

# HUM@NÆ

Questões controversas do mundo contemporâneo

Edição Especial SETA 2015

## O TRANSPORTE DA CRIANÇA EM CARROS DE PASSEIO: discursos de pais e mães sobre o uso dos assentos de elevação

Pedro Paulo Viana FIGUEIREDO<sup>1</sup>

Cybelle Macena de ARAÚJO<sup>2</sup>

Vânia Lúcia Castor BATISTA<sup>3</sup>

### Introdução

Em 28 de maio de 2008, foi lançada a Resolução nº 277 do Contran (BRASIL, 2008), divulgada pela mídia impressa e televisiva como “Lei da Cadeirinha”. De maneira geral, essa Resolução regulamenta os dispositivos de retenção que bebês e crianças até os sete anos e meio devem utilizar em carros de passeio privados – de zero a dois anos, *bebê-conforto*; de dois a quatro anos, *cadeirinha*; de quatro a sete anos e meio, *assento de elevação*.

Traçando uma cronologia das regulamentações sobre os dispositivos de segurança veicular no Brasil, o cinto é mencionado como item necessário pela primeira vez na Resolução nº 391/68 do Conselho Nacional de Trânsito, que torna obrigatórios a instalação e o uso de cintos de segurança nos veículos que circulam pelo território nacional. Já o transporte de crianças no carro é mencionado pela

---

1 Docente na Faculdade de Ciências Humanas – ESUDA. Email: [pedro.vfigueiredo@gmail.com](mailto:pedro.vfigueiredo@gmail.com)

2 Graduanda em Psicologia na Faculdade de Ciências Humanas – ESUDA. Email: [cybelle.macena@yahoo.com.br](mailto:cybelle.macena@yahoo.com.br).

3 Graduanda em Psicologia na Faculdade de Ciências Humanas – ESUDA. Email: [vania@vaniaeduardo.com](mailto:vania@vaniaeduardo.com).

primeira vez na Resolução nº 611/88, culminando com a Resolução nº 15/98, que regulamenta o transporte de crianças menores de dez anos em veículos automotores. Ou seja, desde 1988 havia normas sobre o transporte de crianças, porém, a regulação de transportá-las de maneira específica não foi acompanhada por uma mudança de comportamento significativo dos pais e mães que as transportam (BRASIL, 2010).

Por isso, a Resolução 277/08 surgiu para sanar o que foi identificado como falta na resolução anterior, propondo dispositivos de retenção específicos para idades específicas – os assentos de segurança infantil (ASI). Porém, para compreender a sensibilidade atual de que crianças devem ser transportadas em dispositivos especiais, materializado na Resolução 277/08, precisamos compreender como a mesma surge enquanto resposta do Estado para proteger seus cidadãos e, além disso, compreender qual o impacto dessa obrigatoriedade sobre o seu público-alvo.

## Fundamentação Teórica

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, nos quais os acidentes de trânsito representam 33% dessas mortes (REDE NACIONAL PRIMEIRA INFÂNCIA, 2014), sendo caracterizado com um problema grave de saúde pública. De acordo com órgãos interessados na segurança da criança, 90% desses acidentes poderiam ser solucionados com ações de prevenção, colocando como fatores agravantes a falta de cultura de prevenção, informação, cuidados no dia-a-dia, ausência de ambientes adequados à criança e leis específicas (ABIBI, 2004; MAKSOUD FILHO; EICHELBERGER, 2004).

Tais dados estatísticos sobre a morte de crianças no trânsito viraram processos de inscrição (ROSE, 1998) que traduziram os acidentes fatais com veículos automotivos envolvendo crianças num dado material, tangível, no qual um cálculo político foi gerado para se intervir na população. De acordo com 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, fazem parte de cálculos, análises, reflexões que “tem por alvo a população, por forma principal de saber a economia política e por instrumentos técnicos essenciais os dispositivos de segurança” (p. 291-292). Desta forma, a governamentalidade traz como foco de atenção as diversas maneiras nas quais podemos governar as condutas dos outros e as nossas próprias (O'MALLEY, 2008).

De acordo com Hacking (1990), as informações estatísticas são desenvolvidas e armazenadas com o propósito de controle social. Foi durante o século XIX que houve espaço para a ideia de *acaso* tornando-se possível enxergar o mundo como regular e, ao mesmo tempo, não sujeito a leis universais da natureza. A sociedade torna-se estatística a partir da enumeração das pessoas e de seus hábitos. Nesse sentido, as leis estatísticas pareceriam fatos brutos e irreduzíveis que podiam ser achadas em vários problemas humanos, mas seriam percebidas apenas após os diversos fenômenos sociais terem sido enumerados, tabulados e tornados públicos. No que diz respeito à implementação obrigatória do uso dos ASI, diferentes atores propuseram a regulação um fenômeno, utilizando as estatísticas 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.

Dessa maneira, dados estatísticos sobre acidentes no trânsito envolvendo crianças permitiram a classificação e a invenção de pessoas (HACKING, 2002), tendo por intento não apenas visibilizar a 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. Essas técnicas de inscrição e acumulação de fatos sobre a população tornam visível um domínio com certa homogeneidade interna. A coleção e agregação de números participam na fabricação de uma “desobstrução” na qual o pensamento e a ação podem ocorrer.

Para tal, argumenta-se que os acidentes são a principal causa de morte em crianças e adultos jovens em todo o mundo (ABIBI, 2004), configurando-os como um problema de saúde pública, uma vez que estes seriam ocasionados por causas externas. Tal viés, adotado por pediatras (ABIBI, 2004; MAKSOUD; EICHELBERGER, 2004), tem por pressuposto que estes acidentes são previsíveis e que iniciativas de intervenção junto à população podem levar à sua prevenção.

É nesse preâmbulo 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 (FIGUEIREDO, 2014). Além disso, é a partir de uma rede heterogênea (LAW, 2002) de diferentes atores interessados na segurança da criança que este fenômeno vai ser construído.

Porém, a preocupação crescente, no que diz respeito a este fenômeno, só pode ser explicada por fatores sociais. Risco diz respeito a uma maneira específica, na Modernidade Tardia, de se administrar as incertezas, domesticar o acaso (HACKING, 1990), por técnicas de cálculo que serão interpretadas para produzir sentido a partir de práticas discursivas. Ou seja, um fato que hoje é visto como algo extremamente necessário, que crianças precisam ser transportadas em dispositivos de segurança, deve ser entendido como um evento que foi montado através de diferentes interesses, instituições, ideias e práticas, em resposta ao problema das crianças que morrem no trânsito, que deve ser resolvido.

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 intervenções vão ser configuradas como relações de biopoder junto à população. Como biopoder entende-se um campo composto por tentativas mais ou menos racionalizadas de intervir sobre as características vitais da existência humana (RABINOW; ROSE, 2006). No caso em discussão, esta intervenção vem sob a forma de prevenção contra os acidentes de trânsito envolvendo crianças. Para tal, ações disciplinares (FOUCAULT, 2008) são adotadas como estratégia de prevenção de risco, tais como campanhas educativas veiculadas em *spots* de rádio e na mídia impressa e televisiva, ou na criação da Resolução 277/08, que surge enquanto

materialidade que exige obrigadoriedades e sanções para adultos que transportem crianças em um veículo particular.

Maksoud Filho e Eichelberger (2004), por exemplo, argumentam que a concepção atual de que os traumatismos infantis são frutos do acaso e do infortúnio deve ser encarada como errônea e prejudicial. Afirmam que esse é um fenômeno que segue a padrões específicos, classificados como fatores de risco individuais para o trauma na infância, tais como idade, sexo, agentes e vetores da lesão e fatores ambientais. No caso dos acidentes de trânsito envolvendo crianças, o automóvel seria um dos vetores que representam um fator de risco para crianças e deveria sofrer intervenção adequada. Estes autores propõem que mudanças no meio, tais como a criação de leis e imposição de multa a transgressores, seriam uma forma efetiva de gestão e prevenção desses fatores de riscos.

Como método de intervenção para gestão de riscos no que diz respeito aos acidentes envolvendo crianças no trânsito, foi elaborada a Resolução nº 277 de 28 de maio de 2008 (BRASIL, 2008), que dispõe sobre o transporte de crianças menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte destas em veículos. 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”; 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.

Pode-se concluir que a “lei da cadeirinha” resulta da visibilidade dada ao fenômeno das crianças que morriam no trânsito, inventando esse *tipo de pessoa* (HACKING, 2002), 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 e discussão sobre dados estatísticos no que diz respeito a acidentes automotivos envolvendo crianças. 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 (FIGUEIREDO, 2014).

Para gerir esse risco, exige-se a implementação de um artefato de segurança de caráter individual, através de dispositivos disciplinares – as *blitze*, as multas etc. Pesquisas relatam que a faixa etária que menos adere aos dispositivos é aquela que compreende o uso do assento de elevação (CRIANÇA SEGURA BRASIL; DATAFOLHA INSTITUTO DE PESQUISAS, 2012; FIGUEIREDO, 2014; FIGUEIREDO; SPINK, prelo; OLIVEIRA et al., 2009). Para compreender as dificuldades no uso deste dispositivo, o presente artigo é o resultado de uma pesquisa qualitativa que teve por objetivo descrever as dificuldades que pais e mães de crianças com idade entre sete anos e meio e dez anos enfrentam no uso desse dispositivo.

## **Método**

Para o processo de produção de material discursivo e posterior análise, foram realizadas entrevistas abertas (ARAGAKI et al., 2014) com quatro pais de crianças (duas mulheres e dois homens) da Cidade do Recife, que têm filhos entre quatro e sete anos e meio e que as transportam em carros particulares. As entrevistas tiveram duração média de 40 minutos. Atendendo à Resolução 466/2013 do Conselho Nacional de Saúde, a pesquisa foi submetida a um Comitê de Ética em Pesquisa e teve permissão para ser executada (CAAE 50892615.6.0000.5193).

Foi preservado o anonimato dos participantes e apenas o nome dos entrevistadores será revelado. Escolhemos esta ferramenta de pesquisa (SPINK et al., 2014; SPINK; MEDRADO, 1999), numa orientação construcionista, utilizando-a 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.

O construcionismo emergiu em uma ocasião na qual estavam sendo realizados estudos sobre a linguagem e questionamentos sobre a representação da realidade de forma isolada daquele que fala sobre ela. Dessa maneira, podemos inferir que pode existir um grande abismo entre a realidade imposta, geralmente por uma classe denominada “científica” e a realidade de fato vivida pelos indivíduos comuns (MÉLLO, 2007). Segundo Gergen (1985), a perspectiva construcionista

envolve antes de qualquer coisa declinar da visão representacionista, ou seja, pensar o mundo tal como ele é e compreender que conhecimento é algo construído pelas pessoas e não que é apreendido do mundo por elas.

Essa é uma discussão que ficou bastante conhecida nas ciências sociais a partir dos sociólogos Peter Berger e Thomas Luckman no livro intitulado *A Construção Social da Realidade* (1976). Os autores compreendem que o senso comum possui diversas interpretações pré-científicas e quase-científicas sobre a realidade cotidiana, que legitimam como certas. É fácil encontrar, por exemplo, discursos advindos de nossos avós ou bisavós, que recomendavam não comer manga antes de dormir, por exemplo, alegando que o fruto se ingerido à noite, pode causar má digestão ou até mesmo dores de estômago. Essa “crença”, já que para muitos não é saber científico, de alguma forma se construiu com base em experiências cotidianas vivenciadas por quem as recomenda. Para Berger e Luckman,

A linguagem usada na vida cotidiana fornece-me continuamente as necessárias objetivações e determina a ordem em que estas adquirem sentido e na qual a vida cotidiana ganha significado para mim. Vivo num lugar que é geograficamente determinado; uso instrumentos desde abridores de latas até os automóveis de esporte, que têm sua designação no vocabulário técnico da minha sociedade [...] Desta maneira a linguagem marca as coordenadas da minha vida na sociedade e enche esta vida de objetos dotados de significação. (1976, p.38-39)

Afirma Gergen (1985) que a investigação construcionista ocupa-se principalmente com a explicitação por meio dos quais as pessoas relatam o mundo em que vivem e, nesse sentido, a linguagem é de suma importância para conhecer a origem dos fenômenos na sociedade.

Em acordo com a mirada construcionista, as transcrições foram analisadas utilizando os aportes teórico-metodológicos da Psicologia Social Discursiva (PSD), tendo por finalidade compreender o modo com que os participantes falam sobre as dificuldades no uso dos assentos de elevação. A PSD tem por interesse investigar o modo como conceitos psicológicos são utilizados nas interações discursivas. No discurso cotidiano, temas psicológicos tais como percepções, memórias, entendimentos, emoções, são relacionados à descrição de eventos e ações do mundo externo; por exemplo, como nos sentimos ao ouvir uma matéria no telejornal, o que achamos de um livro, de determinado evento polêmico. Essa abordagem

diferencia-se de outras psicologias que partem do pressuposto de que a Psicologia popular é errada, ilógica.

Um dos interesses de análise é perceber a ocorrência de variabilidade no discurso das pessoas. Para os teóricos dessa abordagem, nossos discursos são inconsistentes, ambíguos e contraditórios. Como o discurso é construído, situado e orientado à ação, espera-se que, com diferentes tipos de atividade, diferentes tipos de discurso serão produzidos (POTTER et al., 1990). A partir de um posicionamento construcionista, Potter e Wetherell (1987) afirmam que não acreditam no discurso das pessoas como consistentes e coerentes, tal como esperado em pesquisadores que seguem um modelo “realístico” de linguagem. Nesse sentido, procuraremos localizar a variabilidade discursiva que os participantes apresentaram durante o processo de interanimação dialógica<sup>4</sup> provocada pela situação de entrevista, 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.

Para transcrição das falas nós utilizamos alguns símbolos, que são uma adaptação ao nosso interesse do Sistema Jefferson de notação (EDWARDS, 2004) proposto por Gail Jefferson para análise de conversação, conforme o Quadro 1:

A: palavra [palavra B: [palavra	Colchetes denotam o começo de falas que coincidem
palav-	O sinal de travessão indica que a palavra foi subitamente cortada
A: palavra= B: =palavra	Os sinais de igualdade mostram que não há pausa discernível entre dois turnos de fala
(.)	Pausa Simples
((palavra))	Comentários do transceptor

Quadro 1 – Adaptação do Sistema Jefferson de notação

Realizamos essa adaptação porque o sistema de notação, da maneira que comumente é utilizado nessa perspectiva, compreende a transcrição minuciosa de todos os detalhes da fala. Puchta e Potter (2004) argumentam sobre a importância desse detalhamento para o estudo das interações faladas:

<sup>4</sup>Para Mikhail Bakhtin (1994), é o princípio básico da linguagem. 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).

Uma variedade de pesquisas sobre conversação leva à conclusão inexorável que *nenhum* detalhe da interação pode ser seguramente deixado de lado como insignificante. Nenhuma faceta da fala, quer seja uma pausa, um reparo, uma mudança na tonalidade ou volume, a seleção de palavras particulares, o ponto em que um falante se sobrepõe a outro, ou mesmo um fungado, deve ser assumido como irrelevante para a interação [...] é assim que a vida real é. Os falantes hesitam, pausam, se repetem e se corrigem. (pp. 3-4, tradução livre, grifos dos autores).

Julgamos desnecessário para nosso objetivo tanta riqueza de detalhes. Mantivemos apenas aqueles que contemplassem os interesses de nossa análise. Após a transcrição, seguimos com o processo de *codificação e análise* do material (POTTER; WETHERELL, 1987). A codificação envolve a leitura minuciosa de todas as transcrições com o objetivo de filtrar todo o material discursivo disponível a partir das categorias ou temas que são de interesse da pesquisa. É uma fase pré-analítica em que separamos todo o material relevante, porém, não é uma etapa única: há ocasiões em que as categorias só ficam claras na medida em que as análises vão sendo feitas, implicando num retorno às codificações e fazendo com que análise e codificação sejam um processo cíclico.

Não há modo padrão de se fazer a análise propriamente dita em nossa posição teórico-metodológica. Temos como focos para análise a variação na produção de discurso (POTTER; WETHERELL, 1987) e a organização retórica (BILLIG, 2008). Após a transcrição de todo o áudio, lemos minuciosamente todas as transcrições com o objetivo de levantar os temas produzidos durante as entrevistas. Nesse sentido, os temas diziam respeito à: segurança promovida pelos assentos; dificuldades dos pais provenientes do seu uso; a relação da criança com os assentos; o modo como obtiveram informações sobre a necessidade de utilização; discursos sobre os ASI em relação a qualidade, preço etc.; o uso dos assentos para evitar multas; e, por fim, relatos de acidentes vividos ou escutados.

## **Resultados e Discussão**

Para compreender os motivos pelos quais as pessoas utilizam menos os assentos de elevação, destacaremos apenas discursos referentes aos temas que dizem respeito à segurança, às dificuldades dos pais provenientes do uso dos assentos, à relação da criança com os assentos e o uso para evitar multas –

identificados como aqueles que, para o recorte feito neste artigo, foram mais relevantes.

Todos os participantes afirmaram que os ASI promovem segurança. Porém, a maneira na qual o artefato é reconhecido como seguro é diversa e interage com as dificuldades enfrentadas por cada um no uso do dispositivo no cotidiano. Quando questionado sobre a experiência de transportar seus dois filhos, que têm quatro e oito anos, Raul relata as dificuldades surgidas pelo seu uso:

[...] colocando a questão da cadeira, realmente, eu me pego- eu me pego puto da vida assim, várias- várias situações que- tipo, eu tenho que- (.) deixo ele na escola, aí vou- destravo, né? Ele não consegue destravar, aí vou destravo- um, tiro, coloco, boto de novo (.) aí as vezes (.) eu digo, um percurso pequeno, de meio- vamos supor, um quilômetro, aí eu digo “Coloco ou não coloco?” ((risos)) A dúvida, né? Porque tipo- pô, eu não tô em uma velocidade (.) alta. Conheço todo o percurso, né? Fico pensando na probabilidade, se eu bater ((risos)) qual efeito que vai ter né?

O entrevistado parece pesar a segurança promovida pelos assentos quando se depara com as dificuldades que seu uso acarreta, afirmando que a exigência obrigatória seria um atraso. Estudos sobre comportamentos arriscados no trânsito afirmam que as pessoas calculam quais os riscos e benefícios ao tomar determinada ação (WILDE, 2005; ADAMS, 2002; 2013).

Wilde (2005), demonstrando pesquisas diversas conduzidas por ele com base na Teoria Homeostática de Risco<sup>5</sup> e por outros estudiosos do trânsito, argumenta que quanto maior é a segurança do condutor na via e quanto mais seguro e veloz é o carro, mais as pessoas se expõem a atitudes de risco. Parece contraditório, mas a explicação é de que, justo por acreditarem estar seguros, acabam sendo imprudentes: o freio vai funcionar bem, a via não vai comprometer o desempenho do carro, a cadeirinha vai conter de forma adequada etc.

Portanto, se o nível do risco subjetivamente experimentado é mais baixo do que o aceitável, as pessoas tendem a se engajar em ações que aumentam sua exposição ao risco. Se, no entanto, o nível do risco subjetivamente experimentado é maior do que o aceitável, eles tentam ter maior cuidado (WILDE, 2005, p. 22-3).

---

<sup>5</sup>De maneira geral, é uma teoria elaborada por Wilde que fala sobre como as pessoas respondem aos riscos que tomam no dia-a-dia em suas ações individuais. Ele cunhou também o termo “risk compensation”.

Adams (2002), fez uma análise extensa sobre o efeito das leis sobre uso de cinto de segurança nas fatalidades de trânsito, e afirma que o número de acidentes cresceu em algumas localidades após a sua obrigatoriedade, tendo por motivo principal o aumento da percepção de segurança com o uso deste dispositivo. Algo semelhante aconteceu no que diz respeito à morte de crianças no trânsito:

O fato de que o número de crianças mortas e feridas no banco traseiro dos carros aumentou após ter se tornado obrigatório afivelá-las na Grã-Bretanha passou completamente despercebido na literatura de segurança rodoviária. A campanha que culminou na lei do cinto de segurança para crianças no banco traseiro foi considerado um sucesso por ativistas; eles conseguiram sua lei; e os índices de uso de cinto por crianças aumentou. O “fato” do sucesso do cinto de segurança foi tão firmemente estabelecido que o resultado acidental foi de pouca importância (ADAMS, 2002, p. 144-5, tradução minha, grifos no original).

Em texto mais recente, o autor (ADAMS, 2013) comenta que, apesar das leis que obrigam o uso de cintos de segurança diminuam a gravidade dos acidentes de carro, o número de pessoas mortas pode se manter constante ou até mesmo aumentar, afirmando que esta obrigatoriedade negligencia que o uso de dispositivos de segurança aumentam a sensação de segurança – favorecendo comportamentos de risco.

No que diz respeito às afirmações de Wilde e Adams, fazemos uma extensão para o uso da cadeirinha. A única pesquisa conduzida até agora que tenta relacionar a diminuição de mortes de crianças desde o lançamento da Resolução 277/08 (GARCIA, FREITAS e DUARTE, 2012) não é conclusiva por conta da possível influência da Lei Seca nos dados, conforme já discutido anteriormente. Não temos como saber (até agora) 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.

Nesse sentido, Raul argumenta que a velocidade na qual costuma dirigir não é alta, o que diminuiria a probabilidade de um acidente grave. Questionado se no cotidiano sempre transporta o filho no dispositivo, ele diz:

[...] na correia mesmo, eu sinto essa (.) essa dificuldade mesmo. <e irrita um pouco (.) mas, ao mesmo tempo eu digo assim: “Não” (.) Aí as vezes vem aquela questão do (.) o cara ver na televisão o comercial né? Rolou isso e isso (.) O cara diz “Pô, tenho que me ligar” e tal [...] eu mesmo- eu mesmo- eu sempre coloco (.) sempre coloco (.) me irrita mas mesmo quando-

quando é questão do- do percurso é pequeno, que eu sei que a chance de (.) acontecer um risco, uma- uma questão mais grave (.) não é tanto aí quando eu até me irrito mais (.) mas quando eu vou viajar e tal tudinho, aí eu- eu tenho estresse não. Sempre trato essa (.) me irrita tanto assim não entendesse?

Em concordância com pesquisas no que diz respeito ao uso da cadeirinha (OLIVEIRA et al., 2009; CRIANÇA SEGURA BRASIL; DATAFOLHA INSTITUTO DE PESQUISAS, 2012), o transporte de crianças em trajetos curtos é percebido pelos pais como menos arriscados do que os trajetos longos. Lara, que tem duas filhas de seis e dez anos, diz:

É. Pra ser muito sincera, essa cadeirinha num tá andando hoje, com mais frequência dentro do carro [...] A gente não usa, só assim pra viajar mesmo, quando pega estrada, BR, a gente coloca. “Bora coloca a cadeirinha!”

E Camila, que tem duas filhas de sete e quatro anos e uma bebê de dez meses, afirma que em trajetos curtos – e às vezes, em trajetos longos – não utiliza os assentos para nenhuma das filhas. Relata um episódio em que seu irmão lhe pediu a cadeirinha para transportar uma de suas filhas e ela não deu, afirmando que ele era cauteloso em demasia. Ao ser questionada o porquê, ela diz:

Porque é muito perto, e- é- porque é muito desconfortável. Porque eu tenho que tirar as cadeiras pra entrar em casa, aí coloco no quarto, tem que tirar de novo pra colocar no carro e tem que sentar e colocar cinto em tudinho. É muito chato, porque tem que atacar, ainda tem que atacar o cinto, aí Gabriela ((filha, sete anos)) senta, aí tem que colocar o cinto. Ela como já sabe- já sabe onde é, mas Kátia ((filha, quatro anos)) não sabe. Gabriela já aceita. Aí eu disse, sabe de uma coisa, olha Quésia ((babá)), coloca Marta ((filha, dez meses)) no braço, a gente vai ali rapidinho e volta. Mas eu fui levar elas pra o colégio.

Cleyton, cuja filha tem quatro anos, afirma que às vezes sua esposa leva a filha no colo em trajetos curtos, apesar de relatar que esse é um comportamento arriscado, pois não depende apenas do seu controle, mas dos outros que trafegam e que podem colidir com ele:

**Cleyton:** É tranquilo, mas é perigoso né? Que a gente não sabe o que pode te acontecer a- pisa- a- pisando fora de casa, né? Um acidente às vezes não diz nem hora nem lugar (.) nem data. Mas, assim, é o termo de (.) autoconfiança, mas às vez você tem que (.) tem que ignorar isso

**Autor2:** E como é que tu chega nessa conclusão assim de que é perigoso, assim? Baseado em que?

**Cleyton:** Rapaz, é por que pra (.) pra acontecer um acidente às vezes não custa nada, só basta vim um louco. Às vez- às vezes não é você que causa o acidente. Vem alguém desembestado com o carro ou com a moto- bate. Então a pessoa- que ela quase não se movimenta no carro por ser maneirinha, né? Eu ten- o que eu tenho que explicar a você só é isso, que (.) você às vezes pode ser o causador (.) mas pode ser a vítima do acidente

Raul diz que seus filhos são muito “questionadores” e que regulam seu comportamento no trânsito quando inadequado, afirmando que precisa servir de exemplo, caso contrário seus filhos não querem utilizar os dispositivos. Por exemplo, afirma que tem momentos que acaba cedendo e não utilizando o cinto:

**Raul:** [...] Aí assim, o- o que- eu até- fico né (.) quando eu entro eu digo pô tenho que pôr mas eu não quero colocar não (.) tenho que colocar né (.) Pra dar exemplo e tal, mas é um saco (.) Você vai daqui pra ali (.) As vezes tô no bairro lá em casa assim (.) Eu vou=

**Autor2:** =Vai na padaria

**Raul:** Vou na padaria (.) Eu digo “Pô (.) coloco ou num coloco:” Aí tem vez que eu tô arretado assim (.) aí vou disfarçando (.) aí não boto não. Vou até ali e tal (.) aí passa batido. Mas=

**Autor1:** =Tu não botar ou ele não botar?

**Raul:** Não, nenhum às vezes ((risos)) É- é difícil acontecer. Mas tipo, porra nenhuma! Vou ali menin- pro campo só. Aí eu levo- aí fico meio brincando (.) Aí distraio ele, e ele não consegue- (.) Mas se ele ficar é- quietinho assim (.) Observando (.) Já olha assim e diz=

**Autor1:** =Já (.) Já fala que tu tá sem cinto

Pelo trecho acima, podemos perceber a importância de se investir na educação para o trânsito em crianças na fase escolar, pois tais intervenções almejam também que as crianças interfiram no comportamento dos pais no trânsito (FIGUEIREDO, 2014). Pela experiência, também o/a leitor/a deve recordar que todos nos submetemos a comportamentos considerados de risco mesmo sabendo de um resultado inesperado. É através da sobrevivência a acidentes e o aprendizado provocado por eles, tomar conhecimento sobre eles na televisão, ou sermos constantemente advertidos sobre os riscos aos quais estamos expostos por meio diversos, que adquirimos nossa percepção de segurança e perigo. Isso não é diferente no caso em questão. Estamos mais propensos a adotar comportamentos de risco quando estes vêm associados de uma recompensa e esta recompensa se torna maior do que a percepção do perigo (ADAMS, 2013).

Porém, quando esta sensação de perigo não está presente, na balança dos riscos e benefícios, é mais forte os argumentos em favor do uso do dispositivo

apenas para evitar multa. Cleyton, por exemplo, relata ao longo da entrevista que comprou o bebê conforto da sua filha primeiramente para não levar multa e, em segundo lugar, por segurança – sempre colocando o “medo” da multa em primeiro lugar. Atualmente sua filha utiliza o assento de elevação, mas essa ordem de prioridades permanece:

[...] Então quando a gente vai sair ela só sai amarrada. Às vez- Às vezes ela não quer. Quer ir solta as- (.) que ir na cadeirinha, mas não amarrada. Aí a gent- eu brigo pra- uma, pra não levar multa e outra porque você pode dar uma freada e a menina voar, né? Ela j- ela não tem apoio de nada nesse assento. Pelo menos uma pessoa grande (.) se apoia no banco da frente, né? E uma pessoa pequenininha?

De maneira semelhante, Lara relata ser muito difícil ter que transportar três crianças, todas em dispositivos de segurança, no carro. Como os assentos restringem o espaço do carro de maneira significativa, relata que desde que teve sua segunda filha, na maior parte das vezes, acabou não utilizando o dispositivo em favor do conforto do transporte. Fato que fez com que muitas vezes ela transportasse a filha do meio – na época bebê – nos braços, tornando inclusive comum ter que pagar propina por conta disso:

Tanto é (.) Que eu já paguei muitas (.) Muitos cinquenta reais por aí (.) É (.) porque eles paravam (.) principalmente porque a gente tem um a casa de praia (.) A gente ia muito pra (.) Porto (.) e (.) Eles paravam e diziam “Ó (.) Não pode (.) Vocês sabem que não pode”. Fazia aquele caô de pegar o papel né? Dizia: “Opa a gente pode fazer...” eu disse, “Rapaz (.) Olhe veja só (.) A gente pode conversar”. Iss- Aí mainha: “Pelo amor de Deus- tu tem que andar com esse dinheiro já guardado”. Aí a gente sempre andava (.) Quando ela não ía (.) Dava tudo certo. Se bem que eram quase- sempre era o mesmo rapaz que parava né? Então ele já sabia. Não ele já dizia “daqui a pouco ela vai passar com o carro então eu vou parar”. Aí as vezes ele parava tava tudo certo e ia embora (.) e (.) Se- o- é- é- bom mas é- s- tem segurança (.) Eu nunca precisei frear bruscamente (.) ter qualquer tipo de acidente. Graças a Deus. Eu sou habilitada há muito tempo. Eu nunca tive problema (.) pra me dizer (.) “Não- que- tô- um acidente em questão da cadeirinha”. Mas em questão de comodidade (.) é desconfortável (.) Porque querendo ou não as cadeiras são muito espaçosas.

No trecho acima, destacamos que a entrevistada prefere o conforto em prol da segurança, apesar de reconhecer que é mais seguro transportá-las no dispositivo. Afirma ainda que os guardas de trânsito ironizavam, aceitando as

propinas e sempre a lembrando da importância de que a criança estivesse utilizando a cadeirinha, mas não agindo corretamente enquanto agente de trânsito que tem, entre suas funções, educar os condutores para que ajam dentro das normas. Exercer o poder disciplinar de aplicar multas a partir de uma norma reguladora do trânsito está perpassado pelo poder soberano (FOUCAULT, 2008) daquele que, no momento da abordagem, representa o Estado e tem o poder decisório de multar ou não multar o cidadão com base no seu desejo – e não no seguimento estrito das regras (FIGUEIREDO, 2014).

Lara, que afirma só utilizar o assento de elevação em trajetos longos, relata como lida com a possibilidade de ser parada numa *blitz*:

**Autor1:** Tu já foi parada em *blitz* quando tava com elas?

**Lara:** Já, uma vez a gente tava com o- super lotado o carro

**Autor1:** Como foi?

**Lara:** Ai tava Nara ((filha, dez anos)) e Nina ((filha, seis anos)) (.). Nara tinha o que? Uns dois anos, então a gente não levou a cadeirinha, porque o carro tava cheio de- é tanto que a gente parou e colocou ela no meio assim, e meteu, e meteu, colocou a toalha em cima dela assim estendida, é tanto que isso gera uma certa frequência, e hoje quando ela ver algum guarda ela vai- entendeu? Ela fica entre o banco- meu Deus, eu digo, vai num precisa não (.). levanta num sei o que, ela já se joga e fica lá no banco.

**Autor1:** E como é que tu fazia? Era quando tu tava dirigindo? Era quando alguém tava dirigindo?

**Lara:** Alguém tava dirigindo, eu tava na frente, então e aqui atrás cheio, era três adultos, então ela tinha que ir no colo, ai é quando foi parada, vamo, vamo, vamo, aqui no meio, ai colocou no meio, botou uma toalha em cima assim, e ficou todo mundo lá

**Autor1:** Mas pararam o carro?

**Lara:** Pararam, mas em nenhum momento pediram pra ninguém descer, só fez, me dê o documento, num sei o que, a gente deu e pronto foi embora

Não podemos afirmar que o fato de não ter havido punição contribui para que a entrevistada perceba o transporte como inseguro. Basta lembrarmos pouco acima que Camila era constantemente punida com o pagamento de propinas e continuava preferindo pagá-las, para fazer o que ela afirma ser um transporte mais confortável em detrimento de um transporte mais seguro. Retornando a Lara, ela afirma que utiliza o assento de elevação com frequência apenas quando pega rodovias, porque “[...] na cabeça acha que na BR é mais fácil de sofrer um acidente do que aqui dentro, enfim” – diferentemente de Camila, que mesmo em rodovias

transporta as filhas sem o dispositivo às vezes, argumentando que sua direção cautelosa minimiza os riscos.

No que diz respeito à relação das crianças com o assento de elevação, nem todas as crianças a aceitam com facilidade. Raul diz que seu filho mais velho tem muita resistência em utilizá-lo, mas que isso não influenciou o uso dos dispositivos por parte de seu filho mais novo. Atribui isso à diferença de personalidade entre os dois, em que afirma que o mais velho é “ranzina, reclamador” e o mais novo é mais “tranquilo”, além de ser mais comum ver seus colegas serem transportados também em cadeirinhas. Já para Lara, é a filha mais velha, que nunca apresentou problemas em utilizar os dispositivos, quem cobra o uso do assento da filha mais nova:

**Lara:** Agora ela acha o máximo quando tá sem aquela, sem a elevação, mesmo no cinto ela acha o máximo.

**Autor1:** Mas a- a tua mais velha pedia, assim (.) tu diz que ela tem facilidade, mas ela ia sentava=

**Lara:** =Sentava e já colocava, automaticamente, até hoje mesmo ela fala “Nina o cinto, Nina” [...] aí ela faz “Mamãe, olhe Nina não tá com o cinto” ela mesmo que diz “O cinto”. [...]

**Autor1:** E ela responde como?

**Lara:** Nina? Fica com raiva. Porque por ela, ela gostaria muito de tá solta, ali atrás né porque fica andando de um lado pra o outro e fica ainda no meio com a cabecinha. Mas não, vá pra trás, Nara mesmo que diz “Vá pra trás e coloque o cinto, olha o cinto, o cinto viu Nara” aí ela fica com raiva [...] Com bico.

Camila por sua vez, afirma que sua filha mais velha não utiliza mais o dispositivo por conta do espaço, aproveitando que ela é grande para sua idade e que ninguém vai questioná-la se for parada numa fiscalização. De toda forma, a criança já tem tamanho suficiente (mais de 1,45m) para não utilizar mais o assento de elevação – na lei há uma contradição entre o que os fabricantes e a norma do INMETRO (2007) regulam, que é o uso dos assentos por um cruzamento peso x altura, e a Resolução 277/08 que regula os grupos por idade, cuja finalidade era facilitar a fiscalização (FIGUEIREDO, 2014).

Cleyton, apesar de dizer utilizar com bastante frequência o assento de elevação, reclama que sua filha é muito magrinha e que o cinto, em conjunto com a cadeirinha, parece não dar conta de um transporte seguro, regulando e verificando sempre se o cinto de segurança está bem afivelado. No que diz respeito ao uso do objeto em si, todos tinham alguma reclamação em relação ao espaço que ocupam,

ao preço das mesmas e a não praticidade de ter este objeto presente constantemente nos carros.

Dois dos participantes, Cleyton e Raul, não achavam que o assento de segurança é de muita efetividade. Camila diz ter sido informada da efetividade da mesma por um agente de trânsito que a parou, afirmando que o uso é necessário para que o cinto não passe pelo pescoço da criança e as pernas fiquem numa posição adequada em caso de colisão – apesar de ser a participante mais bem informada, utilizando os dispositivos com sua filha mais velha mesmo antes da obrigatoriedade, ela não utiliza mais o dispositivo, como já mencionado.

Lara também utilizava os dispositivos mesmo antes de sua obrigatoriedade, porém não com frequência. Tinha o bebê conforto, mas preferia levar a filha mais velha nos braços:

**Lara:** [...] com ela no braço segurando. Vê que irresponsabilidade!

**Autor1:** Mas na época tu pensava isso?

**Lara:** Não. Eu pensava assim “Se tiver algum impacto ou alguma batida, alguma coisa (.) é você”. A reação é segurar (.) a cabeça né? Antigamente. Hoje é completamente diferente. E hoje a minha mais nova, Nina, tem a resistência de- tem resistência de (.) usar a cadeirinha de elevação

**Autor1:** A mais nova?

**Lara:** A mais nova. Ah! É muito. Como ela vê a irmã indo pra frente não sei o quê, ela não quer usar a de elevação. Aí ela só faz colocar o cinto. Eu falo “Não coloque o cinto, coloque a cadeirinha, sente na cadeira, coloque o cinto!”

Destacamos que a participante, olhando retrospectivamente, reinterpreta seu comportamento passado como irresponsável. Postura semelhante aconteceu na entrevista com Camila. Esta resignificação do passado pode ter acontecido pelo próprio contexto de entrevista, no qual os/as pesquisadores/as provocaram os participantes a refletir sobre o evento de transportar seus filhos. Eles podem ter interpretado em algum momento que as perguntas os posicionavam – ou eles passaram a pensar sobre si próprios – como bons ou maus pais no transporte de seus filhos. A título de exemplo, afirmou Lara:

Agora depois dessa entrevista eu já, a partir de amanhã eu já vou começar a usar ((risos)) [...] porque eu comecei a- a, pensar também, né? Agora- que é importante esse assento de elevação. E como é importante! A questão do cinto mesmo (.) porque eu comecei a imaginar ela e fica o cinto aqui mesmo, no pescoço. Acontece uma- até uma freada mesmo brusca, alguma

coisa, que nem o pescoço aqui, né? E com o cinto não- com a cadeirinha é completamente diferente, o cinto tá no local adequado tudinho

No que diz respeito a informações, todos os quatro participantes sabiam sobre o uso correto da cadeira, qual o grupo etário para o uso de cada dispositivo, três deles antes mesmo da lei entrar em vigência. Como a Resolução 277/08 só vigorou no ano de 2010, apenas Cleyton precisou se adequar com a lei já em andamento. Os outros participantes já tinham filhos antes da vigência e já os transportavam em ASIs.

### Considerações Finais

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 1998, já haviam sido estabelecidas normas sobre o transporte de crianças, entretanto, o modo de transportá-las de maneira específica não foi acompanhado por uma mudança no comportamento de pais e mães, já que não havia a sensibilidade ao risco que a criança está exposta no transporte como tem atualmente. Como afirmado, a Resolução 277/08 foi proposta como tentativa de sanar o que foi percebido como falta no CTB, sugerindo dispositivos de retenção específicos para idades específicas.

Diversos dados estatísticos sobre a morte de crianças no trânsito foram apurados e agrupados, dados que servem como argumento (GALINDO, 2007) para fortalecer a necessidade de implementar intervenções governamentais, tais como esta Resolução, conhecida até hoje como “Lei da cadeirinha”. Segundo Hacking (1990), as informações estatísticas são formuladas com objetivo de controle social. Para Foucault (2008), o conceito de governamentalidade traduz claramente essa necessidade de controle social, que se estende tanto ao estado quanto aos usuários desse estado.

De toda forma, percebemos que como vivemos atualmente numa racionalidade governamental do tipo neoliberal, como afirma Carvalho (2007). Cabe ao público-alvo – no caso, pais e mães de crianças de até sete anos e meio – se informar sobre os riscos e as políticas que dizem respeito ao transporte correto em meios diversos, dentro da ideia de indivíduo enquanto parceiro do Estado, não havendo de maneira intensiva ou periódica a manutenção e divulgação da Resolução (FIGUEIREDO, 2014).

Com base nas entrevistas realizadas para esta pesquisa, foi possível observar que mesmo absorvendo a ideia de risco pela não utilização do equipamento, parece prevalecer o uso na iminência da punição – a expectativa da multa. Fator esse, conforme já pontuado em pesquisa anterior, bastante enfatizado nas matérias sobre a “Lei da Cadeirinha” pelos meios de comunicação (FIGUEIREDO, 2014).

Quando questionados sobre os momentos que supostamente não utilizam o assento de elevação e cadeirinha, ficou nítido que, em percursos curtos, o acessório é deixado de lado em virtude dos pais considerarem risco menor em baixa velocidade ou caminhos curtos. Apesar do número de entrevistados ser muito pequeno, os resultados são semelhantes àqueles encontrados em pesquisa anterior (FIGUEIREDO, prelo). Ao serem questionados sobre a ideia do risco e, automaticamente, da segurança, os entrevistados esboçam reações surpreendentes sobre a utilização e eficácia do equipamento. Afirmamos que apenas o conhecimento do dispositivo e saber que ele promove segurança não é suficiente para utilizá-lo sempre, uma vez que outros fatores, mencionados acima pelos entrevistados, também são levados em conta para o não transporte ser percebido como arriscado.

Assim, sugerimos que campanhas educativas deveriam ser realizadas de maneira periódica nos meios de comunicação de massa, ou promovidas por ações governamentais, sendo o Estado responsável por produzir e divulgar essas informações, enfatizando a segurança provocada pelo uso, ao invés da punição ocasionada pelo não uso.

### *Referências*

ABIBI, S. d. Prevenção de Acidentes. **I Fórum de Prevenção de Acidentes com Crianças**. São Paulo: Criança Segura, pp. 8-11, 2004.

ADAMS, J. **Risk**. London: Routledge, 2002.

ADAMS, J. Risk Compensation in Cities at Risk. Em: ROSSETTO, T.; JOFFE, T. R. H. (Ed.). **Cities at Risk: Living with Perils in the 21st Century**. Dordrecht: Springer Netherlands, pp. 25-44, 2013.

ARAGAKI, S. S. et al. Entrevistas: negociando sentidos e coproduzindo versões de realidade. Em: SPINK, M. J.; BRIGAGÃO, J.; NASCIMENTO, V.; CORDEIRO, M. (Org.). **A produção social de informação na pesquisa social: compartilhando ferramentas**. Rio de Janeiro: ABRAPSO/Centro Edelstein, 2014.

BERGER, P.; LUCKMAN, T. **A construção social da realidade**. Petrópolis: Vozes, 1976.

BRASIL. **Resolução n. 277, de 28 de maio de 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, 2008.

\_\_\_\_\_. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010**. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. Brasília. 2010.

FIGUEIREDO, P. P. V. **A criança em risco no trânsito: o caso da "Lei da cadeirinha**. Tese de Doutorado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, Brasil. 2014.

FIGUEIREDO, P. P. V.; SPINK, M. J. Relatos de pais sobre o uso obrigatório de assentos de segurança infantil em carros no Brasil. **Psicoperspectivas: Individuo y Sociedad**, no prelo.

FOUCAULT, M. **Segurança, Território, População**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

GERGEN, K. The social constructionist movement in modern psychology. **American Psychologist**, v. 4, n. 3, p. 266-275, 1985.

HACKING, I. **The Taming of Chance**. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.

HACKING, I. **Historical Ontology**. London, England: Harvard University Press, 2002.

LAW, J. **After Method: Mess in social science research**. New York: Routledge, 2004.

MAKSOD, J. G.; EICHELBERGER, M. Aspectos epidemiológicos e preventivos do trauma na infância. **I Fórum de Prevenção de Acidentes com Crianças**. São Paulo: Criança Segura, pp. 49-52, 2004.

MÉLLO, R. P. et al. Construcionismo, práticas discursivas e possibilidades de pesquisa em psicologia social. **Psicologia & Sociedade**, n. 19, v. 3, pp. 26-32, 2007.

OLIVEIRA, S. R., et al. Utilização de assentos de segurança por crianças matriculadas em creche. **Revista de Saúde Pública**, n. 43, v. 5, pp. 761-767, 2009.

O'MALLEY, P. Governmentality and Risk. Em: ZINN, J. O. **Social Theories of Risk and Uncertainty: An Introduction**. Malden: Blackwell Publishing, 2008.

POTTER, J. **La representación de la realidad: Discurso, retórica y construcción social**. Barcelon: Paidós, 1998.

POTTER, J. Discourse Analysis. Em: HARDY, M.; BRYMAN, A. **Discourse Theory and Practice: a reader**. London: Sage Publications, pp. 39-46, 2004.

POTTER, J.; EDWARDS, D. Discursive Social Psychology. Em: ROBISON, P. W.; GILLES, H. **The New Handbook of Language and Social Psychology**. West Sussex: John Wiley & Sons Ltd, pp. 103-118, 2001.

POTTER, J. et al. Discourse: noun, verb or social practice? **Philosophical Psychology**, n. 3, v. 2, pp. 205-217, 1990.

POTTER, J.; WETHERELL, M. **Discourse and social psychology: Beyond attitudes and behaviour**, London: Sage, 1987.

PUCHTA, C.; POTTER, J. **Focus Group Practice**. London: Sage, 2004.

RABINOW, P.; ROSE, N. O conceito de biopoder hoje. **Política & Trabalho: Revista de Ciências Sociais**, n. 24, p. 27-57, Abril 2006.

REDE NACIONAL PRIMEIRA INFÂNCIA. **Plano Nacional da Primeira Infância/Projeto Observatório Nacional da Primeira Infância: Mapeamento da ação finalística evitando acidentes na primeira infância**. Fortaleza: RNPI, 2014.

ROSE, N. Governing by numbers: Figuring out democracy. **Accounting, Organizations and Society**, n. 16, v. 7, pp. 673-692, 1991.

ROSE, N. Governando a alma: a formação do eu privado. Em: SILVA, T. T. **Liberdades reguladas: a pedagogia construtivista e outras formas de governo do eu**. Rio de Janeiro: Vozes, pp. 30-45, 1998.

SPINK, M. J.; BRIGAGÃO, J.; NASCIMENTO, V.; CORDEIRO, M. (Org.). **A produção social de informação na pesquisa social: compartilhando ferramentas**. Rio de Janeiro: ABRAPSO/Centro Edelstein, 2014.

SPINK, M. J.; MEDRADO, B. Produção de sentidos no cotidiano: uma abordagem teórico-metodológica para a análise das práticas discursivas. Em: SPINK, M. J. (Org.). **Práticas discursivas e produção de sentido no cotidiano: aproximações teóricas e metodológicas**. São Paulo: Vozes, 1999.

WILDE, G. J. **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, 2005.

ZINN, J. O. **Social Theories of Risk and Uncertainty**. Oxford: Blackwell, 2008.