

Relatos de padres sobre el uso obligatorio de sistemas de retención infantil en Brasil

Pedro Figueiredo^a; Mary Jane Spink^b

(a) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil

(b) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasil

(*)pedro.vfigueiredo@gmail.com

RESUMEN

Este artículo toma como punto de partida el uso obligatorio de sistemas de retención infantil (SRI) en Brasil, consagrados en la Resolución 277/08 del Consejo Nacional de Tránsito, que prevé acerca del transporte de niños menores de diez años y el uso del SRI para el transporte de éstos en vehículos de pasajeros. Nuestro objetivo era entender cuál es el efecto que tiene esta ley en su público objetivo, entrevistando a doce padres que tenían niños de hasta siete años y medio y que las transporte en vehículos particulares. Como resultado, concluimos destacando la ambivalencia con respecto al uso de los dispositivos por su público objetivo, en el que dos formas de categorizar los SRI se destacaron: los que perciben el dispositivo como un objeto que promueve la seguridad de los niños y los que lo usan sólo para evitar ser castigados con multas de las agencias reguladoras del tránsito.

Palabras clave: niños; riesgo; gubernamentalidad; discurso

Utterances by parents about the mandatory use of children restraints in Brazil

ABSTRACT

The starting point in this study is the mandatory use of children restraints (SRI) in Brazil, as per Resolution 277/08 of the National Traffic Council, which regulates transportation of children under the age of 10 and the use of SRI when transporting them using passenger vehicles. Our aim was to understand what is the effect of this legislation on its target public by interviewing twelve parents of children under seven and a half years old who transport them using private vehicles. Our conclusions underline the ambivalence of its target public with respect to the use of the devices. Two ways to categorize the SRI stood out: some parents perceive the device as something that does promote safety for children and others use it only to avoid getting a traffic violation ticket by the traffic authority.

Keywords: children; risk; governance; discourse

Relatos de pais sobre o uso obrigatório de assentos de segurança infantil no Brasil

RESUMO

Este artigo tem como ponto de partida a obrigatoriedade do uso dos assentos de segurança infantil (ASI) no Brasil, materializado na Resolução 277/08 do Conselho Nacional de Tránsito, que dispõe sobre o transporte de crianças menores de dez anos e a utilização de ASI para o transporte destas em carros de passeio. Tivemos por objetivo compreender quais os efeitos desta obrigatoriedade em seu público-alvo, entrevistando doze pais que tinham filhos com até sete anos e meio e que as transportavam em carros particulares. Concluimos destacando a ambivalência na que diz respeito ao uso dos dispositivos por seu público, em que dois modos de categorizar os ASI se sobressaíram: aqueles que percebiam o artefato como um objeto que promove segurança da criança e aqueles que o utilizam apenas para evitar serem punidas com multas pelos órgãos reguladores do trânsito.

Palavras chave: criança; risco; governamentalidade; discurso

Cómo citar este artículo. Viana, P., & Paris, M.J. (2016). Relatos de padres sobre el uso obligatorio de sistemas de retención infantil en Brasil. *Psicoperspectivas*, 15(1), 145-156. doi: 10.5027/PSICOPERSPECTIVAS-VOL15-ISSUE1-FULLTEXT-734

Recibido
15-08-2015

Aceptado
06-01-2016

No ambiente urbano dos dias atuais, crianças são transportadas em veículos automotivos diariamente. Quando em carros, são levadas no banco de trás e seu comportamento é o mais variado possível: brincam, assistem a filmes na tela localizada no encosto da cadeira à sua frente e há ainda aquelas que, demonstrando inquietude com aquela situação, esperneiam e choram aos montes. Porém, um novo item desponta como parte deste cenário: os assentos de segurança infantil (ASI), popularmente conhecidas no Brasil como *cadeirinhas*. Esse não era um objeto visto com frequência. Desde o ano de 1988 existem normas sobre o transporte de crianças em veículos no Brasil, porém, a regulação não foi acompanhada por uma mudança significativa de hábitos dos pais e mães que as transportavam, fazendo com que diferentes atores interessados na segurança da criança propusessem a criação de uma legislação específica.

O presente artigo toma como ponto de partida a obrigatoriedade do uso dos ASI no Brasil, materializado na Resolução 277/08 do Conselho Nacional de Trânsito (Resolução n. 277, 2008). Em linhas gerais, essa resolução dispõe sobre o transporte de crianças menores de 10 anos e a utilização de assentos de segurança para o transporte destas em carros de passeio privados. Prevê dispositivos de retenção específicos para idades específicas: (1) as crianças com até um ano de idade deverão utilizar; obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado *bebê conforto ou conversível*; (2) as crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado *cadeirinha*; (3) as crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio deverão utilizar o dispositivo de retenção denominado *assento de elevação* y (4) As crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos deverão utilizar o cinto de segurança do veículo, porém limitadas ao transporte nos bancos traseiros.

Nesta pesquisa, interessou compreender qual os efeitos desta obrigatoriedade no seu público-alvo: pais e mães de crianças com até sete anos e meio de idade e que as transportam em carros particulares. Mais especificamente, nos concentraremos em quais as facilidades e dificuldades encontradas por estes no uso dos assentos de segurança.

A partir dos resultados, discutiremos a ambivalência no que diz respeito ao uso dos dispositivos no cotidiano de pais e mães que transportam seus filhos em carros particulares, onde argumentaremos que dois modos de categorizar os dispositivos de retenção infantil se sobressaíram: aqueles que percebiam o artefato como um objeto

que promove segurança da criança; e aqueles que a utilizam apenas para evitar serem punidas com multas pelos órgãos reguladores do trânsito.

A construção do tipo criança em risco no trânsito

As lesões e mortes decorrentes de acidentes referentes ao trânsito estão entre as principais causas de morte com crianças a partir de um ano de idade no Brasil. Segundo dados mais recentes do Ministério da Saúde do Brasil, no ano de 2012 cerca de três mil crianças de zero a nove anos morreram em decorrência de acidentes e mais de 75 mil ficaram hospitalizadas. Os acidentes de trânsito representam 33% dessas mortes (Rede Nacional Primeira Infância, 2014), sendo caracterizados com um problema grave de saúde pública. De acordo com a ONG Criança Segura, 90% desses acidentes poderiam ser solucionados com ações de prevenção, colocando como fatores agravantes a falta de cultura de prevenção, de informação, de cuidados no dia-a-dia, a ausência de ambientes adequados à criança e a falta de leis específicas (Abibi, 2004; Maksoud Filho & Eichelberger, 2004).

Pesquisas realizadas no Brasil anteriormente à vigência da obrigatoriedade do transporte de criança em ASI chegaram à conclusão de que eram os homens os que mais transportavam crianças nos carros particulares, sendo também aqueles que menos as transportam corretamente (Oliveira, Carvalho & Previdelli, 2008; Oliveira, Carvalho, Santana, Camargo, Lüders & Franzin, 2009). Era alegado que, nos países desenvolvidos, quase metade das lesões não intencionais em crianças estão relacionadas a acidentes de trânsito, constituindo a principal causa de morte na faixa etária de 1 a 14 anos de idade. Afirmava-se que a maioria destas crianças estava sem um ASI específico, que seria o método mais eficaz para diminuir a mortalidade de crianças envolvidas em acidentes automobilísticos uma vez que reduziria em até 71% a chance de morte, apesar de seu uso ainda não ser obrigatório em muitos países (Arbogast, Durbin, Cornejo, Kallan & Winston, 2004; Lund, 2005; Winston, Durbin, Kallan & Moll, 2000).

No Brasil, alguns anos antes da Resolução 277/08 já havia esforço, no meio acadêmico, em dar visibilidade ao fato de que havia uma criança em risco no trânsito quando seus pais não utilizavam os dispositivos de segurança enfatizando a necessidade de transportá-las adequadamente (Abib, 2004; Criança Segura, 2007; Jorge, 2006; Maksoud & Eichelberger, 2004; Oliveira, Carvalho & João, 2005; Projeto Criança e Segurança, 2006; Romaro & Fonseca, 2004; Seraphim, 2003; Waksman & Piritto, 2005). Es-

ses autores já assinalavam a necessidade de uma legislação específica sobre o transporte de crianças no Brasil.

Tais estudos tinham por foco um tipo de racionalidade que não era voltada a um sujeito específico, mas antes faziam parte de uma política que tem por foco fatores de risco e não indivíduos que estejam em risco (Castel, 1991), tais como ser homem, ter instrução escolar baixa, morar em determinada região do Brasil etc. Uma vez reconhecida a criança que é transportada em veículos particulares como *estandoem risco*, o pai ou mãe que leva sua criança no carro passa a ser um fator de risco que deve ser gerido.

De acordo com Ian Hacking (1990), as informações estatísticas são desenvolvidas com o propósito de controle social. No que diz respeito às estatísticas sobre morte de crianças no trânsito, diferentes atores vão utilizá-las para mostrar como é constante a presença de mortes de crianças no trânsito, subentendido como típico de uma classe desviante: pais/mães que transportam crianças fora dos ASI.

Desta forma, as estatísticas sobre acidentes no trânsito envolvendo crianças permitem a classificação e a invenção de pessoas (Hacking, 2002), tendo por intento não apenas dar visibilidade à existência de determinado evento que não seria pontual, e sim, recorrente (crianças morrem em acidentes no trânsito), mas também abrir espaços de possibilidade e transformação (podemos evitar que crianças morram em acidentes de trânsito). Assim, as estatísticas não inscrevem meramente uma realidade pré-existente -crianças morrem em acidentes de trânsito- mas elas a constituem. Tais técnicas de inscrição e acumulação de fatos sobre a população tornam visível um domínio com certa homogeneidade interna, na qual a coleção e agregação de números participam na fabricação de uma “desobstrução” na qual o pensamento e a ação podem ocorrer. Argumentamos então que a coleção de estatísticas sobre acidentes de trânsito torna possível a invenção de um novo tipo de pessoa: *a criança em risco no trânsito*.

Compreendemos risco como uma maneira específica, na Modernidade Tardia, de se administrar as incertezas por meio de técnicas de cálculo que serão interpretadas para produzir sentido a partir de práticas discursivas (Lupton, 1999; Spink, 2001; Zinn, 2008). Os discursos sobre comportamentos sociais de risco, tais como aqueles envolvidos em levar crianças fora de seus assentos de segurança específicos -no Brasil, quando menores de sete anos e meio -torna-se tanto um discurso sobre definir um problema sobre diferentes valores e estilos de vida, relações de poder e emoções, como sobre riscos “reais” e sua administração racional (Zinn, 2008).

As cadeirinhas como dispositivos de segurança

Esses dados estatísticos dizem respeito a processos de inscrição (Rose, 1998) que vão traduzir os acidentes fatais com veículos automotivos envolvendo crianças num dado tangível, no qual um cálculo político é gerado para se intervir na população. Para Nikolas Rose (1991), dentre outros modos de se utilizar números para fazer política, há os que tornam possível o próprio modo de governo democrático liberal, no qual a contagem da população, nascimento, morte e morbidade tornaram-se intrínsecas para a formulação e justificação de programas governamentais.

A necessidade de levantar dados sobre a saúde da população, onde as estatísticas se incluem, faz parte do que Michel Foucault (2008) chama de governamentalidade, ou seja:

[...] o conjunto constituído pelas instituições, os procedimentos, análises e reflexões, os cálculos e as táticas que permitem exercer essa forma bem específica, embora muito complexa, de poder que tem por alvo principal a população, por principal forma de saber a economia política e por instrumento técnico essencial os dispositivos de segurança (p. 143).

Para Foucault (2008), é aproximadamente a partir do século XVIII que, no Ocidente, a população vai aparecer como terreno de governo por excelência, a partir de uma nova racionalidade governamental. O importante não seria mais o exercício da soberania, nem a administração da vida em sociedade tal como se fosse uma família, embora seja ela um instrumento de domínio de suma importância, mas a regulação de seus processos próprios, as leis que modulam sua riqueza, longevidade etc.

A grande característica dessa forma de governo é tomar por objeto a população, correspondendo a uma sociedade controlada pelos dispositivos de segurança, que têm por fim um campo de intervenção: o meio. Esta é uma noção que diz respeito a uma multiplicidade de variáveis que perpassam a cidade e a vida que nela se desenrola: espaço geográfico, construções, acidentes naturais etc. Nesse sentido, a concepção de população emerge como conceito estratégico, pois é sobre ela que agem os dispositivos de segurança (Furtado, 2013).

Relacionando-a com a disciplina, Foucault (2008) afirma que em uma sociedade controlada por dispositivos de segurança procura-se atingir o ponto em que uma série de acontecimentos que indivíduos, grupos e populações

engendram, interferem com os acontecimentos que se produzem ao redor deles. Enquanto a disciplina codifica os fenômenos em obrigatório e proibido, tendo por foco dizer o que se deve fazer, os dispositivos de segurança não tomam por foco o obrigatório nem o proibido, mas devem distanciar-se suficientemente para poder apreender os fenômenos na medida em que eles já – inevitavelmente – acontecem. Para que os dispositivos de segurança possam agir, produz-se conhecimento sobre os fenômenos naturais que afetam a população, por meio de levantamentos estatísticos e de dados relativos a determinado fenômeno.

No que diz respeito ao tema deste artigo, toma-se como ponto de partida a constatação de que crianças morrem em acidentes de trânsito enquanto são transportadas em carros de passeio, pautada em dados estatísticos gerados pelo próprio governo, para se propor estratégias de limitar essas mortes. Tal tipo de ação é governamental justamente no sentido de que o Estado procura moldar as condutas sobre este evento e sobre as pessoas que devem ser governadas, localizando no polo da “anormalidade” os pais e mães que não realizem o transporte de seus filhos de acordo com a norma estabelecida.

No Brasil, é apenas a partir do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) (Brasil, 1997), que há alguma recomendação sobre o transporte de crianças, sem nenhuma solicitação de dispositivos especiais como mecanismo de segurança obrigatório. Dois artigos desse código previam a segurança das crianças: o 64, que afirma que as crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros; e o artigo 168, que diz que transportar crianças sem observar essa norma é uma infração gravíssima, cuja penalidade é multa e, como medida administrativa, o veículo ficará retido até que a irregularidade seja desfeita.

Com a visibilização do transporte de crianças no trânsito como fator de risco, utilizando como argumento os dados estatísticos sobre acidentes e a efetividade dos ASI em caso de colisão, diferentes atores¹ irão pontuar que o CTB não discrimina como deve ser realizado o transporte de crianças com idade inferior a dez anos nem promove corretamente sua segurança. A partir dessas discussões que a Resolução 277/08 foi aprovada para gerir esse risco, prevendo não apenas sanções a serem aplicadas para aqueles que não a cumprirem como também a educação

da população quanto a como deve ser realizado o transporte adequado de crianças até os dez anos de idade.

Porém, uma lei não entra em vigor sem resistências. Como o fenômeno *criança em risco no trânsito* e a obrigatoriedade do uso de ASI produz sentidos que fazem com que as pessoas negociem de maneiras distintas suas práticas no que diz respeito ao transporte de crianças em carros particulares?

Metodologia

Para responder à pergunta acima, foram realizadas oito entrevistas abertas e um grupo focal com pais e mães que transportavam seus filhos em carros de passeio, tendo por critério de seleção que a idade dos mesmos compreendesse as faixas etárias que, pela Resolução 277/08, necessitam utilizar ASI. As entrevistas foram realizadas com dois homens e seis mulheres – dentre estes, um casal foi entrevistado conjuntamente – e tiveram duração média de 45 minutos. O grupo focal foi realizado com quatro mulheres e teve duração de uma hora e quinze minutos. Em ambos os casos, tivemos como questões de interesse: como estes realizam o transporte das crianças? Como o faziam antes da existência desta resolução? Houve mudança em seu comportamento a partir da implementação desta resolução? Como lidam com os diferentes problemas cotidianos a partir da exigência deste dispositivo?

Escolhemos estas ferramentas de pesquisa (Spink, Brigagão, Nascimento & Cordeiro, 2014; Spink & Medrado, 1999), pautados na abordagem de análise de práticas discursivas, de orientação construcionista, utilizando-as para compreender a interface entre os aspectos performáticos da linguagem e as condições em que esta é produzida, concebendo a linguagem como ação, como uma prática social que produz consequências. A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da PUC-SP (Protocolo 454/2011). Obedecendo preceitos éticos, apresentamos o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido antes do início de cada entrevista, garantindo a anonimidade, todos os nomes dos participantes e pessoas mencionadas por elas são fictícios.

Após a transcrição das entrevistas, seguimos com o processo de codificação e análise do material (Potter & Wetherell, 1987). A codificação envolveu a leitura minuciosa de todas as transcrições com o objetivo de filtrar todo o material discursivo disponível a partir dos temas que são de interesse da pesquisa. Para análise do material produzido, utilizamos a abordagem da Psicologia Social Discursiva, com ênfase na análise das práticas discursivas, conforme desenvolvida por pesquisadoras que enfatizam

¹ No encontro Criança & Segurança, organizado pelo engenheiro Celso Arruda e realizado no ano de 2006 na cidade de Campinas/SP, pesquisadores, ONGs e órgãos governamentais de trânsito propuseram uma minuta que serviu de base à Resolução 277/08, tendo por mote disciplinar o transporte de crianças com idade inferior a dez anos.

a natureza retórica do discurso (como as pessoas argumentam sobre eventos e fenômenos), sua função (ação e consequências do discurso) e variabilidade (Billig, 2008; Potter, 1998, 2004; Potter & Edwards, 2001; Potter & Wetherell, 1987).

Para os teóricos dessa abordagem, nossos discursos são inconsistentes, ambíguos, contraditórios. Como o discurso é construído, situado e orientado à ação, espera-se que, em diferentes tipos de atividade, diferentes tipos de discurso serão produzidos (Potter, Wetherell, Gill & Edwards, 1990). Nesse sentido, procuramos localizar a variabilidade discursiva que os participantes apresentaram durante o processo de interanimação dialógica² provocada pela situação de entrevista e de conversas grupais, sendo pautados pela dialogia e pela presença de múltiplos repertórios que foram utilizados para dar sentido a suas experiências (Spink & Medrado, 1999) – no caso, do transporte de crianças em carros de passeio.

A partir desta leitura, a análise das entrevistas foi dividida em torno dos dois temas: “a ambivalência entre segurança e punição” e “relação com a criança durante o transporte”, que serão desenvolvidos a seguir.

Resultados e discussão

No Brasil, desde que a Resolução 277/08 entrou em vigor no dia 1 de setembro de 2010, o uso dos assentos de segurança infantil é obrigatório para qualquer pessoa que deseje transportar crianças de até sete anos e meio em carros de passeio. Apesar de essa lei surgir enquanto norma que tenta disciplinar o comportamento de pessoas que transportam crianças pequenas em carro de passeios, tal fato não se dá de maneira automática. Depende, entre outras coisas, da percepção que cada pessoa tem sobre o ato de transportar crianças em carros particulares como sendo, ou não, uma atividade de risco.

Possivelmente ocorreram mudanças no comportamento de pais e mães a partir da implementação desta resolução, fazendo com que elas passassem a transportar suas crianças nos assentos de segurança específicos. É possível, também, que tais mudanças não se deram exclusivamente a partir da vigência desta lei. Por exemplo, as discussões sobre o uso obrigatório dos ASI presentes nos diferentes canais de comunicação – mídia impressa, televisiva, folhetos educacionais distribuídos pelos órgãos de trânsito etc.

– tinham por intento, dentre outras coisas, provocar uma sensibilidade maior para os riscos aos quais as crianças estariam expostas. Figueiredo (2014), com base na análise de como a Resolução 277/08 foi divulgada em um jornal de grande circulação no Brasil e quais atores contribuíram para a visibilização do *tipocriança em risco no trânsito*, afirma que houve dois momentos distintos na maneira como esta foi noticiada: antes de sua vigência, diferentes atores interessados na segurança da criança promoviam os ASI como dispositivos que geram segurança e salva vidas; porém, desde sua vigência em 2010, a ênfase recaiu nos aspectos punitivos de caráter disciplinar, ou seja, a aplicação de multas para quem não os utilizasse.

Porém, apenas a difusão desses riscos para a população, almejando instruir os pais e mães de que a cadeirinha é efetiva em salvar vidas, bem como aqueles que lembram que sua ausência pode ocasionar em multa, não é suficiente para que as pessoas mudem seus hábitos. Ilustraremos, a seguir, as categorias temáticas por nós destacadas para compreender como os pais e mães entrevistados lidaram com o uso (ou não uso) dos ASI desde que se tornaram obrigatórios no Brasil.

A ambivalência entre segurança (o dispositivo que salva) e punição

Dentre os entrevistados, surgiram relatos ambivalentes sobre o uso dos ASI: oscilavam entre ser um dispositivo que promove segurança e um item que deve ser utilizado para evitar a punição, mais especificamente, a multa. O casal Hélio e Quitéria, cuja filha tem cinco anos, afirmaram só ter utilizado o ASI nos primeiros anos de vida da criança, não usando com frequência após esse período. Relatam a experiência deles sobre as mudanças no transporte de sua filha desde o bebê-conforto até o assento de elevação. Afirmam que, agora que a menina está mais velha, costumam esquecer a cadeirinha, utilizando esse dispositivo de segurança apenas para evitar serem multados caso passassem em frente a alguma fiscalização de trânsito.

‘Quitéria: A gente já tava preocupado. [...] A gente não sabia o dia certo que ia começar realmente a ser punido... e a gente tava com essa preocupação. Depois, com o tempo, foi que a gente começou por uma questão mais de conscientização. Aí agora assim, ela sai travada antes de sair de casa, eu analiso tudo. Eu vejo se realmente está travada, entendeu? Mas antes, teve assim uma época, mais por uma questão de [...] Era uma questão mais de estar com medo

² Parte do reconhecimento que os enunciados estão sempre em interação e diálogo, em qualquer campo que tenha sido produzido, significando que toda linguagem é dialógica e fruto de processos coletivos (Spink *et al.*, 2014).

de ser punido do que uma questão de conscientização’.

Podemos observar o caráter disciplinar (Foucault, 2008) punitivo da lei no relato do participante, quando menciona a ter se preocupado não com a segurança de sua filha, e sim, com quando ia “começar realmente a ser punido”.

Em contraste, Sandra, que tem um filho de um ano e afirma sempre utilizar a cadeirinha de forma adequada, relata que o medo de ser punida com multa não ocorreu por falta de informação e orientação sobre os perigos do transporte fora do assento de segurança, mas por conta de ter um cunhado que trabalha na Polícia Rodoviária Federal e que não a deixa transportar o filho fora da cadeirinha, mesmo em uma situação em que a dificuldade de utilizá-la justificaria levá-lo no colo, fora do assento de segurança. Para essa participante, a educação ocorreu por intermédio desse agente de trânsito, que tem entre suas atribuições exercer um poder disciplinar, normatizado pelo CTB, sobre os pais e mães em sua prática cotidiana.

De toda forma, no relato dos participantes é comum a sensação de que existem casos nos quais não utilizar a cadeirinha pode ser justificável ou não é percebido como um ato inseguro. De acordo com pesquisa realizada pela Organização Não-Governamental Criança Segura sobre o hábito de adultos que transportavam crianças de até 10 anos em automóveis de passeio, apenas uma pequena parte dos entrevistados conduziam seus filhos fora da cadeirinha em trajetos curtos – geralmente em deslocamentos para localidades próximas da residência ou em situações percebidas como controladas e menos arriscadas (Criança Segura Brasil; Datafolha Instituto de Pesquisas, 2012).

Dentre os participantes entrevistados, foi comum relatarem o transporte de seus filhos fora dos ASI em trajetos curtos, ainda que ocasionalmente. Discurso recorrente, inclusive, entre participantes que durante a entrevista afirmaram nunca deixar de levar o filho no ASI. De outra forma, os participantes que transportam os filhos atados mesmo em trajetos curtos nem sempre o faziam por pensar na segurança da criança. Olga, por exemplo, fala que foi para evitar a punição – a multa – que orientou sua filha mais velha, de quatro anos, a sempre requisitar ser atada à cadeirinha mesmo quando seu marido tenta levá-la desatada em trajetos curtos:

‘Olga: Lá em casa, a minha sogra mora praticamente na mesma rua. Aí tem dia que meu marido faz “Ó, vamos ali na casa de vovó” aí ela

entra na cadeirinha e ele faz “Não, Fabi, senta aqui no banco da frente” e ela faz “Não, papai. É errado”... ela já sabe. Mas se deixar ela sem o cinto ela fica.

Entrevistador: Ah, ela sabe que tem que estar na cadeirinha.

Olga: Eu acho que ela não tem essa noção de perigo, mas ela sabe que está errado. E por que está errado? Inicialmente a gente falava que tinha uma guarda de trânsito que ia brigar com a gente porque o certo é isso aí. Ia ter uma multa e a gente ia gastar dinheiro. Aí depois com o tempo é que você vai falando essa questão da batida do carro, não sei, porque eu achei muito forte dizer “Ó, se bater você vai morrer”. Então eu achei melhor falar do guarda de trânsito do que dos danos físicos propriamente. Aí hoje em dia ela já sabe.

Entrevistador: Então às vezes trajeto curto...

Olga: Ele faz. Meu marido faz.

Entrevistador: E agora ela quem regula.

Olga: Ela regula ele. Dizendo que não pode, que está errado’.

Porém, a percepção de segurança ao levar os filhos em ASI pode não estar necessariamente atrelada à Resolução 277/08. Há participantes que percebiam a cadeirinha como um item de segurança antes mesmo desta lei entrar em vigência. O que era compreendido como mais importante para o uso era a percepção de segurança, seguida de a independência em poder transportar a criança sem a ajuda de ninguém no carro para levá-la no colo ou observá-la. Porém, algumas entrevistadas mulheres afirmavam que haviam situações pontuais – como a amamentação – que faziam com que elas abrissem uma exceção e não transportassem a criança no ASI.

Para uma das participantes entrevistadas, Daniela, mesmo havendo situações em que fugiu à regra – ou pretendia fugir dela – a sensação de que podia acontecer um acidente e o bebê estaria inseguro estava sempre presente. Ou seja, ela percebe o ASI como um dispositivo capaz de promover segurança de maneira mais eficiente que seus braços, se posicionando de maneira diferente a outras mulheres entrevistadas que tinham um discurso que poderia ser resumido na frase “não há nada mais seguro que braço de mãe”. Vale ressaltar que Daniela já havia vivenciado um acidente no qual uma moto bateu em seu carro, porém, seu filho estava preso à cadeirinha e sofreu apenas um choque leve da orelha no encosto da cadeirinha. Destacamos o trecho abaixo da entrevista com a

participante Neuza para ilustrar o discurso de que o braço da mãe é mais seguro que a cadeirinha:

‘Neuza: E eu pensava assim que ele vindo para o meu colo, a gente tende a achar que está protegendo. Estou acalentando, né? Estou fazendo ele parar de chorar. Mas por outro lado tem o risco, né? Mas... entre o choro e pensar num possível risco de alguma coisa acontecer, eu colocava. Eu achava que estava mais seguro. E dava de mamar. Então, hoje quando eu estou dirigindo, né? E no começo ele começava a gritar e espernear, então eu realmente parava, porque não tinha jeito, né? Eu parava o carro, tirava ele um pouquinho, depois botava de novo. Mas ele está com um ano agora, aí a cadeirinha que é o bebê-conforto tá bem desconfortável, porque já é pra mudar pra o outro. E aí eu tiro sempre. Aí agora ele está vindo no meu colo’.

Neuza consegue avaliar os riscos de levar a criança fora da cadeirinha, como é claro no momento em que argumenta que colocava seu filho no colo mesmo sabendo do “possível risco de alguma coisa acontecer”. Mas, justifica levá-lo nos braços afirmando que o bebê-conforto está desconfortável, afirmando que a criança também está protegida se transportada nos braços da mãe.

Há ainda participantes que levaram seu filho no colo em algum momento, mesmo percebendo este comportamento como inseguro, como Olga. Apesar de relatar, no início da entrevista, nunca transportar seus filhos sem ASI, afirma que no momento da amamentação era a única situação em que não a utilizava. Combate a possível leitura de que fazia algo inadequado de modo deliberado afirmando que “Todo mundo faz isso, digo logo!”. Posiciona a si mesma como agindo de acordo com um “instinto”, argumento desta forma possivelmente para amenizar o fato de levar seu filho de uma maneira que afirma ser insegura.

Podemos perceber que uma lei não necessariamente implica em diminuição de acidentes, pois as pessoas não a adotam prontamente, muitas vezes resistindo em segui-la e justificando motivos para haver exceções à regra, como pudemos ilustrar brevemente em relação ao uso dos assentos de segurança infantil. A única pesquisa conduzida até agora no Brasil que tenta relacionar a diminuição de mortes de crianças desde o lançamento da Resolução 277/08 (Garcia, Freitas & Duarte, 2012) não é conclusiva

por conta da possível influência da Lei Seca³ nos dados. Não temos como saber o número de acidentes em que pais que transportavam crianças nas cadeirinhas se envolveram por acreditarem que estavam seguros e adotaram mais comportamentos considerados imprudentes/de risco; e o fato de não haver dados epidemiológicos brasileiros, sobre se a criança no momento do acidente estava utilizando os ASI, torna difícil essa avaliação.

Cotidianamente nos submetemos a comportamentos considerados de risco, mesmo sabendo de um resultado adverso, inesperado. Adquirimos nossa percepção de segurança e perigo por meios diversos: sobreviver a acidentes, ver na televisão o resultado de certas práticas consideradas perigosas, ou sermos constantemente advertidos sobre os riscos aos quais estamos expostos em determinadas situações. Isso não é diferente no caso em estudo, no qual Figueiredo (2014) discutiu sobre o papel da imprensa em construir a visibilização do transporte da criança em carros de passeio como arriscado. Estamos mais propensos a adotar comportamentos de risco quando estes vêm associados a uma recompensa e esta se torna maior do que a percepção do perigo (Adams, 2013).

A percepção da cadeirinha como um dispositivo de segurança que salva foi mais evidente entre os/as entrevistados que tiveram uma experiência pessoal em que esta se mostrou eficiente em evitar um resultado desastroso, ou que escutaram relatos de pessoas próximas em que sua presença foi efetiva ou sua ausência foi fatal.

Por outro lado, houve participantes que relataram só ter adquirido o ASI em função da lei, para não sofrerem multas e, muitas vezes, utilizando-a apenas na iminência de uma fiscalização de trânsito:

‘Antônio: Eu sempre saio com eles para fazer feira. Como são lugares perto, a gente bota as cadeiras no carro, mas elas ficam por ali, né? Quando a gente vê a polícia, diz “Sobe na cadeira!”. Aí ele vai correndo e sobe’.

No Brasil, é comum escutar uma frase que diz “brasileiro só obedece quando pesa no bolso”, ou seja, quando é multado. Essa frase, ou equivalente, foi mencionada por alguns participantes. Porém, haviam participantes que utilizavam os ASI no transporte de seus bebês mesmo antes da lei entrar em vigor. Tal fato está em concordância com o que é afirmado na pesquisa da Organização Não-Governamental Criança Segura em conjunto com

³ Lei vigente desde 19 de junho de 2008 no Brasil que proíbe a ingestão de qualquer quantidade de álcool e a condução de veículos.

a Datafolha, de que o uso dos ASI é mais frequente no transporte de crianças pequenas, geralmente menores de cinco anos, por uma percepção de que estas seriam mais frágeis (Criança Segura Brasil; Datafolha Instituto de Pesquisas, 2012).

Hélio e Quitéria, o casal mencionado pouco acima, apresentam um discurso ambíguo em relação a essa temática: afirmam que não utilizam o ASI apenas motivados pelo medo da multa, mas, ao mesmo tempo, se identificam com as pessoas que têm essa prática pois muitas vezes só o utilizam em situações em que têm certeza de que podem ser multados. Eles posicionam o governo brasileiro como responsável por essa ambivalência por não promover campanhas educativas adequadas para que as pessoas mudem de comportamento de forma espontânea, restando a punição através da multa como a única intervenção que pode ser eficiente em nosso país.

Eles se percebem como um casal que transporta os filhos de maneira adequada e que mudaram de hábito a partir dos relatos de acidente, e não por medo da multa, embora acreditem ser esta a única maneira eficiente de implementar a lei. Em dissonância com participantes da entrevista que já utilizavam os ASI por questão de segurança, ou que declaram só tê-los por medo da multa, Hélio e Quitéria fazem parte daqueles que mudaram de discurso a partir da escuta de relatos de acidente de alguém próximo ou da própria vivência de um acidente que reforçam a importância do uso.

O argumento deles ecoa a maneira na qual o uso dos ASI passou a ser veiculado na mídia impressa brasileira. Com isso queremos dizer que, desde a vigência da Resolução 277/08, se argumenta que a relação entre segurança e o uso dos assentos de segurança infantil já está bem estabelecido, fazendo com que a mídia impressa apenas “eduque” seus leitores que, caso não utilizem os assentos de segurança infantil no transporte de seus filhos, serão punidos com multa (Figueiredo, 2014). Mas nas práticas cotidianas não é assim que ocorre, uma vez que os entrevistados oscilavam entre dois polos: aqueles para os quais o ASI era um dispositivo utilizado apenas para evitar a multa e outros que a utilizavam como dispositivo de segurança.

Nesse sentido, como é típico de um governo neoliberal, a mídia serve aos propósitos de se exercer poder à distância, realizado na expectativa de que cabe ao cidadão se autogerir e buscar as informações necessárias sobre os possíveis riscos aos quais estão sujeitos. Ou seja, cabe a estes se autogovernarem e assumirem as consequências de suas próprias escolhas. Porém, para que isso aconteça

com sucesso, é necessário a educação da população para que haja pessoas racionais e bem informadas (Carvalho, 2007). Mas não é o que acontece no Brasil em relação à segurança da criança no trânsito.

Como previsto pelas teorias que falam sobre como uma pessoa assume comportamentos de risco (Adams, 2013, 2002; Wilde, 2005), a percepção de risco faz com que as pessoas se localizem em um polo ou em outro. Ou ainda, como foi o caso de Hélio e Quitéria, trocar de um polo para outro através de uma mudança de percepção em relação ao uso da cadeirinha. No que diz respeito ao transporte da criança no trânsito, os comportamentos considerados adequados dependem de intervenções educativas que tornem visível o transporte delas em veículos como sendo uma atividade arriscada e os ASI como dispositivos que promovem segurança.

A necessidade de campanhas educativas para promover o comportamento adequado é inquestionável, porém, nenhum dos entrevistados recordou de alguma das campanhas promovidas pelo Conselho Nacional de Trânsito ou do Departamento de Trânsito local na mídia radiofônica ou televisiva que entraram em circulação entre os anos de 2008 e 2010 – período em que a Resolução 277/08 foi divulgada e o ano em que entrou efetivamente em vigor. Por outro lado, quase todos os entrevistados recordavam ter lido alguma coisa no jornal ou ter visto nos telejornais sobre a vigência da lei e a aplicação de multa caso a cadeirinha não fosse utilizada. O sentimento de Hélio e Quitéria parece plausível não com o comportamento “do brasileiro”, e sim, com a maneira na qual o uso da cadeirinha foi veiculada nos jornais na proximidade da vigência da lei.

Uma vez que os participantes entrevistados tinham motivos diversos para utilizar ou não os ASI, que iam desde o seu uso por questões de independência e conforto até o não uso por questões práticas, a experiência pessoal aparenta ter uma influência maior para estabelecer comportamentos do que as campanhas educativas. O medo da multa também não é suficiente para provocar comportamentos adequados, principalmente quando apenas quatro dos doze entrevistados foram parados em fiscalizações de trânsito rotineiras quando, por observar que havia uma criança na parte traseira do carro, foi verificado se estavam sendo corretamente transportadas na cadeirinha.

Sobre as dificuldades no uso das ASI: A relação com a criança durante o transporte

Pontuamos que há participantes que utilizam a cadeirinha não apenas por acreditarem que esta promove segurança, mas por questão de praticidade e viabilidade no transporte da criança. Outros, por não enxergar a mesma praticidade e enfrentarem várias dificuldades, não a usam sempre. Uma das entrevistadas, Kátia, afirmou nunca ter sentido segurança em utilizar o bebê-conforto, pois o achava muito fundo e percebia que seu bebê não parecia firmemente acomodado. Por este motivo, passou a sentir mais segurança levando o bebê nos braços, pois afirmava que assim tem controle maior sobre como levá-lo bem acomodado. Agora que sua filha está um pouco maior, encontra dificuldades em fazer com que ela fique na cadeirinha:

‘Kátia: A gente sempre leva a cadeirinha, mas ela não fica, é muito difícil. Ela não fica na cadeirinha, assim... se eu colocar... ela na cadeirinha, ela já se levanta para sair. Aí começa a chorar, aí fica de jeito nenhum. Já fiz de tudo, mas ela não fica’.

Apesar de especialistas serem convocados na mídia brasileira para educar os pais sobre como fazer com que a criança sempre utilize os ASI, não há fórmula que valha para todas as crianças – as pessoas são mais complexas que a resposta pronta e generalista de um especialista. À época da entrevista, Kátia encontrava dificuldades em manter a criança no bebê conforto. Em grupos focais realizados em 2004 nos Estados Unidos com pessoas que infringiram leis sobre transporte de crianças nas cadeirinhas, concluiu-se que para essas pessoas os motivos para o não uso eram: fatores de estilo de vida; circunstâncias do percurso e do transporte; problemas que não eram dos pais ou do condutor; estilo de paternidade/maternidade; comportamento da criança; e risco percebido do não-uso (Agran, Anderson e Winn, 2004). Na presente pesquisa, a partir do relato dos entrevistados, as dificuldades encontradas durante o transporte concernem os comportamentos da criança ao interagir com os ASI e a forma como os pais e mães reagem quando há dificuldades. Os assentos de segurança, enquanto dispositivos que promovem segurança ou evitam multas, podem causar tanto conforto quanto inquietação.

Ceder ao choro dos filhos ou às necessidades que surgem durante o transporte foi mais frequente entre os entrevistados que afirmavam que o motivo principal para utilizar a cadeirinha era evitar a multa, sendo mais comum no período em que a criança está amamentando. De toda forma, vários participantes relataram ter cedido

em algum momento de dificuldade. Todos referiram tentar achar estratégias para manter a criança no assento de segurança apesar das inquietações: viajar no banco de trás em conjunto com a criança, levar brinquedos, instalar aparelho de DVD no carro, tentar distrair com músicas e atividades diversas são as utilizadas pela maioria dos participantes. Os problemas maiores se dão nos trajetos longos, quando as crianças ficam mais incomodadas.

É inegável que o papel de disciplinar as crianças a andar nos ASI de maneira adequada, em última instância, cabe aos pais e responsáveis diretos pelo transporte delas. Porém, o estabelecimento de uma norma para gerir os riscos que um recorte populacional está exposto vai de encontro aos hábitos das pessoas, o que faz com que a mudança prevista não ocorra de maneira simples. Para as mães que estão com bebês em idade de amamentação, por exemplo, é compreensível elas argumentarem que seu colo é adequado para promover segurança. Nesses casos, tirar o bebê do dispositivo, mesmo para os que afirmam que o ASI promove segurança e deve sempre ser utilizado, não é nada demais – ou que pode ser feito, desde que seja por um breve momento. Dizer o contrário é entrar numa arena que mexe com subjetividades e afirmações sobre a maternidade que vão desde o que pode simbolizar para a mãe carregar a criança no colo, até a impossibilidade de considerar que qualquer outro dispositivo é mais seguro que “colo de mãe”.

De toda forma, há incômodos que são gerados a partir do momento em que a cadeirinha passa a ser um item permanente no carro. Elas não são fáceis de colocar e tirar do carro e praticamente todos os participantes deixam-nas constantemente instaladas. Se o leitor já passou pela experiência de instalar uma, compreenderá a inquietação dos participantes. É um item que acaba por inviabilizar algumas caronas, seja por conta da falta de espaço e da impossibilidade de levar a criança no colo, seja por pais e mães que não querem conduzir os filhos dos outros no carro com medo de levar multa.

Considerações Finais

A Resolução 277/08 resulta da visibilidade dada ao fenômeno das crianças que morriam no trânsito, inventando esse tipo de pessoa, a *criança em risco no trânsito*. Essa visibilidade só foi possível a partir da sensibilidade a riscos em nossa contemporaneidade e, para tal, foi necessária a compilação de dados estatísticos no que diz respeito a acidentes automotivos envolvendo crianças. Como estratégia de governamentalidade (Foucault, 2008), os registros de acidentes e mortes de crianças em carros particulares foram utilizados para propor o controle de um

fenômeno que não é mais considerado acaso, mas algo evitável.

É importante mencionar que, apesar de haver campanhas educativas que circularam nas diferentes mídias ao longo dos anos de 2008 e 2010 no Brasil, nenhuma das campanhas foi recordada pelos entrevistados –talvez devido ao pequeno número de pessoas entrevistadas. De toda forma, dez das pessoas entrevistadas recordavam que, após a vigência da lei, haveria aplicações de multas. No contexto brasileiro, sobressai a falta de informações em sites governamentais. Por exemplo, o site institucional do Conselho Nacional de Trânsito não dispõe informações acessíveis para os pais e mães que procuram informações sobre os dispositivos.

Tendo em mente as experiências relatadas pelos participantes, o importante não é simplesmente o conhecimento da lei vigente, e sim, advertir sobre os riscos aos quais as crianças estariam expostas durante o transporte e afirmar que os ASI são dispositivos capazes de promover segurança, demonstrando os benefícios de seu uso. Apenas o discurso punitivo da aplicação de multas, como passou a ser divulgada pela mídia brasileira (Figueiredo, 2014), não é suficiente para gerar novos (ou mudar) comportamentos dos pais e mães. De toda forma, à iminência de concluirmos, precisamos refletir mais um pouco sobre esse fenômeno.

No Brasil, a Resolução 277/08 contribuiu para que os pais e mães percebessem os ASI como dispositivos que promovem segurança para crianças abaixo dos sete anos e meio. A obrigatoriedade do uso do dispositivo é inquestionável e o interesse agora reside apenas em aprimorá-lo, torná-lo ainda mais seguro – como os sistemas Isofix, Latch e Top Thether. Porém, a partir de uma postura construcionista, podemos afirmar que o fenômeno criança em risco no trânsito não precisava ser da forma que é atualmente. O que nos leva a questionar: e se não fosse a cadeirinha a solução adotada?

Os ASI foram estabelecidos como a única solução possível para evitar as mortes de crianças nos veículos particulares (Levitt, 2005). Contudo, essa é uma solução onerosa. Saber da existência e viabilidade de alternativas mais baratas em relação aos ASI nos faz entender que não é preciso responsabilizar apenas os indivíduos –característica do governo de tipo neoliberal– pela promoção da segurança da criança, utilizando para isso medidas punitivas. Se a solução mais barata for um dispositivo obrigatório nos veículos já de fábrica, assim como acontece com o cinto de segurança, seria responsabilidade da indústria automobilística. Essa seria uma estratégia governamental

que interviria igualmente no fenômeno das crianças que morrem no trânsito, porém, adotando uma outra via: a criação de legislações que obriguem a indústria a oferecer um veículo seguro. Isso deslocaria a questão e faria pensar o fenômeno sobre uma outra ótica. O problema não seria “o transporte de criança sem cadeirinha é arriscado”, e sim, “os carros não oferecem a segurança necessária para transportar uma criança”.

Referências

- Abibi, S. d. (2004). *Prevenção de Acidentes. I Fórum de Prevenção de Acidentes com Crianças*. São Paulo: Criança Segura.
- Adams, J. (2002). *Risk*. London: Routledge.
- Adams, J. (2013). Risk Compensation in Cities at Risk. Em T. Rossetto, & T. R. Helene Joffe (Ed.), *Cities at Risk: Living with Perils in the 21st Century* (pp. 25-44). Dordrecht: Springer Netherlands.
- Agran, P. F., Anderson, C. L., & Winn, D. G. (2004). Violators of a Child Passenger Safety Law. *Pediatrics*, *114*(1), 109-115. doi: [10.1542/peds.114.1.109](https://doi.org/10.1542/peds.114.1.109)
- Arbogast, K., Durbin, D., Cornejo, R., Kalan, M. & Winston, F. (2004). An evaluation of effectiveness of forward facing child restraining systems. *Accidental Analysis and Prevention*, *36*, 585-589. doi: [10.1016/S0001-4575\(03\)00065-4](https://doi.org/10.1016/S0001-4575(03)00065-4)
- Billig, M. (2008). *Argumentando e Pensando: Uma abordagem retórica à Psicologia Social*. São Paulo: Vozes.
- Brasil. (1997). *Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília.
- Carvalho, M. (Dez/2007). Risco, dispositivos de informação e a questão do governo em sua relação com a saúde nas sociedades contemporâneas. *Estudos em Comunicação*, *2*, 147-170.
- Castel, R. (1991). From Dangerousness to Risk. Em G. Burchell, C. Gordon, & P. Miller (eds.), *The Foucault Effect: Studies in Governmentality*. Chicago: The University of Chicago Press.
- Criança Segura. (2007). *Estudo de Mortalidade e Hospitalizações por Acidentes com Crianças até 14 anos*. São Paulo: Criança Segura.
- Criança Segura Brasil; Datafolha Instituto de Pesquisas. (2012). *Uso da cadeirinha no automóvel*. São Paulo.
- Figueiredo, P. P. V. (2014). *A criança em risco no trânsito: o caso da “Lei da cadeirinha”* (Tese de Doutorado). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, Brasil.
- Foucault, M. (2008). *Segurança, Território, População*. São Paulo: Martins Fontes.

- Furtado, R. N. (2013). *Por uma ontologia do presente: Esclarecimento e crítica em Foucault* (Dissertação de Mestrado em Filosofia). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- Garcia, L. P., Freitas, L. R., & Duarte, E. C. (2012). Avaliação preliminar do impacto da Lei da Cadeirinha sobre os óbitos por acidentes de automóveis em menores de dez anos de idade, no Brasil: Estudo de séries temporais no período de 2005 a 2011. *Epidemiologia: Serviço e Saúde*, 21(3), 367-374. doi: [10.5123/S1679-49742012000300002](https://doi.org/10.5123/S1679-49742012000300002)
- Hacking, I. (1990). *The Taming of Chance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hacking, I. (2002). *Historical Ontology*. London, England: Harvard University Press.
- Lund, U. J. (2005). The effect of seat location on the injury of properly restrained children in child safety seats. *Accident Analysis & Prevention*, 37(3), 435-439. doi: [10.1016/j.aap.2004.12.004](https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.12.004)
- Lupton, D. (1999). *Risk*. London: Routledge.
- Maksoud, J. G., & Eichelberger, M. (2004). Aspectos epidemiológicos e preventivos do trauma na infância. *I Fórum de Prevenção de Acidentes com Crianças* (pp. 49-52). São Paulo: Criança Segura.
- Oliveira, S. R., Carvalho, M. D., & João, P. R. (2005). Normas de segurança para o transporte de crianças em automóveis. *Pediatria*, 29(2), 129-143.
- Oliveira, S. R., Carvalho, M. D., & Previdelli, I. T. (2008). Utilização de automóveis familiares para o transporte de crianças: um estudo preliminar sobre o uso de dispositivos de retenção infantil. *Rev. Bras. Saúde Matern. Infant.*, 8(4), 499-502. doi: [10.1590/S1519-38292008000400016](https://doi.org/10.1590/S1519-38292008000400016)
- Oliveira, S. R., Carvalho, M. D., Santana, R. G., Camargo, G. C., Lüders, L., & Franzin, S. (2009). Utilização de assentos de segurança por crianças matriculadas em creche. *Revista de Saúde Pública*, 43(5), 761-767. doi: [10.1590/S0034-89102009005000052](https://doi.org/10.1590/S0034-89102009005000052)
- Oliveira, S. R., Carvalho, M. D., Santana, R. G., Kawazoe, C. H., Santos, E. Q., & Oliveira, F. C. (2008). Análise de metodologias de pesquisa sobre utilização de assentos de segurança infantil: lições de um projeto piloto. *Rev Paul Pediatr*, 26(2), 119-123. doi: [10.1590/S0103-05822008000200004](https://doi.org/10.1590/S0103-05822008000200004)
- Potter, J. (1998). *La representación de la realidad: Discurso, retórica y construcción social*. Barcelona: Paidós.
- Potter, J. (2004). Discourse Analysis. Em M. Hardy, & A. Bryman (Eds.), *Discourse Theory and Practice: a reader* (pp. 39-46). London: Sage Publications.
- Potter, J., & Edwards, D. (2001). Discursive Social Psychology. Em P. W. Robinson, & H. Gilles (Eds.), *The New Handbook of Language and Social Psychology* (pp. 103-118). West Sussex: John Wiley & Sons Ltd.
- Potter, J., Wetherell, M., Gill, R., & Edwards, D. (1990). Discourse: noun, verb or social practice? *Philosophical Psychology*, 3(2-3), 205-217. doi: [10.1080/09515089008572999](https://doi.org/10.1080/09515089008572999)
- Projeto Criança e Segurança. (2006). *Criança e Segurança 2006*. Acesso em 06 de Novembro de 2012, disponível em Projeto Criança e Segurança: <http://www.fem.unicamp.br/~ninho/inicial.htm>
- Rede Nacional Primeira Infância (2014). *Plano Nacional da Primeira Infância/Projeto Observatório Nacional da Primeira Infância: Mapeamento da ação finalística evitando acidentes na primeira infância*. Fortaleza: RNPI.
- Resolução n. 277, de 28 de maio de 2008(2008). *Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos*. Brasília.
- Romaro, M., & Fonseca, A. C. (2004). *Comportamento dos Cintos de Segurança Infantis em Impactos Veiculares (Confrontação com os Requisitos de Segurança Veicular da Norma NBR 14400 da ABNT)*. São Paulo: UNICAMP/General Motors do Brasil.
- Rose, N. (1991). Governing by numbers: Figuring out democracy. *Accounting, Organizations and Society*, 16(7), 673-692. doi: [10.1016/0361-3682\(91\)90019-B](https://doi.org/10.1016/0361-3682(91)90019-B)
- Rose, N. (1998). Governando a alma: a formação do eu privado. Em T. T. Silva (Ed.), *Liberdades reguladas: a pedagogia construtivista e outras formas de governo do eu* (pp. 30-45). Rio de Janeiro: Vozes.
- Seraphim, L. A. (2003). *Crianças acidentadas ocupantes de veículos: vítimas indefesas*. 14º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito da ANTP, Vitória, ES.
- Spink, M. J. (1999). *Práticas Discursivas e Produção de Sentidos no Cotidiano: Aproximações teórico e metodológicas*. São Paulo: Cortez.
- Spink, M. J. (2001). Trópicos do discurso sobre risco: aventura como metáfora na modernidade tardia. *Cadernos de Saúde Pública*, 17(6), 1277-1311. doi: [10.1590/S0102-311X2001000600002](https://doi.org/10.1590/S0102-311X2001000600002)
- Spink, M. J., Brigagão, J., Nascimento, V., & Cordeiro, M. (Org.). (2014). *A produção social de informação na pesquisa social: compartilhando ferramentas*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein.

- Spink, M. J., & Medrado, B. (2004). Produção de sentidos no cotidiano: uma abordagem teórico-metodológica para a análise das práticas discursivas. Em M. J. Spink (Ed.), *Práticas discursivas e produção de sentido no cotidiano: aproximações teóricas e metodológicas* (pp. 22-41). São Paulo: Vozes.
- Waksman, R. D., & Piritto, R. M. (2005). O pediatra e a segurança no trânsito. *Jornal de Pediatria*, 81(5 Suplemento), S181-S188. doi: [10.1590/S0021-75572005000700008](https://doi.org/10.1590/S0021-75572005000700008)
- Wilde, G. J. (2005). *O Limite Aceitável do Risco: uma nova Psicologia de Segurança e de Saúde: O que funciona? O que não funciona? E por que...* São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Winston, F.K., Durbin, D.R., Kallan, M.J., Moll, E.K. (2000). The danger of premature graduation to seat belts for young children. *Pediatrics*, 105(6), 1179-83. doi: [10.1542/peds.105.6.1179](https://doi.org/10.1542/peds.105.6.1179)
- Zinn, J. O. (2008). *Social Theories of Risk and Uncertainty*. Oxford: Blackwell.