (Palhoça, SC) e Vauban (Freiburg, Alemanha). **Ambiente construído**, Porto Alegre, v. 17, n. 1, p. 393-408, mar. 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-86212017000100393&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 18 mar. 2017.

MINAYO, M.C.S. **O desafio do conhecimento: Pesquisa qualitativa em saúde**. 14. ed. São Paulo: Hucitec, 2014. 407 p.

MORAIS NETO, O.L. *et al.* **Projeto Vida no Trânsito: avaliação das ações em cinco capitais brasileiras, 2011-2012**. 2013. Epidemiol. Serv. Saúde vol.22 no.3, Brasília. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.5123/S1679-49742013000300002>>. Acesso em: 25 set. 2015.

MOREIRA, L.S.; BRANCO, Â.M.C.U.A. Processo de socialização e promoção da Cultura de Paz na perspectiva de policiais militares. **Estudos de Psicologia (campinas)**, Campinas, v. 33, n. 3, p.553-563, set. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-166X2016000300553&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em: 02 fev. 2017.

MORERA, J.A.C. *et al.* Aspectos Teóricos e Metodológicos das Representações Sociais. **Texto & Contexto Enfermagem**. Florianópolis, v. 4, n. 24, p.1157-1165, out-dez. 2015. Trimestral.

MORERA, J.A.C. **Histórias de vida e Representações sociais do sexo, corpo, gênero e sexualidade entre pessoas transexuais do Brasil, Canadá e Costa Rica**. 2016. 351 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pós-Graduação Multidisciplinar em Saúde, Centro de Ciências da Saúde, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016. Disponível em: <<http://tede.ufsc.br/teses/PNFR0975-T.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2017.

MOSCOVICI, S. **A representação social da psicanálise**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1978. 292 p.

MOSCOVICI, S. **La psychanalyse son image et son public**. Paris: PressesUniversitaires de France (puf), 1976. 506 p.

MOSCOVICI, S. **Representações Sociais: investigações em psicologia social**. 11. ed. Petrópolis - Rj: Vozes, 2015. Editado em inglês por Gerard Duveen: traduzido do inglês por Pedrinho A. Guareschi.

NÓBREGA, S.M. Sobre a teoria das representações sociais. In: MOREIRA, A.P. (Org.). **Representações sociais: teoria e prática**. Pernambuco: Ufpb, 2000. p. 55-87.

NOGUEIRA, G.C. *et al.* Perfil das pessoas com deficiência física e Políticas Públicas: a distância entre intenções e gestos. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro - Rj, v. 21, n. 10, p.3131-3142, out. 2016. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232016001003131&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 16 mar. 2017.

OLIVEIRA, A.P.P. *et al.* Possível impacto da "Lei Seca" nos atendimentos a vítimas de acidentes de trânsito em uma unidade de emergência. **Esc. Anna Nery**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 1, p. 54-59, mar.. 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-

81452013000100008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 04 mai. 2017.

OLIVEIRA, D.L.L.C. A enfermagem e suas apostas no autocuidado: investimentos emancipatórios ou práticas de sujeição? **Revista Brasileira de Enfermagem**, Brasília, v. 64, n. 1, p.185-188, 2011.

Jan./fev. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71672011000100027&lng=en&nrm=iso&tlng=pt>. Acesso em: 23 out. 2015.

ONU. OMS: **Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul**. 2015. Disponível em:

<<https://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

OTZEN, T; SANHUEZA, A; MANTEROLA, C.; HETZ, M; MELNIK T. Transport accident mortality in Chile: trends from 2000 to 2012.

Ciência & Saúde Coletiva, v. 21, n. 12, p.3711-3718, 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v21n12/1413-8123-csc-21-12-3711.pdf>> Acesso em: 24 jul. 2017.

PADILHA, M.I.C.S.; SILVA, D.M.G.V.; COELHO, M.S. **Theoretical-methodological aspects of social representations and their use in nursing**. 2007. Online Brazilian Journal of Nursing. Disponível em:

<<http://www.objnursing.uff.br/index.php/nursing/article/view/j.1676-4285.2007.601/199>>. Acesso em: 15 out. 2015.

PAIVA, L. *et al.* Readmissões por acidentes de trânsito em um hospital geral. **Revista Latino-am de Enfermagem**, São Paulo, v. 23, n. 4, p.693-699, 2015. Disponível em:

<<http://www.revistas.usp.br/rlae/issue/view/7959/showToc>>. Acesso em: 24 out. 2015.

PAIXAO, L.M.M.M. *et al.* Óbitos no trânsito urbano: qualificação da informação e caracterização de grupos vulneráveis. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 31, supl. 1, p. 92-106, nov. 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2015001300092&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 02 mai. 2017.

PAVARINO FILHO, R.V. As Declarações de Moscou e Brasília sobre a segurança no trânsito – um paralelo entre dois momentos no tema da saúde. **Ciênc. Saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 12, p. 3649-3660, dez. 2016. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232016001203649&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 04 fev. 2017.

PÉREZ, J. A. *et al.* European bulletin of Psychology. V.27, n.1, p3-14, 2015. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/psi-sabersocial/article/view/14605/11069>>. Acesso em: 25 nov. 2015.

REDE VIDA NO TRÂNSITO (RVT). **Boletim da Rede vida no trânsito**. Florianópolis. v. 11 p. 2, 2017.

_____. **Boletim da Rede Vida no Trânsito: Monitoramento dos Desastres de Trânsito com Vítimas Fatais em Florianópolis**. Florianópolis, 2016.

_____. **Princípios, Condutas e Organização: Rede vida no trânsito**. Florianópolis. 2014b. Disponível em: <<http://www.redevidanotransito.org/quem-somos/carta-de-principios/>>. Acesso em: 01 mai. 2015.

_____. **Rede vida no trânsito: Fazendo de Florianópolis referência em educação, respeito, gentileza e paz no trânsito**. Florianópolis, 2014a. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/rede-vida-no-transito---florianopolissc.pdf>>. Acesso em: 01 mai. 2015.

SÁ, C.P. Prefácio à edição brasileira. In: JODELET, D. (Org.). **As representações sociais**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2001. p. 17-44.

_____. **Uma homenagem póstuma a Serge Moscovici**. 2015. Disponível em: <<http://ripehp.com/2015/03/06/uma-homenagem-postuma-a-serge-moscovici/>>. Acesso em: 27 nov. 2015.

_____. **A construção do objetivo de pesquisa em representações sociais**. Rio de Janeiro: Eduerj, 1998. 110 p. Disponível em: <http://www.mazzotti.pro.br/resources/SA_A_Construcao_do_objeto_d_e_pesquisa_em_representacoes_sociais.pdf>. Acesso em: 30 out. 2015.

SAKATA, K.N.; EGRY, E.Y.; NARCHI, N.Z. A política brasileira de redução de acidentes e violência se alinha às perspectivas internacionais? **Rev Esc Enferm USP**. v. 48, Esp. 2, p. 208-215, 2014.

SANTA CATARINA. Secretaria de Turismo. Governo do Estado de Santa Catarina. **Florianópolis é capital com pior mobilidade de trânsito do Brasil**. 2015. Apresentado no Bom Dia Brasil. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2011/04/florianopolis-e-capital-com-pior-mobilidade-de-transito-do-brasil.html>>. Acesso em: 01 out. 2015.

SANTOS, F.B.O; CARVALHO, L.W. Análise da morbimortalidade de vítimas de acidentes de trânsito: uma revisão. **Revista de Enfermagem da UFSM**, Santa Maria, v. 3, n. 1, p.53-59, 2013. Disponível em: <<http://cascavel.ufsm.br/revistas/ojs-2.2.2/index.php/reufsm/article/view/6206/pdf>>. Acesso em: 26 out. 2015.

SILVA, D.A.J; TAVARES, M.L.F. Ação intersetorial: potencialidades e dificuldades do trabalho em equipes da Estratégia Saúde da Família na cidade do Rio de Janeiro. **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro - Rj, v. 40, n. 11, p.193-205, dez. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010311042016000400193&lang=pt>. Acesso em: 18 jan. 2017.

SILVA, S.E.D.; CAMARGO, B.V.; PADILHA, M.I. A Teoria das Representações Sociais nas pesquisas da Enfermagem brasileira. **Revista Brasileira de Enfermagem**, Brasília, v. 64, n. 5, p.947-951, 2011. Set./out. Disponível em: <<http://www.reben.abennacional.org.br/sumario/39>>. Acesso em: 22 out. 2015.

UNIVERSIDADE DE ÉVORA (Portugal). **Serge Moscovici (1928-2014)**. 2012. Disponível em: <http://www.uevora.pt/univercidade/honoris_causa/serge_moscovici>. Acesso em: 10 nov. 2015.

WACHELKE, J.F.R.; CAMARGO, B.V. Representações Sociais, Representações Individuais e Comportamento. **Revista Interamericana**

de Psicología/interamericanJournalOfPsychology, Florianópolis, v. 41, n. 3, p.379-390, 2007.

WAISELFISZ, J.J. **Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas**. 2013. Disponível em:
<http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf>.
Acesso em: 25 abr. 2015.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Developing national action plans on transport, health and environment: A step-by-step manual for policy-makers and planners**. 2014. Disponível em:
<http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/247168/Developing-national-action-plans-on-transport,-health-and-environment.pdf>.
Acesso em: 25 out. 2015.

_____. **Global status report on road safety 2013**. 2013. Disponível em:
<http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en/>. Acesso em: 18 set. 2015.

_____. **Road safety mass media campaigns: a toolkit**. Geneva - Switzerland: Department For Management Of Noncommunicable Diseases, Disability, Violence And Injury Prevention, 2016. Disponível em:
<<http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/254281/1/9789241511797-eng.pdf?ua=1>>. Acesso em: 07 mar. 2016.

_____. **The Ottawa charter for health promotion**. Ottawa: WHO, 1986. Disponível em:
<<http://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en/index1.html>>. Acesso em: jul. 2016.

_____. **United Nations Road Safety Collaboration. Launch of the decade of Action for Road Safety 2011-2020**. Geneve - Switzerland: World Health Organization, 2011. Disponível em:
<http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/decade_launch/en/>. Acesso em: 21 fev. 2017.

APENDICES

APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE DEPARTAMENTO DE ENFERMAGEM PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM FLORIANÓPOLIS - SANTA CATARINA

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, Mirela Schmidt Virgilio, mestranda em Enfermagem do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, juntamente com a Profa. Dra. Eliane Regina P. do Nascimento (pesquisadora responsável), estamos desenvolvendo a pesquisa intitulada “O Significado de Vida no Trânsito para os Membros da Rede Vida no Trânsito”, que tem como objetivos compreender o significado de vida no trânsito para os representantes da Rede Vida no Trânsito; Identificar os motivos que levaram os membros a atuarem na Rede Vida no Trânsito; e Conhecer as ações, relacionadas à vida no trânsito, desenvolvidas pelos membros da Rede Vida no Trânsito. Este projeto foi enviado ao Comitê de Ética em Pesquisas com Seres Humanos da Universidade Federal de Santa Catarina (CEPSH-UFSC) para aprovação. Gostaríamos de convidá-lo(a) a participar do referido estudo por meio deste termo de consentimento. Sua participação na pesquisa ocorrerá por meio de respostas a uma entrevista previamente agendada, sobre o significado da vida no trânsito, que será áudio/gravada, com duração de aproximadamente 50 minutos, em lugar privativo. Posteriormente, a entrevista será transcrita por nós, pesquisadoras, mas sem que você seja identificado (a) em qualquer tempo do estudo. O participante poderá escolher receber a entrevista transcrita por *e-mail* ou agendar um segundo encontro para que possa validar as informações caso ache necessário, havendo a possibilidade de fazer alterações se necessário. Em seguida será solicitada a assinatura do participante para confirmação das informações. Os resultados pretendem beneficiar a sociedade, contribuindo com a compreensão do significado de vida no trânsito e auxiliando em reflexões sobre as atividades desenvolvidas

pelos membros da Rede Vida no Trânsito e conseqüentemente, trazer novos incentivos para a sua prática. De forma direta, poderá contribuir com sua reflexão sobre suas atividades. De modo indireto, este estudo contribuirá com o despertar para maior atenção das instâncias que gerenciam as políticas públicas, bem como por aqueles que as executam e a sociedade civil em geral referente à questão da vida no trânsito. Este estudo não apresenta riscos de natureza física a você, exceto a possibilidade de mobilização emocional relacionado à reflexão sobre o tema, que pode retomar vivências relacionadas a acidentes de trânsito. Contudo, compreendendo este potencial risco, estamos dispostas a ouvi-lo(a), interromper a entrevista, retornando a coletar os dados sob a sua anuência, tão logo você esteja à vontade para continuá-la ou desistir. O material coletado durante as entrevistas poderá ser consultado sempre que você desejar, mediante solicitação. Porém, acrescentamos que, apesar dos esforços e das providências necessárias tomadas pelos pesquisadores, sempre existe a remota possibilidade de quebra de sigilo, ainda que involuntária e não intencional, mesmo assim redobramos os cuidados para que isto não aconteça. Nos resultados deste trabalho o seu nome não será revelado, ou qualquer informação relacionada à sua privacidade. Informamos que tais resultados poderão ser apresentados em eventos ou periódicos científicos, garantindo-lhe o direito ao anonimato e resguardo de sua privacidade. Você poderá desistir em qualquer uma das etapas da pesquisa, se assim o desejar, bastando informar sua decisão nos endereços de contato conosco ao fim deste Termo. A recusa ou desistência da participação do estudo não implicará em nenhuma sanção, prejuízo, dano ou desconforto a sua pessoa. A legislação brasileira não permite que você tenha qualquer compensação financeira pela sua participação em pesquisa, portanto, esta se dará de forma voluntária. Garantimos que você não terá nenhuma despesa advinda da sua participação. Contudo, caso haja despesas comprovadamente vinculadas a sua participação neste estudo, estaremos dispostos a ressarcir-los. Igualmente, garantimos a você o direito a indenização, desde que comprovadamente vinculadas a participação neste estudo, segundo os rigores da lei. Este documento está redigido em duas vias, assinado e rubricado em todas as suas páginas por você e por nós, como pesquisadores responsáveis. Uma das vias ficará com você, guarde-a cuidadosamente, pois é um documento que traz importantes informações de contato e garante os seus direitos como participante da pesquisa. Os aspectos éticos e a confidencialidade das informações fornecidas, relativos às pesquisas com seres humanos, serão respeitados de acordo com as diretrizes e normas regulamentadoras da Resolução n. 466, de 12 de dezembro de 2012, aprovada pelo Conselho Nacional de Saúde. Estaremos disponíveis para quaisquer esclarecimentos no decorrer do estudo. Você

poderá entrar em contato conosco, pesquisadora e Profa. Dra. Eliane Regina P. Do Nascimento (48)3721.2203, *e-mail* eliane.nascimento@ufsc.br ou pessoalmente no endereço Departamento de Enfermagem, Centro de Ciências da Saúde, Bloco I, 3º andar, sala 303, Universidade Federal de Santa Catarina, *Campus* Universitário Reitor João David Ferreira Lima, Bairro Trindade, em Florianópolis (SC), CEP 88.040-900. Poderá também entrar em contato com a pesquisadora Mirela Schmidt Virgílio pelo telefone (48) 99271286 ou 37212203, *e-mail* mirelavirgilio@hotmail.com, ou pessoalmente no endereço Departamento de Enfermagem, Centro de Ciências da Saúde, Bloco I, 3º andar, sala 303, Universidade Federal de Santa Catarina, *Campus* Universitário Reitor João David Ferreira Lima, Bairro Trindade, em Florianópolis (SC), CEP 88.040-900. Você também poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da UFSC pelo telefone (48) 37216094, *e-mail* CEP.propesq@contato.ufsc.br ou pelo endereço Pró-Reitoria de Pesquisa, Prédio Reitoria II, Rua Des. Vitor Lima, sala 401. Universidade Federal de Santa Catarina, *Campus* Universitário Reitor João David Ferreira Lima, Bairro Trindade, em Florianópolis (SC), CEP 8 8.040-400.

Eliane Regina P. Do Nascimento
Pesquisadora responsável

Mirela Schmidt Virgílio
Pesquisadora principal

Nesses termos e considerando-me livre e esclarecido (a) sobre a natureza e objetivo do estudo proposto, consinto minha participação voluntária, resguardando a autora do projeto a propriedade intelectual das informações geradas, e expressando a concordância com a divulgação pública dos resultados, garantido o anonimato.

Nome do participante: _____

RG: _____

CPF: _____

Assinatura do participante: _____

Assinatura da pesquisadora: _____

Data: ____ / ____ / ____

APÊNDICE B – INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA CENTRO DE CIÊNCIAS DA SAÚDE PROGRAMA DE PÓS - GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM

CARACTERIZAÇÃO DOS PARTICIPANTES/ RVT

- 1.Nome Completo: _____
- 2.Identificador: _____
- 3.Idade: _____
- 4.Sexo () Masculino () Feminino
- 5.Estado civil: () solteiro/a () casado/a/união estável () separado/a () Viúvo () Outros
- 6.Possui alguma crença religiosa? Sim () Não () Se sim, qual? _____
- 7.Escolaridade/Formação: _____
- 8.Pós-graduação (maior nível): () Especialização () Mestrado () Doutorado () Outros
- 9.Local de trabalho: _____
- 10.Função no trabalho: _____
- 11.Participação na RVT: () membro GT () membro GI () somente membro RVT
- 12.Tempo de atuação na RVT/ano e mês de início: _____

2. ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

1. O que motivou você a participar da Rede Vida no Trânsito?
2. Fale como você se sente atuando na RVT. E por quê?
3. O que significa vida no trânsito para você?
- 4.Para você, quais são as ações realizadas na RVT (em relação à vida no trânsito)?

5. Que outras ações você julga importante para promover vida no trânsito?
6. Para você, quem pode contribuir para promover vida no trânsito? E por quê?
7. O que mais você gostaria de falar sobre vida no trânsito?

Data de aplicação do questionário: _____/_____/2016

E-mail para contato: _____

Telefone: _____

ANEXOS

ANEXO A – PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
SANTA CATARINA - UFSC



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: O SIGNIFICADO DE VIDA NO TRÂNSITO PARA OS MEMBROS DA REDE VIDA NO TRÂNSITO

Pesquisador: ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 54782616.0.0000.0121

Instituição Proponente: Universidade Federal de Santa Catarina

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.513.132

Apresentação do Projeto:

Dissertação de mestrado de MIRELA SCHMIDT VIRGILIO sob orientação de ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO, do programa de pós-graduação em Enfermagem. Estudo prospectivo, com 30 participantes (membros da Rede Vida no Trânsito do município de Florianópolis). Critérios de inclusão: ser membro da Rede Vida no Trânsito do município de Florianópolis, sem distinção de sexo e raça, maiores de 18 anos e que participe ou tenha participado de atividades da Rede Vida no Trânsito por no mínimo seis meses, devido ao fato de que parte-se do pressuposto que este é o tempo suficiente para que os participantes possam expressar a vivência do significado de vida no trânsito como alguém atuante na RVT. Critérios de exclusão: serão excluídos os profissionais que estiverem de licença do seu local de trabalho ou atuando em outro município que não Florianópolis durante a coleta de dados. As intervenções previstas são: a) entrevistas semi-estruturadas; b) técnica de evocação livre.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo primário: Compreender o significado de vida no trânsito para os membros da Rede Vida no Trânsito. Objetivo Secundário: I. Conhecer o significado de vida no trânsito para os membros da Rede vida no Trânsito; II. Identificar os motivos que levaram os membros a atuarem na Rede Vida no Trânsito; III. Conhecer as ações, relacionadas a vida no trânsito, desenvolvidas pelos

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vitor Lima, nº 222, sala 401
Bairro: Trindade **CEP:** 88.040-400
UF: SC **Município:** FLORIANOPOLIS
Telefone: (48)3721-6094 **E-mail:** cep.propesq@contato.ufsc.br

Continuação do Parecer: 1.513.132

membros da Rede Vida no Trânsito.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Análise adequada dos riscos e benefícios.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Sem considerações adicionais.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Folha de rosto assinada pela pesquisadora responsável e pela coordenadora do programa de pós-graduação em Enfermagem. Declaração assinada pela representante da Secretaria Executiva da Rede Vida no Trânsito/Diretoria de Vigilância Epidemiológica/Secretaria de Estado da Saúde, autorizando a pesquisa nos termos da resolução 466/12. Cronograma, informando que a coleta de dados acontecerá entre 01/06/2016 e 31/08/2016. Orçamento de R\$ 2.364,00, informando que as despesas serão custeadas pelas pesquisadoras. Roteiro das entrevistas e da técnica de evocação livre a serem realizadas com os membros da Rede Vida no Trânsito. TCLE dirigido aos participantes redigido de forma clara e cumprindo as exigências da resolução 466/12.

Recomendações:

Recomenda-se:

- I. incluir a pesquisadora MIRELA SCHMIDT VIRGILIO como pesquisadora assistente da pesquisa na Plataforma Brasil;
- II. trocar, na segunda página (quinta linha) do TCLE (os dois), a palavra "foram" por "forma" voluntária.
- III. Incluir no item "Metodologia Proposta", especificamente na questão da técnica de coleta de dados, a intervenção aos participantes por meio do recurso de gravação de áudio, pois esta intervenção é apenas tratada e tomada conhecimento no TCLE. Incluir esta mesma intervenção no "Resumo", quando trata da técnica de coleta de dados.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Aprovado.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações	PB_INFORMAÇÕES_BASICAS_DO_P	31/03/2016		Aceito

Endereço: Universidade Federal de Santa Catarina, Prédio Reitoria II, R: Desembargador Vítor Lima, nº 222, sala 401
 Bairro: Trindade CEP: 88.040-400
 UF: SC Município: FLORIANOPOLIS
 Telefone: (48)3721-6094 E-mail: cep.propesq@contato.ufsc.br

Continuação do Parecer: 1.513.132

Básicas do Projeto	ETO_689707.pdf	18:26:48		Aceito
Folha de Rosto	Folha_de_rosto.pdf	31/03/2016 18:21:22	ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	Declaracao.pdf	31/03/2016 18:19:37	ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto.docx	31/03/2016 18:14:12	ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO	Aceito
Orçamento	orcamento.docx	31/03/2016 17:47:13	ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO	Aceito
Cronograma	cronograma.docx	31/03/2016 17:45:24	ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Apendice_B.docx	31/03/2016 17:43:05	ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Apendice_A.docx	31/03/2016 17:42:39	ELIANE REGINA PEREIRA DO NASCIMENTO	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

FLORIANOPOLIS, 25 de Abril de 2016

 Assinado por:
Washington Portela de Souza
(Coordenador)