

Sustentabilidade e risco no trânsito: um estudo de representações sociais

Sustainability and risk in traffic: a study of social representations

Fabiana Buhner Novak, licenciada em Pedagogia. Bolsista Capes. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da UTFPR, Pato Branco, Paraná.

fabianabuhner@hotmail.com

Edival Sebastião Teixeira, Doutor em Educação. Docente do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional da UTFPR, Pato Branco, Paraná.

edival@utfpr.edu.br

Resumo

Este artigo foca na dimensão social da sustentabilidade, que objetiva a qualidade de vida das populações em seus ambientes. Conceitua-se o ambiente como lugar determinado e percebido onde ocorrem interações entre elementos naturais e culturais, implicando processos de transformação do meio. Segundo a teoria das representações sociais, cada sujeito delimita e atua sobre o ambiente a partir de suas representações, experiências e vivências cotidianas. O trabalho apresenta resultados parciais de uma investigação cuja finalidade é analisar as relações entre as representações sociais sobre risco no trânsito e comportamento no trânsito de um grupo de motofretistas e mototaxistas de Pato Branco. Os dados foram coletados através de um teste de evocação livre de palavras, cujo termo indutor foi risco no trânsito, e por um questionário estruturado. Os resultados parciais demonstram que os elementos acidente, imprudência e falta de atenção são centrais nas representações sociais sobre risco no trânsito do grupo pesquisado.

Palavras-chave: Sustentabilidade; risco; trânsito; representações sociais.

Abstract

This article focuses on the social dimension of sustainability, which aims at the quality of life of the populations in their environments. The environment is conceptualized as a determined and perceived place where interactions between natural and cultural elements take place, implying processes of transformation of the environment. According to the theory of social representations, each subject delimits and acts on the environment from their representations, experiences and everyday experiences. The paper presents partial results of an investigation whose purpose is to

analyze the relationships between social representations about traffic risk and traffic behavior of a group of delivery motorcycle and taxi motorcycle from Pato Branco. The data were collected through a free word evocation test, whose term inducer was risk in traffic, and a structured questionnaire. Partial results show that the elements of accident, recklessness and lack of attention are central to the social representations about traffic risk of the group being investigated.

Keywords: *Sustainability; risk; traffic; social representation.*

Introdução

A dimensão social da sustentabilidade, segundo Sachs (1993, p. 37) tem como meta “construir uma civilização com maior equidade na distribuição da renda e de bens, de modo a reduzir o abismo entre os padrões de vida dos ricos e dos pobres”, podendo, pois, ser considerada, de modo geral, como um conjunto de intervenções que pretendem melhorar a qualidade de vida dos indivíduos.

A qualidade de vida que uma cidade oferece, segundo Thielen (2008), pode ser evidenciada a partir do trânsito, pois este pode influenciar na vida do cidadão que convive neste ambiente. Assim, o trabalho que ora se apresenta tem como pressuposto que a sustentabilidade no trânsito está diretamente ligada ao comportamento responsável dos usuários, sejam eles condutores ou pedestres.

Devido ao fato do valor da motocicleta em relação ao do automóvel ser mais baixo, as facilidades de crédito para aquisição e o baixo custo de manutenção e com combustível, esse veículo se tornou um meio de transporte acessível, de modo que houve um crescimento considerável no número circulando nas ruas das cidades nos últimos anos (WAISELFISZ, 2014). Em Pato Branco, no período de agosto de 2011 a abril de 2016 o aumento da frota de motocicletas foi de 25,3% segundo dados do DENATRAN (2016). Este acréscimo aliado à imprudência e falta de atenção, implica em novos problemas para o trânsito.

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

Com efeito, a forma como o indivíduo se comporta no trânsito reflete a principal causa dos acidentes de trânsito, os quais podem ocorrer devido a negligência, imprudência ou imperícia (ROZESTRATEN, 1988). A negligência caracteriza-se pela não tomada de uma atitude tida como adequada em determinada situação, como, por exemplo, a desatenção à manutenção dos sistemas de segurança do veículo. Em outras palavras, a negligência consiste num comportamento omissivo. A imprudência, por sua vez, difere da negligência por não se caracterizar pela omissão, mas por uma ação contrária ao esperado, como, por exemplo, o desrespeito aos limites de velocidade estabelecidos para as diversas vias. Já a imperícia consiste na falta de requisitos teóricos, técnicos e práticos para a execução de determinada atividade, como, por exemplo, a inaptidão para a condução de veículo automotor.

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

Este artigo apresenta resultados parciais de uma investigação cuja finalidade é analisar as relações entre as representações sociais sobre risco no trânsito e comportamento no trânsito de um grupo de motociclistas de Pato Branco, Paraná, em relação a prática de condução, manutenção do veículo e experiência profissional, bem como suas

representações sociais sobre risco nesse ambiente. Espera-se que o estudo possa aportar subsídios para futuros programas de educação para o trânsito, atuando, desta forma, no sentido da sustentabilidade o que concerne à melhoria da qualidade de vida em ambientes urbanos.

O estudo está sendo realizado na cidade de Pato Branco, localizada na Região Sudoeste do Estado do Paraná, Região Sul do Brasil. A cidade faz limite com os municípios de Bom Sucesso do Sul, Clevelândia, Coronel Vivida, Honório Serpa, Itapejara d'Oeste, Mariópolis, Renascença e Vitorino. Possui uma população estimada de 79.869 habitantes (IBGE, 2017), com área total de 539,087km² e distante da capital, Curitiba 433,53km. Possui o quarto Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) entre os Municípios do Estado, segundo o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES, 2016). Conforme dados do DENATRAN (2016), a frota, em Pato Branco, de automóveis e caminhões até dezembro de 2016 era de 35.186 veículos e a frota de motocicletas era de 7.375 veículos.

A investigação foi submetida e aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (CAAE: 58886616.8.0000.5547).

1. Considerações teóricas

1.1 Sustentabilidade

Muitas definições e pontos de vista relacionadas à sustentabilidade e desenvolvimento sustentável são apresentados. Na concepção de Raynaut (2004) uma aspiração geral “reúne esses vários pontos de vista, que é a busca de um novo ‘equilíbrio’ nos sistemas naturais, nos sistemas sociais e nas relações entre os dois”. Desta forma, pontua ainda o autor, “A questão das relações entre os seres humanos, as sociedades e o mundo biofísico é central para essa problemática” [...] (RAYNAUT, 2004, p. 31).

Portanto o entendimento sobre sustentabilidade implica considerar as relações entre justiça social, qualidade de vida, desenvolvimento e equilíbrio ambiental, além da preservação de recursos para as gerações futuras.

Desta maneira, entendemos que pensar em cidades sustentáveis requer considerar que a mobilidade urbana implica também determinadas formas de relações sociais que envolvem este ambiente, como por exemplo, as relações homem-ambiente-trânsito. A mobilidade, segundo Costa (2008), já foi tratada como apenas uma questão de acesso físico aos meios de transporte, contudo a maneira de planejar as cidades e seus modos de circulação tem sido revista, considerando as questões ambientais, econômicas e sociais.

Nesse sentido, a qualidade de vida das pessoas nas cidades parece estar ligada e sofre os efeitos dos problemas relativos à mobilidade, pois sistemas ineficazes de mobilidade agravam as desigualdades. Para o desenvolvimento das cidades, “os centros urbanos além de administrar recursos naturais administram, principalmente, recursos transformados pelo próprio homem” (THIELEN, 2002, p. 10), e é no trânsito que estes recursos, em forma de pessoas e mercadorias, se movimentam.

No caso da cidade de Pato Branco, *locus* da pesquisa, o rápido crescimento vivenciado a partir dos anos 1970, sem o devido planejamento urbano implicou problemas urbanos de mobilidade semelhantes aos de grandes centros (CONTERNO, 2013), e o risco no trânsito faz parte desta problemática.

1.2 Risco no trânsito

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

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

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

Apesar deste conjunto de normas de trânsito, de que fala Rozestraten (1998), ter por finalidade assegurar a integridade de seus participantes, é nesse ambiente que ocorre um dos mais elevados índices de mortalidade no Brasil, o que ocasiona elevados custos financeiros e sociais ao país (MARIN e QUEIROZ, 2000).

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

Existe algo que permeia praticamente todos os estudos sociais sobre risco. De acordo com Wynne (1992), tanto as percepções de risco de leigos quanto os sistemas peritos passam por conjecturas sociais e morais, que advêm das experiências cotidianas dos indivíduos. Estas experiências morais e sociais cotidianas nos remetem ao que Moscovici (1978) apresentou quando propôs a Teoria das Representações Sociais.

1.3 Representações sociais

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

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

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

As representações são criadas sobre o mundo que nos cerca, e influenciam diretamente as ações executadas cotidianamente sobre esse mundo, daí a importância que as RS assumem nos estudos sobre risco no trânsito, pois estas representações influenciam a relação que é estabelecida com ele, a forma de pensar sobre o risco no trânsito e seus aspectos, bem como influenciam comportamentos, e as práticas sociais que se irá adotar quando se estiver no trânsito efetivamente.

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

Dois processos, segundo Moscovici (2009) são fundamentais na elaboração das representações: a ancoragem e a objetivação. Segundo Guareschi e Jovchelovitch (2012, p. 69):

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

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

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

perturbador, que nos intriga, em nosso sistema de categorias e o compara com um paradigma de uma categoria que nós pensamos ser apropriada” (MOSCOVICI, 2009, p. 61). Ancorar, portanto, é nomear, classificar.

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

De acordo com Abric (1998), uma representação social é composta por um núcleo central e um periférico, os quais funcionam como uma entidade em que cada parte tem um papel específico e complementar.

O núcleo central é estável e resistente às mudanças, pois está relacionado à memória coletiva, tem raízes históricas e ideológicas. O sistema periférico é mais passível de mudança, está ligado às vivências mais recentes dos indivíduos de um grupo, auxiliando-os a se adaptarem a situações específicas do cotidiano. Portanto:

São os sistemas de valores e as normas sociais, ou seja, o contexto ideológico de um grupo que determinará o Núcleo Central das representações sociais desse grupo. Frente a isso, o Núcleo Central será constituído por um ou mais elementos significantes da representação, constituindo-se assim seu elemento principal (ÁVILA, 2015, p. 32).

Conhecer, portanto, as representações dos motofretistas e mototaxistas sobre os riscos relativos ao ambiente trânsito pode aportar subsídios para a elaboração de programas de educação para o trânsito em geral, para os motociclistas, em particular, justificando-se, pois, a presente pesquisa.

3 Procedimentos metodológicos

O estudo está sendo realizado na cidade de Pato Branco, Paraná. Foram escolhidos cinco pontos de motofrete e mototaxi, localizados dentro do perímetro urbano da cidade. Os participantes da pesquisa são de ambos os sexos, com idade igual ou superior a 21 anos e que possuem Carteira Nacional de Habilitação para conduzir motocicleta.

Para a coleta de dados foram utilizados dois procedimentos: um questionário de evocação livre (QEL) e um questionário estruturado (QE).

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

A técnica, que já está consolidada na pesquisa em representações sociais (SÁ, 1998; ABRIC, 2000; JODELET, 2001) consiste em apresentar ao participante um indutor e em seguida solicita-se que escreva em espaço apropriado as cinco primeiras palavras que prontamente lhe vinham à mente ao ler a expressão indutora, a qual, na pesquisa em questão, consiste em Risco no Trânsito e assinale as duas que considera mais importantes que as demais.

A seguir, foi solicitado ao participante que explicasse textualmente as suas evocações e, finalmente, que justificasse o porquê da escolha das duas palavras assinaladas como mais importantes.

Os dados coletados com esse instrumento foram analisados de acordo com os procedimentos usuais em estudos sobre o núcleo central das Representações Sociais (SÁ, 1996; ÁVILA, 2015). Para o tratamento dos dados foi utilizada uma planilha eletrônica de cálculo, seguindo-se as orientações contidas em Sá (1996) e Ávila (2016).

O segundo procedimento consistiu na aplicação do QE, organizado em 25 perguntas, com o intuito de identificar que elementos presentes no trânsito são considerados de risco e, identificar o perfil dos motociclistas profissionais no tocante à experiência profissional e à prática de pilotagem e manutenção do veículo.

Os dados coletados mediante o QE foram organizados utilizando-se a ferramenta estatística de Distribuição de Frequência (DF) que “divide os dados em classes e registra o número total de observações em cada classe” (WEBSTER, 2006, p. 17).

Os resultados obtidos pelos dois procedimentos foram cotejados, com o intuito de verificar possíveis relações existentes entre as representações sociais sobre risco no trânsito e o comportamento dos participantes do estudo no trânsito em Pato Branco.

4 Resultados e discussões

Neste trabalho estão sendo discutidos os resultados obtidos com uma amostra 18 participantes, sendo 2 mulheres e 16 homens, com idade entre 18 e 57 anos. Destes, 38,9% não concluíram o ensino fundamental, 22,22% concluíram somente o ensino fundamental e 22,22% concluíram o ensino médio. Apenas 11,11% possuem o ensino superior incompleto, 5,55% possuem o ensino médio incompleto e nenhum dos entrevistados concluiu ensino superior.

Dois dos participantes não são proprietários da motocicleta com que trabalham, e apenas 3 sujeitos têm seguro do veículo. 61% dos profissionais entrevistados informaram conduzir motocicleta sem carteira de habilitação por 5 anos em média. Quanto a experiência profissional com motocicleta, o tempo médio encontrado foi de 9 anos.

No que diz respeito ao tipo de atividade, 14 dos entrevistados realizam transporte de pessoas, destes 14, 6 além de realizarem o transporte de pessoas também, realizam entrega de alimentos, medicamentos, de documentos e valores. Apenas 2 realizam entrega de gás de cozinha e de água mineral. 1 dos entrevistados respondeu que realiza serviços particulares e outro respondeu que entrega somente alimentos, documentos e valores.

O grupo pesquisado trabalha em média 6 dias na semana, em jornada diária média de 11,88 horas entre 7 e 23 horas. Percorrem entre 100 e 300km /dia. Com relação ao vínculo empregatício, 61,11% dos entrevistados são autônomos, 22,22% trabalham por comissão, 5,56% são assalariados e, 11,11 não responderam a esta questão. O ganho médio mensal é de R\$ 2.111,00.

A manutenção da motocicleta, segundo a maioria dos entrevistados, é realizada por pelo menos uma vez por mês. Contudo, apesar da importância desse procedimento para o

ambiente trânsito, para 50% dos entrevistados esse fator é de baixa ou moderada influência quanto ao risco no trânsito, ao passo que para os outros 50% esse fator tem alta ou muito alta influência quanto ao risco no trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (BRASIL, 1997) indica o uso obrigatório de EPIs e de equipamentos de proteção anexados à motocicleta, tais como: capacete de segurança com viseira, calçado fechado, roupa adequada e colete com faixas reflexivas, protetor mata cachorro, alças metálicas traseiras e laterais, entre outros.

Quanto ao uso de EPIs, 100% dos entrevistados responderam que utilizam capacete, 61% utiliza luva e roupa para chuva, 44,44% utilizam colete reflexivo, e somente 16,67% utilizam cotoveleira e joelheira. Contudo, durante os contatos com os participantes, os pesquisadores observaram apenas o uso do capacete como EPI.

Com relação aos equipamentos de segurança utilizados na motocicleta, 55,6% utilizam o protetor mata cachorro, 50% dos entrevistados utilizam alças metálicas traseiras e lateral e dispositivo para transporte de carga e, 16,7% responderam que utilizam aparador de linhas corta pipa.

Com relação às representações sociais sobre risco no trânsito, os resultados obtidos indicam que os elementos *acidente*, *imprudência* e *falta de respeito* são centrais nessas representações.

Os resultados que obtivemos demonstram que 78% dos entrevistados já sofreram acidente enquanto pilotavam a motocicleta por pelo menos uma vez, sendo que destes, 9 já sofreram acidente por pelo menos 2 vezes, o que denota a importância desse elemento no núcleo da representação em estudo.

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

No Paraná, segundo o Departamento Estadual de Trânsito do Paraná - DETRAN/PR (2014), o número de motocicletas envolvidas em acidentes com vítimas em 2014 foi de 20.803. Segundo dados fornecidos Polícia Rodoviária Federal e Polícia Rodoviária Estadual, de Pato Branco, em 2014, 214 motocicletas estiveram envolvidas em acidentes no município.

No que diz respeito ao elemento *imprudência*, nossos resultados apontam sua relação com os fatores: longa jornada de trabalho, trafegar à noite, ultrapassar o semáforo com o sinal vermelho, falar ao celular enquanto pilota e não usar roupas ou acessórios com material reflexivo. Contudo, no que diz respeito a longa jornada de trabalho e trafegar à noite, 72,22% dos entrevistados assinalaram que estes são fatores que não influenciam ou que tem pouca ou média influência no risco no trânsito, enquanto que 27,77% acreditam que estes fatores influenciam de forma grande ou muito grande o risco no trânsito. Por outro lado, quanto a ultrapassar o semáforo com o sinal vermelho e falar ao celular enquanto pilota 22,22% dos entrevistados assinalaram nenhuma influência deste fator quanto ao risco no trânsito, ao passo que 77,78% dos entrevistados acham muito grande a influência destes fatores quanto ao risco no trânsito.

O risco no trânsito está diretamente ligado à percepção de risco que o indivíduo tem desse risco, e isso interfere no seu comportamento e sua atitude frente a essas percepções.

Segundo Thielen (2002), a rotina diária de convivência com os riscos geram uma negação uma vez que os riscos se tornam conhecidos, e mudar este comportamento se torna custoso para esses indivíduos que estão sujeitos a riscos “já que eles desenvolvem essas estratégias cognitivas de minimização do risco e de imunidade à ameaça, alimentando um círculo vicioso de exposição ao risco cada vez maior” (THIELEN, 2002, p. 96).

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

No que tange ao elemento *falta de respeito*, este tem a ver com desrespeito/desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (carros, ônibus, etc.) e comportamento agressivo/ despreparo do próprio motociclista.

Para Bonamigo e Zanchet (2011, p. 281), a falta de respeito no trânsito e suas regras “além de poder ser considerado uma forma de violência, estabelece conexões que contribuem para a produção de outras violências, já que abre possibilidade de efeitos inesperados, como os acidentes de trânsito”.

Para os entrevistados desta pesquisa, 83% percebem que desrespeito/desatenção por parte dos motoristas de outros veículos (carros, ônibus) influenciam de forma grande e muito grande o risco no trânsito, enquanto que 44,4% compreendem que comportamento agressivo/despreparo do próprio motociclista influencia de nenhuma forma, pouca ou mediana os riscos no trânsito.

Entre os entrevistados 66,7% responderam que se deparam com situações de risco no trânsito todos os dias e 27,8% dizem se deparar com situações de risco no trânsito frequentemente. Da mesma forma 61,1% concordam totalmente que a profissão de mototaxista ou motofretista oferece risco, enquanto que 27,8% concordam que a profissão de mototaxista ou motofretista oferece risco.

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

5 Considerações Finais

Os resultados obtidos demonstram que a maioria dos participantes da pesquisa identifica a possibilidade do acidente como um fator de risco no trânsito, e que sua profissão de motofretista e mototaxista oferece risco. Esta percepção é importante, pois interfere no comportamento do indivíduo no momento de tomar a decisão correta e necessária frente a algum risco, assim tornando o trânsito mais seguro, conseqüentemente sustentável.

A sustentabilidade no trânsito depende de fatores que estão ligados às representações sociais que cada indivíduo tem do ambiente onde vive, pois de acordo com a teoria das

representações sociais, cada sujeito delimita e atua sobre o ambiente onde vive a partir de suas representações, experiências e vivências cotidianas.

Nota-se que as representações sociais sobre risco no trânsito deste grupo pesquisado apontam os elementos *acidente, imprudência e falta de respeito*, os quais são imprescindíveis para uma boa convivência no trânsito, embora os resultados obtidos indiquem, também, contradições em relação ao que se espera destes atores no trânsito, como por exemplo não ultrapassar o semáforo com o sinal vermelho ou não falar ao celular enquanto pilota.

Frente ao exposto, podemos considerar que uma investigação dessa natureza, poderá aportar subsídios para a elaboração de programas de educação para o trânsito em geral, para os motociclistas em particular, atuando, desta forma, no sentido da sustentabilidade em ambientes urbanos.

Referências

ABRIC, J. C. A abordagem estrutural das Representações Sociais. In: MOREIRA, A. SP; OLIVEIRA, D.C. (org.). **Estudos Interdisciplinares de representação social**. 2ª ed. Goiânia: AB, p.27-37, 2000.

ÁVILA, A. M. **Representações Sociais sobre educação ambiental e objetivações em práticas pedagógicas no ensino fundamental** (Dissertação de Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional. Pato Branco: UTFPR, 2015.

BONAMIGO, I. S.; ZANCHET, A. Trânsito e violências: um olhar a partir da teoria ator-rede. **Pesquisas e Práticas Psicossociais**, v. 6, n. 2, p. 275-286, 2011.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RAYNAUT, C. Meio Ambiente e Desenvolvimento: construindo um novo campo do saber a partir da perspectiva interdisciplinar. **Desenvolvimento e Meio Ambiente**. Curitiba: Editora UFPR, n. 10, jul./dez. p. 21-32, 2004.

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

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

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

SACHS, I. **Estratégias de transição para o século XXI: desenvolvimento e meio ambiente**. São Paulo: Studio Nobel, Fundação do Desenvolvimento Administrativo, 1993.

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

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

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

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

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

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

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