

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP**

Pedro Paulo Viana Figueiredo

A criança em risco no trânsito: O caso da “lei da cadeirinha”

DOUTORADO EM PSICOLOGIA SOCIAL

**São Paulo
2014**

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP**

Pedro Paulo Viana Figueiredo

A criança em risco no trânsito: O caso da “lei da cadeirinha”

DOUTORADO EM PSICOLOGIA SOCIAL

Tese apresentada à Banca Examinadora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, como exigência parcial para obtenção do título de Doutor em Psicologia Social, sob a orientação da Professora Doutora Mary Jane Paris Spink.

**São Paulo
2014**

Banca Examinadora

AGRADECIMENTOS

À Isadora, minha amiga, companheira e esposa, por estar ao meu lado durante a construção deste trabalho, lendo, relendo e ajudando a clarear e elaborar ideias. Por me fazer acreditar em mim e me acalmar nas horas difíceis.

À minha família paulistana: Mano, Diris, Dona Diris, Vítor, Lucas e Marcelo. O acolhimento e carinho que tive durante minha estadia em São Paulo fez com que me sentisse filho e irmão. Mano, levarei sempre na memória as longas noites de conversa e as reflexões provocadas por tua sabedoria; além das histórias sobre meu pai, que pouco tempo tive para conviver.

À Mary Jane, minha orientadora, por ter apostado em mim e me acolhido durante todo o período do doutorado, pelo apoio nas diversas orientações, almoços e conversas informais. Agradeço ainda por me confortar, mesmo à distância, nos períodos difíceis de construção dessa tese.

À minha família, por me encorajar a me aventurar em “terras distantes”, sempre acreditando e fomentando meu crescimento enquanto pessoa.

Aos colegas do Núcleo de Prática Discursivas da PUC-SP pelas conversas e discussões que contribuíram para minha formação acadêmica e que continuarão reverberando ao longo de minha vida profissional. Em especial a Eliete, Samanta, Bruna, Jussara, Fabrício, Thiago e George, pelos diversos momentos e conversas que tivemos nos períodos de descontração.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pela bolsa de doutoramento concedida.

RESUMO

Esta tese tem como evento disparador a Resolução nº 277/08 do Contran, divulgada pela mídia impressa e televisiva como “Lei da Cadeirinha”. De uma 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. A linha de argumento dessa tese se inspira nos escritos de Michel Foucault sobre a governamentalidade, localizando essa lei como resposta do Estado para proteger seus cidadãos. Esta se apresentaria em um momento a partir de sua faceta biopolítica de controle e abrangência populacional, na construção da “criança em risco no trânsito”, e num outro momento exigindo a implementação de um artefato de segurança de caráter individual, através de dispositivos disciplinares – as *blitze*, as multas etc. Tive por objetivo compreender como as “cadeirinhas” tornaram-se um dispositivo de segurança obrigatório e quais os efeitos desta obrigatoriedade em seu público-alvo. Para mapear os atores que definem a “criança em risco no trânsito”, utilizei documentos de domínio público e a produção acadêmica correspondente ao tema. Para compreender como a mídia foi utilizada para a visibilização deste fenômeno, analisei matérias sobre a Resolução 277/08 e/ou sobre a “cadeirinha” no jornal Folha de S. Paulo. Por fim, para entender o efeito dessa obrigatoriedade no público-alvo desta lei, entrevistei quatorze pais de crianças, da Cidade do Recife, que têm filhos com até sete anos e meio e que as transportam em carros particulares. As transcrições, as matérias de jornal e os documentos de domínio público foram analisados utilizando os aportes metodológicos da abordagem de análise de práticas discursivas, tendo por finalidade entender como surge a resolução, de que forma esta é divulgada na mídia e remontar as trilhas que os participantes percorreram para adequar-se à resolução do Contran, através dos diferentes actantes e rede de agenciamentos presentes em seus discursos. Algo que hoje é visto como extremamente necessário – crianças devem ser transportadas em dispositivos de segurança – deve ser entendido como um evento que foi montado (*assembled*) através de diferentes interesses, instituições, ideias e práticas, em resposta ao problema das crianças que morrem no trânsito.

Palavras-chave: criança, risco, trânsito, governamentalidade

ABSTRACT

The trigger to this thesis was the Resolution 277/08 from Contran (Brazilian National Traffic Council), published by print and broadcast media as “Child-seat Law”. This resolution regulates the restraints devices that babies and children up to the age of seven and a half shall use in private cars. The line of argument of this thesis is inspired by the writings of Michel Foucault on governmentality, locating this law as a response of the State to protect its citizens. It appears in a moment as a biopolitic facet of control and population coverage, making up the “child at risk in traffic”, and in another moment demanding the implementation of an individual safety artifact through disciplinary mechanisms – the *blitze*, fines etc. I aimed to understand how the child-seats have become a mandatory safety device and what were the effects of this requirement on its target audience. To map the actors that define “child at risk in traffic”, I used public domain documents and academic literature corresponding to the topic. To understand how the media was used for the visualization of this phenomenon, I analyzed articles about Resolution 277/08 and/or “child-seat” in Folha de S. Paulo newspaper. Finally, to understand the effect of this requirement on the target audience of this law, I interviewed fourteen parentes who had children aged up to seven and a half years and which carry them in private cars. The transcripts, newspaper articles and documents of public domain were analyzed using methods derived from the analysis of Discursive Practices, and the purpose was to understand how the resolution arises, how it is portrayed in the media and to reassemble the tracks that participants walked to fit the Resolution through different assemblages and agencies present in their discourses. Something that is now perceived as extremely necessary – children must be transported in safety devices – should be understood as an event that was assembled through different interests, institutions, ideas and practices in response to the problem of children who die in transit.

Keywords: child, risk, traffic, governmentality.

Lista de Ilustrações

Figura 1 – Série de fotografias de uma simulação de impacto frontal feita em uma plataforma de testes (<i>sled</i>).....	46
Figura 2 – <i>Dummy</i> desenvolvido por Alexandre Fonseca Jorge (à esquerda)	50
Figura 3 – Simulação de uma criança no banco traseiro que não estivesse utilizando qualquer dispositivo de retenção	51
Figura 4 – Cartaz da Semana Nacional de Trânsito 2011	60
Figura 5 – Teste de colisão com os cintos infantis	78
Figura 6 – Assento de Elevação	84
Figura 7 – Assento infantil do Buckboard.	89
Figura 8 – Assento Infantil do carro Model T	90
Figura 9 – Assento infantil da Bunny Bear Company.	92
Figura 10 – Assento dos anos 1950	92
Figura 11 – Infant's Seat	93
Figura 12 – Trecho de jornal com Leonard Rivkin demonstrando o <i>Strolee National Safety Car Seat for Children</i>	94
Figura 13 – Ford Tot-Guard.....	95
Figura 14 – General Motors Infant Love Seat.	95
Figura 15 – Selo de Homologação do Inmetro	101
Figura 16 – Tipos de fixação da cadeirinha no veículo	103
Figura 17 – Logotipo Top Tether.....	104
Figura 18 – Reinvidicações por <i>insiders</i> e <i>outsiders</i>	115
Figura 19 – Cadeirinha Safekid/Unicamp.....	140

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Resoluções que dispõem sobre o uso do cinto de segurança	11
Tabela 2 – Crianças que morreram em acidentes e ocupavam veículos automotores	25
Tabela 3 – Crianças transportadas em automóveis de passeio.....	42
Tabela 4 – Grupos dos dispositivos de retenção	77
Tabela 5 – Adaptação do Sistema Jefferson de notação	162
Tabela 6 – Estágios de campanha em relação a legislação sobre cinto de segurança.....	205

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1. A “CRIANÇA EM RISCO NO TRÂNSITO”	25
1.1. Inventando a criança em risco: as estatísticas	25
1.2. Sensibilizando para os riscos na modernidade tardia: sociedade de risco e gestão de riscos	33
1.3. A construção do carro como único campo de intervenção	46
1.4. Uma (pequena) mirada construcionista.....	51
1.5. Identificando a rede heterogênea e seus interesses	55
2. “LEI DA CADEIRINHA”: A RESOLUÇÃO 277/2008 COMO GESTÃO DE RISCOS ..	58
2.1. Pessoas, como inventar?.....	60
2.2. Gerindo os riscos: mudanças nas leis de trânsito brasileiras que dizem respeito à segurança de crianças no trânsito	67
“QUASE COMO CARREGAR NO SEU CORAÇÃO, SÓ QUE COM CINTO DE SEGURANÇA!” OU UMA BREVE HISTÓRIA DAS CADEIRINHAS.....	88
I. As primeiras cadeirinhas.....	89
II. As normas de fabricação e as cadeirinhas atuais	95
II.1. Isofix, Latch e Top Thether	102
III. Ausências: as pessoas que transportam crianças em ônibus	104
IV. “Parece que eu solto um pó mágico, é só passar que dá sono em todo mundo”: as dificuldades no transporte de crianças em ônibus	108
3. REMONTANDO TRILHAS, FUÇANDO RASTROS: A CADEIRINHA NOS JORNAIS.....	114
3.1. A <i>mass media</i> como terreno de sensibilização a problemas	114
3.2. Ferramentas de análise	119
3.2.1. Práticas discursivas e mapas dialógicos como ferramenta de análise.....	125
3.3. A era anterior ao Código de Trânsito Brasileiro	127
3.4. O Código de Trânsito Brasileiro e suas ausências	133
3.5. A Resolução nº 277/08: Repercussões na mídia	147
4. USAR A CADEIRINHA, EIS A QUESTÃO: RELATOS DE PAIS/MÃES QUE TRANSPORTAM SUAS CRIANÇAS EM CARROS DE PASSEIO	160
4.1. Compreendendo o processo de análise das entrevistas	161
4.2. Segurança: a cadeirinha-que-salva	163
4.3. Punição: A ausência-da-cadeirinha-que-multa	173
4.4. Relação com a criança durante o transporte.....	179
4.5. A cadeirinha	188
CONSIDERAÇÕES FINAIS	199
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	210

ANEXOS 220

APÊNDICES..... 230

INTRODUÇÃO

Quando tinha cerca de cinco anos, uma das lembranças que me traz alegria é o momento em que saía para passear de carro. Naquela época, minha irmã tinha um carro Chevrolet e costumava levar meu sobrinho e eu¹ para dar umas voltas em afazeres diversos.

Lembro de passear pela cidade e olhá-la em movimento. No banco de trás, me pendurava no encosto e ficava olhando os veículos que nos seguiam. Ora fazia caretas – ou mugangas, como chamamos no Recife – para os que vinham ou passavam na rua, ora me entretinha com meus brinquedos, fazendo do banco de trás um mundo no qual meus bonecos podiam se aventurar.

Gostava ainda de ficar de pé entre o banco do motorista e o do carona, lugar que tinha que disputar com meu sobrinho a tapa, na maioria das vezes, pois era o mais legal para se ver o movimento, uma vez que não era permitido irmos sentados no banco da frente – “Só quando ficar maiorzinho!”, era a advertência.

Neste período, fim da década de 1980, o uso do cinto de segurança não era uma coisa comum. Em conversas informais com parentes e conhecidos mais velhos, muitos relataram que usar este dispositivo não era obrigatório e quem o utilizava era geralmente visto com algum desdém ou estranheza por aqueles que não utilizavam – que neste período costumavam ser a maioria.

Lembro ainda de outro episódio, anos mais tarde. Tinha cerca de 13 anos e meu cunhado levou uns sete ou oito amigos, meu sobrinho e eu para jogar futebol nas areias da praia de Boa Viagem, na caçamba de um Pampa. Na frente, onde só cabiam duas pessoas, iam, além do meu cunhado, minha irmã e minha sobrinha em seu colo – na época, com cerca de dois anos. Na volta para casa, chovia bastante. Para nós, na parte de trás, era uma emoção só: as gotas de chuva batendo no rosto com sensação de alfinetes pinicando a pele conforme o carro acelerava e nos revezando para ficarmos de pé, nos segurando no rack do teto.

Já perto de casa, numa rua mais deserta, meu cunhado – que sempre foi “afoito” na direção – começou a ziguezaguear com o carro, aumentando nossa alegria. Gritos de “Ôeee!” acompanhavam os movimentos do carro, para lá e para cá. Até que, de supetão, surge um carro saindo de uma rua secundária. A alegria converteu-se em pânico para mim, que estava

¹ Para o leitor não ficar confuso, melhor esclarecer: sou adotivo, sendo minha irmã mais velha uns bons anos e meu sobrinho é exatamente um ano e um dia mais velho que eu.

com mais outros dois na vez de ficar de pé e vi toda a cena: a frenagem do carro, o impacto no carro à frente e nós batendo uns nos outros como pinos de boliche.

A batida não foi forte, mas o suficiente para alguns de nós sairmos arranhados e com algumas pancadas. A preocupação maior no momento foi ver como estava minha sobrinha que ia à frente do carro. Felizmente, nada lhe aconteceu. Mas lembro que assustou também o casal que ia no veículo que colidiu conosco. Ainda assim, não foi com o fato de ela estar no colo da minha irmã ou de estarmos aos montes na caçamba do carro, e sim com a preocupação de saber que tinha uma criança tão nova naquele acidente e queriam verificar se tinha acontecido alguma coisa com ela.

No ambiente urbano dos dias atuais, vemos crianças sendo transportadas em veículos automotivos diariamente. Quando em carros, são levadas no banco de trás e seu comportamento é o mais variado possível: há aquelas que com seus brinquedos ficam absortas em suas imaginações e nem se dão conta do que se passa ao seu redor; outras ficam completamente vidradas no vídeo que passa na tela localizada no encosto da cadeira à sua frente, passando conteúdos infantis; algumas, com irmãos ou colegas, vão fazendo aquela bagunça que deixam qualquer pai/mãe louco; há ainda aquelas que, demonstrando inquietude com aquela situação, esperneiam e choram aos montes. Porém, um novo item desponta como fazendo parte deste cenário: a cadeirinha.

Certo dia, um amigo passou no prédio em que morava para irmos correr no Parque da Jaqueira, no Recife. Ao entrar no carro, que é de sua irmã, observo o bebê conforto no banco de trás. Sua irmã tinha uma menina, naquela época, com 10 meses e este é o dispositivo de retenção recomendado para um bebê desta idade, segundo a norma vigente do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) sobre o transporte de crianças. Porém, me chama atenção o dispositivo estar instalado no meio do carro, que dispõe de cinto de dois pontos, e não nos cantos, instalado nos cintos de três pontos, conforme as recomendações do fabricante coladas na própria cadeirinha. Pergunto: “A cadeirinha fica no meio mesmo ou vocês levam em um dos cantos? Porque acho que no meio o cinto não segura esta cadeirinha direito”. Meu amigo, que sabe por alto que minha pesquisa de doutorado tem algo a ver com o assunto, gagueja e responde: “Fica sim... mas minha irmã sempre leva ela com minha mãe indo atrás. Aí ela vai olhando e segurando! Aí não tem problema. E minha irmã não dirige rápido quando leva ela”.

Esta tese tem como evento disparador a Resolução nº 277 de 28 de maio de 2008 do Contran, divulgada pela mídia impressa e televisiva como “Lei da Cadeirinha”. De uma maneira geral, esta resolução fala sobre os dispositivos de retenção que bebês e crianças até os sete anos e meio devem utilizar em carros de passeio privados. Como pude exemplificar com

relatos de minha própria vivência, nem sempre foi assim. Esse não era um objeto que víamos com frequência. Em ambas as épocas que relato, 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.

Traçando uma linha cronológica das regulamentações sobre implementação e uso dos dispositivos de segurança veicular no Brasil (Tabela 1), 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 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.

Tabela 1: Resoluções que dispõem sobre o uso do cinto de segurança

Resolução	Data de Edição	Assunto	Situação
391	16.05.68	Torna obrigatórios a instalação e o uso de cintos de segurança nos veículos que circulam pelo território nacional.	Revogada pela Resolução nº 456/72
430	29.06.70	Modifica o art. 1º da Resolução nº 391/68.	Revogada pela Resolução nº 456/72
444	25.06.71	Dá nova redação à Resolução nº 391/68, com as modificações introduzidas pela Resolução nº 430/70, tornando obrigatórios a instalação e o uso de cintos de segurança nos veículos que circulam pelo território nacional.	Revogada pela Resolução nº 456/72
453	28.03.72	Ratifica a obrigatoriedade da instalação do cinto de segurança em veículos e dá outras providências.	Revogada pela Resolução nº 456/72
456	01.06.72	Regula a obrigatoriedade da instalação do cinto de segurança em veículos e dá outras providências.	Revogada pela Resolução 658/85
611	24.02.83	Transporte de menor em veículos automotores.	Revogada pela Resolução nº 15/98
615	29.07.83	Estabelece critérios para a instalação de cintos de segurança e dá outras providências.	Revogada pela Resolução nº 658/85
658	13.09.85	Estabelece critérios para instalação e uso de cintos de segurança.	Revogada pela Resolução nº 48/98
720	04.10.88	Estabelece critérios para o uso do cinto de segurança.	Revogada pela Resolução nº 15/98

15	06.02.98	Dispõe sobre o transporte de menores de dez anos e dá outras providências.	Revogada pela Resolução nº 277/08
			Revoga as Resoluções nº 611/83 e nº 720/88
48	21.05.98	Estabelece requisitos de instalação e procedimentos para ensaios de cintos de segurança de acordo com o inciso I do art. 105 do Código de Trânsito Brasileiro.	Em vigor
			Revoga a Resolução nº 658/85
277	28.05.08	Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.	Em vigor
			Revoga a Resolução nº 15/98

Fonte: Adaptado de *100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010* (BRASIL, 2010c).

Na Resolução nº15/98, lemos o seguinte texto, onde destaco os itens que dizem respeito ao transporte de crianças:

CONSIDERANDO a necessidade de regulamentação dos artigos 64 e 65², do Código de Trânsito Brasileiro;
 CONSIDERANDO ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros, menores de dez anos; resolve:
 Art. 1º. Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros e usar, individualmente, cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente.
 § 1º. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de menores de dez anos poderá ser realizado neste banco, observadas, rigorosamente, as normas de segurança objeto do caput deste artigo.
 § 2º. Na hipótese do transporte de menores de dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquele de maior estatura no banco dianteiro, observadas as demais disposições desta Resolução.
 Art. 2º. As excepcionalidades constantes nesta Resolução não se aplicam ao transporte remunerado de menores de dez anos em automóveis.

A Resolução nº 277/08 surge para sanar o que foi identificado como falta na resolução anterior, propondo dispositivos de retenção específicos para idades específicas. Voltarei a explorar a resolução com detalhes num momento posterior. O que gostaria de pontuar neste momento é que algo mudou entre os episódios que relato no início desse texto e a

²Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN (BRASIL, 1998).

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN (BRASIL, 1998).

sensibilidade atual de que crianças devem não apenas ser transportadas com cintos, no banco traseiro, mas com dispositivos específicos.

O transporte de crianças em carros como fator de risco

Segundo dados do Ministério da Saúde, todos os anos, mais de cinco mil crianças morrem e cerca de 137 mil são hospitalizadas vítimas de acidentes no Brasil. Estes dados, provenientes de levantamentos realizados no DATASUS³ entre os anos de 2003-2007 pela ONG Criança Segura, são interpretados e discutidos por esta organização que atribui aos acidentes de trânsito a causa líder de mortes de crianças e adolescentes entre 1 e 14 anos.

De acordo com a mesma fonte, 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*.

Estas estatísticas, que dizem respeito à mortalidade de crianças em acidentes de trânsito, fazem parte de estratégias de governamentalidade (FOUCAULT, 2008a) sobre a saúde da população. 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). Constituindo, desta forma, *processos de inscrição*, ou seja, relatórios escritos, mapas, gráficos e, de uma forma proeminente, números (ROSE, 1998) que traduzem o mundo – no caso, acidentes envolvendo crianças no trânsito – em traços materiais no qual um cálculo político é gerado para se intervir na população. Rose (1991) afirma que o exercício da política dita democrática depende de números e, seguindo reflexões de Foucault, afirma que o desenvolvimento das estatísticas emerge como uma das modalidades chave para a produção de conhecimento necessário para governar a população.

Essa avalanche de números também permite a visibilização e a criação de uma categoria, “criança em risco no trânsito”, a partir da enumeração das crianças que anualmente morrem em acidentes de trânsito. Ao discutir sobre a “domesticação do acaso” [*taming of chance*] a partir das estatísticas e como a interpretação destes números acabam por inventar [*make up*] pessoas, diz Hacking (1990):

³http://www.criancasegura.org.br/dados_acidentes_transito.asp

Eu afirmo que enumeração requer categorização, e que definir novas classes de pessoas para os propósitos das estatísticas tem consequências para os modos nos quais nós concebemos as possibilidades e potencialidades dos outros e pensamos em nossa própria (p. 6, tradução minha).

Partindo desta reflexão, digo que as estatísticas sobre acidentes no trânsito envolvendo crianças permitem 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).

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 e EICHELBERGER, 2004) e corroborado por dados da ONG já mencionada, tem por pressuposto que estes acidentes são previsíveis e que iniciativas de intervenção junto à população podem levar à sua prevenção.

Tais 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 e ROSE, 2006), para os propósitos desta tese, esta intervenção vem sob a forma de prevenção contra os acidentes de trânsito envolvendo crianças. Para tal, ações disciplinares (FOUCAULT, 2008a) 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 disparadora desta pesquisa, que surge enquanto materialidade que exige obrigatoriedades e sanções para adultos que transportem crianças em um veículo particular.

Maksoud Filho e Eichelberger (2004), por exemplo, em artigo elaborado para o *I Fórum de Prevenção de Acidentes com Crianças*, argumentam que a concepção vigente sobre os traumatismos infantis serem resultados do acaso e do infortúnio deve ser encarada como errônea e prejudicial. Desta forma, acreditam que o traumatismo na infância segue a padrões específicos que classificam 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 deveria receber intervenções adequadas por representar um fator de risco para crianças. 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.

A ONG Criança Segura (filial nacional da Safe Kids Worldwide) foi o órgão que promoveu este fórum em 2004, tendo como patrocinadores o Instituto General Motors, a Johnson & Johnson e a Jassen-Cilag Farmacêutica. Deste fórum foram estabelecidas ações de forma a exigir políticas públicas específicas para a prevenção de acidentes envolvendo crianças. Assim, podemos compreender como a ideia de “criança em risco”, no que diz respeito a acidentes no trânsito, é construída a partir de diferentes atores que negociam o modo como este evento – crianças que se acidentam no trânsito – será compreendido, demandando intervenções no formato de políticas públicas. Atores estes que compõem uma *rede heterogênea* (LAW, 1992) que produz o conhecimento sobre esta criança em risco e a definem. Por redes heterogêneas, entende-se “[...] um modo de sugerir que a sociedade, organizações, agentes e máquinas são todos *efeitos* gerados em redes padronizadas de materiais (não simplesmente humanos) diversos” (*ibid.*, p. 380, tradução minha, grifos no original). Neste caso, citei alguns dos fios que compõem uma rede produtora de conhecimento sobre a “criança em risco”: organizações não-governamentais, especialistas, Contran, empresas farmacêuticas, resoluções, fóruns, etc.

Como pensar risco nos nós desta rede? Segundo Carvalho (2007), o risco pode ser pensado como um modelo de ordem “pós-disciplinar”, que pressuporia a constituição de poderes e saberes que partem numa direção oposta ao intervencionismo de bem-estar e procuram atender às demandas de uma racionalidade neoliberal, construindo um sistema de intervenção capaz de dispensar a repressão e a assistência.

Tal modelo pós-disciplinar levaria a um tipo de governo à distância, em que cada indivíduo seria parceiro do Estado, exercendo sua autonomia e responsabilidade na conquista de seu bem-estar (ROSE, 2001). Porém, não podemos deixar de mencionar que isto não se dá sem conflito ou resistência por parte de diferentes atores comprometidos com a segurança desta “criança em risco no trânsito”. No caso em estudo, podemos sinalizar o esforço de atores distintos para que existam informações e regulamentações suficientes para minimizar o risco daqueles que são o público-alvo.

Podemos observar tal esforço, por exemplo, no posicionamento de algumas entidades no que diz respeito à forma em que as cadeirinhas nacionais estavam dispostas no mercado, ainda antes da resolução do Contran. Em matéria da Folha de S. Paulo datada de 20.09.98, intitulada “Compra de cadeirinha exige atenção”, mais de 10 anos antes da então conhecida “Lei da Cadeirinha”, já era relatada a dificuldade que os brasileiros encontravam ao decidir comprar uma cadeirinha para suas crianças: cada fabricante obedecia a normas distintas, não havendo ainda uma regulação nacional, apesar de um esforço para fazê-lo por parte de

diferentes atores, como o Instituto da Qualidade do Brinquedo e de Artigos Infantis (IQB) e a Associação Brasileira de Fabricantes de Artigos de Puericultura (Abrapur).

Para Rose, O'Malley e Valverde (2006), a arte de governar deveria responder, explícita ou implicitamente, às seguintes questões: quem ou o quê deve ser governado? Por que deve ser governado? Como deve ser governado? Para que fins deve ser governado? Segundo estes autores, os governados são, variavelmente, membros de um coletivo que são cuidados ou separados, sujeitos jurídicos cuja conduta deve ser limitada pela lei, indivíduos a serem disciplinados ou pessoas a serem libertadas.

Gerindo riscos: a “Lei da Cadeirinha” entra em cena

Sendo governamentalidade entendida como técnicas e procedimentos para direcionar o comportamento humano (FOUCAULT, 2008a), soberania, disciplina e segurança são articulados de maneira indissociável para responder às questões acima. Objetivando o controle de fenômenos acidentais, no caso, acidentes de trânsito envolvendo crianças, o trânsito é o campo de intervenção em que dispositivos de segurança (resoluções de um conselho regulador) e tecnologias disciplinadoras (*blitze* policiais que aplicam sanções àqueles em situação irregular) vão ser exercidos em torno de uma norma comum, o Código de Trânsito Brasileiro. Almejando, em última instância, que uma população específica (adultos que transportam crianças em automóveis particulares) minimize o risco que seus/suas filhos/as estão expostos no trânsito, utilizando a linguagem dos gastos com traumas em saúde pública como argumento/motor principal para a criação de políticas públicas específicas (ABIBI, 2004; CRIANÇA SEGURA, 2007; MAKSOUD FILHO e EICHELBERGER, 2004).

Estas estratégias de governamentalidade, que são expressas pelo governo do tipo neoliberal, e que aparecem na modernidade tardia, vão incluir não apenas estratégias diretas e coercitivas para regular a população, mas também estratégias menos diretas que depositam nos indivíduos uma cumplicidade voluntária com os interesses e necessidades do Estado. Tais estratégias são diversas e múltiplas, emergindo não apenas através do Estado, mas através de outras organizações e instituições, como as conhecidas *mass media* (LUPTON, 1999).

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

2008⁴(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.

Sendo esta resolução datada de maio de 2008, previu que 360 dias após ter entrado em vigor, deveriam ser iniciadas campanhas educativas pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito no que diz respeito a esses quesitos. Além disso, que em 730 dias entraria em vigor, aplicando as sanções necessárias, de acordo com o art. 168 do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), àqueles que não a cumprirem.

A Semana Nacional de Trânsito de 2008 teve como tema a campanha “Ajude a salvar nossas crianças. Cuide delas no trânsito” e tinha o uso das cadeirinhas entre as medidas recomendadas para diminuição da morte de crianças no trânsito. Ainda com a aprovação da Resolução 277/08 “fresquinha”, esta campanha foi elaborada como medida educativa e de instrução para os pais, com linguagem acessível também para as crianças. Todos os filmes produzidos para exibição em rede nacional são encenados com vários personagens de contos infantis reunidos ao redor de uma mesa, discutindo sobre temas como: atropelamentos, ingestão de álcool e direção, e acidentes. Em um deles, a personagem Branca de Neve chama atenção:

Branca de Neve: As crianças estão sofrendo um sério problema. Os acidentes de carro. Precisamos ajudar.

Príncipe Encantado: Vamos trocar os carros por cavalos brancos!

Três Porquinhos: Podemos construir casas sobre rodas e carros não serão mais necessários.

Após soluções fantasiosas de alguns personagens, o “Espelho Meu”, voz da razão em todos os comerciais produzidos por esta campanha (o fato de uma mulher apontar a necessidade de cuidado e de um homem fornecer a solução merecia uma análise à parte), fala: “Pessoal... É só colocar as crianças de até sete anos em cadeirinhas especiais. E as de sete a dez, no banco de trás. Com o cinto”. A campanha produzida pelo Denatran, com fins

⁴ Para fins práticos, daqui em diante chamarei de “Resolução 277/08”.

educativos, informa o uso das cadeirinhas com erros no que diz respeito às idades previstas na resolução e falha por não descrever quais seriam as “cadeirinhas especiais”. Isso condiz com o já apresentado pouco acima, no sentido de que recai ao destinatário final desta campanha a responsabilidade de procurar as informações necessárias.

Com um hiato em 2009, campanhas que tem por foco os dispositivos são retomadas em 2010. Uma delas, que tem como tema “Sou legal no trânsito – Motorista legal é motorista consciente”, foi veiculada em rede nacional durante o mês de maio. Uma menina narra sua vontade de andar no banco da frente e as mudanças nas cadeirinhas que teve de fazer à medida que ia ficando “maiorzinha”. Desta vez com informações corretas sobre o uso destas, o comercial termina com a seguinte frase: “Fiscalização a partir de **junho**” (grifo no original) – como dito, segurança e disciplina caminham lado a lado no caso em estudo. Em 14 de junho de 2010, foi assinada a Resolução nº 352 (BRASIL, 2010b), que resolve em seu artigo 2.º alterar o inciso III do art. 7º da Resolução 277/08, modificando a redação para regulamentar que a partir do dia 1º de setembro de 2010, os órgãos e as entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito devem fiscalizar o uso obrigatório do sistema de retenção para o transporte de crianças.

A Resolução 277/08 prevê que tais dispositivos de retenção sejam adequados para o peso e a altura de cada idade. Porém, não especifica que peso e altura são adequados a cada idade. A mídia, que tem importante papel na consolidação da linguagem dos riscos (SPINK, MEDRADO e MÉLLO, 2002), divulga tabelas e infográficos relacionando cadeiras e limites de peso de acordo com consulta a especialistas.

Segundo Carvalho (2007), este tipo de governo feito à distância pressupõe que há bastante informação disponível para que o indivíduo busque conhecimentos sobre determinada matéria em todos os aspectos de sua vida. Tal fato levaria o Estado a assumir apenas o papel de facilitador do acesso individual a ferramentas de auto-gestão, dentre elas estão os dispositivos de informação. Pressupõe-se que os indivíduos tenham capacidade de se autogovernarem e que, a partir da autonomia e do engajamento pessoal, assumam o resultado de suas próprias escolhas (*ibid.*). Para isso, o papel da mídia é fundamental: é necessário que tais indivíduos sejam educados, conhecedores, racionais e bem informados. Portanto, passa a ser justamente no âmbito da informação que o governo populacional realiza-se com mais ênfase, já que o Estado teria por função imediata tornar as informações acessíveis aos seus cidadãos.

A Resolução 277/08 passou a ser veiculada na mídia como “Lei da Cadeirinha”, conforme listo algumas chamadas de matéria de diferentes fontes: “Lei da Cadeirinha começa

a valer no dia 1^o” (Delas – Filhos)⁵; “Lei das Cadeirinhas entra em vigor nesta quarta-feira” (Último Segundo – Brasil)⁶; “Lei da Cadeirinha passa a valer multa nesta segunda-feira em SP” (Veja – Trânsito)⁷; “Polícia de SP passa a aplicar multas por lei da cadeirinha” (Terra – Trânsito)⁸. Desta forma, as mídias impressa, virtual e televisiva circulam informações adicionais àquelas fornecidas oficialmente pelo governo, de forma a educar as pessoas sobre o uso adequado destes dispositivos e “contribuir para a melhor escolha” do equipamento adequado para idade e peso de cada criança, ficando sob responsabilidade final do adulto informar-se e comprar o dispositivo de retenção ideal. A maneira de categorizar como as crianças devem ser transportadas é contraditória: faz separação por idade, mas também por peso. Porém, por segurança, um cruzamento de ambos deve ser feito pelos pais na hora de saber qual o dispositivo ideal, uma vez que os pesos variam de criança a criança de uma mesma idade.

Esta resolução não foi recebida sem resistências. Logo no primeiro dia de vigência houve manifestações no sentido de que foram desconsideradas características de automóveis antigos, que não poderiam receber tais tipos de dispositivos de retenção, uma vez que seus cintos de segurança do banco traseiro não se adéquam a eles. Isto levou a uma deliberação do Contran (BRASIL, 2010a), divulgada no Diário Oficial da União, adaptando a Resolução 277/08 aos automóveis antigos.

Nesta deliberação, considera-se que há uma indisponibilidade de dispositivos de retenção para o transporte de crianças em veículos originalmente fabricados com o cinto de segurança de dois pontos. Desta forma, altera o artigo 2º desta resolução, passando a vigorar uma redação diferente, afirmando que o transporte das crianças com idade inferior a dez anos podem ser realizadas no banco dianteiro do veículo, com uso do dispositivo de retenção adequado, desde que: o veículo for dotado exclusivamente deste banco; quando a quantidade de crianças com esta idade exceder a lotação do banco traseiro; e quando o veículo for dotado originalmente de cintos de segurança de dois pontos nos bancos traseiros. Diz ainda que, excepcionalmente, crianças com idade superior a quatro anos e inferior a sete anos e meio poderão ser transportadas utilizando cinto de segurança de dois pontos sem o dispositivo

⁵ <http://delas.ig.com.br/filhos/lei+da+cadeirinha+comeca+a+valer+no+dia+1/n1237757840103.html>

⁶ <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/lei+das+cadeirinhas+entra+em+vigor+nesta+quartafeira/n1237766477954.html>

⁷ <http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/lei-da-cadeirinha-passa-a-valer-multa-nesta-segunda-feira>

⁸ <http://noticias.terra.com.br/transito/interna/0,,OI4662333-EI11777,00-Policia+de+SP+passa+a+aplicar+multas+por+lei+da+cadeirinha.html>

denominado por “assento de elevação”, nos bancos traseiros, quando o veículo for dotado originalmente destes cintos.

A mídia e o Ministério Público Federal manifestaram-se sobre a não exigência das cadeirinhas em transportes coletivos e taxis, em que a questão principal seria, para o Contran, sobre quem cairia a responsabilidade de fornecer estes dispositivos para os transportes coletivos e táxis, além de estar em aguardo de um estudo técnico por parte do Contran. O juiz da 22ª Vara Cível Federal em São Paulo, José Henrique Prescendo, afirmou, por exemplo, que, considerando-se as particularidades dos tipos de transportes que entram na exceção nesta resolução do Contran, entende que há necessidade de um estudo técnico prévio para que haja a regulamentação da questão. Desta forma, evitar-se-ia que uma “boa prestação” do serviço de transporte de passageiros pudesse ser comprometida caso a regulamentação requerida pelo Contran fosse determinada (JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRO GRAU EM SÃO PAULO, 2010).

Então não é apenas a gestão dos riscos a que uma criança está exposta no trânsito, construída através de diferentes atores, que está em jogo. Não são apenas os gastos debitados às contas da saúde pública que são envolvidos ao exigir-se o uso de cadeirinhas em outros tipos de transporte, tais como ônibus, vans escolares e táxis. Este fato leva a estratégias governamentais diversas, tanto de resposta ao problema em nível de gestão de riscos quanto para atender interesses econômicos tais como isentar a responsabilidade das empresas de transporte coletivo, proprietários de taxis e vans escolares e retornar a identificar o pai/mãe como responsável individual na prevenção dos riscos a que seus/suas filhos/as estariam expostos/as. Ou seja, um equilíbrio entre autonomia e segurança é o que valeria nessa nova economia de poder (FOUCAULT, 2008b) em que estes itens – autonomia e segurança – vão estar sempre em jogo, pois a exposição a acidentes não pode constituir um perigo nem para os indivíduos nem para a sociedade. Porém, o ônus econômico e a responsabilidade final recaem sobre a família através de uma medida protecionista para as crianças – futuros cidadãos produtivos da população economicamente ativa.

Sobre os objetivos e a organização da tese

Desta forma, esta pesquisa teve por objetivo geral compreender como as “cadeirinhas” tornam-se um dispositivo de segurança obrigatório, materializado na Resolução 277/08 do Contran (BRASIL, 2008), e quais os efeitos desta obrigatoriedade em seu público-alvo:

pais/mães que transportam crianças em carros particulares. Para alcançar este objetivo, elegi como objetivos específicos: a) entender que eventos e atores tornaram esta resolução possível; b) analisar como na mídia foram divulgadas as matérias que dizem respeito a esta resolução; e c) compreender como pais/mães de crianças até sete anos e meio, da cidade do Recife, transportam seus/suas filhos/as em carros particulares.

Conforme sinalizado nas seções precedentes, a linha de argumento a ser seguida nesta pesquisa se inspira nos escritos de Foucault sobre a governamentalidade, localizando esta resolução como resposta do Estado para proteger seus cidadãos. Esta se apresentaria em um momento a partir de sua faceta biopolítica de controle e abrangência populacional, na construção da “criança em risco no trânsito”, e num outro momento exigindo a implementação de um artefato de segurança de caráter individual, por meio de dispositivos disciplinares – as *blitze*, as multas, etc. Entendê-la desta forma faz suscitar a pergunta: até que ponto a noção de segurança e a construção da criança em risco no trânsito estão atreladas a esta resolução?

Para contemplar o primeiro objetivo específico, utilizei como fontes documentos de domínio público (Inmetro, notas públicas de diferentes associações interessadas na segurança da criança, tramitações da resolução, etc.) e da produção acadêmica correspondente ao tema, procurando assim mapear os possíveis atores que definem esta “criança em risco”, especificamente no que diz respeito ao transporte nos carros particulares. Neste ponto, me interessa saber: que atores participaram da construção desta resolução? Que argumentos foram invocados para exigir e, posteriormente, legitimar sua criação?

Já para o segundo, analisei as matérias que diziam respeito à Resolução 277/08 e/ou falassem sobre eventos que tinham a “cadeirinha” enquanto ator no jornal Folha de S. Paulo, em sua versão *on-line*. Esse é um jornal de circulação nacional, de divulgação diária e que, em levantamento prévio, constatei haver acompanhamento amplo sobre esta resolução, além de possuir uma forma amigável de busca. As matérias escolhidas compreendem o período de 1994, primeiro ano em que os dispositivos de retenção são mencionados no banco de dados da Folha de S. Paulo, até o ano de 2012.

O foco do terceiro objetivo foram as entrevistas com os/as pais/mães de crianças que têm filhos/as com até sete anos e meio de idade, residentes na cidade do Recife, e que os/as transportam em carros particulares. Esta faixa etária é aquela regulamentada pelo Contran na Resolução nº 277 (BRASIL, 2008, 2010a), para o transporte de crianças em veículos particulares utilizando dispositivos de retenção.

Escolhi como restrição e limitação geográfica a cidade do Recife, pois é onde possuo residência fixa e tive maior facilidade de locomoção para encontrar as pessoas que participaram desta pesquisa. No total, foram entrevistadas quatorze pessoas⁹ (dois homens e doze mulheres), tendo por critério de seleção que os participantes tivessem filhos/as cujas idades se encaixassem nas faixas etárias que exigem dispositivo de retenção específico de acordo com a Resolução 277/08. Ou seja: até um ano de idade (bebê-conforto ou conversível); superior a um ano e inferior ou igual aos quatro anos de idade (cadeirinha); e superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio (assento de elevação).

Uma vez feito o contato inicial, fui às suas casas, ou a outro local que acharam mais conveniente, tendo como questões gerais 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 do dia-a-dia a partir da exigência deste dispositivo? Estas entrevistas foram gravadas com permissão dos/as participantes após leitura e concordância com o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Anexo A), para posterior transcrição e utilização como material de pesquisa na elaboração e discussão desta tese.

As transcrições, as matérias de jornal e os documentos de domínio público foram analisados utilizando os aportes metodológicos da abordagem de análise de práticas discursivas desenvolvidas no Núcleo de Estudos e Pesquisa sobre Práticas Discursivas e Produção de Sentidos da PUC-SP (SPINK, 1999), tendo por finalidade entender como surge a resolução, de que forma esta é divulgada na mídia e remontar as trilhas que os participantes percorreram para adequar-se à resolução do Contran, através dos diferentes actantes e rede de agenciamentos (LATOURETTE, 2005) presentes em seus discursos.

Esta tese está dividida em quatro capítulos. No primeiro, discuto como a ideia de “criança em risco no trânsito”, que deve sofrer alguma forma de intervenção governamental, surge a partir das sensibilidades a risco na modernidade tardia, que vai focalizar noções de risco diferenciais para cada setor populacional. Para tal, é preciso entender esse fenômeno a partir de dois movimentos: 1) O conceito foucaultiano de governamentalidade (FOUCAULT, 2008a), entendendo-o como forma de racionalidade política na qual os governantes têm por tarefa supervisionar e maximizar as forças da sociedade, trazendo também contribuições de Nikolas Rose (1991; 1998) e Ian Hacking (1990; 2002); e 2) um tipo de sociedade que se organiza em torno da noção de risco, dialogando com autores como Deborah Lupton (1999),

⁹ Uma minibiografia de cada participante encontra-se no Apêndice A.

Jens O. Zinn (2008), Mary Douglas (1992), Mary Jane Spink (2001, 2007), Robert Castel (1987; 2006) e Ulrich Beck (2010).

No segundo capítulo, trago a legislação vigente no que diz respeito aos dispositivos de retenção – as cadeirinhas – e a analiso a partir de duas faces de uma mesma moeda: as crianças que se acidentam no transporte automotivo como um fator de risco e a lei como tentativa de gerir estes riscos. A lei é um produto híbrido de negociação entre atores variados.

O objetivo deste capítulo é discutir os diferentes atores que a tornam possível. Aqui, o conceito de “invenção de pessoas”, do Hacking (2002), será crucial para entender como foram utilizados dados estatísticos sobre acidentes automotivos envolvendo crianças para demonstrar que há um tipo específico de pessoa – a criança em risco no trânsito. Por outro lado, com reflexões de Foucault (2008a; 2008b) e Spink (2002; 2011), discuto como a identificação de fatores de risco exigem medidas de gestão desses riscos.

Na tentativa de compreender porque o carro particular é eleito o veículo na qual essa legislação vai focar, trago Joel Best (2001; 1990) para analisar a forma como os dados estatísticos são coletados para servir de argumento principal nessa escolha, a construção do transporte de crianças em carros como risco. Discuto ainda sobre a perspectiva construcionista, que me ajuda a compreender porque o carro é o único eleito, e não outros veículos.

Após os dois primeiros capítulos, abro um interlúdio para contar uma breve história das cadeirinhas como construção social. Tomando-a como actante não-humana de uma rede heterogênea que envolve o Contran, especialistas, mídia, organizações não-governamentais, entre outros, foco em alguns aspectos chave: como esta surge enquanto equipamento de segurança? Quais as especificações desta legislação? Quem produz a cadeirinha no Brasil? Como podemos compará-la às legislações internacionais? Que tipo de indústria é mobilizada? Finalizo colocando em jogo uma ausência no que diz respeito à Lei da Cadeirinha: como ficam, então, as pessoas que utilizam o transporte público? Como se sentem os pais e as mães que precisam se locomover com seus filhos nestes veículos e não dispõem de dispositivos de retenção adequados?

Nos capítulos que seguem, almejei compreender os esforços de diferentes atores para que as pessoas introjetassem repertórios no que diz respeito à Lei da Cadeirinha e como esta legislação passa a circular no repertório cotidiano. O capítulo três é dedicado à análise das matérias do jornal Folha de S. Paulo. Nele, desenvolvo o referencial teórico-metodológico utilizado para as análises. A partir de Thompson (1998) e Joel Best (1990), procuro entender o papel da mídia como intermediário na visibilização do fenômeno das crianças que morrem no

trânsito, aumentando a sensibilidade das pessoas e conscientizando seu público-alvo. Em seguida, discuto sobre a utilização da Psicologia Social Discursiva, tendo por foco a análise das práticas discursivas (SPINK, 1999; 2004; POTTER e WETHERELL, 1987; POTTER e EDWARDS, 2001). Por fim, no capítulo quatro, discuto a ambivalência no que diz respeito ao uso das cadeirinhas no cotidiano de pais e mães que transportam seus filhos em carros particulares.

1. A “CRIANÇA EM RISCO NO TRÂNSITO”

“Num automóvel a 50 km/h, uma colisão frontal arremessa uma criança de 10kg para a frente com uma força total de cerca de 400kg” (FSP-08.03.03)

*“Um risco não surge pela presença de um perigo particular preciso incorporado em um indivíduo concreto ou grupo. É o efeito ou combinação de **fatores** abstratos que tornam mais ou menos prováveis a ocorrência de modos de comportamentos indesejáveis”.
(CASTEL, 1991, p. 287, tradução minha, grifo no original)*

1.1. Inventando a criança em risco: as estatísticas

Segundo dados do DATASUS – Ministério da Saúde, 1.895 crianças entre 0 e 14 anos morreram em acidentes de trânsito no ano de 2010¹⁰, o que corresponde a 40% dos acidentes totais. Destas, 460 morreram enquanto estavam sendo transportadas em carros de passeio, conforme tabela abaixo, que categoriza os acidentes de acordo com a Classificação Internacional de Doenças em sua décima versão (CID 10):

Tabela 2 – Crianças que morreram em acidentes e ocupavam veículos automotores

Ocupante de veículo traumatizado em acidente de transporte terrestre	Menor que 1 ano	1 a 4 anos	5 a 9 anos	10 a 14 anos	Total
V42 - Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com outro veículo a motor de duas ou três rodas	0	1	2	1	4
V43 - Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um automóvel [carro], "pick up" ou caminhonete	16	19	13	18	66
V44 - Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou um ônibus	3	18	27	18	66
V47 - Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado	3	3	8	8	22

¹⁰ No momento de escrita deste capítulo, em setembro de 2013, estes são os dados mais atuais à disposição nesse banco de dados.

V48 - Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em um acidente de transporte sem colisão	4	15	23	29	71
V49 - Ocupante de um automóvel [carro] traumatizado em outros acidentes de transporte e em acidentes de transporte não especificados	24	51	73	83	231
TOTAL	50	107	146	157	460

Fonte: Adaptado de Criança Segura (s/d)

Tais dados estatísticos, como dito na introdução, dizem respeito a processos de inscrição (ROSE, 1998) que vão traduzir os acidentes fatais com veículos automotivos envolvendo crianças num dado material, tangível, no qual um cálculo político é 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 (2008a) 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 (2008a), é a partir de uma nova racionalidade governamental que vai emergir a “população”. De modo geral, é a partir do século XVI que vai eclodir o problema do governo, tendo por problemas característicos: “Como se governar, como ser governado, como governar os outros, por quem devemos aceitar ser governados, como fazer para ser o melhor governador possível?” (p. 118). Ou seja, 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). É a partir de então que as teorias sobre a arte de governar vão estar ligadas a um conjunto de análises e saberes que se desenvolveram no fim do século XVI e que vão ganhar amplitude no século XVII, essencialmente no que diz respeito ao conhecimento do Estado sobre seus diferentes dados, suas diferentes dimensões e diferentes fatores do seu poder. A isso, se chamou Estatística – ou ciência do Estado.

Foucault faz uma análise de autores que vão discorrer sobre a arte de governar no período que compreende do século XVI ao século XVIII e que têm por característica comum a oposição radical ao modelo de governo proposto por Maquiavel no tratado *O príncipe*. Essa nova forma de pensar o governo vai ser formulada na medida em que estava se instalando o grande aparelho da monarquia administrativa e as formas de saber correlatas a este.

No Ocidente, é aproximadamente a partir do século XVIII que a população vai aparecer como terreno de governo por excelência. Não mais o exercício da soberania, nem a administração da vida 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. Ao invés de se pensar o Estado como estendendo seu domínio por toda a sociedade por meio de uma ampliação de seus mecanismos de controle, é preciso pensar em termos de “governamentalização do Estado”, ou seja, uma transformação das racionalidades e das tecnologias para o exercício do domínio político (ROSE, 1998).

É a partir da expansão demográfica no século XVIII, associada à abundância monetária e ao aumento da produção agrícola, que a arte de governar vai estar ligada ao problema da população:

Foi através do desenvolvimento da ciência do governo que a economia pôde recentrar-se num certo nível de realidade que caracterizamos agora como econômica, e foi também através do desenvolvimento da ciência do governo que foi possível recortar o problema específico da população. Mas poder-se-ia igualmente dizer que é graças à percepção dos problemas específicos da população e graças ao isolamento desse nível de realidade que se chama economia, que o problema do governo pôde enfim ser pensado, refletido e calculado fora do marco jurídico da soberania. E essa mesma estatística que, nos marcos do mercantilismo, nunca tinha podido funcionar, senão no interior e, de certo modo, em benefício de uma administração monárquica que funcionava, por sua vez, na forma da soberania, essa mesma estatística vai se tornar o fator técnico principal, ou um dos fatores técnicos principais, desse desbloqueio. (FOUCAULT, 2008a, p. 138)

Tomando a perspectiva populacional e o reconhecimento de que esta segue fenômenos próprios, a arte de governar não vai mais utilizar o modelo da família como modelo econômico e vai recentrar a noção de governo em outro aspecto. A estatística, que até então mantinha o funcionamento da soberania no interior de marcos administrativos da monarquia, possibilita entender que a população tem regularidades próprias: número de mortes, doentes, regularidades de acidentes etc. Acaba por igualmente mostrar que a população comporta efeitos próprios de sua agregação e que tais fenômenos são irreduzíveis àqueles da família: grandes epidemias, expansões endêmicas, a espiral do trabalho e da riqueza.

Mostra ainda que, por seus deslocamentos, modos de agir e atividade, têm efeitos econômicos específicos (FOUCAULT, 2008a). Ao possibilitar a quantificação de tais fenômenos, faz aparecer a especificidade da estatística que tem por modelo a família: “Salvo certo número de temas residuais, que podem ser perfeitamente temas morais e religiosos, a família como modelo de governo vai desaparecer”. (FOUCAULT, 2008a, p. 139).

Sendo assim, a problemática da população vai fazer com que a arte de governar tome a família não mais como modelo de governo, mas como alvo para o governo das populações:

[...] é de fato a partir de meados do século XVIII que a família aparece nessa instrumentalidade em relação à população: serão as campanhas sobre a mortalidade, as campanhas relativas ao casamento, as vacinações, as inoculações, etc. logo, o que faz que a população possibilite o desbloqueio da arte de governar é que ela elimina o modelo da família. (FOUCAULT, 2008a, p. 139)

Nesse sentido, a arte de governar vai ter por fim melhorar a sorte das populações, aumentar suas riquezas, sua duração de vida, sua saúde, etc. Para tal, o governo vai agir diretamente sobre a população por meio de campanhas ou ainda indiretamente, por meio de técnicas que vão permitir estimular, por exemplo, a taxa de natalidade, dirigindo determinada região para uma atividade específica, etc. A população surge como fim e alvo de governo, e não restrita ao poder do soberano: sujeito de necessidades, de aspirações, mas também objeto nas mãos do governo. É o que Foucault (2008b) vem a chamar de biopolítica.

Por outro lado, o poder soberano vai estar relacionado com a interferência perpétua no meio, agindo diretamente sobre a espécie humana (FOUCAULT, 2008a) e, no caso das crianças que se acidentam no trânsito, vai ser realizado principalmente pelos agentes de fiscalização de trânsito ao estarem legitimados a aplicar sanções (multas) nos casos em que pais e mães que transportam seus filhos cometam uma infração – não as colocam na cadeirinha adequada, por exemplo. Sendo assim, no regime de poder soberano, articulando-se com a disciplina e a segurança, estará em pauta a questão da lei e sua transgressão.

Para Foucault (2008a), na nossa modernidade, o que há de importante não é a estatização da sociedade, mas a governamentalização do Estado. O autor afirma que vivemos na era da governamentalidade. São táticas que permitem definir o que é de competência do Estado e o que não é; o que é público e o que é privado; o que é estatal e o que não é. Ele resume então as grandes economias de poder no Ocidente de maneira cronológica como se segue:

[...] primeiro, o Estado de justiça, nascido numa territorialidade do tipo feudal, que corresponderia *grosso modo* a uma sociedade da lei – leis consuetudinárias e leis escritas –, com todo um jogo de compromissos e litígios; depois, o Estado administrativo, nascido numa territorialidade tipo

fronteiriça, e não mais feudal, nos séculos XV e XVI, esse Estado administrativo que corresponde a uma sociedade de regulamentos e de disciplinas; e, por fim, um Estado de governo que já não é essencialmente definido por sua territorialidade, pela superfície ocupada, mas por uma massa: a massa da população, com seu volume, sua densidade, com, é claro, o território no qual ela se estende, mas que de certo modo não é mais que um componente seu (FOUCAULT, 2008a, p. 145).

Como dito, a grande característica dessa última forma do Estado é ter por objeto de governo a população, utilizando o saber econômico, correspondendo a uma sociedade controlada pelos dispositivos de segurança, que têm por fim um campo de intervenção, o meio:

Os dispositivos de segurança trabalham, criam, organizam, planejam um meio antes mesmo de a noção ter sido formada e isolada. O meio vai ser portanto aquilo em que se faz a circulação. O meio é um conjunto de dados naturais, rios, pântanos, morros, é um conjunto de dados artificiais, aglomeração de indivíduos, aglomeração de casas, etc. O meio é certo número de efeitos, que são efeitos de massa que agem sobre todos os que aí residem. É um elemento dentro do qual se faz um encadeamento circular dos efeitos e das causas, já que o que é efeito, de um lado, vai se tornar causa, do outro. (FOUCAULT, 2008a, p. 28)

O que vai procurar se atingir através do meio é o ponto em que uma série de acontecimentos que indivíduos, grupos e populações produzem, interferem com os acontecimentos que se produzem ao redor deles. Relacionando-a com a disciplina¹¹, Foucault (2008a) argumenta que enquanto esta codifica perpetuamente em obrigatório e proibido, tendo por foco dizer o que se deve fazer, o dispositivo de segurança não toma por foco o obrigatório nem o proibido, mas deve distanciar-se suficientemente para poder apreender o ponto em que as coisas vão se produzir. Ou seja, vai tomá-las em sua realidade efetiva, na medida em que elas já – inevitavelmente – acontecem:

Em outras palavras, a lei proíbe, a disciplina prescreve e a segurança, sem proibir nem prescrever, mas dando-se evidentemente alguns instrumentos de proibição e de prescrição, a segurança tem essencialmente por função responder a uma realidade de maneira que essa resposta anule essa realidade a que ela responde – anule, ou limite, ou freie, ou regule. Essa regulação no elemento da realidade é que é, creio eu, fundamental nos dispositivos de segurança” (FOUCAULT, 2008a, p. 61)

No que diz respeito ao tema desta tese, vemos então que se parte de uma materialidade, 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 – para alguns especialistas otimistas, anular – essas mortes. Tal tipo de ação é governamental justamente no sentido de que ela procura moldar as condutas sobre

¹¹ A disciplina e os mecanismos disciplinares, conforme discutido por Foucault, vão ser retomados num momento mais oportuno.

estes eventos e sobre as pessoas que devem ser governadas, colocando no polo de “anormalidade” os pais e mães que não realizem o transporte de seus filhos de acordo com a norma estabelecida. São ações bastante práticas, uma vez que imaginam o mundo como governável: os problemas são construídos de maneiras que possam estar sujeitos a soluções possíveis. Tais *racionalidades governamentais*¹², como Pat O'Malley (2008) afirma, estão sempre correlacionadas a tecnologias para fazer coisas que possam responder à questão “*E então, o que deve ser feito?*”. No caso em estudo, foi respondido com “*Cadeirinhas!*”.

Apoiando-me na linha de argumento desenvolvida por Michel Foucault, há esse acontecimento que faz parte de um fenômeno típico de nossa sociedade motorizada: crianças morrem no trânsito quando transportadas em carros de passeio. Porém, a regulação desse evento só vai surgir no Brasil cerca de 100 anos depois da primeira regulação sobre o trânsito em nosso país e, como será discutido no capítulo seguinte, atrasada em relação a outros países. Surgem nesse ínterim algumas instituições que vão adotar para si a responsabilidade de tomar os dados estatísticos como argumento que torna tangível a necessidade de intervenção, tornando visíveis as crianças que correm o risco de morrer em acidentes automotivos.

De acordo com Ian Hacking, no livro *The Taming of Chance* (1990), as informações estatísticas são desenvolvidas com o propósito de controle social. Ele afirma que houve espaço, durante o século XIX, para a ideia de “acaso” ao se discutir sobre como neste século foi possível ver 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.

Segundo Hacking (1990) a própria Psicologia, durante o século XIX, por exemplo, toma para si as ideias de normalidade e desvio da norma, conceitos esse que se tornam possíveis através do uso da probabilidade. Pessoas são normais se caem nas tendências centrais das estatísticas, caso caiam em seus extremos, são anormais, patológicas. Isto só se torna possível através da avalanche de números impressos que surgem mais ou menos nessa época.

Nesse sentido, as leis estatísticas pareceriam fatos brutos e irredutíveis que podiam ser achadas em vários problemas humanos, mas seriam percebidas apenas após os diversos fenômenos sociais terem sido enumerados, tabulados e tornados públicos. Essa foi uma

¹² “um conjunto mais ou menos consistente de problemáticas, objetivos, categorias, e assim por diante” (O'MALLEY, 2008, p. 56, tradução minha. Conferir também *The Foucault Effect: Studies in Governmentality*, 1991)

questão bem servida pela avalanche de números impressos disponíveis no início do século XIX. O autor argumenta:

Através de uma inspeção cuidadosa pode-se notar que não era qualquer número que servia a esse propósito. A maioria das regularidades foram, primeiro, percebidas em conexão com desvios: suicídio, crime, vagabundagem, loucura, prostituição, doenças. Esse fato é instrutivo. Hoje é comum falar-se de informação e controle como um termo neutro que envolve a teoria da decisão [*decision theory*], pesquisa operacional [*operations research*], análise de risco e os domínios amplos, mas menos específicos da inferência estatística. Nós podemos achar que as raízes da ideia se baseiam na noção de que se pode melhorar – controlar – uma subpopulação por enumeração e classificação. (HACKING, 1990, p. 3, tradução minha)

Diferentes atores vão se dizer representantes dos interesses populacionais ao tentar regular um fenômeno, utilizando as estatísticas para mostrar como é regular a presença de mortes de crianças no trânsito, subentendido como típico de uma classe desviante: pais/mães que transportam crianças fora de cadeirinhas.

Essa avalanche de números só se tornou possível por causa de novas tecnologias de enumeração e classificação, nas quais novas classificações são criadas pelas “burocracias” que nem mesmo existiam antes dos fatos que se queriam coletar. Categorias precisam ser criadas para que as pessoas convenientemente caiam nelas e possam ser contadas. Podemos ver como isso se processa ao olhar a Tabela 1, na qual eu trouxe as diferentes categorias presentes no DATASUS para contar as crianças que morrem em acidentes quando ocupando carros de passeio. Segundo Hacking (1990):

A coleção sistemática de dados sobre pessoas afetou não apenas as maneiras nas quais nós concebemos uma sociedade, mas também as maneiras nas quais nós descrevemos nossa vizinhança. Isto transformou profundamente o que nós escolhemos fazer, quem nós tentamos ser, e o que nós pensamos de nós mesmos. Marx leu as minutas das estatísticas oficiais, os relatórios das inspeções das fábricas e coisas afim. Pode-se perguntar: quem teve maior efeito na consciência de classe, Marx ou os autores dos relatórios oficiais que criaram as classificações nas quais as pessoas vieram a se reconhecer? Estes são exemplos de questões sobre o que eu chamo de “inventando pessoas” (p. 3)

É então que se formam o que Rose (1991) – inspirado em Bruno Latour – chama de centros de cálculo. Para se exercer poder sobre eventos e processos que são, de alguma forma, distantes, é necessário transformá-los em traços que possam ser mobilizados e acumulados.

Devem ser inscritos de formas padronizadas, e tais inscrições transportadas e acumuladas para um local central, onde possam ser agregadas, comparadas, compiladas e calculadas – no caso em questão, o DATASUS. Através do desenvolvimento de complexas retransmissões de inscrição e acúmulo, novos caminhos de poder são trazidos à tona entre

aqueles que desejam exercer poder e aqueles sobre os quais se deseja exercer poder. Em resultado de pesquisa recente sobre o impacto da Lei das Cadeirinhas na redução de mortes de crianças no trânsito (GARCIA, FREITAS e DUARTE, 2012), por exemplo, uma das recomendações é que novas formas de se codificar as crianças que morrem no trânsito – se estavam com ou sem cadeirinhas – deveriam ser criadas.

Dessa forma, tais números 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. A coleção e agregação de números participam na fabricação de uma “desobstrução” na qual o pensamento e a ação podem ocorrer:

Ao permitir a domesticação do acaso tornando um mundo qualitativo em informação e fazendo-o dócil ao controle, ao estabelecer as classificações nas quais as pessoas vêm a pensar sobre si mesmas e suas escolhas, as estatísticas parecem estar ligadas com um aparato de **dominação** (HACKING *apud* ROSE, 1991, p. 677, grifos no original).

É nesse preâmbulo que a coleção de estatísticas sobre acidentes de trânsito torna possível a construção e a visibilização de um fenômeno: crianças morrem no trânsito quando transportadas em carros privados. Com o uso delas, a invenção de um novo tipo de pessoa: a criança em risco no trânsito. E mais, é a partir de uma rede heterogênea de diferentes atores – apontados de forma preliminar na introdução – 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, como entenderemos nessa tese, diz respeito a uma maneira específica, na Modernidade Tardia, de se administrar as incertezas, domesticar o acaso, como diz Hacking, 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 (*assembled*) através de diferentes interesses, instituições, ideias e práticas, em resposta ao problema das crianças que morrem no trânsito, que deve ser resolvido. É preciso compreender como foram feitos diferentes esforços para sanar este problema.

Não existiam simplesmente crianças que se acidentavam e/ou morriam no trânsito esperando – nos bancos comuns e muitas vezes sem cinto – serem salvas. Este é um fato inventado e que reflete um entendimento interessado sobre a saúde de uma parcela específica da população. Vejam bem, leitores/as. Não estou afirmando que não existiam crianças reais que realmente se acidentavam e podiam vir a morrer, e sim, que só conseguimos imaginar

esse fato como problemático a partir do momento que criamos meios para acesso e reconhecimento desse fenômeno. E é a partir do momento que passam a existir diferentes esforços em tornar este evento visível que as possibilidades para a mudança surgem. Não precisava ser assim necessariamente, mas atualmente as cadeirinhas são vistas como a única solução possível para evitar as mortes em acidentes de automóvel que crianças estejam presentes. Porém, pode não ser assim no futuro: analisaremos, em momento mais oportuno, as propostas de Steven Levitt (2005) e outras invenções brasileiras que tentam/tentavam sanar este fenômeno de outra forma.

Assim, numa reflexão construcionista *à la* Hacking (1999), afirmo que o fenômeno *criança em risco no trânsito* não é algo necessário que **precisava** existir ou, ao menos, não precisava ser da forma que é atualmente. Tal como foi construído, *criança em risco no trânsito* não é determinado pela natureza das coisas, pelo mundo em si – não é inevitável. O fato de que crianças morriam no trânsito não tinha sido ainda problematizado; foi trazido à existência e moldado por eventos sociais, diferentes forças, atores, instituições, e poderia ter sido bem diferente.

Para entender como este fenômeno foi construído, é preciso antes entender a sensibilidade a riscos presentes na modernidade tardia, que elabora noções distintas de risco para cada setor populacional.

1.2. Sensibilizando para os riscos na modernidade tardia: sociedade de risco e gestão de riscos

Risco é algo preponderante em nossa sociedade. Parece ser mais aparente quando ligado a catástrofes ou grandes alterações ambientais, como podemos acompanhar em alguns estudos sobre a construção da usina de Belo Monte, no Pará, a partir tanto de questões ambientais, quanto sociais e econômicas: *Risco de Desmatamento Associado à Hidrelétrica de Belo Monte* (BARRETO, BRANDÃO JR., et al., 2011), *Belo Monte: risco ou progresso?* (RODRIGUES, 2011), *Mega-projetos, mega-riscos: Análise de Riscos para investidores no Complexo Hidrelétrico Belo Monte* (HURWITZ, MILLIKAN, et al., 2011).

Porém, a ideia de risco está presente também nas questões cotidianas: nos preocupamos se vamos nos casar e com quem vamos nos casar, o que estudar, que profissão aprender, como ter segurança na aposentadoria e até mesmo o que comer ou beber (ZINN, 2008) – que o digam os atuais consumidores de Coca-Cola após as imagens que entraram em

evidência na mídia brasileira em setembro de 2013, na qual diversas reportagens e sites mostravam objetos e animais encontrados em garrafas do produto e os prejuízos causados em seus consumidores; e, em tempo, o “vídeo-tentativa-justificativa” da Coca-Cola de mostrar seus processos e demonstrar a *segurança* com que seu produto é produzido¹³.

Através dos séculos, a palavra “risco” tem cambiado de sentido e tem se tornado mais comum, além de aplicada a uma diversidade de situações. Segundo Deborah Lupton (1999), a maioria dos comentadores sobre risco ligam a emergência da palavra risco, bem como seu conceito, a antigos empreendimentos marítimos na época pré-moderna; outros argumentam que a noção de risco apareceu primeiramente na Idade Média, usada para designar os perigos que poderiam comprometer uma viagem. Porém, risco era percebido como um evento natural, tal como uma tempestade, uma enchente ou uma epidemia qualquer ao invés de fabricada pelas pessoas. “Eram referidos como perigos, fatalidades, *hazards* ou dificuldades, mesmo porque a palavra risco não estava disponível nos léxicos das línguas indo-européias” (SPINK, 2001, p. 1279). Desta forma, não poderíamos fazer muito a não ser tentar estimar grosseiramente as probabilidades desses eventos acontecerem e tomar precauções para reduzir seus impactos.

As mudanças nos sentidos e usos do risco estão associadas com a emergência da modernidade, começando no século XVII e ganhando força no século XVIII. A modernidade depende da ideia, herdada do Iluminismo, de que o segredo para o progresso e a ordem social reside no conhecimento objetivo do mundo através da exploração científica e da racionalidade. Parte do princípio de que sociedade e natureza seguem leis que podem ser mensuradas, calculadas e, portanto, previstas, podendo de alguma maneira antecipar eventos futuros (LUPTON, 1999; SPINK, 2001).

Durante os séculos XVIII e XIX, os estados modernos europeus procuraram desenvolver sua população de maneira produtiva e lidar com as mudanças sociais e reviravoltas operadas pela urbanização em massa e a industrialização como parte da Revolução Industrial (LUPTON, 1999). Como dito na seção anterior, as estatísticas surgem com a crença de que a contagem de diferentes eventos de forma ordenada permite calcular o que é normal – bem como o que é desviante – e que isto deixaria a desordem sob controle (HACKING, 1990). Tais saberes se tornaram cruciais para a moderna noção de risco. Através do século XVIII, a noção de risco começou a tornar-se científica, por meio dos cálculos advindos da Estatística. Como afirma Spink (2001, p. 1280):

¹³ Disponível em (http://www.youtube.com/watch?v=RAfcv3CW_Jo), acessado em 01/10/2013.

Nunca é demais apontar que raiz de estatística é *status*, que em latim quer dizer estado ou condição. Em seu sentido inicial, a estatística era o ramo da ciência política que dizia respeito à coleção e classificação de fatos relevantes para a tarefa administrativa, e é nesse sentido que ela encontra uma primeira função no governo das populações na Ciência da Polícia dos estados alemães dos séculos XVIII e XIX.

É através do desenvolvimento dos cálculos de risco e da expansão da indústria de seguros, no início da modernidade, que faz com que algo que afetaria apenas um indivíduo seja identificado como risco, causado de forma sistemática, podendo ser descrito de maneira estatística e sendo, portanto, um evento previsível, que pode ser sujeito a regras políticas e abrangentes de reconhecimento, compensação e anulação (BECK *apud* LUPTON, 1999).

Então, a partir de meados do século XIX, a noção de risco se estendeu para não estar localizada apenas na natureza, mas “também nos seres humanos, nas suas condutas, nas suas liberdades, nas relações entre eles, no fato de suas associações, na sociedade” (EWALD *apud* LUPTON, 1999, p. 6, tradução minha).

Desta forma, o conceito modernista de risco gerou uma virada na própria forma em que vemos o mundo e suas manifestações caóticas, incertezas e contingências. Passou-se a acreditar que certos resultados imprevistos são a consequência da própria ação humana, e não mais expressando os significados ocultos da natureza ou as intenções inefáveis de Deus, substituindo antigos conceitos de destino ou *fortuna* e eliminando possíveis incertezas.

Segundo Robert Castel (1991), a obsessão com a prevenção de riscos na modernidade é construída a partir de uma imensa racionalização tecnocrática que sonha com o controle absoluto do acidental, uma

[...] utopia higienista que joga com os registros alternativos de medo e segurança, induzindo um delírio de racionalidade, um reino absoluto de razão calculável, uma prerrogativa não menos absoluta dos seus agentes, planejadores e tecnocratas, administradores de felicidade para uma vida na qual nada acontece (CASTEL, 1991, p. 289, tradução minha).

Como pontuado na introdução, este é o ideal de alguns atores que pautaram a necessidade das cadeirinhas como prevenção dos possíveis danos a crianças que estivessem envolvidas em acidentes de trânsito.

Na modernidade, o sentido técnico de *risco* se apoia nas condições nas quais a probabilidade estimada de determinado evento é passível de conhecimento. Já *incertezas* é um termo alternativo para os casos em que as probabilidades não são possíveis de serem estimadas ou até mesmo desconhecidas. Porém, desde o fim do século XX, as distinções entre risco e incerteza tendem a se perder. Para Mary Douglas (1992), risco é utilizado atualmente para referir-se apenas a resultados negativos ou indesejáveis, e não a resultados positivos. Ao

falar sobre risco e responsabilidade [*risk and blame*], o primeiro é um conceito central que não tem muito a ver com cálculos de probabilidade, já que esta é uma conexão que podemos indicar se tentarmos dialogar com uma ciência possível: a palavra risco significa perigo. Já alto risco significa bastante perigo. Para ela, o interesse seria no sentido de como o discurso sobre risco permite uma forma de politizar as noções de perigo.

A palavra risco tende a ser utilizada no senso comum para se referir de maneira quase exclusiva a uma ameaça, perigo ou dano. É um termo utilizado muito mais para se referir a um resultado negativo do que desastroso.

Lupton (1999) exemplifica isso na seguinte situação. Imagine alguém lhe dizendo, ao ver você saindo numa chuva torrencial: “Se você sair com essa chuva, você corre o risco de pegar um resfriado”. Usado nesse sentido, risco não significa perigo ou ameaça, mas sim um evento infeliz ou desagradável. Assim, percebemos que no dia a dia o discurso sobre risco das pessoas é bastante frouxo, não sendo necessário recorrer a termos de probabilidade ou dados estatísticos para falar sobre eles – seria bastante estranho se, ao entrevistar um pai sobre o motivo de levar sua filha na cadeirinha, ele dissesse que “Levo minha filha na cadeirinha porque a probabilidade dela sofrer danos graves fora da cadeirinha numa colisão frontal é de 40%, portanto, prefiro me encaixar nos 57% dos homens que levam a criança na cadeirinha” (!). Nesse sentido, risco é frequentemente utilizado para denotar um fenômeno que tem o potencial de causar um dano substancial, independente da probabilidade desse dano ser calculável ou não (LUPTON, 1999).

Numa linguagem bem brasileira, o mantra da sociedade atual – que Ulrich Beck (2010) chama de *sociedade de risco* – seria: “melhor prevenir que remediar”. Desta forma, desejamos minimizar os riscos aos quais estamos submetidos diariamente, procurando geralmente nos informar sobre as questões que são de nosso interesse.

No caso em questão nesta tese, sobre a regulação do transporte de crianças de forma segura, retomo esse argumento ao falar sobre o papel da mídia, no capítulo três. Mas, Jens Zinn (2008) questiona, é possível viver sem riscos? Uma possível resposta, parafraseando John Adams (2002), seria: há riscos que são conhecidos, mas escondidos, e há aqueles que nós não tornamos visíveis ainda. Por via das dúvidas, devemos gerir o risco que já conhecemos!

Com o avanço do cálculo de probabilidades, os dados colhidos sobre a população tornaram-se instrumento de governo. Em meados do século XX, com o progressivo refinamento e formalização dos cálculos de risco, vai ser formatado um campo de saber chamado de gestão de riscos, “um campo que resulta do casamento entre o cálculo de

probabilidades e a herança da função política da estatística, e que irá gerar os sofisticados modelos de análise de riscos” (SPINK, 2001, p. 1280). Spink (*idem*) argumenta que a gestão dos riscos envolve quatro estratégias interligadas: os seguros, as leis de responsabilização por danos, a intervenção governamental direta e a auto-regulação; passando a incorporar também a comunicação sobre riscos, na medida em que a participação pública passou a ser elemento imprescindível no controle social de riscos, quer na aceitação dos riscos, quer no autocontrole.

Dessa forma, a gestão de riscos é um fenômeno da modernidade tardia que surge como forma de governo das populações pautada em mudanças que vêm ocorrendo na esfera da governamentalidade, o que faz com que muitos autores afirmem que estamos saindo da sociedade disciplinar (ou modernidade clássica) e entrando no início da sociedade de riscos (ou modernidade tardia), tirando de foco a gestão da vida e colocando em foco a gestão dos riscos (SPINK, 2001).

Mas o que se entende por *modernidade tardia*? Tomando Ulrich Beck (2010) como referência, Mary Jane Spink (2001) argumenta que a *modernidade tardia*, que Beck chama de *modernidade reflexiva*, passa por três estágios de desenvolvimento: a Pré-Modernidade, que corresponde à transição do feudalismo para a sociedade moderna; a Modernidade Clássica, que é coexistente com a sociedade industrial; e a Modernidade Tardia, que é coexistente com a sociedade de risco.

Partindo de uma crítica à utilidade atual do conceito de sociedade de classes, Beck argumenta que enquanto a utopia da igualdade, que advém do uso político deste conceito, contém uma abundância de metas positivas que buscam a alteração social, a utopia de segurança é algo bastante negativo e defensivo. Não seria o caso de se alcançar efetivamente algo “bom”, mas apenas evitar o pior. “O sonho da sociedade de classes é: todos querem e devem *compartilhar* do bolo. A meta da sociedade de riscos é: todos devem ser *poupados* do veneno” (BECK, 2010, p. 60, grifos no original).

O autor não nega que as desigualdades sociais, que procuravam ser sanadas através de diferentes estratégias, podem se equiparar a uma desigualdade na exposição a riscos – o que é verdade no caso em questão, em que as crianças que estariam andando em outros tipos de transporte estariam expostas a riscos e estratégias de prevenção distintas daquelas que andam em carros de passeio privados. De toda forma, o que é importante para ele é que “classe” seria um conceito bastante fraco e antiquado para dar conta da nova realidade e complexidade das desigualdades sociais presentes numa sociedade mundial de risco. Isso pressuporia que as situações de risco são diferentes das situações que marcam as distinções de classe e que a

ameaça já estaria em nível generalizado, atingindo tanto a vítima quanto o culpado (BECK, 2010).

Desde o fim do século XX, afirma Beck (2010), a própria natureza do risco se tornou mais globalizado, mas difícil de ser identificado, com efeitos mais sérios e mais difíceis de serem manejados – aumentando a preocupação tanto de especialistas quanto de leigos. Para ele, é nesse sentido que, na modernidade tardia, acaba por surgir “uma superprodução de riscos que em parte se relativizam, em parte se complementam, em parte invadem o terreno uns dos outros. Cada ponto de vista interessado procura armar-se com definições de risco, para poder dessa maneira rechaçar os riscos que ameaçam seu bolso (*ibid.* p. 36)”.

Por modernidade tardia entende-se a crítica de que as promessas da modernidade – tal como aqueles que viam os avanços científicos e médicos na vanguarda do progresso – não foram cumpridas. De uma maneira geral, refere-se às mudanças socioeconômicas e políticas que tiveram lugar nas sociedades ocidentais desde o fim da Segunda Guerra Mundial, o que provocou a sensação de que se estava entrando em novos tempos. Tais mudanças incluem o fim da Guerra Fria, o rompimento dos estados socialistas e comunistas, a propagação das tecnologias de informação e mudanças nos relacionamentos e no ambiente de trabalho levados a cabo pelo movimento feminista, pelo declínio econômico e o secularismo em ascensão (LUPTON, 1999).

O projeto da modernidade tardia, segundo Ulrich Beck (2010), implica na gestão de riscos. Introduce o conceito de *sociedade de risco*, para dar conta dos deslocamentos mencionadas acima, que inclui três características:

- **Globalização:** seria a intersecção da ausência e presença ou o entrelaçamento de relações sociais e eventos sociais que estão distantes dos contextos locais. Há uma separação entre tempo e espaço que permitem a desterritorialização – uma de suas condições principais são os desenvolvimentos na mídia eletrônica. Posso dar como exemplo dessa característica, no que diz respeito ao tema desta tese, a criação e contínua alimentação de *sites* específicos como o Carseat, Automobile & Child Passenger Safety Community Forums (www.carseat.org), no qual grupos de pais e mães trocam experiências sobre uso correto da cadeirinha, segurança da criança no transporte, legislação, quais marcas de cadeirinha são mais confortáveis e confiáveis, trocas e vendas, etc.
- **Individualização:** está profundamente imbricada com os processos de ruptura com as tradições das principais instituições da modernidade clássica: família, trabalho, educação. É isso que faz com que as biografias se tornem também

reflexivas e, portanto, processos centrais na cultura contemporânea – abordei a mudança no “sentimento” na produção dos *selves nerd* e *geek* em outro momento (FIGUEIREDO, 2011). No capítulo quatro podemos compreender bem como alguns/mas pais/mães se referem ao uso da cadeirinha como necessário para não se perceberem como maus/más pais/mães.

- **Reflexividade:** se refere à possibilidade de reflexão e revisão constante da maior parte dos aspectos da atividade social e das relações com a natureza à luz de novas informações, perpassando nossa vida cotidiana, tanto na esfera privada como no próprio projeto da ciência – e seus produtos – como da própria atividade do governo. É nesse sentido que poderemos perceber como não há questionamento e uma “permissão” de que órgãos não-governamentais e representantes da sociedade como um todo questionem o modo como a Resolução 277/2008 foi elaborada, propondo ou pressionando para que ocorram alterações.

Há outros deslocamentos importantes que fazem com que novas modalidades de biopoder tornem-se as principais estratégias de gestão, ou seja, mudam tanto a natureza dos riscos, os próprios mecanismos de gestão das populações e as estratégias de gestão no nível das pessoas (SPINK, 2001). É algo que vai emergindo na medida em que o poder do Estado transforma-se, entre o fim do século XVIII e início do século XIX, a fim de governar não apenas indivíduos por meio de um bom número de procedimentos disciplinares, mas o conjunto das pessoas constituído na população: a biopolítica – por meio de biopoderes locais – se ocupará da gestão da saúde, higiene, alimentação, sexualidade, natalidade, à medida que se tornam preocupações políticas (FOUCAULT, 2008b).

Segundo Beck (2010), os riscos passam a fazer parte de redes heterogêneas com diferentes valores e interesses, provocando uma pluralização na qual o alcance, a urgência e a existência de determinado risco vai oscilar e cambiar de acordo com esses diferentes valores e interesses – o que, provavelmente, pode afetar a interpretação do conteúdo dos riscos.

Nesse sentido, consigo apontar diferentes pontos de vista interessados sobre o risco de se transportar uma criança em automóvel: taxistas, condutores escolares, empresas de transporte coletivo; todos se armam com distintas definições de risco. Uma precoce interpretação, partindo das reflexões de Beck, é de que cada ponto de vista interessado procura rechaçar o risco que ameaça seu bolso, afetando assim a forma como risco é interpretado por essas “categorias interessadas”, apesar de esforços contrários, como já pontuado na introdução.

Além disso, Spink (2001) argumenta que as novas formas de gestão no nível das populações trazem consigo aspectos importantes, como a emergência de sistemas de gestão que são transdisciplinares, transdepartamentais e transnacionais – como poderemos perceber no capítulo seguinte, na forma que diferentes órgãos computam os dados sobre a segurança da criança e que a Organização Mundial de Saúde “impõe” determinada estratégia governamental a respeito disso.

Outro aspecto importante diria respeito à gestão no nível pessoal, que se refere principalmente à gestão da informação na nossa sociedade, cada vez mais destradicionalizada, e na qual há mudanças constantes na natureza da informação e nos mecanismos de circulação destas. No capítulo três, veremos como o jornal impresso torna-se peça chave para levar aos pais e mães informações sobre a maneira correta que devem transportar seus filhos e, ao mesmo tempo, monitorando continuamente a conduta dos mesmos relembrando sempre que “O não cumprimento da norma acarreta em multa e pontos na carteira”.

Sendo reconhecida como uma categoria em risco a partir do esforço de diferentes atores, torna-se necessário a mudança de comportamentos e o convencimento de que levar as crianças fora da cadeirinha é um fator de risco. Porém, os efeitos sociais das definições de risco não dependem de sua solidez científica (BECK, 2010), pois não basta reconhecer os possíveis riscos aos quais a criança está exposta; torna-se necessário também convencer – com mais e mais estudos – que os riscos que afetam meu bolso, no caso de taxistas, condutores escolares e empresas de ônibus, são realmente necessários de serem levantados.

Nesse sentido, parte-se da premissa de que aqueles com melhor poder aquisitivo podem comprar segurança e liberdade em relação aos riscos. Podem comprar a melhor cadeirinha quando andam no carro, evitam andar de ônibus; quando em táxi, não “sentem” risco ou, se sentem, procuram estratégias para evitá-lo (mais sobre isso no capítulo quatro). Porém, quem, portanto, compra a segurança dos pobres? Quem garante sua segurança no espaço urbano e nos transportes coletivos? Ou seja, a potencialidade dos riscos, a impossibilidade de contorná-los, a abstinência política, assim como o anúncio e a venda de possibilidades privadas de escape, implicam-se mutuamente (BECK, 2010).

Propõe-se uma solução privada – a cadeirinha –, porém, todos estão suscetíveis a acidentes no espaço urbano. Que outros tipos de segurança essa solução impossibilita? De acordo com Beck (2010):

Desigualdade de classe e desigualdades da sociedade de risco podem-se sobrepor, condicionar-se mutuamente, estas podem produzir aquelas. A distribuição desigual da riqueza social garante com anteparos e justificativas a produção de riscos. Nesse caso, é preciso justamente

diferenciar a *atenção* cultural e política despertada pelos riscos de sua *efetiva* disseminação (p. 54, grifos no original)

A atenção às crianças que sofrem acidentes em carros privados implica não-atenção a outros tipos de acidentes (atropelamentos, por exemplo). É nesse âmbito que a sociedade de risco é, para Beck, também a sociedade da ciência, da mídia e da informação. Nela, escancaram-se novas oposições entre aqueles que *produzem* definições de risco e aqueles que a consomem.

Porém, a sociedade de risco carrega consigo um potencial político e econômico. O risco, quando visto como uma possibilidade imanente, na verdade trata de um fenômeno interessado e sob encomenda. As situações de ameaça são fontes a partir das quais vão jorrar perguntas sobre as quais os afetados por ela não conhecem qualquer resposta – ou sequer sabem que são afetados por ela.

É nesse sentido que todas as decisões tomadas no quadro da produção de conhecimento sobre riscos jamais consistem em meras decisões sobre o conteúdo do conhecimento, mas também, concomitantemente, em decisões sobre suscetibilidades. É nesse sentido que se vai criando a criança em risco como um tipo específico de pessoa, que estaria suscetível a sofrer grandes danos caso envolvida em acidentes. Porém, estes riscos podem ser manipulados e prorrogados de modo a favorecer a venda de soluções específicas, uma vez que são justo as definições cambiantes de risco que tornam possíveis necessidades novas – e, por consequência, mercados novos (BECK, 2010).

Para Lupton (1999), em contraponto com esse mundo em eterna mudança, há estratégias que são construídas em torno do risco, que são impulsionadas tanto pelas incertezas, ansiedades e falta de previsibilidade – características da modernidade tardia – quanto também pela tentativa de achar soluções. Os sentidos do risco e as estratégias que elas acarretam são tentativas de domar as incertezas – ou domar o acaso, como diria Ian Hacking. Porém, frequentemente acabam por ter o efeito de aumentar a ansiedade sobre risco através da intensidade de seu foco e sua atenção sobre determinado fenômeno. Será que isso se aplica ao caso em questão?

Os discursos sobre comportamentos sociais de risco, tais como aqueles envolvidos em levar crianças fora de seus dispositivos de segurança específicos - 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). Por exemplo, uma pesquisa recente realizada pela ONG Criança Segura/Datafolha(2012), que teve por objetivo conhecer os “hábitos e atitudes de pessoas que

transportam crianças com até 10 anos em carros de passeio” (p. 3), trouxe informações relevantes sobre como crianças são transportadas. A partir de uma pesquisa quantitativa, entrevistou 622 pessoas que costumam transportar crianças em carros de passeio, onde destaco a seguir aqueles dados que dizem respeito ao uso ou não uso da cadeirinha:

Tabela 3 - Crianças transportadas em automóveis de passeio

	Amostra	
	Absolutos	Margem de erro*
Crianças transportadas em cadeirinhas	604	4%
Crianças <u>não</u> transportadas em cadeirinhas	364	5%
Total da amostra de crianças	968	3%

(*) Margem de erro máxima para mais ou para menos, considerando um nível de confiança de 95%

Fonte: Uso da cadeirinha no automóvel (CRIANÇA SEGURA BRASIL; DATAFOLHA INSTITUTO DE PESQUISAS, 2012, p. 7)

Preparem-se para as vertigens com os números a seguir. Esta amostra é representativa, segundo a pesquisa, dos 12% da população que transportam criança entre 0 e 10 anos em automóvel de passeio. Entre os pesquisados, a maioria das pessoas que transportam crianças em carros de passeio são homens (71%). Para aqueles que transportam crianças com até 10 anos em automóvel de passeio, 57% declaram que utilizam a cadeirinha, 31% disseram não fazer uso deste equipamento e 13% afirmam fazer as duas coisas: levam parte do tempo na cadeirinha e parte do tempo fora da cadeirinha. Conclui que os homens estão em maior percentual entre aqueles que não utilizam a cadeirinha.

Como afirma Castel (1991), este é um tipo de racionalidade que não faz mais relação a um sujeito específico, mas antes faz parte de uma política que presta atenção não mais a indivíduos que estejam em risco, mas a fatores de risco, correlações estatísticas de elementos heterogêneos. Desconstrói o sujeito concreto de intervenção e é reconstruída uma combinação de fatores que confiavelmente produzem risco. Seus objetivos não são confrontar uma situação de perigo concreta, mas antecipar todas as formas possíveis de irrupção de perigo.

Isto acaba por criar um paradoxo: para que haja prevenção a um fator de risco é suficiente que haja a manifestação de qualquer característica que os especialistas responsáveis pela definição da política de prevenção tenham constituído como fator de risco. Por que digo que há um paradoxo? Porque o que constitui a criança em risco no trânsito não é *um/a responsável* (sujeito) que transporte uma criança sem o dispositivo de segurança específico

para sua faixa etária, mas antes *um/a responsável que transporte sua criança num carro de passeio particular* (fator de risco).

Por exemplo, em estudos pouco antes e à época de estabelecimento da lei da cadeirinha (OLIVEIRA, CARVALHO e PREVIDELLI, 2008; OLIVEIRA, CARVALHO, *et al.*, 2009), correlações estatísticas foram utilizadas para delinear qual o perfil dos pais e das mães que utilizavam e que não utilizavam cadeirinha. Argumentando – quase como um mantra – 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.

Trazem então dados internacionais para afirmar que a maioria destas crianças estava sem um dispositivo de retenção específico (cadeirinhas), 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 (OLIVEIRA, CARVALHO, *et al.*, 2008) – Ah, a domesticação do acaso! Porém, seu uso ainda não era obrigatório em muitos países. No Brasil, tal esforço no meio acadêmico em visibilizar o fenômeno de que havia uma criança em risco no trânsito quando seus pais não utilizam os dispositivos de segurança já era feito por alguns desses autores/as há alguns anos (OLIVEIRA, CARVALHO e JOÃO, 2005; WAKSMAN e PIRITO, 2005).

Delimitando a pesquisa a crianças que frequentam creches e são transportadas em carros particulares na cidade de Maringá, no Paraná, o estudo mencionado tenta tomar como parâmetro para possível uso das cadeirinhas a utilização de cinto de segurança pelos pais/mães, uma vez que não havia ainda – apesar de já haver sido lançada a Resolução 277/2008 – nem obrigatoriedade, nem divulgação¹⁴ do uso das cadeirinhas para a população brasileira. Toma o uso destas como um fato importante, pois

Apenas 36,1% das crianças usavam algum ASI¹⁵ enquanto 45,4% estavam soltas no veículo sujeitas à ejeção e possíveis colisões com passageiros e partes do carro no caso de acidentes, frenagens ou curvas. Crianças irrestritas podem comportar-se de modo inadequado e perigoso, com intromissão na área de pilotagem, abertura de portas e janelas, além de exposição de partes do corpo para o exterior do carro (OLIVEIRA, CARVALHO, *et al.*, 2009, p. 764)

¹⁴ Eu discordo e concordo com o argumento dos autores. Discordo, pois, no ano de 2008, a Semana Nacional de Trânsito – de veiculação em rede aberta de televisão e em *spots* de rádio – teve entre seus objetivos a promoção do uso de cadeirinhas, como discutido na introdução. E concordo, pois como também já discuti, a campanha não especifica quais seriam as “cadeirinhas especiais” que as crianças deveriam utilizar para evitar fatalidades em acidentes de carro.

¹⁵ Assentos de Segurança Infantil

Nesta pesquisa, a correlação entre *sexo do motorista e uso do cinto de segurança*, posiciona as mulheres que utilizam cinto de segurança como aquelas que mais transportam crianças nas cadeirinhas. Já no que diz respeito aos homens que não utilizam cinto, 81,7% das crianças transportadas por eles andavam sem os dispositivos, sugerindo que a negligência com a própria segurança “refletiu-se” (sic) no cuidado à criança. Assim, propõem o uso das cadeirinhas como um desafio:

Diante do baixo índice de utilização de ASI associado a discretas taxas de utilização do cinto de segurança pelos motoristas e recente implementação de legislação específica sobre ASI, o seu uso torna-se um desafio à prática da medicina preventiva no Brasil, necessitando de atenção voltada à divulgação das normas de segurança para o transporte de crianças. Assim, são necessários estudos para formulação de estratégias promotoras da disseminação dos ASI como prevenção contra lesões e mortes de crianças passageiras de automóveis (OLIVEIRA, CARVALHO, *et al.*, 2009, p. 766).

Consegue-se visibilizar, dessa forma, a questão da prática de prevenção ou a fomentação da prevenção dos acidentes fatais envolvendo crianças no trânsito em torno da criação de perfis de risco. Os autores afirmam, assim como o faz o estudo recente da ONG Criança Segura, que a questão socioeconômica é importante, tanto por crerem que o valor das cadeirinhas influenciam o uso ou não uso, como por acreditarem que o nível de escolaridade influencia no uso. Porém, a população que mais transporta as crianças em segurança são mulheres ao invés dos homens, como também mostram os dados – (suspiro) Ah, os dados! – da pesquisa da ONG mencionada.

Outra pesquisa recente, desenvolvida pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), sob responsabilidade de Leila Posenato Garcia e colaboradores (2012), avalia os impactos da Lei da Cadeirinha sobre os óbitos por acidentes em crianças menores de dez anos de idade, analisando dados do DATASUS no período de 2005 a 2011. Seus autores afirmam:

As crianças constituem um grupo vulnerável nos acidentes de automóveis, que representam uma das principais causas de mortes e incapacidades nesse segmento da população. Para 2015, estima-se que as lesões decorrentes de acidentes de transporte serão a principal carga de doença em crianças. Além disso, esse tipo de acidente gera um custo elevado para os sistemas de saúde, especialmente nos países em desenvolvimento.

A obrigatoriedade do uso de dispositivos de retenção de crianças em automóveis já foi implementada em diversos países, desde a década de 1980. Estudos demonstram que a vigência de leis nesse sentido foi associada a uma redução na ocorrência de óbitos e lesões graves entre crianças (p. 368)

Concluem que houve redução no número de mortes de crianças em acidentes de trânsito desde a vigência da Lei da Cadeirinha. Porém, acreditam que a redução não foi estatisticamente significativa, apontando para algumas ressalvas, das quais destaco três delas,

que julgo importantes para esta tese: 1) não dá para atribuir tal redução à Resolução, dado o curto período entre a vigência da lei e a realização do estudo; 2) no mesmo período entrou em vigência a “Lei Seca”, que pode ter contribuído para a redução do número de acidentes envolvendo crianças enquanto ocupantes dos carros; e 3) tal estudo pré e pós-Resolução implicaria que antes as pessoas não utilizavam o dispositivo e depois passaram a utilizar – o que não é verdade, já que vários pais utilizavam o dispositivo antes da Resolução.

Como contraponto, existem os estudos do Steven Levitt (LEVITT, 2005; LEVITT e DOYLE, 2006) que contradizem a efetividade do uso da cadeirinha como estratégia de prevenção, a ser analisada no capítulo seguinte.

Para concluir essa seção, podemos perceber que interpretar fenômenos sob a alcunha de risco é uma forma bem particular de perceber nosso mundo em termos de política, ciência ou cotidiano. Risco surge como parte de uma racionalidade governamental que tem por intento o governo das populações e a domesticação de seus eventos futuros, possível a partir do advento e da evolução de práticas de registro (neste caso, de crianças que morrem em acidentes quando em carros particulares) e das tecnologias de cálculos de probabilidade. Para mim, como psicólogo social, julgo importante compreender como o fenômeno *criança em risco no trânsito* produz sentidos que fazem com que as pessoas negociem de maneiras distintas suas práticas no que diz respeito a transportar filhos/as em carros particulares.

Argumentei também como, a partir da sensibilidade a riscos presentes na modernidade tardia, a coleção e uso de dados estatísticos sobre acidentes envolvendo crianças no trânsito tornaram possível o clamor de uma lei específica. Num momento posterior, dados foram utilizados para convencer que esta lei é efetiva, portanto, deve-se promovê-la continuamente e manter a população em vigilância.

1.3. A construção do carro como único campo de intervenção

Figura 1- Série de fotografias de uma simulação de impacto frontal feita em uma plataforma de testes (sled)



Fonte: (CARVALHO FILHO, 2013)

Quando pensamos na “Lei da Cadeirinha” como gestão de risco, podemos perceber que, dentre outras coisas, a cadeirinha foi eleita como sendo o único actante possível de proporcionar segurança a crianças, quando transportada em carros, na faixa etária de zero a sete anos e meio. Ou ainda, de acordo com o Inmetro, nos grupos 0 a III. Uma solução cara, já afirmava Steven Levitt (2005), mas que, no momento, é vista como sendo a única possível.

Porém, como é que se constrói a ideia do carro particular como sendo o único veículo passível de intervenção? Porque não nos outros transportes, tais como táxis e ônibus? Uma resposta plausível são, como discutido pouco acima, as estatísticas.

Venho argumentando que as estatísticas, como “arma” que torna possível o próprio modo atual de governo, servem para ditar o que é passível de intervenção e aquilo que não é. Aquilo que é *estatisticamente relevante* torna-se, portanto, um problema social. Dados servem como argumentos de legitimação para medidas de intervenção a questões que são vistas como sendo preocupantes, de saúde pública (GALINDO, 2003). Eles inventam pessoas, como discutirei no capítulo seguinte com a ajuda de Hacking (2002).

Se colocamos em questão como foi sendo construída a Resolução 277/08, podemos perceber como os atores que colaboraram com sua construção, através do evento *Criança & Segurança 2006*, mencionado no capítulo anterior, deixaram possíveis rastros que nos permitam entender a questão. Vejamos as sugestões, questionamentos e observações que foram compiladas durante e após as discussões do evento pelo Projeto Criança & Segurança (2006):

1. Verificar a necessidade, ou não, de se definir prazo de validade para os dispositivos de retenção infantil, observar se existem requisitos internacionais sobre este aspecto.
2. Questionamento sobre a validade de se dispensar o uso devido ao tipo de veículo (p. ex. ônibus).
3. Considerando que o Agente de Trânsito deverá verificar o uso correto e se a cadeira corresponde à criança, como fazer para facilitar essa aferição?
4. Alerta sobre a necessidade de se atualizar a NBR 14400.
5. Por que não mudar/adequar a norma NBR 14400 ao invés de seguir a europeia?
6. Alerta sobre o Transporte Remunerado incluir o Transporte Escolar. Neste caso, do Transporte Escolar, como tratar a questão da obrigatoriedade do uso dos dispositivos de retenção infantil?
7. O transporte individual deve ou não incluir os táxis.
8. Sugestão de introduzir o uso de banco especial nos táxis c/ regulamentação p/ crianças.
9. Sugestão de responsabilizar as montadoras, que devem disponibilizar a possibilidade do uso de bancos especiais, ainda que como opcionais.
10. No caso de veículos de aluguel, como fazer?
11. Proposta para diferenciar transporte coletivo entre rodoviário e urbano para fins de exigência ou não, dos dispositivos de retenção para crianças.
12. Sugestão de incluir idade mínima (a ser definida por médicos ortopedistas pediátricos) mesmo para crianças com altura superior a 1,40 m, que poderiam utilizar o cinto de segurança do próprio veículo.
13. Como vincular o transporte remunerado com o uso dos dispositivos de retenção infantil? (por ex. caso de Vans, e de Microônibus).
14. Lembrar de isentar de proibição o uso do dispositivo de travamento do cinto ('H') que muitas vezes acompanha as cadeirinhas.
15. Utilizar a expressão "um dispositivo de retenção certificado" ao invés de usar "um adequado dispositivo de retenção".
16. Ao se permitir o transporte em camionete com bolsa inflável, como tratar o desligamento do acionamento de tais bolsas?
17. Ter legislação sobre a obrigatoriedade do uso o mais rápido possível, dos dispositivos de retenção infantil, deixando as dúvidas ou particularidades para depois.
18. Importância do INMETRO finalizar na maior brevidade possível o Regulamento de Avaliação da Conformidade para Dispositivos de Retenção para Crianças.
19. Comentário da ABRAMET- Tendo em vista as questões colocadas e dúvidas referentes à retenção em crianças com 1,40m de altura e o viés referente à ossatura (características elastoquebradiças dos ossos) ponderamos que:
 - 1) O cinto de segurança - tira diagonal - deverá passar no meio do ombro (clavícula), sobre o esterno até a crista ilíaca contralateral quando se une no fecho à faixa subabdominal que deverá estar posicionada e apoiada sobre as cristas ilíacas. Isto está diretamente relacionado com a estatura do usuário sendo que a partir de 1,40m obtém-se ajuste adequado eliminando o risco de estrangulamento (enforcamento) desde que o subabdominal esteja fixado. Aliás, o booster presta-se para adequar a altura ao cinto tipo 3 pontos do veículo de crianças ou pessoa de baixa estatura. Quanto ao fato da ossatura (características elastoquebradiças) seja rigidez dos ossos ou elasticidade das cartilagens, tendões, ligamentos, músculos, etc, não devem ser analisadas isoladamente, pois então os próprios cintos dos assentos para crianças poderiam também ser questionados quanto ao fato de impactar tais estruturas (o que de fato acontece durante o momento da desaceleração e consequente

retenção). O que se quer, na prática, é que todos os ocupantes do veículo estejam devidamente retidos neste momento e a partir de determinada estatura (idade é relativa) desde que determinado equipamento (assento para criança, booster, cinto do veículo) proporcione o ajuste correto, este deverá ser utilizado. Contra indica-se uso precoce do cinto de segurança, contra indica-se também que crianças sejam inadequadamente forçadas a utilizar um equipamento que já esteja pequeno em relação à sua condição (peso/altura/idade). A flexibilidade das cartilagens são até benéficas se levarmos em consideração o malefício provocado pela rigidez e porosidade da ossatura de uma pessoa idosa, por exemplo

A partir da lista acima, podemos observar que os itens 2, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 13 dizem respeito a questionamentos sobre quais veículos devem entrar nas exigências da Resolução e quais não devem. Táxis, transportes coletivos, vans escolares: todos são mencionados como sendo passíveis de entrar na lei, ou serem excluídos dessa. Sabemos que no fim das contas foram excluídos dessa, e suas polêmicas serão abordadas no capítulo três.

John Law (2004), ao falar sobre o uso de métodos nas ciências sociais em geral, diz que estes servem, a partir de suas regras e práticas, não apenas para descrever a realidade que procuram entender, mas *ajudam a produzir* esta realidade. A ciência é uma configuração de práticas que são moldadas por contextos organizacionais, históricos e sociais. Desta forma, o próprio conhecimento científico é construído a partir destas práticas (um pouco mais sobre isso virá na próxima seção). O método, diz ele, “(...) irá frequentemente ser devagar e incerto. Um processo arriscado e incômodo, que tomará tempo e esforço para fazer realidades e mantê-las firmes por um momento contra um *background* de fluxo e indeterminação” (p. 10, tradução minha).

Trago essa discussão com uma dupla função. O próprio método de pesquisa que procuro seguir nesta tese está de acordo com o que Law argumenta. A partir do momento que tento compilar os traços deixados ao longo do caminho – em sites, jornais, cartilhas, leis, resoluções – para compreender o fenômeno *criança em risco no trânsito*, estou ao mesmo tempo ajudando a produzir este como sendo real. Por outro lado, busco também compreender como, através dos contextos organizacionais, históricos e sociais, é produzido o conhecimento científico que constrói essa criança em risco e as práticas da ciência que a elegeram como um tipo de pessoa na qual a intervenção é possível – como tentaram mantê-la firme, existente, óbvia – e estabelecer o carro como alvo.

O conhecimento científico e as tecnologias não evoluem num vácuo, adverte Law (2004). Em vez disso, ele toma parte no mundo social, são moldados por este mundo e, ao mesmo tempo, o moldam.

O Projeto Criança e Segurança, por exemplo, tinha como atividades:

- Desenvolvimento de materiais absorvedores de impacto para aplicações em dispositivos de retenção infantil.
- Ensaios de materiais desenvolvidos e testes em protótipos.
- Desenvolvimento de procedimentos de ensaios e testes precisos e com otimização de custos, com vistas a estimular o desenvolvimento de novos equipamentos de retenção infantil.
- Acompanhamento da evolução internacional dos dispositivos de retenção infantil e das normas que estabelecem suas utilizações e ensaios.
- Ensaios com equipamentos de retenção infantil de acordo com as normas da ABNT. Atualmente NBR 14400.
- Estabelecimento de convênios com empresas visando otimizar a segurança e a qualidade dos equipamentos de retenção infantil.
- Estabelecimento de parcerias com empresas e entidades objetivando estimular a prática da cultura da segurança no transporte de crianças.
- Projetar dispositivos de retenção infantil, vinculados aos materiais desenvolvidos.
- Divulgação dos equipamentos disponíveis no mercado enfatizando as faixas etárias, de peso e altura para as quais os equipamentos foram fabricados.
- Divulgação sobre utilização correta dos dispositivos disponíveis para aquisição, independentemente do fabricante.
- Oferecer palestras sobre o tema. Produzir material de divulgação (cartilhas, apresentações, folders, vídeos, etc.).
- Coletar informações junto aos pais de crianças acidentadas que possibilitem melhorar parâmetros de projeto de equipamentos de retenção infantil.
- Realização de pesquisas de opinião sobre o uso e desempenho dos dispositivos de retenção.
- Realização de eventos objetivando disseminar a melhor cultura de segurança no transporte de crianças.

Resumindo, o Projeto Criança Segura visa os dispositivos de retenção infantis – as cadeirinhas – como atividade. É ainda através desse projeto que se consegue financiamento do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) para desenvolver um boneco que avalie o impacto de acidentes automobilísticos em crianças.

No âmbito desse projeto, o engenheiro Alexandre Fonseca Jorge (2006) desenvolveu o boneco com tamanho e peso de uma criança de seis anos de idade, sob orientação de Antonio Celso Fonseca de Arruda. O protótipo é inteiramente de fabricação nacional, feito em fibra de vidro e possui um conjunto de instrumentos em seu interior que possibilita medir o impacto sofrido (SANTOS, 2005). São os famosos *dummies*¹⁶, utilizados para testes e ensaios na indústria automotiva, que na instituição na qual o projeto acontece, a Unicamp, ele foi utilizado principalmente em pesquisas acadêmicas sobre cadeiras para transporte de crianças em veículos.

¹⁶ Um *dummy* é um dispositivo utilizado em testes, feito para ter formato, tamanho, peso, proporções e articulações semelhantes ao corpo humano.

Figura 2 – *Dummy* desenvolvido por Alexandre Fonseca Jorge (à esquerda)



Fonte: (SANTOS, 2005)

Aqui notamos algo interessante. O argumento central é desenvolver um melhor dispositivo de retenção infantil para a segurança dela no *transporte veicular*, na qual eu, por exemplo, poderia entender que inclui qualquer veículo, seja ele privado, de passeio, coletivo, remunerado, escolar, urbano, rodoviário, etc. Porém, toda a tecnologia desenvolvida tem por foco o carro de passeio e todos os vídeos disponíveis com os testes de colisão foram feitos em carros de passeio. Até a data de finalização dessa tese, estes testes estão disponíveis no site do projeto (<http://www.fem.unicamp.br/~ninho/inicial.htm>).

Outro engenheiro que desenvolve testes com as cadeirinhas é Oswaldo P. de Carvalho Filho, que trabalha atualmente no setor de Proteção dos Ocupantes da Engenharia de Segurança Veicular da Volkswagen do Brasil, na área de desenvolvimento e testes de cintos de segurança e sistemas de retenção de crianças em automóveis (CARVALHO FILHO, 2013).

Para falar da utilidade das cadeirinhas, ele utiliza um outro argumento, que já vimos com alguma variação em outros momentos: Num impacto contra barreira a 50 km/h, a desaceleração alcança níveis de 20 a 40 g (1 g equivale aproximadamente à 10 m/s²), o que faz com que qualquer coisa solta no carro passe a pesar muito mais que o seu peso normal e, caso não houvesse sistemas de retenção que servem como “segurança passiva” – tal como o cinto e a cadeirinha – o corpo dos ocupantes continuaria na mesma velocidade que se encontrava antes, tal como aprendemos quando estudamos o princípio da inércia lá no colegial.

Figura 3- Simulação de uma criança no banco traseiro que não estivesse utilizando qualquer dispositivo de retenção



Fonte: (CARVALHO FILHO, 2013)

A norma brasileira NBR 14400 (1999), que estabelece os requisitos de segurança para projeto, construção e instalação de dispositivos de retenção para crianças em veículos rodoviários com três ou mais rodas, e que tem por objetivo reduzir os riscos de lesões corporais em casos de colisão do veículo, segue o modelo da norma europeia ECE R44 (EUROPEAN UNION, 2005) e prevê na parte relativa à homologação dos assentos de crianças, testes de “(...) *trenó* a 50 km/h em carroçaria ou dispositivo com dimensões padronizadas, com um nível de desaceleração entre 20 e 28 g, durante o intervalo de 50 a 80 ms, após o início da desaceleração do *sled* (equivalente ao início de impacto no *crash test*)” (CARVALHO FILHO, 2013).

Carvalho Filho argumenta que os centros que fazem esse tipo de teste são escassos porque requerem alta tecnologia, em termos de equipamento e pessoal especializado. A norma fala sobre *veículos rodoviários com três ou mais rodas*, mas todos os dispositivos de retenção infantis são construídos prevendo sua utilização em carros de passeio que dispõem de cintos de três pontos. Como é que se constrói essa ideia do carro como sendo o único veículo de intervenção para a segurança da criança e os outros vão sendo deixados de lado?

1.4. Uma (pequena) mirada construcionista

O fato de o carro ser visto como o único passível de intervenção não surge do nada. É fruto de interesse de grupos específicos. Para tal, certas condições foram trazidas à tona para

que as pessoas notassem a questão das crianças que morrem no trânsito e passassem a ver tal fato como um problema social, que exigia medidas específicas. Uma parte desta construção vimos no capítulo anterior, a partir de epidemiologistas, juristas e engenheiros brasileiros que atentaram para o tema.

Quando utilizamos a metáfora da *construção*, estamos falando de uma perspectiva construcionista, tal como falei no capítulo anterior ao mencionar Ian Hacking (1999). O construcionismo, em linhas gerais, está preocupado com o entendimento do processo pelo qual as pessoas – por intermédio do discurso – descrevem, explicam e dão sentido ao mundo em que vivem e a si mesmas (GERGEN, 1985).

Porém, o próprio termo construcionismo pode ser empregado a partir de matrizes distintas, e até mesmo contraditórias (POTTER, 1998). Para Holstein e Gubrium (2008), por exemplo, o construcionismo estaria mais próximo de um mosaico de produções e definições no qual o termo tem reverberado nas ciências sociais desde os anos 60. As pesquisas nessa área teriam em comum a ênfase na dinamicidade das realidades sociais e nos processos em que são atribuídos sentidos a estas realidades. Para os autores (2008):

A ideia principal sempre foi a de que o mundo em que vivemos e nosso lugar nele não estão simples e evidentemente “lá” para os participantes. Em vez disso, os participantes constroem ativamente o mundo do cotidiano e seus elementos constituintes. Baseado nesse princípio, o construcionismo tem se tornado um movimento intelectual cujos insights empíricos são amplamente reconhecidos (p. 3, tradução minha).

Parece ser consenso na literatura que aborda as origens do construcionismo a importância do livro *A Construção Social da Realidade* (1995) de Peter Berger e Thomas Luckmann como obra que teve grande influência na sociologia do conhecimento numa perspectiva construcionista (GERGEN e GERGEN, 2008; HOLSTEIN e GUBRIUM, 2008; POTTER e HEPBURN, 2008; POTTER, 1998). Tomando a fenomenologia por base, a obra discute o modo como o mundo em que vivemos não é formado de fenômenos naturais e objetivos e sim construído através de várias práticas e convenções sociais. Dessa forma, Berger e Luckmann tentam demonstrar como “a experiência de uma pessoa adota a forma de entidades e estruturas sólidas e perduráveis” (POTTER, 1998, p. 54, tradução minha).

Outros trabalhos, como os de Karin Knorr-Cetina (1981; 1995), Bruno Latour & Steve Woolgar (1986), Bruno Latour (1987) e Steve Woolgar (1988) são citados como reflexões que buscam entender a ciência como prática social, incluindo o estudo dos processos por meio dos quais se buscam legitimar os conhecimentos que a ciência produz (SPINK, 2004; POTTER, 1998; GERGEN e GERGEN, 2008). Em geral, esses autores dão ênfase às

negociações na elaboração de conhecimentos científicos¹⁷, construindo um contraste com o ponto de vista de “livro de contos”, segundo o qual as produções científicas seriam regidas de uma maneira simples e mecânica, pelo resultado de experimentos, observações, replicações, etc. (POTTER, 1998).

Desta forma, as reflexões construcionistas, são impregnadas por um substrato crítico-político, que tem como objetivo subjacente o de libertação daquilo que se tornou instituído através do desafio a realidades essencializadas (GERGEN e GERGEN, 2008). O que distingue a pesquisa construcionista dos outros tipos de pesquisa, de acordo com Hacking (1999), é justamente a crítica ao *status quo*. O argumento do autor é que, se tomarmos um fenômeno social qualquer, podemos assumir que ele não precisa existir nem ser como é → então ele não será determinado pela natureza das coisas tais como elas são → assim, ele não é inevitável. Estas afirmações vão ter implicações para uma pesquisa que toma a perspectiva construcionista para refletir sobre um fenômeno qualquer. Observar o carro particular como o único meio de intervenção para a qual a lei atentou e que tomou a cadeirinha como solução para as crianças que se acidentam no trânsito, vai ser questionado como algo que nem sempre foi assim, entendendo tal fenômeno como parte de um conjunto de práticas discursivas que a tornam possível.

As definições de construcionismo também são diversas, abrangendo várias classificações dependendo daqueles que a desenvolvem e dos objetivos que querem alcançar com aquela definição. Podem ser entendidas como radicais e conservadoras; libertadoras, gerenciais e opressivas; relativistas, revisionistas e neobjetivistas; cancerosas, perniciosas e pandêmicas; mutantes, insípidas, da moda ou desinteressantes (HOLSTEIN e GUBRIUM, 2008). Supondo que no construcionismo o conhecimento é ideológico, político e permeado de valores, Schwandt (2006) supõe que haja construcionismos “fracos” e “fortes” de acordo com as implicações sociais a que se propõem.

Holstein e Gubrium (2008) definem como fracas as pesquisas construcionistas preocupadas em abordar como a realidade social é construída, almejando detectar métodos, regras e estratégias pelas quais a realidade é criada pelas pessoas; e como fortes aquelas que pretendem tornar visíveis que características de determinado aspecto do mundo social são importantes de serem discutidas, por serem realidades não reconhecidas no dia-a-dia. Os

¹⁷Nigel Gilbert e Michael Mulkay (1984), por exemplo, analisaram o contraste entre como os cientistas descreviam suas teorias, procedimentos e experimentos em entrevistas informais e como estes mesmos cientistas as escreviam nos contextos mais formais de divulgação científica.

pesquisadores construcionistas, então, estariam em um extremo ou outro, ou oscilando entre as possíveis variações.

Já para Danziger (1997) haveria um *light constructionism* e um *dark constructionism*. O primeiro diria respeito aos autores e autoras para os quais a vida pode ser transformada através de uma abertura à multiplicidade do discurso, não havendo muitas referências a questões de poder e estruturas sociais, privilegiando o nível macrosocial para o estudo da construção do conhecimento. Já para os autores e autoras considerados *dark*, os aspectos não-discursivos dos relacionamentos humanos são enfatizados; em especial aqueles relativos às questões de poder.

As diferentes posturas não permitem – e nem pretendem – uma definição única do que seja construcionismo social. Dado as diferentes tentativas de se definir o construcionismo social – algumas poucas delas discutidas aqui – muitos autores preferem entendê-lo como um campo de tensões (RASERA, GUANAES e JAPUR, 2004) e sugerem a existência de uma “galáxia construcionista”, dado a diversidade de usos do termo (LÓPEZ e MOYA, 2003).

Nesse sentido, Ian Hacking, em seu livro *The Social Construction of What?* (1999), atenta para o fato de que o construcionismo passou a pertencer a todos e a ninguém, nos advertindo sobre a cautela que se deve tomar ao falar sobre a construção social “de algo”.

Contudo, que implicações têm essa perspectiva para a Psicologia Social? Para Jonathan Potter (1998), a perspectiva construcionista traz a discussão da dicotomia ciência e senso comum, ressaltando que epistemologicamente não haveria diferenças entre as produções de conhecimento ditas científicas e aquelas produzidas nos contextos cotidianos da vida em sociedade. Para que tal prerrogativa seja adotada, é preciso conceber a produção científica como algo amplo, produzido por pessoas em uma cultura e em momentos históricos determinados. Tanto o conhecimento científico quanto o conhecimento produzido pelo senso comum passam por processos de negociação e discussão durante sua elaboração; não são neutros e isolados dos valores e das necessidades/interesses daqueles que o produzem. São conhecimentos profundamente dependentes do contexto.

Uma postura construcionista nos seduz para questionar aquelas interpretações do mundo que damos já por certas e estáveis, seja na ciência ou na vida cotidiana, nos levando a problematizar a crença de que a observação poderia garantir a legitimação das categorias ou dos juízos resultantes dessa observação, “(...) convida-nos, portanto, a desafiar as bases objetivas do conhecimento convencional” (GERGEN, 1985, p. 2, tradução minha). Assim, o posicionamento construcionista sobre o conhecimento sugere que abdicuemos da visão representacionista, a qual tem como princípio a metáfora da *mente como espelho da natureza*

(RORTY, 1979)¹⁸. Deve-se, desta forma, não tomar o conhecimento como uma coisa que as pessoas possuem em suas cabeças e sim como algo que constroem em convívio umas com as outras. Na verdade, o conhecimento é uma forma compartilhada de empreendimento, inerente às pessoas em relação e “(...) passa a ser algo que construímos juntos por meio de nossas práticas sociais e não algo que apreendo do mundo” (SPINK, 2004, p. 20).

Sendo assim, é através de práticas discursivas que é construído o conhecimento sobre as crianças que sofrem acidentes no trânsito, a partir de instituições interessadas em torná-las visíveis, criando condições de possibilidade para que as pessoas entendam este fenômeno como um problema social. A partir de uma mirada construcionista, portanto, um dos interesses é justo de identificar as organizações sociais – as redes heterogêneas, como diria John Law (2004) – que, uma vez que tornam este fenômeno visível, reivindicam por mudanças. Três conceitos devem ser levados em conta para guiar o próximo movimento: interesses, recursos e propriedade (BEST, 1990).

1.5. Identificando a rede heterogênea e seus interesses

A preocupação com as crianças não é novidade. É algo central para a vida social tal como nós a conhecemos. É no século XIX, particularmente, que surge um tipo de sentimento, uma sacralização da infância, na qual as crianças passam a ser vistas de alguma forma como amáveis, vulneráveis, sem preço, inocentes, que devem ser estimadas para seu próprio bem (BEST, 1990; ARIÈS, 1981).

Num contexto estadunidense, a partir da segunda metade do século XIX, as crianças passaram a ser vistas como precisando de ajuda e direção, criando um contexto em que surgem programas que buscavam melhorar seu bem-estar e entidades que devotaram atenção para os problemas dessas (BEST, 1990). Numa postura semelhante ao do Ian Hacking, Joel Best (1990) afirma que qualquer problema social pode ser tipificado de diferentes maneiras: o consumo de álcool irresponsável pode ser visto como pecaminoso, criminoso ou como

¹⁸ Richard Rorty lançava mão dessa metáfora como sendo ideal para ilustrar como era sustentado o conhecimento sobre o mundo na filosofia, pois acreditava que “The picture which holds traditional philosophy captive is that of the mind as a great mirror, containing various representations – some accurate, some not – and capable of being studied by pure, nonempirical methods. Without the notion of the mind as mirror, the notion of knowledge as accuracy of representation would not have suggested itself. Without this latter notion, the strategy common to Descartes and Kant – getting more accurate representations by inspecting, repairing, and polishing the mirror, so to speak – would not have made sense” (p. 12).

sintoma de doença, por exemplo. As tipificações, como ele chama, mudam com frequência em resposta a mudanças na sociedade como um todo. A questão destas tipificações mudarem são importantes justo porque diferentes imagens enfatizam diferentes características de um problema e, dessa forma, exigem diferentes soluções.

Pode-se recomendar, como no caso das cadeirinhas, proteger as crianças ameaçando de punição (multa) os pais que não as transportarem com segurança, ajustando com precisão algo que em tese já funcionava (a Resolução 15/98 para sanar a lacuna do CTB) ou fazendo grandes mudanças, uma vez que tais soluções são identificadas como não funcionando mais (a Resolução 277/08 e suas modificações).

É nesse sentido que surgem, como Joel Best chama, os *salvadores de criança* (child savers). Ou seja, entidades, organizações, instituições, pessoas em jornadas individuais, preocupadas em salvar essa criança em risco, propondo soluções, identificando casos, compilando dados, etc. Em seu livro *The Threatened Child* (1990), ele se referia à questão das crianças que são tornadas vítimas por todas as características já citadas e que cabe muito bem no caso em questão: crianças vítimas da falta de cuidado dos pais em dispensá-las a segurança adequada.

O que num primeiro momento era veiculado por diferentes órgãos interessados na segurança da criança como uma grande onda de novos casos, é, na realidade, um novo modo de se manter registro dos acidentes envolvendo crianças. Com o “problema crescente” da criança que sofre acidentes no trânsito, surgem órgãos como a ONG Criança Segura, projetos como o Criança & Segurança, e ações especiais da OMS e do Contran que tomam como missão chamar para si a responsabilidade de manter o registro e/ou chamar a atenção da população e do governo para esse grande problema: crianças morrem no trânsito e tais mortes podem ser evitadas (ABIBI, 2004; CRIANÇA SEGURA, 2007; MAKSOUD e EICHELBERGER, 2004), como já pontuado na introdução.

Há um interesse em promover a criança em risco no trânsito e as cadeirinhas: A ONG Criança Segura recebe financiamento da Johnson & Johnson (e anteriormente, também recebia do Instituto General Motors); O Projeto Criança & Segurança recebeu financiamento do CNPq; O PROTESTE¹⁹ continua a ser visto como um órgão que defende os direitos do consumidor, e continua a ganhar com assinaturas; O Contran tenta ajustar-se à Década de Ação pelo Trânsito Seguro 2011-2020, da Organização Mundial de Saúde, etc. Porém, desde a chegada da ONG Criança Segura no Brasil, em 2001, esta foi a entidade que mais se

¹⁹PROTESTE – Associação Brasileira de Defesa do Consumidor

manifestou e foi consultada pela Folha de S. Paulo para falar sobre a segurança da criança, promovendo eventos sobre segurança da criança e mobilizando a rede heterogênea que construiu a criança em risco no trânsito.

2. “LEI DA CADEIRINHA”: A RESOLUÇÃO 277/2008 COMO GESTÃO DE RISCOS

O trânsito, por definição, é um comportamento social. No trânsito, todos os participantes devem atuar de forma a permitir que cada participante chegue com segurança a seu destino. (...) O comportamento desajustado de um só indivíduo pode trazer prejuízos grandes para todo o grupo.
(ROZESTRATEN, 1988, p. 41)

A citação acima é do finado Reinier Johannes Antonious Rozestraten (1924-2008). Holandês que veio ao Brasil em 1950 e aqui estudou Psicologia numa época em que não havia o curso de formação de psicólogos de maneira regular. Posteriormente, em seu pós-doutorado no *Laboratoire de Psychologie de la Conduite*, na França, estudou e interessou-se pela percepção no Trânsito, levando-o a especializar-se em Psicologia do Trânsito (ACADEMIA PAULISTA DE PSICOLOGIA, 2008). Sendo um dos que mais contribuiu para a área de Psicologia do Trânsito no Brasil, a citação acima diz respeito ao que, para Rozestraten, seria o ponto de partida da Psicologia Social no que diz respeito ao estudo dos fenômenos do trânsito.

A partir daí, ele propõe algumas formas de intervenção do psicólogo social no trânsito, das quais destaco três: a) a verificação da eficiência de propagandas e campanhas para a segurança no trânsito; b) a educação social, uma vez que não adiantaria criar novas normas de trânsito sem antes preparar a população, sendo necessário mostrar que tais normas são úteis e necessárias e que podem vir a salvar muitas vidas – diminuindo assim o impacto de uma nova lei; e c) indicar como se deve usar os *mass media* para modificar as atitudes de uma população em relação ao trânsito.

Acredito que esta tese se localiza num *trans* dessas três formas, mas a partir de um ponto de mirada distinto. Não é a verificação da eficiência das propagandas que me interessa, mas como (e se) elas operam no seu público alvo e que estratégias de resistência são adotadas, questões que serão trabalhadas no capítulo quatro. Não me interessa indicar como se deve usar os *mass media* para modificar as atitudes, mas, antes, entender como eles foram utilizados com esse objetivo, tema a ser abordado no capítulo três.

Este capítulo se detém, em parte, sobre o que Rozestraten diz ser a educação para a diminuição do impacto de uma nova lei por meio da preparação da população antes ou durante a criação de novas normas de trânsito demonstrando que elas são úteis e necessárias. Porém, tomarei suas proposições a partir de uma mirada distinta, com foco nas redes de atores que se esforçaram para propor a Resolução 277/08 e torná-la possível: dizer que ela é útil e necessária, além de discutir suas ausências e contradições.

No capítulo anterior, propus que a biopolítica (FOUCAULT, 2008b) tem por função se ocupar da gestão da saúde, higiene, alimentação, sexualidade, etc., à medida que estes se tornam preocupações de cunho político. Argumentei que este é um fato que acontece conjuntamente com novas formas de gestão da população a partir do que Michel Foucault (2008a) vai chamar de governamentalidade e que, a partir do desenvolvimento dos cálculos de estatística e probabilidade, permite a formatação de um campo de saber, a gestão de riscos.

Sendo a gestão de riscos um fenômeno da modernidade tardia que surge como forma de governo das populações pautada em mudanças que vêm ocorrendo na esfera da governamentalidade, já pontuadas no capítulo precedente, o ponto central desse capítulo é o seguinte: uma vez reconhecida a criança que é transportada em veículos particulares como *em risco*, é preciso observar o/a pai/mãe que leva sua criança no carro como um fator de risco que deve ser gerido. E é para a gestão desse risco que surgiu a Resolução 277/08, que prevê não apenas sanções a serem aplicadas para aqueles que não a cumprirem, mas também a educação da população. Porém, antes devemos compreender os caminhos que a tornaram possível.

2.1. Pessoas, como inventar?

Figura 4 - Cartaz da Semana Nacional de Trânsito 2011



Fonte: Ministério das Cidades (www.cidades.gov.br)

“Se você protege seu filho dentro de casa, por que não fazer o mesmo no trânsito?” Esta frase diz respeito à proposição da mudança de comportamentos em relação ao transporte de crianças no trânsito por meio de campanhas educativas. Tomando-a a partir de uma análise argumentativa, podemos perceber que ela aborda dois momentos distintos: a segurança da criança em casa e a segurança da criança no trânsito. Implica ausência que se faz presente de maneira implícita, diria Michael Billig. Ou seja, adota como ponto de partida o argumento implícito de que as pessoas não protegem suas crianças no trânsito.

Deixe-me alongar mais um pouco para ser mais bem compreendido. Michael Billig, no livro *Argumentando e Pensando* (2008), tenta trazer de volta a importância dos estudos sobre a argumentação para a Psicologia Social. Voltarei a ele em outros momentos ao longo da tese,

mas aqui quero me deter no que ele fala sobre categorias. Na medida em que tentamos traçar certas categorias, na verdade podemos estar “argumentando sobre argumentos”. Quando a campanha acima deixa duas categorias visíveis, *segurança dentro de casa* e *segurança no trânsito*, supõe-se que estamos falando de categorias distintas, na qual uma já fazemos e a outra não. “X é o epítome/exemplo perfeito/caso verdadeiro de Y”, diria Billig. Trocando-se os termos da equação, poderíamos dizer **a segurança da criança em casa é o epítome/exemplo perfeito/caso verdadeiro de segurança**. A imagem de uma criança confortável em sua cadeirinha de alimentação está ali para reforçar isso. Ou seja, a segurança da criança dentro de casa *na cadeirinha* é uma particularização na qual este evento é selecionado entre todos os outros casos de segurança para falar sobre o que seria a categoria segurança e estendê-lo a outra particularidade desta categoria, a segurança da criança no trânsito (na cadeirinha).

Porém, o que estamos fazendo é argumentando sobre argumentos. Ou seja, estamos utilizando um argumento, o de que já protegemos nossas crianças em casa, para falar sobre outro argumento, de que devemos proteger as crianças também no trânsito. Porém, como esse argumento é construído? Uma categoria não surge por si só, essencializada, esperando ser apanhada por uma pessoa astuta— não existem crianças em risco saltitando (com joelheiras, cotoveleiras e capacete) aos montes pela natureza. A ideia de se gerir os riscos nos quais uma criança está presente quando transportada em carros de passeio é antes o esforço de diferentes atores em tornar este evento visível, em criar a categoria “criança em risco no trânsito”. Ou, para usar o termo do Ian Hacking (2002) que me agrada mais, inventar este tipo de pessoa.

Antes, é preciso compreender o que o Hacking entende por *tipo*. De maneira resumida, este é um conceito do filósofo Nelson Goodman, que diz respeito a como uma grande classificação se estabelece socialmente, é compartilhada e pode ser modificada sempre, tendo por finalidade construir sentido sobre o mundo (HACKING, 1999). Partindo desta ideia, a necessidade de que crianças, quando transportadas em carros de passeio, utilizem assentos especiais para sua segurança não surge do nada. Precisa-se levantar os diferentes atores que fazem parte de uma matriz²⁰ que constrói este tipo de pessoa: criança em risco no transporte automotivo.

Mais que isso, afirma Hacking (2002), novos modos de classificar criam ou eliminam possibilidades de ação; afetam as pessoas classificadas e as maneiras que mudamos atuam

²⁰ Hacking (1999) define matriz a partir do conceito de tipo: “Ideias não existem num vácuo. Elas habitam uma configuração social. Vamos chamar isso a matriz dentro da qual uma ideia, conceito ou tipo, é formado” (p.10, tradução minha).

como *feedback* nos nossos modos de classificação. A partir da noção de biopolítica de Michel Foucault, ele procura compreender a influência da estatística sobre o modo como as pessoas são entendidas, governadas e veem a si próprias. Exemplos como a homossexualidade, discutida no *Historical Ontology* (2002), e a personalidade múltipla, discutida no livro *Rewriting the Soul* (1995), ele afirma que a “feitura” de pessoas se torna possível a partir da classificação e categorização que criam esses tipos de pessoas.

Vejamos um exemplo desse tipo de análise de acordo com Hacking (2002). Ele questiona se existiam pervertidos antes do final do século dezenove. Afirma então que, de acordo com Arnold Davidson (DAVIDSON *apud* HACKING, 2002), a resposta é não, já que esta não era uma doença que estava solta na natureza só esperando por um psiquiatra com poderes especialmente aguçados de observação que a descobrisse escondida em toda parte. Antes, foi uma compreensão possibilitada por um novo entendimento de doença:

Davidson não está negando que tem havido pessoas estranhas em todas as épocas. Ele está assegurando que perversão, como uma doença, e o pervertido, como uma pessoa doente, foi criado no final do século dezenove. A afirmação de Davidson, uma das muitas atualmente em circulação, ilustra o que eu chamo de inventando pessoas (HACKING, 2002, p. 99-100, tradução minha).

O autor, em seus estudos sobre invenção de pessoas, inspira-se em discussões foucaultianas. Desta forma, ele usa outro exemplo: as estatísticas oficiais do século dezenove. Argumenta que tais estatísticas abrangem vários aspectos da população, como já era de se esperar conforme discutido no capítulo anterior: agricultura, educação, comércio, nascimentos e poderio militar. Porém, há uma característica que seria especialmente notável a partir da avalanche de números que se inicia por volta de 1820, que é a obsessão pela *analyse morale*, ou seja, a estatística do desvio: a análise numérica de suicídio, prostituição, embriaguez, vadiagem, loucura, crime, etc.

Ele afirma que a própria contagem desses fatos gerou suas próprias subdivisões e rearranjos, sendo possível achar, por exemplo, mais de quatro mil diferentes motivos entrecruzados para assassinato e pedidos para que a polícia classifique cada suicídio individual de vinte e uma maneiras diferentes. “Eu não acredito que os motivos dessa espécie ou suicídio desses tipos existiam antes que a prática de contá-los passasse a existir” (HACKING, 2002, p. 100).

As mudanças na sociedade criam novas categorias de pessoas, e sua contagem não é meramente um relato de desenvolvimentos, mas, antes, criam novas maneiras de as pessoas serem. É só a partir da mudança tecnológica que permitiu a invenção dos carros que surgem

os acidentes de trânsito *envolvendo carros*, uma vez que já existiam acidentes de trânsito envolvendo cavalos e carroças, ou atropelamentos, por exemplo. Em relação a esse fato, o artigo *Traffic accidents in London in the later 19th century*, de A. D. Harvey (1992), ajuda a compreender o argumento levantado aqui. Harvey afirma que o registro sistemático de acidentes de trânsito em Londres iniciou-se no ano de 1865. Diz que, apesar de já haver registros de acidentes, como os presentes em jornais britânicos no fim dos anos 1780, é a partir da construção de vias e o aprimoramento dos automóveis que as pessoas passam a dirigir com maior rapidez aumentando, portanto, o número de acidentes. Porém, é a partir do esforço de diferentes figuras políticas que se consegue que os escritórios de polícia locais passem a registrar o número de acidentes, classificá-los de maneira específica, criando estatísticas sobre acidentes de trânsito.

O que mais interessa nesse artigo, além da cópia de registros estatísticos à mão da época, são as categorias que os oficiais tiveram que criar para fazer os acidentes “se encaixarem” nele: a) *números de pessoas atropeladas e mortas*; b) *se mortas por cavalos em veículos sendo conduzidos ou levados por estes*, que é subdividido em *número de casos em que estavam sendo conduzidos* e *número de casos em que estavam sendo levados*; c) *mutilados ou feridos*; d) *se feridas por cavalos em veículos sendo conduzidos ou levados por estes*, subdividido em *número de casos em que estavam sendo conduzidos* e *número de casos em que estavam sendo levados*. Em algumas das fichas, há a categorização dos veículos envolvidos nos acidentes – parte deles eram automóveis, parte deles eram movidos a cavalos.

É através dessas categorizações e da contagem de acidentes que torna visível que as pessoas morrem no trânsito, abrindo assim espaços para mudança. Harvey traz um relato interessante deste período, no qual o que estava em jogo era o que foi identificado como direção furiosa [*furious driving*], que estava causando vários atropelamentos, e que deveria ser punida por força de lei:

Um memorando datado de 30 de Dezembro de 1870 pelo Coronel Henderson aponta: “Policiais tem sido colocados em vários dos principais cruzamentos para auxiliar pedestres, mas eu não acho que pode ser esperada muita diminuição do perigo nas ruas na ausência de legislações rigorosas” (HARVEY, 1992, p. 201, tradução minha).

É num aspecto semelhante a este, a exigência de legislações rigorosas para diminuir a quantidade de crianças que se acidentam em carros particulares, que voltaremos num momento posterior. Por ora, trago aqui outro fenômeno discutido por Hacking para demonstrar como se inventam pessoas: a homossexualidade. Segundo ele, tanto o homossexual quanto o heterossexual, como tipos de pessoas, ou seja, como modos de ser ou

como condições de pessoalidade²¹, só passaram a existir no fim do século dezenove. Ora, não é que não tenha havido atividade sexual entre pessoas do mesmo sexo na história da humanidade, mas não havia o fato de se diferenciar entre sexo entre pessoas do mesmo sexo e entre pessoas de sexo diferentes. Retorna então a Foucault (*apud* HACKING, 2002) para falar sobre o que ele chama de constituição dos sujeitos/invenção dos sujeitos: “Devemos tentar descobrir como é que sujeitos são gradualmente, progressivamente, realmente e materialmente constituídos através de uma multiplicidade de organismos, forças, energias, materiais, desejos, pensamentos e etc. (p. 104). A partir da influência foucaultiana, questiona Hacking: inventar pessoas está intimamente ligado a controle? O próprio fato de se inventar pessoas é de origem recente? Na qual responde com *sim* às duas questões.

Deveríamos, de acordo com Hacking, estar interessados em modos possíveis de ser pessoas; nos modos como constituímos a nós mesmos de maneiras distintas. Para ele, ontologia histórica seria o modo como objetos, ou seus efeitos, que não existiam de qualquer forma reconhecível até que virassem objetos de estudo científico, passam a existir; além de estar preocupado com os conceitos gerais e organizadores e as instituições e práticas nas quais eles se materializam. É apoiado naquelas ideias de Foucault que Hacking afirma que constituímos a nós mesmos enquanto pessoas “em um local e uma época, usando materiais que têm uma organização distinta e historicamente formada” (p.3).

A própria nomeação de ontologia histórica é remetida a Foucault e seu ensaio *What is Enlightenment?*, quando este referia que a “ontologia histórica de nós mesmos” poderia ser um estudo que se preocupasse com a “‘verdade por meio da qual constituímos a nós mesmos como objetos de conhecimento’, com o poder por meio do qual ‘constituímos a nós mesmos como sujeitos que agem sobre outrem’ e com a ‘ética por meio da qual constituímos a nós mesmos como agentes morais’” (HACKING, 2002, p.2). Argumenta então que qualquer objeto de sua ontologia histórica se encaixa em três eixos cardeais conforme elaborados por Foucault: ética, poder e conhecimento. É a partir desses três eixos que ele discute, como exemplo, a história do trauma e como este se torna um conceito organizador na constituição de eus.

Primeiro, haveria uma pessoa que se reconhece como tendo determinado comportamento e senso de *self*²² que é produzido por um trauma psíquico, que levou a

²¹ Para uma melhor discussão sobre pessoalidade, remeto o/a leitor/a ao artigo *Pessoa, Indivíduo e Sujeito: Notas sobre efeitos discursivos de opções conceituais* de autoria de Mary Jane Spink (2011).

²² O conceito/ideia de *self* varia e é distinto de acordo com os diferentes autores que procuraram escrevê-lo seja como identidade, entidade interior ou vida psíquica interna. Uma reflexão interdisciplinar sobre o

desenvolver atualmente um grande corpo de conhecimento no campo da traumatologia – eixo do conhecimento. Em segundo lugar, no eixo do poder, há várias possibilidades:

autoempoderamento; o poder da vítima sobre os abusadores; o poder dos tribunais e dos legisladores, declarando que as regras de prescrição não se aplicam àqueles que causaram sofrimento há muito tempo, quando o sofrimento foi esquecido pela vítima; o poder dos soldados de reivindicar aposentadoria especial e outros benefícios por trauma da época de guerra. Mas, mais importante, é o poder anônimo do próprio conceito de trauma que atua em nossas vidas (HACKING, 2002, p.19).

No eixo da ética, acontecimentos distintos, atuais ou lembrados são vivenciados como trauma: uma infância traumática pode ser usada para explicar e, por conseguinte, desculpar o comportamento antissocial posterior de uma pessoa que pode vir a ser diagnosticada como sofrendo um transtorno de personalidade qualquer. Lembranças ditas traumáticas criam um novo ser moral: “O trauma fornece não apenas um novo senso de quem os outros são, e porque algumas pessoas podem ser desta forma, mas também produz um novo senso de *self*, de quem se é e porque se é como é” (p.20).

Isto é notável, por exemplo, em minha experiência de escutar relatos de alunas do curso de Pedagogia no qual ministrou uma disciplina, que são de turmas distintas e não se conhecem, mas que em comum há o fato de terem filhos diagnosticados como autistas: vez por outra relatam como em algum momento a professora ou a diretora do colégio no qual seus filhos estudam passam a justificar comportamentos de seus filhos que seriam vistos como comuns e banais em outro contexto, como sendo algo que fazem *por culpa* do autismo²³ - reconhecendo que elas mesmas têm julgamento semelhante ocasionalmente.

Nikolas Rose (1997) toma como ponto de partida uma postura semelhante. Para ele, as crenças, normas e técnicas que passaram a existir sobre a alcunha das *disciplinas psi* – Psiquiatria, Psicanálise, Psicologia – ao longo do século XX para intervir e teorizar sobre fenômenos tais como inteligência, personalidade, emoções, desejos, relações grupais, *distress* psiquiátrico e assim por diante, não vêm de uma iluminação ou mistificação: eles mudaram profundamente os tipos de pessoas que podemos ser – são formas de pensar a nós mesmos, modos de agir sobre nós mesmos e o tipo de pessoas que se presume que devemos ser em nossas relações de consumo, produção, vida amorosa, religiosa e modos de

conceito/ideia de *self* nas sociedades ocidentais é feita de modo bastante interessante no livro *Rewriting the Self* (1997), editado por Roy Porter.

²³ O autismo, inclusive, é um dos interesses recentes de Ian Hacking em seu *The Making up People Project* (<http://www.ianhacking.com/makinguppeople.html>), por exemplo: *Humans, aliens and autismo* (2009) e *Autism: Pioneers, parents, and the proliferation of a diagnosis* (2012).

adoecer e morrer²⁴. Como afirmou Gergen (1973, 1985), as disciplinas psi oferecem à sociedade repertórios que tem como intento traduzir emoções, sentimentos, ações – nossas e das outras pessoas – que modificam a forma como a sociedade explica os mais diversos fenômenos, passando a se comportar/sentir/expressar/explicar nestes novos termos oferecidos: antes Lúcia era melancólica, hoje ela está deprimida.

Os seres humanos nas sociedades ocidentais passaram então a se compreender e se relacionar consigo mesmos como

seres “psicológicos”, a se interrogarem e a se narrarem em termos de uma “vida psicológica interior” que guarda os segredos de sua identidade, que eles devem descobrir e preencher e que é o padrão em relação ao qual o viver de uma vida “autêntica” deve ser julgado (ROSE, 2001, p.34).

Seríamos então *selves* montados [*assembled*] nos quais os efeitos “privados” de uma interioridade psicológica são constituídos em ligação com a linguagem, prática, técnicas e artefatos “públicos”. Precisaríamos, portanto, abandonar a crença de que nós somos “por natureza” criaturas enclausuradas, habitadas e animadas por um mundo interior cujas leis e processos a Psicologia nos “revelou”.

Rose (2001) diz ocupar-se então com o que ele denomina, seguindo uma orientação foucaultiana, “genealogia da subjetivação”: a preocupação com as práticas pelas quais as pessoas são compreendidas e pelas quais se agem sobre elas. Investigando como um problema histórico a ideia do ser humano como individualidade interiorizada, totalizada e psicologizada: “o foco não é, portanto, a história da pessoa, mas a genealogia das relações que os seres humanos têm estabelecido consigo mesmos, isto é, as práticas nas quais eles se relacionam consigo mesmos como *eus*” (p.35, grifos do autor).

É a partir daí que o autor diz ter como intento selecionar as formas pelas quais um eu funciona como um ideal regulatório nos mais diferentes aspectos de nossas formas contemporâneas de vida, sendo montado de forma aleatória e contingente, ficando no ponto de intersecção de “uma gama de diferentes histórias, de diferentes formas de pensamento, de diferentes técnicas de regulação, de diferentes problemas de organização” (ROSE, 2001, p.35), devendo estas serem tratadas a partir de uma perspectiva de governo. Ou seja, Rose afirma que nossa relação com nós mesmos tem a forma que tem atualmente porque tem sido o objeto de uma variedade de esquemas, mais ou menos racionalizados, que acabaram por modelar nossas formas de compreender e viver nossa existência enquanto seres humanos,

²⁴ Um autor importante para a Psicologia Social que faz discussões semelhantes, mas a partir do conceito de identidade social, é Erving Goffman no seu bem conhecido *Estigma: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada* (1988).

tendo objetivos distintos, tais como “masculinidade, feminilidade, honra, reserva, boa conduta, disciplina, distinção, eficiência, harmonia, sucesso, virtude, prazer: a lista é tão diversa e heterogênea quanto interminável” (2001, p.36).

Uma genealogia da subjetivação, portanto, concentra-se nas diferentes práticas que localizam os seres humanos em regimes de pessoa, oferecendo análises que tentam dar conta da diversidade das linguagens de “pessoalidade” que tem se formado – algumas delas listadas acima – bem como da variedade de “normas, técnicas, relações de autoridade no interior das quais essas linguagens têm circulado nas práticas legais, domésticas e industriais para atuar sobre a conduta das pessoas” (ROSE, 2001, p.37).

Tendo por base os argumentos de Ian Hacking e Nikolas Rose discutidos acima, procuro compreender como a *criança em risco no trânsito* foi inventada, bem como, em conjunto com ela, emerge a necessidade de uma lei específica para gerir esse risco. Além disso, como é que, em conjunto com esta lei, se estabelece um regime de pessoa que, de maneira implícita e explícita, tenta localizar um pai/mãe responsável como aquele que leva sua criança na cadeirinha, bem como as pessoas vêm a lidar com o sentimento que surge a partir dessa classificação no momento em que não agem de acordo com aquilo que é esperado para a categoria na qual a encaixam. Para concluir esse capítulo, analiso o surgimento da legislação específica para gerir esse risco: a Resolução 277/08.

2.2. Gerindo os riscos: mudanças nas leis de trânsito brasileiras que dizem respeito à segurança de crianças no trânsito

Transportar crianças no carro exige muito mais do que paciência e atenção. Como se tratam de seres irrequietos, barulhentos e totalmente imprevisíveis, é preciso disciplina, e por isso o ideal é que sejam acostumadas desde cedo a ir para a “cadeirinha” já na saída da maternidade (ROMARO e FONSECA, 2004, p. 3)

A necessidade do uso de dispositivos de segurança específicos para crianças surge com o reconhecimento de ser esta uma categoria que precisa de cuidados distintos daqueles dispensados aos adultos. Elas são identificadas como correndo riscos se transportadas de maneiras inadequadas ou recorrendo apenas aos equipamentos já presentes nos veículos. Nessa seção, me interessa compreender as estratégias utilizadas para o reconhecimento, visibilização e sensibilização dos perigos aos quais estas estariam expostas as crianças se transportadas de maneiras inadequadas.

Para tal, daremos um passo adiante em nossos argumentos. Logo acima falei que a criança em risco no trânsito é construída como um tipo de pessoa, através das estatísticas, servindo como uma estratégia de governamentalidade. E como tal, constitui-se como um fenômeno construído socialmente, através de uma rede heterogênea de atores. Porém, o que estou entendendo como “social”?

Segundo Latour (2005), quando adicionamos o adjetivo “social” a determinado fenômeno, normalmente nos referimos a um estado estabilizado das coisas, do mundo, uma série de nós e conexões que poderiam ser, num momento oportuno, mobilizados para explicar qualquer outro fenômeno, podendo ser entendido tanto como a) um movimento durante o processo de montagem [*assembling*], como b) um tipo específico de ingrediente que deve supostamente ser diferente de outros materiais. Ele se identifica mais com a ideia do item a), argumentando que “social” seria aquilo que é “colado” conjuntamente por vários tipos de conectores, ou seja, materialidades e socialidades que o tornam possível. Desta forma, quando se diz que algo é “social”, significa que é um movimento bem peculiar de re-associações e remontagens. É algo que só é visível pelos *traços* que são deixados pelo caminho toda vez que uma nova associação é produzida entre elementos que não são “sociais”.

Social, portanto, não diz respeito a um domínio de realidade ou algum item em particular. Ao invés disso, é o nome de um movimento, uma transformação, uma inscrição. Diz respeito a uma associação entre entidades que não são de maneira alguma reconhecidas como sendo sociais de um modo comum, exceto durante o momento breve em que são embaralhadas e postas de maneira conjunta.

Assim, social seria o nome de um tipo de associação momentânea a qual é caracterizada pela maneira na qual este se reúne em novas formas (LATOUR, 2005). Nesta tese, é isto que pretendo quando coloco a *criança em risco no trânsito* como um fenômeno social. Quero com isso dizer que ela é tornada possível justo a partir do momento que se põe em conjunto uma série de eventos – mortes, organizações, fábricas, cadeirinhas, pais, Contran, Ministérios – distintos entre si para montá-lo.

A partir da Teoria Ator-Rede (TAR), Bruno Latour (2005) argumenta que é bem melhor analisar os traços que são deixados pelo caminho através dos atores que produzem determinado fenômeno, inclusive com suas controvérsias. Não há tal coisa como “um grupo” de atores que produziram o fenômeno da criança em risco no trânsito e sim uma rede heterogênea de atores de lugares diferentes, com parcerias distintas e com poderes de influência também distintos. Ainda nesse sentido, compartilhando esta postura, eu, Pedro, não teria a capacidade – nem desejo ter – de dar uma explicação para todos os fatos que levaram à

construção da lei e todas as controvérsias que foram levantadas. Posso apenas narrar quais foram os caminhos que segui para chegar a essas conclusões, estando o/a leitor/a aberto/a para, a partir desse texto, trazer suas próprias histórias, leituras, conhecimentos, redes de contato, e concordar ou discordar daquilo que falo, apontando minhas ausências, negligências e esquecimentos²⁵.

O Brasil consolidou a obrigatoriedade do uso do cinto tanto em estradas e rodovias quanto no perímetro urbano a partir da vigência do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), no ano de 1998. Tal obrigatoriedade surgiu após iniciativas de decretos municipais ao longo dos anos 90, cujo benefício sobre o uso do cinto foi reconhecido rapidamente (cf. HOFFMANN; CRUZ, 2011).

Sendo a regulação do uso do cinto para condutor e passageiros prevista no artigo 65 deste código, o não uso passou a ser reconhecido como risco e, a partir de então, houve bastante sensibilização para o seu uso. Porém, devido ao foco e interesses dessa tese, não vou adentrar neste assunto – apesar de discutir um pouco sobre este fato no capítulo três. Já no que diz respeito à segurança das crianças, o CTB dispunha de dois artigos: o 64, que diz que “As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN” (BRASIL, 1997) 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.

Anteriormente ao CTB, a regulamentação do transporte de crianças era feita pela Resolução nº 611/83 na qual, segundo Arnaldo Rizzardo (*apud* SANTOS, J. 2010), havia apenas a recomendação de que os menores de sete anos fossem transportados no banco traseiro. Porém, como se tratava de recomendação, não culminava em nenhuma sanção para o/a condutor/a que não o fizesse. Pode-se perceber que não havia a solicitação da existência de dispositivos especiais utilizados como mecanismo de segurança obrigatório. É dito apenas que crianças sejam transportadas nos bancos traseiros.

Tomemos o carro, que tem poder de fazer coisas (locomove, sacia necessidades viris, causa acidentes), como sendo um actante. Enquanto materialidade que produz socialidades, o

²⁵ Faço ainda uma ressalva a mim mesmo. Há atores que tiveram um papel relevante para a elaboração da Resolução e os trago aqui. Quanto aos que não estão presentes, relembro uma recomendação do próprio Latour (2005): “An invisible agency that makes no difference, produces no transformation, leaves no trace, and enters no account, is *not* an agency” (p. 57, grifo no original). Ou seja, talvez haja atores que tentaram exercer alguma pressão no que diz respeito às crianças que estão em risco no trânsito, mas não obtiveram sucesso e não deixaram nenhum traço visível (ou “fuçável”).

CTB, quando lançado, colocava o carro como um actante que tinha aparatos suficientes para promover a segurança para todas as crianças abaixo de dez anos de idade e que podia agir em favor dessas. Em fevereiro de 1998, pouco depois de um mês após o CTB entrar em vigência, foi aprovada a Resolução 15 (BRASIL, 1998a), que visa sanar a vaguidade da regulamentação presente no artigo 64 do CTB, e que traz o seguinte texto:

Art. 1º Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros e usar, individualmente, cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente.

§ 1º. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de menores de dez anos poderá ser realizado neste banco, observadas, rigorosamente, as normas de segurança objeto do caput deste artigo.

§ 2º. Na hipótese do transporte de menores de dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquele de maior estatura no banco dianteiro, observadas as demais disposições desta Resolução.

Luiz Antônio Seraphim (2003) nota que no texto desta resolução devemos observar o uso do conectivo “ou”: cinto de segurança **ou** sistema de retenção equivalente. Ou seja, o/a condutor/a poderia optar por levar a criança com cinto de segurança **ou** sistema de retenção equivalente, não limitando nem estabelecendo idades específicas, quando já era sabido – diz Seraphim – que para um recém-nascido, por exemplo, é completamente inadequado levá-lo preso apenas pelo cinto de segurança.

Seraphim (2003), que à época do texto que menciono aqui e, ainda hoje, é vinculado à Assessoria Técnica da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET/SP), aponta as contradições desta resolução. O parágrafo 1º colocaria em contradição a própria resolução, anulando seu objetivo. Suponhamos uma *pick-up*, que dispõe apenas de bancos dianteiros. A obrigatoriedade, desde o CTB, do uso do cinto de três pontos nos bancos dianteiros dos carros, faz com que se torne inviável o transporte de crianças, uma vez que o cinto estaria na altura do pescoço destas.

Já o regulamentado no parágrafo 2º também anularia a promoção de segurança às crianças se imaginássemos uma situação na qual num carro de passeio comum, por exemplo, uma mãe resolvesse levar para uma festinha seu filho e mais três coleguinhas, todos com idade de cinco anos. Ao atentar para essa controvérsia, o carro deixa de ser visto como um actante que promove segurança e passa a ser visto como um que pode causar danos, mesmo se utilizado da maneira prevista pela norma. Seraphim (2003) afirma que, na experiência internacional, estudos comprovaram a eficiência dos dispositivos de retenção na prevenção de fatalidades nos acidentes de trânsito em 71% e prevenindo em 67% os ferimentos que

necessitam de hospitalização. Para ele é importante a obrigatoriedade destes dispositivos na forma de lei, como já presente em todos os estados dos EUA, Canadá e em vários países da Europa. Tal eficiência é corroborada por estudos americanos (LEVITT e DOYLE, 2006; LUND, 2005; ARBOGAST, DURBIN, *et al.*, 2004).

Coloca ainda como proposta a revisão da legislação vigente, eliminando as exceções da Resolução nº 15/98 e tornando obrigatório o uso de dispositivos de retenção “de acordo com o porte da criança”. Propõe ainda: a) incentivo governamental para fabricação de equipamentos de retenção de qualidade e de baixo custo; b) intensificação da fiscalização por parte dos órgãos gestores do trânsito; e c) introdução de uma maneira sistemática para obtenção e processamento das informações referentes a acidentes, que deveriam contemplar melhores formas de categorizar e coletar melhor os dados destes, propiciando a elaboração de levantamentos mais precisos para diagnósticos corretos e implementação de medidas corretivas adequadas.

As cadeirinhas surgem como dispositivos de segurança – no sentido foucaltiano – e servem para minimizar as mortes e sequelas de acidentes desde que corretamente utilizadas. Essas seriam actantes que têm o poder de levar com segurança as crianças até sete anos e meio. Segurança essa que o carro não é mais identificado como sendo apto a, sozinho, proporcionar.

Segundo Oliveira *et al.* (2005), a restrição proporcionada pelos dispositivos durante as colisões distribui as forças de impacto para partes do corpo da criança que são mais resistentes e impedem o choque com outras pessoas no veículo, além de impedir o lançamento contra partes do automóvel ou para fora deste. As cadeirinhas reduzem as mudanças de posição da criança durante desacelerações rápidas e curvas, bem como impedem movimentações que podem ser inadequadas, tais como a abertura inadvertida de portas, a exposição de cabeça ou braços para fora das janelas do carro e a intromissão na área de pilotagem.

De um ponto de vista epidemiológico, pressões para o seu uso podem ser vistas nas publicações científicas. Renata Waksman e Regina Pirito (2005) argumentavam a favor de regras no transporte de crianças no trânsito para promover sua segurança, além de que “É importante que o pediatra tenha noção dos recursos de segurança desenvolvidos para minimizar os efeitos da transmissão de energia cinética nos diferentes tipos de trauma, tais como assentos de segurança e capacetes” (p. S182). As autoras falam da necessidade do uso do assento de retenção infantil desde o transporte do bebê da maternidade para casa, fato frequente e com comprovada eficácia nos EUA. Neste contexto, o pediatra é um importante ator para fazer com que esta orientação torne-se um ato de rotina, que deve ser reforçado a

cada consulta com os pais no momento de anamnese, no qual deve estar sempre presente a pergunta “Como a criança está sendo transportada?”.

O/a pediatra surge como aquele que, potencialmente, pode reduzir as sequelas infantis decorrentes de acidentes de trânsito. Há o movimento duplo do/a pediatra como educador/a, que teria por função alterar a conduta dos pais, indagando como eles transportam seus filhos, e como parceiros/as do Estado, *experts* no conhecimento necessário para a redução de acidentes:

O pediatra pode desempenhar papel relevante, porque, ao conhecer as fases do desenvolvimento e crescimento das crianças e adolescentes, tem condições de promover orientações de prevenção, correlacionando os acidentes e sua prevenção no contexto do desenvolvimento. Um impacto ainda maior será alcançado se as orientações forem divididas por faixas etárias, em antecipação aos períodos de maior risco.

Conhecer a realidade epidemiológica dos acidentes de trânsito, as informações sobre as vítimas, o meio e a máquina, além de seus fatores de risco, as circunstâncias e o momento em que os mesmos ocorreram, representa uma importante ferramenta para as políticas a serem elaboradas, visando à redução de sua morbimortalidade (WAKSMAN e PIRITO, 2005, p. S186).

Os/as pediatras devem também orientar que o lugar mais adequado para uma criança com estatura inferior a 145 cm é no banco traseiro do automóvel, na posição central. Além disso, para as autoras, os/as pediatras devem recomendar que os pais nunca levem a criança no colo, nem mesmo no banco traseiro, podendo inclusive “afirmar (a partir dos conceitos da física clássica) que, em uma colisão frontal a 50 km/h contra um obstáculo rígido, uma criança de 10 kg pode vir a exercer uma força equivalente a meia tonelada contra os braços de quem a estiver segurando” (p. S183). Propõem ainda várias recomendações:

As crianças devem sempre entrar ou sair do automóvel pelo lado da calçada, e os pais não devem permitir que crianças sozinhas tenham acesso ao veículo.

O hábito permanente de transportar a criança da maneira correta deve ser incentivado.

Medidas como transportar duas crianças ou um adulto e uma criança usando o mesmo cinto de segurança não devem ser utilizadas, já que cada passageiro deve utilizar um cinto.

Quanto ao posicionamento do cinto de segurança, a faixa transversal sempre deve estar cruzando o ombro do passageiro, nunca atrás das costas da criança ou sob sua axila.

As crianças não devem ser transportadas no compartimento de bagagem. Essa área está destinada à absorção de impactos, deformando-se facilmente. A criança não estará usando nenhum sistema de retenção nesse local. Além de se chocar com as partes internas do veículo, poderá ser ejetada e atropelada (WAKSMAN e PIRITO, 2005, p. S183).

Eu, particularmente, ao ler essas recomendações, passo a ressignificar vários fatos do passado como tendo “corrido riscos” sem saber. Não consigo contar as vezes que andei ou estava no mesmo carro com pessoas que andavam no compartimento de bagagem do carro. Esse é um hábito comum nas áreas urbanas em locais de praia aqui no Nordeste, quando as pessoas estão passando temporada em casas de praia e, em determinado trajeto, a quantidade de pessoas presentes no carro ultrapassa a quantidade de assentos disponíveis. Nesses casos, parte das pessoas vão sentadas no compartimento de bagagem, com os corpos voltados para a pista. Por ser um tipo de atividade comum e na qual não há estatísticas sobre acidentes ocorridos nessa situação, esse é um hábito que continua ocorrendo e que, na minha experiência de frequentar casas de praia desde a infância, não é coibido pela fiscalização de trânsito nessas áreas.

Como ainda não havia a especificação do uso dos dispositivos através da legislação²⁶, Waksman e Pirito (2005) propõem que, na escolha do melhor assento infantil, é preciso observar se este dispositivo foi fabricado de acordo com alguma norma técnica. Apesar de não especificarem quais são as normas técnicas existentes para a fabricação das cadeirinhas, mencionam a NBR 14.400 da ABNT (1999).

Afirmam que deve ser observado ainda se o assento infantil é o recomendado para o tipo de carro em que será instalado e se está de acordo com o tamanho e peso da criança, devendo ater-se rigorosamente ao manual de instruções do equipamento escolhido. Elaboram um guia de referência para escolher o dispositivo ideal para a criança construindo uma tabela que é uma combinação entre as proposições do *National Highway and Traffic Safety Administration* (NHTSA), da *American Academy of Pediatrics* e da norma do Inmetro, que divide as crianças em um cruzamento de peso, altura e idade, gerando cinco grupos que precisam de dispositivos específicos: 0, 0+, I, II e III²⁷.

²⁶ Entre 2004-2005, tramitava o Projeto de Lei 3094/2004 (Anexo E), de autoria do Senador Lobbe Neto, que tinha por intento alterar o art. 64 do CTB para o seguinte texto: “As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros dos veículos de passageiros, posicionadas e retidas pelo cinto de segurança ou retenção equivalente. § 1º É obrigatória a utilização de dispositivo de retenção de crianças (cadeira de segurança) para passageiros com até quatro anos de idade. § 2º Os fabricantes de veículos estão obrigados a disponibilizar os mecanismos para fixação dos dispositivos de retenção de crianças (cadeira e cinto de segurança) na forma recomendável pela ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. § 3º Aplicam-se as disposições deste artigo aos veículos usados e credenciados para o transporte escolar.” Foi aprovado pela Comissão de Viação e Transportes e pela Comissão de Constituição e Justiça e da Cidadania, sendo remetida ao Senado Federal em 16.08.2005, e este é o último rastro desse projeto.

²⁷ Não vou me deter nesta classificação agora, pois vou retornar em outro momento, mas apesar das autoras não mencionarem, a divisão de grupos pela NBR 14400 (ABNT, 1999) é bem semelhante à norma ECE R44/04, das Nações Unidas (EUROPEAN UNION, 2005), uma vez que esta serviu de referência para a sua elaboração. Além disso, as normas adotadas pela NHTSA são bem semelhantes às utilizadas atualmente no Brasil.

Colocam como situações especiais os cuidados dispensados a recém-nascidos de baixo peso e prematuros, aconselhando que sempre estejam acompanhados por alguém durante o trajeto, para que possíveis alterações respiratórias devido à posição inclinada do dispositivo de retenção sejam identificadas. Caso o prematuro necessite ficar deitado, deve ser levado no dispositivo do tipo “Moisés”, que fica em posição horizontal, diferente do bebê conforto, que é inclinado. Bebês de até 18 meses devem ser transportados em assentos que possuam sistema de contenção de cinco pontos, pois permitem que as faixas do cinto se ajustem adequadamente a seus corpos.

Apontando para estudos internacionais, as autoras afirmam que, seja por desconhecimento ou por negligência, as crianças costumam ser transportadas de maneira inadequada, mesmo por pais que já as colocam em dispositivos de retenção. Os erros mais comuns cometidos por esses pais seriam transportar a criança em modelo inadequado ao tamanho da criança, a fixação inadequada do dispositivo ao banco do automóvel, folga no cinto de segurança do dispositivo, altura inadequada das faixas dos ombros, andar com as crianças soltas no banco, crianças pequenas presas apenas ao cinto de segurança do automóvel, bebês menores de um ano instalados em assento de frente para o painel, quando devem ser transportadas sempre de costas para este, e a posição inadequada do cinto de segurança, que proporciona falha na contenção de crianças maiores. Segundo Waksman e Piritto (2005), o uso de equipamentos de segurança é muito importante para diminuir a incidência de traumatismos, porém, estes mesmos equipamentos podem vir a ser, em algumas circunstâncias, os próprios causadores da lesão:

Em consequência do transporte inadequado, resultam traumatismos, os quais assumem dimensões importantes na criança. Se considerarmos massa e superfície corporal, todas as crianças acidentadas potencialmente apresentam frequência maior de lesões de múltiplos órgãos e maior incidência de trauma fechado.

Em crianças que são ejetadas dos veículos, por não estarem utilizando sistemas de retenção (cinto e assento infantil) ou utilizá-los de forma incorreta, os traumas de crânio representam as principais causas de óbito, em todas as faixas etárias (p. S187).

Também de um ponto de vista epidemiológico e na ausência da regulamentação sobre quais dispositivos são adequados para cada faixa etária, Oliveira, Carvalho e João (2005) falam que “Os pediatras, como educadores em saúde, devem conhecer os diversos dispositivos de segurança para retenção de crianças em automóveis, assim como suas normas de utilização” (p.131), podendo, desta forma, atuar na promoção do conhecimento destas normas, bem como na correta utilização destes dispositivos. Vão mais além, e argumentam

que “A negligência com relação ao transporte adequado de crianças configura abuso infantil quanto à prevenção de acidentes, e infelizmente é muito tolerado no país²⁸” (p. 131). A partir da revisão de textos publicados entre os anos de 2000 e 2005 na base de dados do Scielo e Pubmed, propõem o transporte e os dispositivos de retenção adequados para crianças a partir de quatro faixas etárias: Recém-nascidos; Lactentes até um ano; Crianças entre 1 e 4 anos (10 a 18kg); e Crianças entre 4 e 12 anos (18 a 35kg).

Porém, argumentam que também há riscos ao se levar crianças em cadeirinhas – a actante que proporciona segurança também causa riscos. Em recém-nascidos,

Desde a década de 1980 foi observada a ocorrência de dessaturações e bradicardia em RN²⁹ posicionados em DRI³⁰. Estudo realizado no Japão mostrou a ocorrência de dessaturações moderadas em RN a termo, saudáveis, transportados no bebê conforto, o DRI mais adequado para esta faixa etária (...) Nas crianças a termo, a proeminência occipital própria do neonato e a falta de tônus muscular cervical possibilitam o deslocamento do crânio para frente e para os lados, o que promove a instabilidade da via aérea. No neonato, a cabeça ao pender para frente pode pressionar o mento contra o peito, e, conseqüentemente, projetar a base da língua sobre o palato posterior, o que culmina na diminuição do diâmetro das vias aéreas (OLIVEIRA, CARVALHO e JOÃO, 2005, p. 131).

Porém, esses riscos foram sanados com o desenvolvimento de um suporte de espuma utilizado no encosto dos dispositivos de retenção, capaz de acomodar a proeminência occipital e manter a cabeça do recém-nascido em uma posição neutra, diminuindo os episódios de saturação, apneia, bradicardia e irregularidade do sono. Assim como Waksman e Pirito (2005), Oliveira *et al* (2005) argumenta que os recém-nascidos devem ser observados após colocados no bebê-conforto e, caso apresentem bradicardia, apneia ou dessaturação sanguínea, deve-se adiar o transporte nesse dispositivo e utilizar outro modelo de dispositivo, chamado de *car bed*, que Waksman e Pirito chamam de “Moisés”, nome pelo qual é conhecido no Brasil, e que permite o transporte do bebê deitado lateralmente.

O bebê-conforto é o mais indicado ao lactente até um ano e com peso inferior a 10kg. Em caso de acidente frontal, o seu posicionamento – virado para trás – propicia a distribuição do impacto de uma possível colisão por todo o dorso da criança, desde que observada a

²⁸ Para continuarmos com a leitura, e para acabar com minha própria inquietação, esta citação merece uma nota. Os autores se referem a abuso infantil. Na literatura acadêmica brasileira, este é um termo comumente destacado à parte das diferentes formas de violência contra a criança para falar sobre as relações envolvendo sexo entre um adulto e uma criança ou adolescente (Cf. MÉLLO, 2006 e FIGUEIREDO, 2010). Porém, abuso infantil (*child abuse*) na literatura internacional, de onde os autores tomam o termo, engloba o que aqui no Brasil entendemos como violência contra a criança em suas várias categorizações: violência física, sexual, verbal, psicológica etc.

²⁹ Recém-nascidos

³⁰ Dispositivo de retenção infantil

correta instalação deste, pois, o *clip* peitoral destes dispositivos, se mal posicionados sobre o abdômen pode levar a lesões viscerais e, se mal posicionadas sobre o tórax, pode levar a lesões cervicais. Deve ainda ser levado sempre num ângulo de aproximadamente 45°, que é o que possibilita melhor respiração dos bebês. Já as crianças entre um e quatro anos, com peso entre 10 e 18 kg, devem substituir o bebê-conforto pela cadeirinha, que geralmente é adequada para crianças até 18 kg e 102 cm de altura. Essas devem ser voltadas para frente e sua correta utilização proporciona melhor distribuição do impacto de uma possível colisão sobre os ombros e peito da criança, controlando a excursão do tronco e crânio durante a colisão (OLIVEIRA, CARVALHO e JOÃO, 2005).

Já as crianças entre quatro e doze anos, ou de 18 a 35 kg, não podem ainda ser levadas apenas com o cinto de segurança devido à pequena estatura. Se utilizando apenas o cinto, este fica mal posicionado, possibilitando a ação de forças sobre estruturas corpóreas frágeis (pescoço, abdome, e região lombar), e que pode causar um conjunto de lesões que ficou conhecida como *seat belt syndrome* (OLIVEIRA, CARVALHO e JOÃO, 2005). Em 1962, Garrett e Braunstein no *Journal of Trauma* reportaram sobre esta síndrome, que costumavam ocorrer em pacientes usando cintos subabdominais. A frequência de lesões no baixo tórax entre usuários de cinto de segurança era quase a mesma que as lesões causadas para vítimas de acidentes que não estavam utilizando o cinto. Desde a publicação deste artigo, vários relatos têm descrito lesões associadas com o uso do cinto, nas quais acredita-se que são causadas pela força da desaceleração direcionada através do cinto no abdômen. É mais comumente associada com pessoas utilizando apenas o cinto subabdominal, mas também tem sido relatadas em ocupantes utilizando cintos de três pontos, obrigatórios no Brasil (INTAS e STERGIANNIS, 2010; BRASIL, 1997).

Para que isto não aconteça, as crianças nessa faixa etária devem usar os assentos de elevação (ou *boosters*), que devem ser colocados no banco de trás, em conjunto com o cinto de três pontas, fazendo-o funcionar adequadamente. Sua função é apenas fazer com que o cinto de segurança passe pelas posições corretas do corpo, e devem ser utilizados por crianças com peso mínimo de 18 kg e máximo entre 27 e 35 kg, com estatura mínima de 102 cm e máxima entre 145 e 152 cm (OLIVEIRA, CARVALHO e JOÃO, 2005).

Para saber se a criança pode ser transportada sem os dispositivos e utilizando apenas os cintos, é necessário seguir alguns critérios: a) Os joelhos da criança devem estar posicionados no fim no assento de modo que suas pernas fiquem confortavelmente pendentes; b) O segmento diagonal do cinto deve passar entre o ombro e o pescoço, distante deste último; c) O segmento horizontal deve estar baixo, passando pela pelve e não pelo abdome; e d) A

criança deve estar confortável a ponto de permanecer nesta posição durante todo o trajeto (OLIVEIRA, CARVALHO e JOÃO, 2005). Uma outra tentativa de se sanar os danos causados pela inadequação do cinto de segurança para o corpo da criança foi a elaboração dos cintos de segurança infantis, que tinham como proposta adaptar os cintos já existentes no carro ao corpo da criança, sem precisar de assentos elevadores. Estes tinham um menor custo, eram de fácil instalação e permitiam maior liberdade da criança, onde poderiam até mesmo deitar-se durante o uso.

Porém, ao perceber a possibilidade de falha deste dispositivo, Marcus Romaro e Antonio Celso Fonseca de Arruda (2004) realizaram testes de impacto para verificar a eficácia deste dispositivo, utilizando por base a NBR 14400 da ABNT (1999), comparando-os com as cadeirinhas infantis. De acordo com as normas da ABNT, as cadeiras de criança são classificadas por grupos, levando-se em consideração principalmente a massa da criança:

Tabela 4 - Grupos dos dispositivos de retenção

GRUPO DE MASSA	ADEQUAÇÃO PARA A CRIANÇA
0	Até 10 kg, altura aproximada 0,72 m, até 9 meses de idade
0+	Até 13 kg, altura aproximada 0,80 m, até 1 ano de idade
I	De 9 kg até 18 kg, altura aproximada 1,00 m, até 2 anos e 8 meses de idade
II	De 15 kg a 25 kg, altura aproximada 1,15 m, até 5 anos de idade
III	De 22 kg a 36 kg, altura aproximada 1,30 m, até 10 anos de idade

Os testes foram feitos com os conhecidos *dummies*³¹, ou seja, bonecos antropomórficos construídos com metal e plástico, que possuem massa, dimensões, centro de massa e rigidez das articulações semelhantes a de um corpo humano, simulando – neste caso – crianças de três a seis anos, respeitando as especificações dos fabricantes dos cintos infantis.

Nenhum dos modelos e marcas selecionados para o teste passou, e em alguns casos ocorreu a ruptura do fecho e/ou do cadarço, ou então não houve garantia necessária na retenção, acarretando em choque violento do boneco de teste contra o encosto do banco dianteiro. Tal dispositivo já era visto com suspeita e seu uso era desaconselhado, de acordo com cartilha *Segurança da Criança no Transporte Veicular*, publicada pela Associação

³¹ Tais *dummies* são de fabricação brasileira e foram criados por Alexandre Fonseca Jorge (2006) sob supervisão de Arruda.

Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e pelo Grupo PSA Peugeot Citröen³², sob supervisão do Denatran:

Cintos de segurança infantis que são fabricados e comercializados para serem instalados isoladamente no veículo são inseguros e não têm aprovação em testes dinâmicos. Pela facilidade de instalação e desconhecimento dos usuários quanto à importância do assento para se manter a postura segura e retenção adequada no momento do impacto, tornam-se perigosos por induzir à falsa ideia de proteção equivalente ao equipamento completo. (ABRAMET; DENATRAN; PSA PEUGEOT CITRÖEN, 2001, p. 16)

Figura 5- Teste de colisão com os cintos infantis



Fonte: (CARVALHO FILHO, 2013)

Ainda em 2004, o Inmetro realizou testes com as cadeirinhas disponíveis no Brasil e que ainda não tinham certificação do órgão (INMETRO, 2004), apontando como grupo principal aquelas destinadas a crianças entre zero e quatro anos, que ainda não teriam idade para utilizar apenas os cintos ou os cintos com auxílio dos *boosters*.

Tomando como ponto de partida a lacuna presente no CTB em relação a quais seriam os dispositivos ideais para crianças abaixo de dez anos, relatam ainda o desconhecimento dos pais e mães em relação à importância do uso desses dispositivos, argumentando que tal fato pode ser visto nas estatísticas oficiais que trazem os acidentes de trânsito como a principal causa de morte na faixa etária de 1 a 14 anos no Brasil. Em contraste, o uso da cadeira infantil, quando instalada e usada corretamente, reduziria os riscos de morte em 71% e a necessidade de hospitalização em 69%.

Relatam que, mesmo com a pouca informação disponível para a população de que esses dispositivos podem salvar vidas, muitos consumidores demonstram estar preocupados com a qualidade dos mesmos. Transcrevem uma série de telefonemas de pais e mães à ouvidoria da instituição, questionando a eficiência dos dispositivos que já utilizam;

³² Apesar dessa cartilha ter sido publicada em 2001, anterior à Resolução 277/2008 e em desacordo com esta, é possível ver sites institucionais que citam o uso dessa cartilha em anos posteriores à Resolução, por exemplo: Saiba como transportar crianças com segurança em automóveis (SINOSCAR, 2013), SP-DET orienta sobre transporte veicular (ABETRAN, 2008).

perguntando sobre qual o mais adequado para determinada faixa etária e/ou peso; querendo saber se já existem testes comprovando a eficácia do produto; e, ainda, notando a falta do selo do Inmetro nos dispositivos vendidos no Brasil.

Apesar de haver um programa de certificação voluntária para as cadeirinhas desde o ano de 2001, no qual as cadeiras foram testadas de acordo com a NBR 14400, havia diversas marcas disponíveis no mercado sem a certificação do Inmetro. Sendo assim, analisam as diferentes marcas de cadeira infantil presentes no mercado brasileiro, com o auxílio técnico do engenheiro mecânico Antônio Celso Fonseca de Arruda, da Unicamp – o mesmo que participou dos testes dos cintos infantis.

Analisaram seis marcas, sendo quatro importadas e duas nacionais, adquirindo em lojas comuns três amostras de cada marca entre os meses de junho e setembro de 2004. Todas as amostras eram do tipo “Universal”³³, ou seja, que podem ser instalados em qualquer veículo utilizando apenas o cinto de segurança já disponível, na qual avaliaram: a) Instalação seguindo o Manual de Instruções; b) Verificação das Marcações e Instruções Obrigatórias; c) Ensaio de Impacto; d) Ensaio de Resistência à Corrosão; e) Ensaio de Inflamabilidade; f) Ensaio de Toxicidade; e g) Detalhes Construtivos.

No que diz respeito ao item a), o Inmetro contou com a ajuda da ONG Criança Segura, que recentemente havia detectado que mais de 90% das cadeiras infantis estavam incorretamente instaladas nas *blitze* de verificação realizadas nas cidades de São Paulo, Recife e Curitiba³⁴. O órgão selecionou, por solicitação do Inmetro, seis mulheres que atendiam a um perfil específico: não tinham filhos, com segundo grau completo, sem experiência na montagem de cadeirinhas e que portavam habilitação para dirigir.

Esta análise contou com a aprovação da Associação Brasileira de Puericultura (ABRAPUR), que representa os fabricantes nacionais, onde se definiu o seguinte procedimento: as voluntárias teriam que instalar as cadeiras infantis em um carro tipo popular cedido pela General Motors do Brasil, seguindo apenas as instruções contidas nos manuais dos produtos. As cadeiras, depois de instaladas, seriam então avaliadas por um representante da Criança Segura, que verificaria se estavam em posição correta e a existência de falhas na instalação. Todas foram reprovadas:

Não foi possível, para as voluntárias selecionadas, realizar a instalação das cadeiras no veículo. Os manuais de instrução das marcas analisadas não orientam o consumidor de maneira satisfatória. De uma forma geral, os manuais das cadeiras importadas são traduzidos de outros idiomas, sem

³³ As categorias de cadeirinhas serão melhor desenvolvidas no interlúdio.

³⁴ No capítulo três retomaremos esse estudo.

revisão ortográfica ou cuidado de evitar palavras não usuais da língua portuguesa falada no Brasil. Por exemplo: as instruções das marcas D e E utilizam os termos “arnês” e “patilha” para designar peças importantes na instalação. Como estas palavras não têm uso popular (arnês significa “antiga armadura de um guerreiro; arreios de cavalo; escudo; égide; amparo; proteção” e patilha significa “parte elevada e posterior do selim; fio de prata ou de ouro, peça de bicicleta que assenta sobre a roda e a impede de mover-se”) o consumidor não recebe instruções claras e está sujeito a cometer erros na instalação.

Os manuais das marcas C e D afirmam que as suas cadeiras podem ser instaladas no banco da frente dos automóveis, o que contraria o Código Nacional de Trânsito.

O manual de instruções da cadeira A não apresenta ordem lógica para a instalação, pois sua montagem estava errada e com páginas trocadas.

O manual da cadeira F apresenta muitas dificuldades para o consumidor, pois é destinado a mais de um modelo, suas instruções estão em letras de tamanho reduzido e não possui divisão entre as instruções em português e espanhol. Além disso, suas orientações para a instalação foram consideradas muito técnicas, de difícil compreensão. (INMETRO, 2004, p. 8)

Não sei se o/a leitor/a já passou pela experiência de instalar uma das cadeirinhas. Eu, particularmente, acho complicado mesmo trabalhando com o tema e tendo lido inúmeros manuais. Este fato é corroborado por pais/mães que entrevistei para esta tese e será aprofundado no capítulo quatro. De acordo com todos os testes, o relatório conclui que nenhuma das seis marcas analisadas atendeu aos critérios definidos na norma do produto, apresentando risco grave à saúde e à segurança dos consumidores. Acabaram por encaminhar os laudos resultantes do relatório de análise para o Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor – DPDC, do Ministério da Justiça -, e para o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, para que fossem tomadas as providências cabíveis. Como órgão de qualidade, propõe o agendamento de reunião com os fabricantes que tiveram amostras analisadas, com os laboratórios responsáveis pelos ensaios e com as associações representativas do setor e outras partes interessadas, para que fossem discutidas e definidas medidas de melhoria para a qualidade do produto.

Atentando para o risco à saúde e à segurança dos consumidores decorrente do não atendimento à norma e atendendo à solicitação de pais e mães que ligaram para ouvidoria, o Inmetro incluiu a cadeira infantil no Plano de Ação Quadrienal 2004-2007. Conclui o relatório lembrando que já existe um programa de certificação voluntária para as cadeirinhas vendidas no Brasil. Posteriormente, o órgão tornou compulsória a certificação pelo Inmetro em todas as cadeiras disponíveis no mercado nacional de acordo com a norma NBR 14400.

Em 5 de maio de 2006, ocorreu o evento *Criança e Segurança 2006 - Transporte de Crianças: Questões e Soluções*, organizado por Antonio Celso Ferreira de Arruda, na

Faculdade de Engenharia Mecânica, para a discussão e recebimento de propostas relativas à minuta de resolução que normatiza o transporte de crianças com idade inferior a dez anos, que estava em tramitação no Denatran. Contou com a presença de pesquisadores, ONGs e órgãos governamentais de trânsito no qual trataram de temas relacionados ao transporte seguro de crianças nos veículos.

Um dos temas abordados no evento foi que, àquela época, os fabricantes brasileiros de cadeirinhas não tinham como realizar a certificação porque o Inmetro havia descredenciado o único órgão que realizava este trabalho. Por isso, afirmou Arruda que “é importante que se elabore documentos indicando os parâmetros de segurança para o transporte das crianças” (SANTOS, R. 2005). O encontro contou ainda com a presença do diretor do Conselho Nacional de Trânsito, Alfredo Peres da Silva, que tinha preocupação com a transição a partir do momento em que a regulamentação fosse elaborada, uma vez que

É preciso pensar no que vai mudar. O que fazer na hora da fiscalização? A partir de que momento o cidadão terá de trocar a cadeirinha? Quais são os direitos do consumidor que acabou de adquirir uma cadeira no supermercado? E os taxistas? Serão ressaltados como na lei europeia? (CRUZ, 2006).

As preocupações dele não foram sem fundamento, como acompanharemos no capítulo três. Já Luciana O'Reilly, da ONG Criança Segura, afirmava que outra discussão importante é sobre a viabilidade econômica: "Muitas pessoas gastam mais de R\$ 500,00 em Aparelhos de CD para o carro, mas não querem investir R\$ 200,00 em uma cadeira para segurança da criança" (CRUZ, 2006). Nesse ponto, contraste essa informação com as recomendações de Seraphim (2003), que colocava como ponto importante os dispositivos terem apoio governamental e que fossem de baixo custo. À época de lançamento da Resolução 277/08, alguns pais e mães colocaram o preço das cadeiras como impeditivos.

Na programação do evento, a ONG Criança Segura ofereceu um curso gratuito aos estudantes de enfermagem e ao público em geral, tendo por objetivo passar informações sobre a seleção e a instalação dos dispositivos de retenção infantil. Houve também uma exposição de cadeirinhas, apresentando os equipamentos disponíveis no mercado, tanto nacionais como importados. Neste evento, disponibilizaram-se ainda informações sobre os procedimentos do Inmetro com vistas à elaboração do Regulamento de Avaliação da Conformidade de Dispositivos de Retenção para Crianças (PROJETO CRIANÇA E SEGURANÇA, 2006).

Ao final, foi redigida uma minuta (Anexo B) contendo as regras mínimas para que o transporte de crianças seja feito de forma segura. Minuta esta que serviu de base para a Resolução 277/08, com algumas diferenças: na primeira, os dispositivos foram classificados

de acordo com os grupos de massa descritos na norma NBR 14400. E, apesar de a Resolução falar nos artigos 2º e 3º sobre dispositivos adequados a peso e altura tal como é previsto na NBR 14400, traz em seu anexo apenas quatro faixas etárias com dispositivos de segurança específicos para cada uma delas.

Desta forma, foi só a partir da Resolução nº 277/08, que o Conselho Nacional de Trânsito regulamentou, de maneira detalhada, quais seriam esses dispositivos de retenção específicos, além de dispor ainda sobre os veículos que deveriam utilizá-los e como utilizá-los. Eles já foram abordados em capítulo anterior, de modo que, aqui, apenas lembro o/a leitor/a aqueles necessários para crianças de até sete anos e meio: bebê-conforto ou conversível (até um ano); cadeirinha (superior a um ano e inferior a quatro anos); assento de elevação (superior a quatro anos e inferior a sete anos e meio).

A partir de então fica *regulamentado* que o carro, com seus equipamentos obrigatórios, não é suficiente para promover a segurança da criança. Precisa-se de um outro objeto-actante que aja em favor delas. Entram em cena os *dispositivos de retenção infantil*. No primeiro parágrafo do Art. 1 desta Resolução, é estabelecido que um **dispositivo de retenção** para crianças, é

[...] o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

Dispõe ainda, no segundo parágrafo deste artigo, que tais dispositivos são “projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio”. Porém, alguns veículos são excluídos dessa norma como sendo obrigados a utilizar os dispositivos de retenção: “as exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t”.

Estes transportes, enquanto actantes, ou já forneceriam por si só a segurança necessária, ou não são aptos a causar danos suficientes. É nesse ponto que podemos perceber o papel das estatísticas. É principalmente através delas que se estabelecem (são montados) os veículos que precisam de segurança adicional e aqueles que não precisam, seja por sua

“natureza” ou por não haver registros de morte e acidente envolvendo crianças quando transportadas neles que sejam significantes. Voltaremos a esse ponto em outro momento.

Tal isenção não veio sem resistências. Como já pontuado na introdução, o Ministério Público Federal de São Paulo, na figura do Procurador Jefferson Aparecido Dias, instaurou um inquérito civil público para tratar dessas exclusões, dando um prazo de 20 dias para que o Contran se explique. Caso as explicações não fossem convincentes, o procurador faria uma recomendação para que o órgão incluísse na resolução o transporte escolar, ou até mesmo propor medidas judiciais (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, 2010), dizendo ainda o procurador que “Essas exceções foram editadas sem qualquer razão lógica ou jurídica, e coloca em risco a vida das crianças passageiras desses veículos excluídos da obrigatoriedade do uso da cadeirinha de segurança”.

Aqui, nota-se a linguagem dos riscos para argumentar a necessidade do uso de cadeirinhas nos outros dispositivos, excluídos da obrigatoriedade na resolução, uma vez que o objetivo desta é justo “estabelecer condições mínimas de segurança de forma a reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança” (BRASIL, 2008).

Há polêmica no âmbito jurídico decorrente das diferentes interpretações possíveis da Resolução 277/08, apontada por alguns como sendo ocasionada pela má redação do texto. No anexo da Resolução, lê-se o que segue:

- 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.

Segundo Jorge Amaral dos Santos (2010), isto tem acontecido especialmente no que diz respeito ao item 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’*”, por três motivos. Em primeiro lugar, a figura que ilustra este item na resolução traz um cinto de segurança do tipo “três pontos”, que é inexistente no banco traseiro de boa parte da frota de veículos do país, seja nos veículos mais antigos seja nos modelos populares.

Figura 6- Assento de Elevação



Fonte: Resolução 277/08 (BRASIL, 2008)

Em segundo lugar, diferentemente do previsto nos itens 1 e 2, o texto não traz a palavra **obrigatoriamente**, o que leva a entender que a obrigatoriedade da utilização do “assento de elevação” poderia dar-se apenas para as pessoas que fossem transportar crianças em veículos dotados de cinto de segurança do tipo “três pontos”. E, por fim, os próprios fabricantes dos dispositivos tipo “assento de elevação” proíbem expressamente o uso desse assento em conjunto com o cinto de segurança tipo “abdominal”, porém isso não é mencionado na Resolução.

Segundo o autor, poder-se-ia entender que a Resolução 277/08 regulamentou o transporte de crianças em veículos automotores da seguinte maneira: crianças até um ano devem utilizar o bebê-conforto; crianças com idade superior a um e inferior ou igual a quatro anos devem utilizar a cadeirinha; e crianças com idade superior a quatro e inferior ou igual a sete anos e meio devem utilizar o assento de elevação. O que for diferente disso estará sujeito às sanções previstas no art. 168 do Código: multa gravíssima (sete pontos na carteira) e retenção do veículo até sanar a irregularidade.

Porém, argumenta Santos, que ao analisarmos o texto com mais cuidado, podemos interpretar que o Contran não explicitou como serão transportadas as crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio nos veículos automotores que possuem apenas cintos de segurança tipo abdominal, presente na maioria dos veículos da frota nacional, atendo-se apenas em regulamentar o uso de cadeirinhas nos veículos dotados de cinto de segurança tipo três pontos.

A finalidade do “assento de elevação” é fazer com que o corpo pequeno da criança, inadequado para o cinto de três pontos, uma vez que a parte superior do cinto passaria pelo pescoço desta, esteja em altura adequada para ser protegido em caso de rápida desaceleração do veículo, seja por freada ou por colisão, evitando que o cinto de segurança cause lesão no

pescoço da criança. Segundo Santos (2010), argumentando de um ponto de vista jurídico, de interpretação da norma, este raciocínio faz com que se conclua que é desnecessária a utilização deste item em veículos dotados de cinto de segurança do tipo abdominal, tal como é veiculado nas informações de segurança dos próprios fabricantes. Levando-se, assim, à conclusão inevitável de que a obrigatoriedade de utilização do dispositivo tipo “assento de elevação” para a faixa etária a qual este dispositivo se destina aplica-se somente aos veículos que possuem cinto de segurança do tipo “três pontos”. Já para os veículos que possuem cinto de segurança do tipo “abdominal” e que estiverem transportando criança com a idade prevista para o uso do assento de elevação, a obrigatoriedade é de que tal infante esteja seguro pelo cinto de segurança do veículo.

Podemos perceber como o autor, vale pontuar mais uma vez, argumentando de um ponto de vista jurídico, desmonta aquilo que seria o objetivo da Resolução, ou seja, regulamentar de maneira específica, abrangendo todos os detalhes possíveis do uso dos dispositivos de retenção, as ausências presentes no CTB no que diz respeito ao transporte de crianças menores de 10 anos em carros de passeio. Porém, falha ao realizá-lo, fazendo isto de forma desastrosa e imperfeita. Levando inclusive o autor a afirmar, a partir de sua interpretação da Resolução 277/08, não haver necessidade do uso do “assento de elevação” em carros com cintos abdominais, só naqueles dotados de três pontos.

Não é sem razão que o autor aponta para esta falha na Resolução 277/08. O artigo citado acima foi publicado no dia 15 de junho de 2010. Devido a argumentos semelhantes, o Contran resolve sanar esse fato, publicando no dia 02 de setembro de 2010, no Diário Oficial da União, a Deliberação 100³⁵ que trata sobre este tema, alterando o Art. 2 da Resolução, que dizia:

Art. 2º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.

Para o seguinte texto:

Art. 2º O transporte de criança com idade inferior a dez anos poderá ser realizado no banco dianteiro do veículo, com o uso do dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura, nas seguintes situações:

- I - quando o veículo for dotado exclusivamente deste banco;
- II - quando a quantidade de crianças com esta idade exceder a lotação do banco traseiro;

³⁵ A deliberação foi referendada na Resolução 391, em 30 de agosto de 2011 (BRASIL, 2011).

III - quando o veículo for dotado originalmente (fabricado) de cintos de segurança subabdominais (dois pontos) nos bancos traseiros.

Parágrafo único. Excepcionalmente, as crianças com idade superior a quatro anos e inferior a sete anos e meio poderão ser transportadas utilizando cinto de segurança de dois pontos sem o dispositivo denominado 'assento de elevação', nos bancos traseiros, quando o veículo for dotado originalmente destes cintos.

Ou seja, a deliberação dá razão ao que é argumentado por Santos (2010): a necessidade de utilizar o assento de elevação é apenas para que a criança não se machuque com o uso do cinto de três pontos.

Desde então seguimos essa norma. O carro não é mais visto como actante que promove segurança para crianças abaixo dos sete anos e meio, com menos de 145 cm. Passamos a aceitar em nosso cotidiano um outro actante, a cadeirinha, apesar de haver alguns, como Levitt (2005) e Levitt e Doyle (2006), que questionam sua efetividade. Em 2005, Levitt proferiu uma palestra na TED³⁶, a qual transcrevo a analogia que ele faz entre a cadeirinha e uma outra solução possível, mais barata:

Era uma vez, uma terrível doença que afligia crianças. Entre todas as doenças que existiam nesse lugar, essa era a pior delas. Era a que matava mais crianças. Eis que surgiu um brilhante inventor, um cientista, que inventou uma cura parcial para tal doença. Não era perfeita. Muitas crianças ainda morriam, mas era certamente melhor do que se tinha antes. A parte boa dessa cura é que ela era de graça -- virtualmente de graça -- e muito fácil de usar. Mas a parte ruim é que não se podia usá-la em bebês e crianças com menos de dois anos de idade.

Por consequência, alguns anos mais tarde, um outro cientista -- talvez um cientista não tão brilhante quanto aquele que o precedeu, mas partindo daquela primeira invenção -- encontrou uma segunda cura. O mérito da segunda cura para tal doença era que podia ser usada para bebês com menos de dois anos. Mas o problema é que era muito cara e muito complicada de se usar. E por mais que os pais tentassem usá-la da maneira correta, quase todos acabavam usando-a da forma errada. Por ser tão complicada e cara, o que os pais acabavam fazendo era usá-la somente nos recém-nascidos e bebês de um ano. E continuavam usando o tratamento já existente para os maiores de dois anos.

Isso continuou por muito tempo. Todos estavam felizes. Existiam as duas curas. Até que uma criança, que tinha acabado de fazer dois anos, morreu desta doença. E sua mãe pensou: "Meu filho acabou de fazer dois anos, e antes disso, eu sempre usei essa cura complicada e cara, esse tratamento. E então, quando ele fez dois anos eu comecei a usar o tratamento barato e simples e me pergunto: será?" Ela questionou, como todos os pais que haviam perdido seus bebês: "...será que não havia algo que eu poderia ter feito, como continuar usando o tratamento complicado e caro?" Então ela contou para outras pessoas e indagou: "Como pode ser que algo que é barato

³⁶TED: *ideas worth spreading* é uma fundação privada sem fins lucrativos, localizada nos Estados Unidos, que profere conferências destinadas à disseminação de ideias, ou seja, "ideias que merecem ser disseminadas". Conferencistas têm suas apresentações limitadas a dezoito minutos, e os vídeos são divulgados na Internet via site da instituição.

e simples funcione tão bem quanto algo que é complicado e caro?" As pessoas diziam: "Você está certa. Talvez seja errado trocar o tratamento aos dois anos e usar a solução simples e barata." O governo ouviu essa história, juntamente com outras pessoas, e disse: "Você está certa, devemos fazer uma lei. Devemos proibir o tratamento simples e barato e não deixar ninguém mais usá-lo em seus filhos." E todos ficaram felizes e satisfeitos. (Steven Levitt fala sobre cadeiras de criança para carros, 2005)

Ele continua, relatando com sua curiosidade de economista, que tinha filhos e usava o tratamento caro e complicado e sabia da existência do tratamento barato, e que resolveu “dar uma olhada” nos dados existentes sobre acidentes utilizando cadeirinha *versus* acidentes utilizando cinto de segurança, para ver qual funcionava melhor (LEVITT, 2005; LEVITT e DOYLE, 2006). Uma vez que esses resultados já foram discutidos pouco acima, vamos ficar por aqui. Mas o que é interessante no argumento de Levitt é que, após o resultado de seus estudos, as pessoas falaram:

"Isso é terrível! Como uma coisa tão simples e barata pode ser tão boa quanto a solução cara?" O governo ficou furioso, e mais ainda as pessoas que desenvolveram a solução cara. Eles ficaram muito furiosos, pois pensaram: "Como vamos competir com algo que é essencialmente de graça? Vamos perder todo o nosso mercado." As pessoas ficaram bravas e chamaram aquele cara de coisas horríveis. Então ele decidiu que talvez devesse sair do país por alguns dias e procurar gente mais inteligente e de mente mais aberta, em um lugar chamado Oxford, e ir lá e tentar contar essa história por lá (Steven Levitt fala sobre cadeiras de criança para carros, 2005).

Levitt fez um experimento, num laboratório independente que quis permanecer anônimo, uma vez que sobrevive de testes para fabricantes de cadeirinhas infantis, que confirmou sua teoria da eficiência de ambos serem equivalentes para crianças acima de dois anos através de testes simulados de impacto. Esses resultados foram somados aos que ele já tinha dos bancos de dados americanos de acidentes reais (LEVITT, 2005; LEVITT e DOYLE, 2006).

Ele propõe uma solução simples e barata: que os encostos dos bancos traseiros sejam modificados ainda na fábrica para serem articulados e puxados para baixo, fazendo com que a criança fique na altura ideal para que o cinto de segurança não fique inadequadamente passando nem no seu pescoço nem no seu abdômen. Simples, barata, e já sairia de fábrica, tais como os cintos de segurança, e como imaginava Santos (2010). Por que não se adotar tal solução? No interlúdio a seguir, conto uma breve história de como a cadeirinha foi construída como actante que promove segurança.

“QUASE COMO CARREGAR NO SEU CORAÇÃO, SÓ QUE COM CINTO DE SEGURANÇA!” OU UMA BREVE HISTÓRIA DAS CADEIRINHAS

“Quase como carregar no seu coração, só que com cinto de segurança!” – Assim começa um anúncio de venda de uma cadeirinha infantil em um site de vendas coletivas³⁷, no mês de setembro de 2010, pouco depois do dia 1º de setembro em que a “Lei da Cadeirinha” entrou em vigor. Ele continua:

Seu filho merece ser transportado com toda **segurança** e amor. Para isso, a Cosco Proteck desenvolveu este assento para automóveis destinado a crianças de **15 a 36 kg**, para que sejam levados de forma segura e confortável para um passeio, para escolinha ou para casa dos avós. Possui **selo** de Identificação da Conformidade do **INMETRO**, proporcionando maior proteção ao seu pequeno, e mais confiança para os papais.
(...) Garanta um passeio tranquilo e **confortável** às suas crianças. Assento tão completo e por esse preço, é mais que um investimento, é uma demonstração de carinho para o seu filho.

Os grifos são originais do anúncio e servem de estratégia para frisar bem aquilo que o comerciante quer que tenhamos em mente: segurança, Inmetro, confortável. Uma demonstração de carinho. Porém, outra coisa chama a atenção, o modo como é mencionado a que crianças o dispositivo se destina: aquelas de 15 a 36 kg.

No capítulo primeiro vimos que a legislação dividiu o transporte de crianças de forma segura nas diferentes cadeirinhas por idade e não por um entrecruzamento peso/altura. Tal fato deve-se à questão de que assim facilita-se a fiscalização – como veremos no capítulo seguinte, no qual iremos perceber as controvérsias nos relatos dos próprios fiscalizadores em não saber como verificar se a criança encontra-se no equipamento correto.

Neste interlúdio busquei remontar a história das cadeirinhas, a fim de entender essa dissonância entre aquilo que vai ser estabelecido pelos fabricantes – a divisão por peso e/ou altura – e o que vai ser preconizado pela lei – as diferentes idades. Antes, passeio pelos diferentes dispositivos – os ancestrais – que reconheciam a criança como um ser diferente do adulto, que precisa ser transportada de maneira distinta, primeiro por uma questão de comodidade, depois como item de segurança.

³⁷ MuccaClub (www.muccaclub.com.br), acessado em 27.09.10. Por tratar-se de um *snapshot* da página, que é eliminada após o anúncio ser encerrado, esta se encontra no Anexo D.

I. As primeiras cadeirinhas

Por décadas após a invenção do automóvel, os assentos infantis não estavam voltados para questões de segurança, e sim tinham por preocupação principal mantê-los contidos no carro. Os primeiros assentos infantis datam de 1898 e se resumiam a um pano de saco com uma alça de cordão que ficava pendurada no encosto de cabeça do assento do passageiro, tendo por intento não deixar a criança cair ou se levantar quando o carro estivesse em movimento (SCHNARR, 2008). O primeiro anúncio de assento infantil oferecido como acessório para o carro que encontrei foi o do carro *Buckboard*, produzido pela Waltham MFG. Company, no ano de 1904.

Figura 7 - Assento infantil do Buckboard.



Fonte: The Truth About Cars - Just for a Kid (<http://www.thetruthaboutcars.com/2013/06/just-for-a-kid-not-quite-dot-approved>)

Outros fóruns de língua inglesa na internet sobre carros e seus acessórios consideraram como o primeiro assento infantil comercial em grande escala aquele inventado em 1921, após a introdução do carro *Model T* de Henry Ford no mercado americano. Como seu parente anterior, era bastante diferente das cadeirinhas atuais, como podemos ver na foto abaixo:

Figura 8 - Assento Infantil do carro Model T



Fonte: Model T Ford Forum (<http://www.mtfca.com/>)

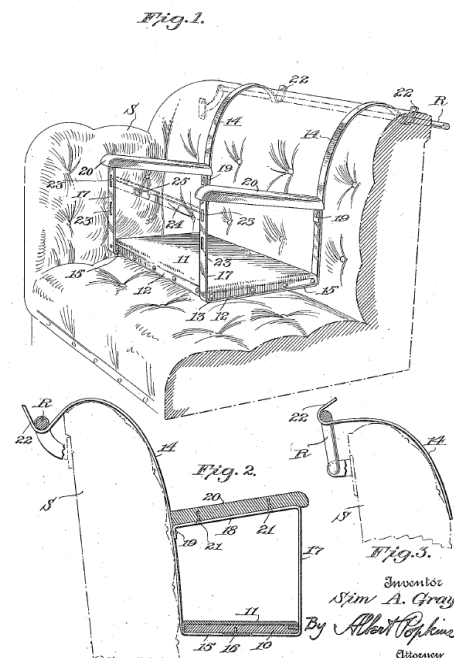
Durante a década de 1920, nos EUA, várias patentes de assentos com intenção de serem específicas para o transporte de crianças foram submetidas ao *United States Patent Office*, como alguns que compilo abaixo, com pequenas referências do texto da patente ao lado, com tradução minha:

Essa invenção diz respeito a acessórios automotivos e faz referência em especial a um assento automotivo auxiliar.

É sabido que o motorista de um automóvel acha difícil transportar uma criança pequena ao seu lado por causa do perigo para a criança e por causa do perigo de acidentes à máquina causados por distração da atenção do operador em sua condução pela necessidade de olhar a criança.

Um objeto importante da presente invenção é prover um assento simples e eficiente que pode ser pendurado atrás do assento dianteiro de um automóvel e que irá prender com segurança uma criança pequena sem perigo para a criança e sem requerer que o operador tire a atenção de sua condução. (GRAY, 1922)

S. A. GRAY;
AUXILIARY AUTOMOBILE SEAT.
APPLICATION FILED AUG. 29, 1921.
1,407,408. Patented Feb. 21, 1922.



Feb. 1, 1927.

D. CAGLE
BABY HOLDER

Filed July 14, 1924

1,616,349

3 Sheets-Sheet 1

Minha presente invenção faz referência a um meio simples, barato e efetivo para suportar um infante numa posição ereta confortável no assento de um automóvel ou algo assim.

Meu objeto é a provisão de um segurador de bebê para esse propósito que pode ser removido e ajustado nas costas do assento de um automóvel e que é de tal forma construído que envolve o peito e os braços como também a virilha de um infante para confortavelmente e efetivamente suportar a criança na posição sentada no automóvel. (CAGLE, 1927)



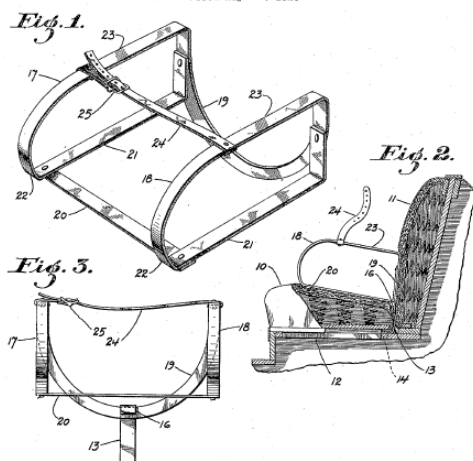
WITNESS: Gerald H. Hemen.

Dora Cagle
INVENTOR
W. J. Evans
ATTORNEY

April 5, 1927.

H. C. MCGREGOR ET AL
DEMOUNTABLE SEAT
Filed May 11, 1925

1,623,259



Essa invenção se refere a acessórios para automóveis e, particularmente, a um assento desmontável.

Ocorre com frequência de o motorista de um automóvel ser acompanhado por uma criança pequena que não pode ser segurada com conveniência enquanto se conduz o carro, e é o objeto principal da presente invenção prover um assento desmontável que pode ser prontamente instalado dentro do carro ou removido, e cujo assento proporciona meios convenientes para suportar uma criança pequena e prender a criança para que ela não caia do assento enquanto desatendida por um acompanhante. (MCGREGOR e MCGREGOR, 1927)

Modelos posteriores, como os produzidos pela *Bunny Bear Company* em 1933, eram basicamente assentos de elevação, sustentando os pequenos e pequenas para que seus pais pudessem olhá-los pelo retrovisor.

Figura 9 - Assento infantil da Bunny Bear Company.



Fonte: mental_floss (<http://mentalfloss.com/article/25676/not-so-famous-firsts-infant-edition>)

Nos anos de 1940, vários fabricantes lançaram assentos de tecido numa armação de metal que eram anexadas ao assento frontal do carro para que as crianças pudessem ver melhor pelo para-brisas. Para dar a ideia de que era a criança que dirigia o carro, um volante de brinquedo era frequentemente adicionado à estrutura. Assim a criança podia brincar de que estava dirigindo, parecido com a que vemos a personagem Maggie sentada na abertura do desenho Os Simpsons.

Figura 10 - Assento dos anos 1950



Fonte: mental_floss (<http://mentalfloss.com/article/49280/brief-history-7-baby-basics>)

O primeiro assento *de segurança* infantil para crianças apareceu em 1962, quando o inglês Jean Ames criou um assento infantil que ficava de frente para o assento do carro, completo com um sistema de amarras em formato de Y para prender o bebê com segurança em caso de acidentes. Ele escolheu fazê-lo dessa forma – voltado para trás – porque ele operava com o conceito de que é mais seguro que, em caso de colisão, a criança desacelerasse na mesma direção em que o carro estava se movendo. Naquele mesmo ano, Leonard Rivkin, estadunidense, inventou o que ficou conhecido como *Strolee National Safety Car Seat for Children*, podendo este ser usado tanto no banco da frente quanto no de trás. Abaixo, ilustrações de sua patente e um recorte de um jornal no qual Leonard aparece demonstrando seu invento.

Figura 11 - Infant's Seat

Oct. 22, 1963

L. RIVKIN
INFANT'S SEAT

3,107,942

Filed March 5, 1962

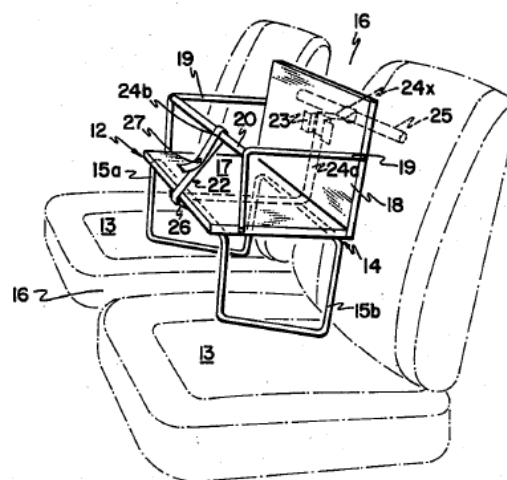


FIG. 1

Fonte: (RIVKIN, 1963)

Figura 12 – Trecho de jornal com Leonard Rivkin demonstrando o *Strolee National Safety Car Seat for Children*.



Fonte: The Castle Pines Connection

(<http://www.castlepinesconnection.com/pages/news/2011/qtr3/cpc3/buckleUp.html>)

Nesta época, os bancos da frente dos carros eram feitos de forma a dobrar para frente, o que fazia com que as crianças fossem catapultadas no para-brisas em uma colisão, se estivessem soltas ou nos assentos infantis disponíveis. O que o invento de Rivkin trazia de inovação era que a armação de metal era feita de forma a manter o assento do carro no lugar, prevenindo que o assento do passageiro dobrasse.

Este é reconhecido como o primeiro assento infantil para carros cujo objetivo era trazer segurança para a criança, e não simplesmente contê-la ou levá-la de forma conveniente para o/a condutor/a. É a partir de seu invento que os diferentes assentos infantis foram elaborados e aperfeiçoados como, por exemplo, o *Tot-Guard*, fabricado em 1968 pela Ford Motor Company. A cadeira de plástico era atacada pelo cinto de segurança já disponível no carro e contava com um console acolchoado na frente da criança para amortecer o impacto em caso de acidente. No mesmo ano, a General Motors desenvolveu seu próprio assento de segurança, o *Loveseat for Toddlers*, seguido logo depois pelo *Loveseat for Infants* e o assento conversível *Bobby Mac* (STEWART, 2009).

Figura 13 - Ford Tot-Guard.



Fonte: mental_floss (<http://mentalfloss.com/article/49280/brief-history-7-baby-basics>)

Figura 14 - General Motors Infant Love Seat.



Fonte: iOffer (http://www.ioffer.com/img3/wantad/189/193/4/Gypsy_Ad.jpg)

II. As normas de fabricação e as cadeirinhas atuais

Desde as primeiras cadeirinhas desenhadas com o objetivo de segurança, seus modelos vêm evoluindo bastante. Por propor fazer uma *breve* história das cadeirinhas, acredito que uma definição ostensiva dos vários modelos e marcas que já existiram até o momento fica para uma outra oportunidade. O interessante é notar que, desde que as cadeirinhas passaram a

ser identificadas como o actante que promove segurança para crianças que não podem dispor apenas do cinto de segurança do carro - uma vez que se encontram abaixo dos 145 cm necessários para tal (WAKSMAN e PIRITO, 2005; OLIVEIRA, CARVALHO e JOÃO, 2005; SAFE KIDS WORLDWIDE, 2009) -, passam a surgir normas que visam regulamentar a fabricação desses dispositivos.

No cenário internacional, as normas mais conhecidas em vigência que dispõem sobre os requisitos de segurança para os dispositivos de retenção no transporte de crianças são as seguintes: FMVSS-213 e 225 nos Estados Unidos; ECE-R44 na Europa; CMVSS-201 e 202 no Canadá; ADR-04 e 32 na Austrália; e ISO-13216 que propõe ser um padrão Internacional.

No caso dos dispositivos de retenção para crianças utilizados no mercado europeu, por exemplo, um selo próprio na forma de etiqueta (seja em tecido ou adesiva) identifica os assentos que estão devidamente homologados conforme a norma vigente (ECE-R44) e dispõe também de dados classificatórios quanto ao peso da criança e a qual o assento se destina.

Para a cadeirinha estar de acordo com a norma de segurança europeia, na etiqueta devem constar os seguintes dados (MAXI-COSI, 2013):

1. Os dois últimos dígitos devem acabar em 04
2. Identificar a qual dos três tipos de assentos aprovados pertence: universal, semi-universal ou específico.
3. A que grupo se destina. Se há a adição de uma letra Y, significa que a cadeirinha dispõe de um sistema de fecho de cinco pontos com faixa pélvica.
4. Indicador de aprovação europeia
5. Indica o país na qual a cadeirinha adquiriu aprovação: 1=Alemanha, 2=França, 3=Itália, 4=Holanda, etc.
6. Número de aprovação
7. Número único que identifica a cadeirinha. Serve para testes e rastreamento de lotes
8. Detalhes de produção: semana e ano, nesse caso, semana 07, ano 2006
9. Referência do artigo do fabricante
10. Código EAN
11. Código de barra
12. Nome do Fabricante



A norma brasileira NBR 14400 tem padrão internacional e foi elaborada com base nos critérios da ECE-R44 (CARVALHO FILHO, 2013; ROMARO e FONSECA, 2004). Como mencionado no capítulo anterior, esta norma foi elaborada pela ABNT em 1999 para regulamentar os requisitos técnicos na fabricação dos assentos infantis. Desde o dia 1 de abril

de 2009, todas as cadeirinhas novas fabricadas no Brasil ou importadas têm de passar por avaliação específica no Inmetro, de acordo com a Portaria n°. 38/2007³⁸(INMETRO, 2007).

Tal Portaria traz definições importantes no que diz respeito aos procedimentos de fiscalização dos dispositivos de retenção disponíveis no mercado brasileiro. Define da seguinte forma os dispositivos possíveis (INMETRO, 2007):

Dispositivo de retenção parcial para crianças: Dispositivo, como a almofada de apoio que, quando usado em conjunto com o cinto de segurança de adulto, que passa em volta do corpo da criança ou que segura o dispositivo de retenção para crianças, forma um sistema completo de retenção para crianças.

Cadeirinha de segurança para criança: Dispositivo de retenção para crianças que compreende uma cadeirinha na qual a criança é posicionada e retida.

Almofada de apoio (*booster cushion*): Almofada rígida que pode ser usada com cinto de segurança de adulto.

Cinto: Dispositivo de retenção que compreende uma combinação de tiras com fecho, dispositivo de ajuste e partes de fixação.

Berço portátil: Dispositivo de retenção para acolher e reter uma criança em posição deitada, ou inclinada com a coluna vertebral da criança disposta perpendicularmente ao plano longitudinal médio do veículo. Este dispositivo é projetado para, em caso de uma colisão, dividir as forças de retenção entre a coluna vertebral, a cabeça e o corpo da criança, exceto os membros.

Dispositivo de retenção para crianças com necessidades específicas: Dispositivo de retenção para crianças destinado a crianças que possuem necessidades específicas em função de um problema físico ou mental.

Utilizarei um parágrafo ou dois para falar brevemente sobre o último item. Eu particularmente fiquei bastante curioso para conhecer estes dispositivos por não ter visto ainda nenhum deles no mercado em minhas andanças por lojas específicas de produtos para crianças que vendiam cadeirinhas.

Por sincronicidade³⁹, uma das pessoas que entrevistei me indicou uma amiga aqui no Recife que tinha um filho com paralisia cerebral e que andava com o mesmo no carro, utilizando aparatos improvisados. Porém, ela não retornou meus contatos e entendi que não estava disposta a participar da pesquisa. Dentre os materiais pesquisados, é apenas em uma cartilha informativa, com mais de dez anos de publicada, que é mencionado algo em relação ao transporte de crianças com necessidades especiais:

³⁸ As datas parecem contraditórias, porém, apesar de a portaria continuar com a mesma referência (38/2007), sua última atualização data de março de 2012.

³⁹ Este é um termo desenvolvido por Carl Gustav Jung, no qual uma das definições diz respeito a eventos relacionados de forma significativa, mas não causal, isto é, não coincidentes no tempo e no espaço (SAMUELS, SHORTER e PLAUT, 2008). Apesar de distante do referencial trazido na tese, diz respeito a minha formação de psicólogo desde a graduação e minha constituição enquanto pessoa e acredito que descreve bem meu sentimento no episódio.

O transporte de crianças prematuras e portadoras de necessidades especiais merece cuidados extras e orientação médica. As prematuras, nascidas com menos de 37 semanas de gestação, poderão apresentar distúrbios cardiorrespiratórios (apneia, hipoxemia e bradicardia), por isso necessitam de avaliação médica para serem transportadas com segurança.

Crianças necessitando de cuidados especiais quanto à saúde, como aquelas portadoras de traqueostomia, imobilizações, distúrbios do comportamento, anormalidades do tônus muscular e cadeirantes, também necessitam de avaliação médica, que deverá prescrever o tipo de transporte e a forma mais adequada de acomodação.

Transportar crianças em veículo automotor sem a observância das normas de segurança especiais estabelecidas no Código de Trânsito Brasileiro é considerada infração gravíssima, com penalidade de multa, além de o veículo ficar retido até que a criança seja retirada do banco dianteiro (ABRAMET; DENATRAN; PSA PEUGEOT CITRÖEN, 2001, p. 19).

Como esperado, cabe ao/a responsável pelo transporte da criança informar-se da existência – e se existem realmente – de tais dispositivos especiais, mas não deixa de ser lembrado que há punição para aqueles que não o fizerem. Remeto o/a leitor/a, que tenha a mesma curiosidade que eu, a acessar o site do Children's Hospital of the Kings Daughter⁴⁰ para visualização de fotos de alguns desses dispositivos para crianças com necessidades especiais, ou de aparatos para adequá-las a assentos comuns, e dos fabricantes que as produzem.

Finalizado o comentário, a Portaria do Inmetro (INMETRO, 2007) divide os dispositivos em quatro categorias: a) *universal*: que pode ser utilizada na maioria das posições dos assentos dos veículos em conjunto com os cintos já existentes; b) *restrita*: usada apenas em determinadas posições de assento e apenas em certos modelos de veículos, como indicado pelo fabricante de dispositivo de retenção para crianças ou pelo fabricante do veículo; c) *semi-universal*; e d) *veículo específico*: usada apenas em determinados modelos de veículos, como dispositivo embutido de retenção para crianças.

E divide ainda em duas classes: a) *integral*: compreende uma combinação de tiras ou componentes flexíveis com um fecho, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em alguns casos, uma cadeirinha complementar e/ou proteção anti-choque capaz de ser ancorada através de sua(s) própria(s) tira(s); e b) *não integral*: compreende um dispositivo de retenção parcial que, quando usado em combinação com um cinto de segurança de adulto, que passa em volta da criança ou segura o dispositivo de retenção para crianças, forma um sistema de retenção para crianças completo.

Devem ainda constar no dispositivo de retenção para crianças, de maneira clara e inapagável, as seguintes informações: a) Razão social/nome fantasia do

⁴⁰<http://www.chkd.org/services/CarSeatLoaner/>

fabricante/importador; b) Endereço do fabricante/importador; c) Mês e ano de fabricação; d) Grupos de massa do dispositivo de retenção para crianças; e) Designação do modelo certificado; f) Número e ano da norma técnica; g) Número da Autorização para o uso da Identificação da Conformidade; h) Selo de Identificação da Conformidade do Inmetro, contendo o n.º do Organismo de Certificação do Produto (OCP), posto de forma clara e duradoura; e i) Os dizeres: “CASO ESTE PRODUTO TENHA SIDO SUBMETIDO A VIOLENTO ESFORÇO EM UM ACIDENTE, SUBSTITUA-O IMEDIATAMENTE”.

O manual de instalação dos dispositivos deve conter, no mínimo, as seguintes informações:

1. Instruções na língua portuguesa;
2. Recomendações e informações importantes:
 - "Siga todas as instruções deste manual para que a criança tenha a maior proteção possível em casos de acidente".
 - "Este equipamento é projetado para ser utilizado apenas em bancos veiculares voltados para frente."
 - "Este dispositivo de retenção para crianças foi projetado para absorver parte da energia de um impacto do veículo, de forma a reduzir o risco do usuário, em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança."
 - "O equipamento desocupado (que não esteja sendo utilizado) deve ser mantido preso ao cinto de segurança ou no porta-malas do veículo."
 - "Nunca efetue qualquer modificação ou acréscimo no dispositivo de retenção para crianças em veículos automotivos. O conjunto de componentes do dispositivo de retenção foi testado e aprovado para proteger a criança. Desta forma, o responsável por qualquer alteração no dispositivo de retenção, descaracterizando assim as condições da certificação, afetará a segurança da criança."
 - "Este produto é apropriado para crianças com peso compreendido entre ...kg e ...kg."
 - "Nunca transporte a criança sem um equipamento de retenção ou num equipamento que não seja adequado a sua idade, peso e altura, pois, desta forma, ela estará em maior risco de sofrer lesão em caso de um acidente."
 - "Por se tratar de um item de segurança, nunca adquira um produto usado, principalmente por não serem conhecidos os esforços a que o produto foi submetido anteriormente."
 - "Não utilize este equipamento se o mesmo passar por acidente".
 - "Nunca deixar a criança no dispositivo de retenção para crianças em veículos automotivos, sem a devida supervisão de um adulto."
 - "Um dos grandes objetivos dos dispositivos de retenção é evitar ao máximo que o corpo da criança sofra movimento. Desta forma, antes de sair com o veículo, certifique-se de que o dispositivo de retenção esteja bem firme no banco do veículo, e que o sistema de retenção do mesmo esteja devidamente afivelado à criança".
 - "É importante destacar que a utilização de almofadas de adaptação para bebês deve contornar a cabeça, e não apoiar, para não prejudicar o pescoço da criança. E ainda, o fabricante deve deixar claro até quando (idade ou altura do bebê) este adaptador deve ser utilizado. Quando não existe esse adaptador de cabeça, mas a cadeira parece ser grande para o bebê (no caso das conversíveis quando o bebê é recém-nascido), recomendado o uso de

rolinhos de toalha de algodão para dar sustentação ao corpo e cabeça do bebê.”

- “Nunca deixe bagagens ou outros objetos passíveis de causar ferimentos próximos da criança.”

- “Nunca deixe a criança sozinha no veículo.”

- “Guardar este manual de instruções para eventuais consultas.”

3. Deve conter instruções para limpeza do dispositivo de retenção para crianças;

4. Deve conter instruções para a instalação do dispositivo de retenção para crianças, contendo, no mínimo, o seguinte:

- Figuras ilustrativas do produto, com nitidez, para cada etapa da instalação;

- Indicações de cada componente do produto;

- Orientações mínimas para cada etapa da instalação, como por exemplo: indicar a posição da cadeira de acordo com peso da criança; orientar qual o caminho do cinto do carro na cadeira, de acordo com sua posição; orientar como deixar a cadeira presa ao cinto com firmeza.

5. Deve conter orientações para a utilização do dispositivo de retenção para crianças, como, por exemplo:

- Grupos de massa adequados para o uso no dispositivo de retenção para crianças;

- Regulagem biométrica;

- Correto posicionamento da criança.

6. Para maior facilidade do usuário, o manual de instalação do produto deve conter informações objetivas e ilustrativas. A linguagem não deve ser técnica e as explicações de manuseio do equipamento devem vir acompanhadas de ilustrações.

Tal portaria surge após diferentes testes feitos pelo Inmetro em relação à conformidade das cadeirinhas e como resultado do Plano de Ação Quadrienal 2004-2007 da instituição, mencionado no capítulo dois. É no ano de 2007 e através desta portaria que se inicia a certificação compulsória das cadeirinhas de acordo com a norma NBR 14400, prevendo a obrigatoriedade do selo em todos os dispositivos disponíveis no mercado até 01 de outubro de 2008 (INMETRO, 2007). Porém, como dito pouco acima, seus prazos foram continuamente prorrogados até março de 2009, para que os comerciantes dessem conta de vender todo o estoque de cadeirinhas não certificadas para poder comprar as cadeirinhas certificadas. Tamanha contradição será melhor tratada no capítulo seguinte.

O processo de homologação das cadeirinhas é administrado por um Organismo de Certificação do Produto acreditado pelo Inmetro, e ao final deste processo o produto recebe um número de autorização que passa a constar no selo de identificação de conformidade (o conhecido selo do Inmetro), com o aspecto semelhante ao da figura abaixo:

Figura 15 - Selo de Homologação do Inmetro



Neste selo devem constar: 1) a marca do Inmetro; 2) o OCP responsável pelos ensaios; 3) a norma técnica correspondente; 4) o número de série; e 5) o número da autorização para o uso do selo. Além dos dados que constam no selo, no produto deverá conter também mês e ano de fabricação para rastreabilidade, endereço do fabricante/ importador, especificação do modelo, grupo de massa do dispositivo de retenção, folheto de orientações de montagem e os dizeres “caso este produto tenha sido submetido a violento esforço em um acidente, substitua-o imediatamente” (INMETRO, 2007; CARVALHO FILHO, 2013).

As fiscalizações devem ser feitas pelos Institutos de Pesos e Medidas estaduais, que são autarquias vinculadas à Secretaria de Justiça, com anuência do Inmetro, para retirar do comércio aqueles produtos que não possuem o selo de conformidade ou que por motivo outro não se enquadrem nos requisitos legais. Cabe aos fabricantes de veículo a responsabilidade de estabelecerem condições ou restrições para o uso das cadeirinhas para cada modelo de veículo produzido, seja através da adequação dos cintos de segurança, ou pela eficiência dos sistemas *Isofix*, *Latch* ou *Top Tether*, quando for o caso. Cabe também a estes fornecerem informações nos Manuais de Bordo para cada modelo de veículo, com o intuito de orientar os clientes em relação aos cuidados no transporte de crianças, destacando a importância desses dispositivos – sempre em conformidade com as crianças que serão transportadas (INMETRO, 2007; CARVALHO FILHO, 2013).

II.1. Isofix, Latch e Top Thether

Isofix⁴¹ é um sistema de encaixe padronizado internacionalmente, que proporciona o modo mais seguro, fácil e rápido para se instalar corretamente uma cadeirinha sem a necessidade de cintos de segurança. Nesse sistema, as cadeirinhas se encaixam em dois pontos padronizados localizados na base da cadeira, mais um dispositivo que impeça a cadeira de inclinar para frente, seja um pé de apoio ou um Top Tether (MAXI-COSI, 2013).

Nos anos que virão, há uma possibilidade alta de que os veículos produzidos aqui no Brasil terão de ser fabricados com esse equipamento, uma vez que o sistema já existe em muitos veículos comercializados no Brasil. O problema é encontrar cadeirinhas com o encaixe apropriado para esse sistema⁴² (CAROLINA, 2012). O motivo é que o sistema Isofix ainda não é contemplado pela NBR 14400. Apesar de ser um método mais seguro, as cadeirinhas importadas que dispunham apenas do sistema Isofix estariam em desacordo com a Resolução 277/08 se comercializadas, uma vez que só podem ser disponibilizadas no mercado aquelas que levam o selo do Inmetro.

Um dos engenheiros da comissão técnica de segurança veicular da Sociedade de Engenheiros da Mobilidade (SAE Brasil – a mesma que fez os testes com os cintos infantis), Oliver Schulze, afirma em entrevista:

“Com certeza, é muito mais seguro. Num impacto, se presa com o cinto, a cadeira tem um certo deslocamento, que é natural por causa do alongamento do cadarço. Com o Isofix, fica rigidamente presa na carroceria do veículo. Fica mais bem posicionada e a eficiência é muito maior. (...) Ao encaixar, ela faz um ‘clique’, o que garante ao motorista que está bem fixada”, acrescenta Schulze, lembrando que essa é outra grande vantagem, já que a colocação da cadeirinha pelo cinto de segurança é difícil e nem sempre fica bem feita (CAROLINA, 2012)

Desta forma, esse sistema oferece uma conexão sólida e permanente entre a cadeirinha e o chassi, fazendo com que a força de impacto seja melhor controlada, resultando em menor força aplicada no corpo da criança, sem a necessidade do uso dos cintos de segurança do

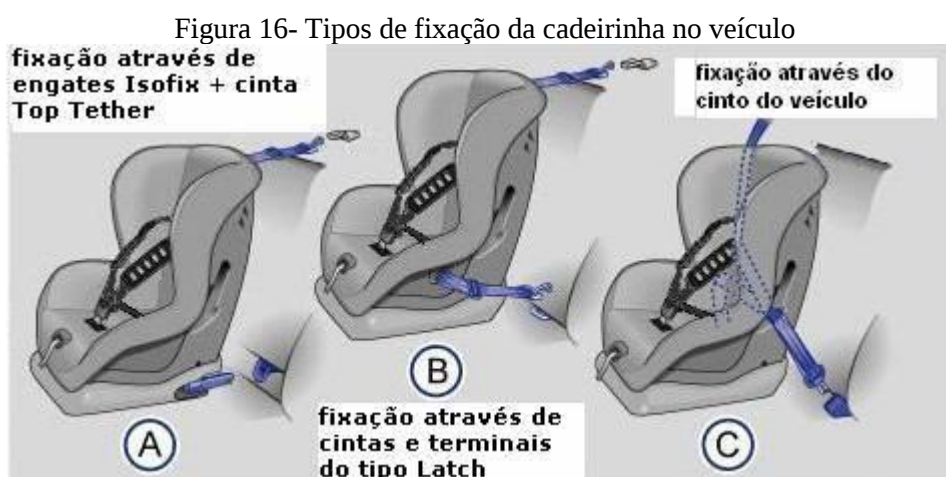
⁴¹O nome vem de ISO (International Standardization Organization) e Fix (Fixation).

⁴² São os carros que têm o sistema: “Audi – Todos, exceto os da família R8 e o modelo TTRS (revendas comercializam cadeirinhas com Isofix); BMW – Todos, inclusive os Mini; Chrysler – Todos; Citroën – DS3, DS5, C4, C4 Pallas, C4 Picasso, Grand C4 Picasso e C5; Fiat – Bravo, Freemont e 500; Ford – Novo Ecosport, Fusion, Edge e New Fiesta (a marca estuda comercializar, como acessório, cadeirinhas com Isofix); GM – Camaro, Malibu, Captiva, TrailBlazer, Cruze (hatch e sedã); Hyundai – Azera, Veloster, Genesis, Veracruz e Sonata; Kia – Optima; Land Rover – Freelander 2, Range Rover Evoque e Novo Range Rover Vogue; Mercedes – Todos, com exceção dos veículos de dois lugares (SL, SLK, SLS). O smart fortwo, a partir do modelo 2011, também tem; Mitsubishi – Outlander; Nissan – Versa (nas versões mais caras); Peugeot – 508, 3008, RCZ e 308 CC; Suzuki – SX4 e Grand Vitara; Toyota – Camry; Volkswagen – Polo (hatch e Sedan), Golf, Passat (Sedan e Variant), CC, Tiguan, Touareg, Jetta (Sedan e Variant), Amarok e Fusca; Volvo – Todos. Não têm: Chery, Honda, JAC e Renault” (CAROLINA, 2012).

veículo, o que minimiza os erros de instalação se comparados à instalação dos cintos de segurança nas cadeirinhas.

Quanto ao padrão de fixação Latch⁴³, este usa terminais de ancoragem análogos ao do sistema Isofix e se trata de um sistema que é adotado principalmente nos Estados Unidos, em que a fixação superior e inferior das cadeirinhas é feita através de cintas que são ligadas a terminais de encaixe. As cadeirinhas neste sistema precisam obrigatoriamente ser fornecidas com os respectivos engates, que são fixados nos terminais de ancoragem do veículo, semelhantes ao Isofix. Geralmente os veículos saem já de fábrica com os terminais de engate que servem tanto para o Isofix como Latch, uma vez que os terminais de engate se equivalem (CARVALHO FILHO, 2013).

Tanto a fixação pelo sistema Isofix como através do sistema Latch podem ser complementadas com o dispositivo anti-rotação denominado Top Tether, que consiste em uma ancoragem adicional na parte superior da cadeirinha.



Fonte: (CARVALHO FILHO, 2013)

Já o Top Tether é um sistema universal, no qual qualquer cadeirinha que disponha desse sistema deve encaixar sem problemas num carro que possua um ponto de fixação para este dispositivo. Pode estar localizado em diferentes locais na traseira do veículo: nas costas do banco traseiro, na parte baixa do bagageiro ou no teto (MAXI-COSI, 2013). Na maioria dos carros que dispõem desse dispositivo, há um logotipo destacado na área de encaixe:

⁴³A sigla vem do inglês Lower Anchors and Tether for Children.

Figura 17 - Logotipo Top Tether



Uma vez que existem poucos modelos de carro nacionais que já dispõem do sistema Isofix e, como já foi mencionado, não existem ainda cadeirinhas disponíveis no mercado fabricadas, com esse sistema, por falta de certificação do Inmetro. Apesar da pressão de órgãos como a ONG Criança Segura, o SAE Brasil e a Abramet, para que se regule o mais rápido possível e para que todos os dispositivos disponíveis no mercado e os carros nacionais utilizem esse sistema, estas ainda não são famosas por aqui. Em relação a esta questão, meu posicionamento é semelhante ao de Levitt (2005), pois acredito que se continua investindo na solução cara como a única possível, quando existem carros no mercado internacional que já adotaram a cadeirinha integrada ao próprio banco traseiro, de fábrica, como uma alternativa viável para crianças que já estão grandinhas para o bebê-conforto.

Porém, há desvantagens importantes a se considerar no que diz respeito às cadeirinhas integradas no carro. No caso de um acidente, por exemplo, geralmente é preferível remover a criança diretamente com a cadeirinha, o que mantém a criança imobilizada no caso de lesão espinhal ou na cabeça, permitindo um transporte mais seguro para a ambulância (SAFE KIDS WORLDWIDE, 2013). Ou, ainda, o uso de uma cadeirinha integrada pode deixar o pai/mãe sem um modo alternativo de transportar a criança em outro veículo: com os avós, vizinhos, quando o carro estiver na oficina, etc.

III. Ausências: as pessoas que transportam crianças em ônibus

Nos ônibus, o raciocínio a ser seguido não é o mesmo. Apesar de ser um transporte automotivo tanto quanto o carro, é de uso coletivo público e acaba por cair em outras esferas, seja de legislação, seja de processos de inscrição em relação a acidentes. Isso é notável quando observamos a questão da obrigatoriedade do cinto de segurança nesses veículos, por exemplo. No que diz respeito ao transporte rodoviário, os ônibus e micro-ônibus são obrigados desde o ano de 1999 a saírem de fábrica com os cintos de segurança, ficando de acordo com os artigos 65 e 167 do CTB (BRASIL, 1997) e da Resolução nº 14, de 1998, do Contran, cujo parágrafo único do art. 6º prevê o cinto de segurança do tipo subabdominal para

os passageiros: “Os ônibus e microônibus poderão utilizar cinto subabdominal para os passageiros” (BRASIL, 1998b). A Resolução citada isenta a presença desse item – com exceção de condutor e tripulantes – nos veículos destinados ao transporte de passageiros em percurso que seja permitido viajar em pé.

Então encontramos duas dificuldades no que diz respeito à exigência de cadeirinhas nesses transportes. Primeiramente, a não presença de cintos de segurança nos veículos em que é permitido aos passageiros viajarem em pé faz com que pais e mães não tenham como prender as cadeirinhas caso precisem utilizá-las. Em segundo lugar, os três tipos de cadeirinha previstos na Resolução 277/08 não são certificados para ônibus, além de que todos precisam atender à NBR 14.400, que prevê a instalação apenas em cintos de três pontos. Os ônibus rodoviários nos quais os cintos de segurança são obrigatórios dispõem apenas de cintos subabdominais, de dois pontos, conforme previsto na Resolução 14/98 citada acima. Caso nos ônibus fossem exigidas as cadeirinhas,

[...] as fábricas teriam de rever projetos, linhas de montagem e realizar testes exaustivos, de novos modelos, com carroçarias compatíveis à ancoragem dos dispositivos que viessem a ser projetados para utilização em ônibus, o que demandaria alguns anos. Por isso, o projeto jamais poderia vigor (...) (JÚNIOR, 2008).

É com esses argumentos que o Deputado Sandes Júnior, da Comissão de Viação e Transportes, começa o veto do Projeto de Lei 4270 de 1998, de autoria do Deputado Hugo Leal (2008), que tinha por intento obrigar as empresas concessionárias do serviço de transportes interestaduais de passageiros de qualquer modalidade a ofertar aos usuários, gratuitamente, cadeiras para acomodação segura⁴⁴ de crianças de até doze anos de idade incompletos, à razão de 5% do total de assentos do veículo.

Os argumentos do Dep. Sandes Júnior, relator do veto ao projeto, continuam:

Embora o projeto proponha a aplicação da medida em cinco por cento das cadeiras, que corresponde a três assentos do total de quarenta e oito, ficaria impossível prever uma configuração mais barata, com assentos próximos, tendo em vista que as crianças têm que sentar perto dos pais.

Em caso de acidentes, as empresas poderiam ficar a mercê de ações judiciais de responsabilidade civil, das famílias que viessem a perder crianças que não tivessem sido acomodadas em um desses três assentos.

Do ponto de vista operacional, as empresas teriam que prover nove tipos de retentores, para cobrir as combinações possíveis de venda, tendo que destinar parte do espaço da bagagem para acomodá-los, nas situações de comercialização diferenciada por trechos da linha.

Os custos adicionais de todas essas providências seriam então repassados aos usuários, na forma do aumento do valor dos bilhetes.

⁴⁴ Interessante que, de um ponto de vista retórico *à la* Michael Billig (2008), já podemos afirmar que a ideia do Deputado é alertar que o transporte está ocorrendo de maneira insegura.

Diante da imensidão do Brasil, com linhas de trajetos extensos, seria improvável manter crianças nessas cadeiras, sobretudo na hora do sono. Assim, os condutores, que são responsáveis pelo cumprimento da lei no interior dos ônibus, ficariam sujeitos a multas e respectiva pontuação, ensejando mais prejuízo às empresas de viação.

Ademais, ao ter que acomodar a criança de colo em assento próprio, os pais terão que assumir custos adicionais. Em geral, as companhias de aviação cobram 25% do valor do bilhete para crianças de até dois anos de idade incompletos, que viajam no colo de adultos, e 75% para crianças entre dois e doze anos, que devem ocupar assentos próprios. Nos ônibus, permite-se que crianças de até cinco anos sejam conduzidas de graça, em colo de adulto, vide o inciso XVII do art. 29 do Decreto nº 2.521, de 1998, que dispõe sobre o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Diante de todo o exposto, ao ponderarmos a relação custo benefício da medida, concluímos pela REJEIÇÃO do Projeto de Lei nº 4.270, de 2008. (JÚNIOR, 2008)

A racionalidade governamental (FOUCAULT, 2008a; O'MALLEY, 2008) presente no relatório do deputado sugere justo aquilo que havia sido argumentado em momento anterior: recai sobre o indivíduo a responsabilidade de prover a segurança necessária para as suas crianças, através da demonstração da impossibilidade de tal empreitada num cálculo do tipo custo-benefício.

O quesito **segurança** não é mencionado em nenhum momento. Pelo contrário, aquilo que no actante carro é visto como comportamento danoso e de risco – manter a criança deitada durante o transporte na hora do sono, levá-la solta no colo –, no actante ônibus é visto como algo comum e aceitável. As implicações para sua não adoção não passam pela linguagem dos riscos, e sim pela linguagem puramente econômica.

Apesar de não ser obrigatória a presença de cintos de segurança nos ônibus urbanos que permitem o transporte de pessoas em pé, a Lei 10.048 de 8 de Novembro de 2000 dispõe em seu artigo 3º que as empresas de transportes públicos e as concessionárias de transporte coletivos devem reservar assentos prioritários, devidamente identificados, para idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo (BRASIL, 2000). Tal lei foi regulamentada pelo Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004 (BRASIL, 2004) e desde então passou a ser obrigatória a presença de vagas destinadas a pessoas que foram reconhecidas como tendo algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida – mães com crianças de colo inclusas.

Nesse contexto, apesar de dispor de tais assentos específicos, como é realizado o transporte de crianças nos ônibus? Para a criação das cadeirinhas como dispositivo obrigatório de segurança no transporte de crianças *nos carros*, houve uma mobilização de diferentes atores que compuseram uma rede heterogênea que a tornaram possível, como venho

pontuando ao longo da tese. Como argumenta Law (2004), realidades particulares são construídas por dispositivos particulares de inscrição e práticas específicas. No caso das cadeirinhas, isso aconteceu a partir de compilações de dados sobre crianças que se acidentam no trânsito e do uso da cadeirinha como estratégia possível de gestão dos riscos nas quais as crianças estariam envolvidas ao serem transportadas em carros particulares. Realidades são construídas em práticas que se tornam possíveis através de redes de elementos que inventam tais dispositivos de inscrição e a rede de elementos na qual tais dispositivos residem – ou seja, são completamente dependentes dessas (LAW, 2004). Não haveria Lei das Cadeirinhas sem toda a rede que criou a criança em risco no trânsito.

No que diz respeito às dificuldades possíveis das crianças transportadas em ônibus, uma resposta possível é, como vimos no argumento do Deputado Sandes Júnior, que o custo benefício de tal investigação não compensa a mobilização de redes e atores para a visibilização desse fenômeno. De acordo com John Law (2004), sempre que montamos um método de pesquisa sobre determinado fenômeno, podemos estar manufaturando um interior (*hinterland*) tanto na forma de coisas que se fazem presentes, de contextos relevantes ou visíveis, como também estamos fazendo desaparecer de visibilidade ou relevância certos processos e contextos que não parecem ser interessantes. Nesse sentido, pude observar que as crianças que utilizam outros tipos de transporte foram sistematicamente deixadas de lado pelos atores que tornaram a Resolução 277/08 possível.

Para cada fenômeno que é tornado presente, visível, há a ausência manifesta de outros fenômenos que vêm em conjunto com este, podendo criar o que o autor chama de alteridade (*Otherness*), ou seja, uma ausência que não é tornada manifesta (LAW, 2004). Desta forma, quando estamos pesquisando determinado fenômeno, devemos estar atentos para como acabamos por criar limites entre presença, ausência manifesta e alteridade.

Nas matérias de jornal, veremos que atores se pronunciaram tentando fazer com que a Resolução 277/08 estendesse seus domínios para as vans escolares, táxis e ônibus. Porém, as vans e os táxis foram mais discutidos e problematizados, como veremos no capítulo três. Sendo assim, eu não poderia deixar cair na alteridade a experiência de pais/mães que transportam crianças em ônibus, por mais que meu foco seja nos/nas pais/mães que transportam crianças em carros.

IV. “Parece que eu solto um pó mágico, é só passar que dá sono em todo mundo”: as dificuldades no transporte de crianças em ônibus

A experiência de andar de ônibus costuma não ser agradável em nosso cotidiano. Geralmente o fluxo de pessoas no transporte público é superior ao número de poltronas disponíveis, tendo por resultado que várias pessoas são transportadas em pé – muitas vezes acima da capacidade permitida – de maneira desconfortável e incômoda. Vou regularmente ao trabalho de ônibus. Sempre fui favorável ao uso deste transporte, por mais percalços que existam, e costumo ser questionado por meus/minhas alunos/as como se fizesse algo inaceitável: “Como, professor, você anda de ônibus?! Você não tem carro?”, ao qual respondo que sim, tenho carro, mas entre passar 50 minutos no trânsito, sozinho no carro, correndo o risco de não achar estacionamento em meu destino, e passar no máximo 35 minutos entre fechar a porta de casa e chegar ao trabalho, escutando música e não me preocupando com direção, prefiro a segunda opção.

Acabo por compartilhar a dificuldade de pegar ônibus hiperlotados, chegar suado ao trabalho, ir o caminho inteiro em pé e fazer esforço para não começar o dia de mau humor. Nesse itinerário, o máximo de carga que levo nas costas é minha inseparável mochila com alguns livros e um caderno. Aqui no Recife, diferente de minha experiência em São Paulo, as pessoas costumam ser solidárias com quem carrega algum peso quando está de pé no ônibus e se oferecem para carregá-lo no colo. Porém, nem sempre essa é a experiência de quem está transportando seu/sua filho/a no ônibus.

Para compreender alguns dos problemas encontrados por mães/pais que precisam transportar seus/suas filhos/as em ônibus, entrevistei três pessoas que o utilizam com frequência. Letícia, uma das entrevistadas, afirma que tem de pegar o ônibus para se deslocar com seu filho de três anos pela cidade e coloca suas dificuldades:

Eu- no caso eu pego ônibus, né? Primeiro, ele gosta de andar de ônibus, mas é... ele quer ficar na janela, aí o meu medo é o ônibus freando e... quando passa no quebra mola, é ele bater a cabeça... a boca... na janela, né? Naquele ferro do banco. Aí eu fico com ele grudado no... no meu colo, o tempo todo- e ele chorando. Ele quer por que quer tá sozinho. Quer tá se mexendo. Ele fica peg-... é muito ruim andar de ônibus.

Os desafios encontrados são fáceis de serem notados. Se, muitas vezes, é preciso cuidar da própria segurança de maneira insatisfatória (já que no Recife é comum pegar ônibus com motoristas que “voam” para dar conta do horário de seus itinerários após pegar algum congestionamento, tendo que garantir ficar de pé ou não sair escorregando da cadeira e cair no

corredor do ônibus), torna-se ainda mais difícil fazer isso tendo que cuidar da segurança de uma criança que não tem ainda capacidade de segurar-se sozinha.

Já Karen fala da dificuldade não apenas de ter de conduzir o filho no ônibus, mas do fato de as pessoas não respeitarem o assento preferencial destinado a mães com criança de colo:

[...] muita gente que não dá ((o lugar)). Eu observo- eu gosto de observar, porque eu já passei por isso. Quando o ônibus tá todo mundo sentado. Aí você vê a mãe passando com a criança pelo corredor. Efeito dominó! As pessoas vão caindo de sono assim ((risos)). As pessoas vão caindo de sono, caindo de sono, até chegar lá trás. Todo mundo dorme! Quem não dorme tá vendo uma coisa lá fora que o pescoço não vira pra cá nem com a p- ((risos)) Aí quando foi- aí teve uma que passou, aí todo mundo caindo de sono, aí ela disse “Quero ver quem acorda” aí um rapaz acordou, fez um rabicho de olho assim, a mulher ainda tava por ali, aí ele começou a olhar lá pra fora. E, assim, eu vejo direto. Lá na frente, o pessoal que usa carteirinha, às vezes tá naquela cadeirinha porque tem um problema de audição, uma besteira. Aí não dá o lugar porque já tem uma carteirinha, e às vezes a mãe tá com uma criança também

Pedro: Aí começa o conflito de prioridades ali! “Eu posso também, então... eu não vou dar o lugar”. Então você sente isso- assim, sentiu isso, né? Agora mais não tanto. Mas você sentiu essas dormidas na pele?

Karen: Nossa, então! Senti, né? Eu até ria, né? Porque eu dizia “Meu Deus, vai começar todo mundo a cair de sono! Eita que sono! Tô passando um spray aqui” ((risos)) É o sonífero, né? Aí eu vejo outras mães passando por isso. Que tem aquele assento assim que te falei, pra mãe com filho no colo, né? Aí o pessoal arranca até aquilo ali, eu vi já arrancado, que a pessoa arranca.

É interessante notar o conflito de prioridades que ela coloca. A regulamentação que prevê assentos preferenciais para idosos, gestantes, mães com crianças de colo e pessoas deficientes nos transportes coletivos não define uma ordem de prioridades. No caso de estarem todos os casos presentes, quem teria “mais prioridade”? Para Karen, por estar com uma criança de colo, não justificaria o deficiente auditivo ocupar uma cadeira em seu lugar. Confusões não previstas pela tentativa de se homogeneizar as deficiências nos direitos voltados para as pessoas deficientes, diriam alguns (VEIGA-NETO e LOPES, 2007; ANGELUCCI, 2012).

Atualmente, ao menos no Recife, o assento preferencial para mães com crianças de colo encontra-se geralmente em parte distinta do ônibus, não mais se confundindo com os outros assentos preferenciais.

Este tipo de dificuldade não é encontrada por Janaína, mãe de gêmeos, que diz que estes acabam conquistando o lugar pelo “cansaço”:

Então hoje com três anos eles já têm mais aquela consciência assim de subir, de segurar logo, que às vezes o motorista dá a partida e não segura, até por

conta- porque um deles já caiu- não na escada, mas caiu quando subiu. Aí na freada- na- na partida ele caiu. Agora assim, é... tem que ir trabalhando isso neles... sobe, segura logo, porque a- a- a ideia do vai cair, “Sobe logo” um sobe antes e diz “Irmão, sobe logo! Sobe logo irmão, sobe logo! Senta aqui, senta aqui!”. Eles não ficam em pé, eles não gostam de ficar em pé quando o ônibus tá lotado... é... eles choram- o pessoal por cansaço mesmo muitas vezes acaba cedendo lugar, porque... é complicado. É complicado. Você não faz ideia do quanto é compl- assim, como se dá, né? Eu evito. Eu evito andar de ônibus porque tem outras pessoas da minha família que têm carro, aí numa necessidade acaba levando, essa é minha sorte. Agora, quem não tem isso?

Ela fala sobre as dificuldades encontradas, por exemplo, pelas duas outras mães entrevistadas: a possibilidade de acidentes que os/as filhos/as estão sujeitos no transporte de ônibus. Estes pequenos acidentes, tais como bater com a cabeça ou a boca no ferro do assento, machucar-se na escada, cair no corredor, não são computados como acidentes de trânsito, por mais que sejam decorrentes do transporte no ônibus sem que haja a segurança adequada. Além disso, a criança, ao ser transportada nas cadeirinhas no carro, tem como fator conveniente o fato de os/as pais/mães não precisarem se preocupar com quaisquer percalços provocados por frenagem, viradas bruscas, curvas e afins – desde que a cadeirinha esteja instalada corretamente. Algo que poderia ser simples para uma mãe que levasse no carro uma criança no colo na época em que esta prática era mais comum, torna-se uma odisséia para as mães que transportam crianças em ônibus, dado que não dispõem de cinto para segurá-las enquanto estão com os filhos no colo:

Letícia: É muito ruim andar de ônibus com ele, porque ele não fica quieto não. Tem aquele negócio do... que pe- que aperta pra pedir a parada, aí ele fica se pendurando no ferro. É mais que o tem- ele passa o tempo todinho choramingando e com raiva... pra... pra sair.

Pedro: E como é- por exemplo- você vai- você tá subindo no ônibus, aí, por exemplo, você tá sozinha andando com ele. Aí como era você ter que tentar subir com bolsa, tentar subir com brinquedos, subir com ele...

Karen: Nem me fala! Porque- com a bolsa, né? A sombrinha, que a gente desliga pra subir, né? Aí bolsa, sombrinha e menino. Aí quando sobe, no caso, já desligava a sombrinha e guardava. Aí ficava bolsa e menino. Aí... por isso que você acha tanta toalhinha no chão, paninho que caiu né, que a gente não controla. Aí realmente é muito complicado pra você sentar, pra você passar... é complicado.

Pedro: E aí, por exemplo, quando tu sobe com eles no ônibus, aí tem a situação do ônibus tá mais vazio... aí quando o ônibus tá mais vazio, como é que tu faz? Eles sentam no teu colo, sentam na cadeirinha... eles já conseguem já, conseguem se-

Janaína: Não, eles sentam na- quando tem lugar disponível, eu sento os dois na... na cadeira e fico em pé assim, fecho a janela, coloco eles na- na- na cadeira... cada um numa cadeira porque eles são metidos a homem, não sentam no colo de ninguém e fico em pé servindo de apoio, de contenção.

Agora quando o ônibus tá lotado, aí boto os dois só num banco... quando alguém cede- e quando eu tô muito cansada é estratégia de mãe de gêmeos: bota um em cada perna e segura assim. Aí segura um braço- faz uma alça em cada braço.

Pedro: E pra você se segurar...

Janaína: Não, eu não seguro. Eu não seguro não, mamãe se vira

Dentre as dificuldades mencionadas, ter que prezar por sua própria segurança e a do filho ao mesmo tempo não é tarefa fácil. Quando têm que ir sentadas, as participantes relatam que o passeio passa a ter menos problemas com os quais se preocuparem. Janaína não tem problemas em ir sentada, já que dispõe de carteirinha de livre acesso por ter deficiência:

[...] não sei se você percebeu, eu tenho hemiparesia. Esse lado esquerdo do meu corpo, eu tenho uma- uma falta de coordenação e força em relação ao direito, então eu sou hemiplégica. Hemiparética, na verdade, então eu ando na parte da frente, que é a parte do- do- eu não pago passagem. E assim, as pessoas acabam cedendo o lugar por- por força de lei. E aí subo com os dois. E aí fica mais fácil até pra pedir o lugar, pra sentar... mas pra questão de equilíbrio, é uma ginástica. Eu me sinto fazendo uma ginástica.

As outras mães dispõem de prioridade semelhante, mas encontram dificuldades quando tentam persuadir os passageiros a ceder o lugar que lhes são prioritários:

Karen: O homem não quis dar lugar, ele vomitou em cima do homem As outras mulheres começaram a rir porque foi um castigo ((risos)) e foi leite, só tinha leite. Vomitou em todo mundo que tava sentado que não quis dar o lugar. Eu em pé com o menino pesado. [...] não quis dar lugar que a cadeira era- era pra mãe com criança no colo. Aí o homem ficou olhando pra o outro lado, aí a mulher ficou olhando com cara feia pra ele, com cara feia pra todo mundo, aí teve uma mulher que tava junto dele que disse assim “Sente aqui”. Aí quando ele foi sentar, ele jogou o jato em cima do homem. Sujou ele todinho! Ainda bem que só foi leite, né? ((risos))

Por não haver cinto de segurança, a única forma de contenção acaba por ser os próprios braços da mãe, tendo que dar conta de se segurar a criança. Além do mais, quando elas estão no colo, ficam na altura da janela e isso passa a ser um fator preocupante:

Karen: [...] quando ele era pequeno, tinha esse problema. Porque ele perto da janela dava essa impressão de que vai cair for- fora do ônibus, também dá essa impressão. Eu também ficava preocupada de “Sente mais pra cá” ele queria ir na janela e eu “Não abra muito a janela!” e deixava quatro- quatro dedinhos só aberto, aí ficava com aquela implicância: ele abria, eu fechava, ele abria, eu fechava. ((risos)) Tem isso mesmo. E aí por isso que eu acho que não devia ter em carro mesmo não. No ônibus que fica livre, o menino pode cair, é- é- tem mil coisas e eles num... né?

Letícia: [...] meu esposo é muito assim, muito... “Deixa o menino ficar na janelinha pra ele olhar, que num sei o que” Aí bota a cabeça, bota o braço, bota o... aí eu fico com medo. Tem que tá em cima, porque ele é demais.

De maneira geral, as dificuldades de quem tem de transportar crianças em ônibus acabam sendo bem óbvias: ter que carregar a criança, além de bolsas, brinquedos, sombrinhas, etc. Porém, uma coisa preocupa com base nos relatos das mães entrevistadas: o não respeito aos assentos prioritários. De fato, no Recife, os assentos prioritários para pessoas com deficiência, idosos e gestantes se localizam antes da catraca de passagem e são sinalizados com bancos de cores diferentes e avisos nas janelas e/ou nos bancos. Os assentos para pessoas com crianças de colo se localizam após esta mesma catraca e também são sinalizados, baseados na Lei Federal 10.048/2000. Mas, como afirma o site do Procon-SP:

Esta lei não traz qualquer definição sobre o que seja criança de colo. Cabe, portanto, o uso de bom senso para poder identificar o caso da criança que precisa do seu responsável para poder locomover-se (por ser muito pequena, por estar doente ou dormindo, etc.), devendo observar o princípio da boa-fé (PROCON-SP, 2014).

O relato das mães faz crer que, dado as dificuldades que elas encontram no dia-a-dia, boa-fé não é um bom princípio a ser seguido. Seria o caso de uma normatização sobre o que seria criança de colo? No Recife, um critério informal é a idade na qual a criança passa a pagar passagem e, por consequência, tem direito a ocupar um assento: seis anos.

Desde os dois anos até os 5 anos e 11 meses, a criança tem direito ao Cartão VEM⁴⁵ Infantil gratuito, prevendo que ela está “grandinha” para rodar a catraca no colo da mãe e não tenha que “arrastar-se” por baixo da catraca, como era comum. Por não ser pagante, ela não pode ocupar um assento e deve ir no colo da mãe, pai ou responsável. Os/as passageiros/as, em minha experiência de usuário de ônibus, também dependem da “boa-fé” dos/as pais/mães em fazer que elas andem no seu colo e liberem o assento, quando não são pagantes.

Dessa forma, a exigência da cadeirinha no ônibus parece algo distante de ser viável por dois motivos principais: econômicos, como sinalizado na seção anterior; e práticos, já que a realidade do/a usuário/a de ônibus, em ambiente urbano, está longe de ser ideal. Se não há assento para todos, é permitida a viagem em pé, não há presença de cinto de segurança (e quando há, não é de três pontos) e o uso dos assentos prioritários – que são assentos comuns – não são respeitados. Como fazer um dispositivo se tornar obrigatório nesse veículo?

Seria o caso de se pensar a criação de um assento comum conversível em cadeirinha, parecido com a proposta de Steven Levitt? Mas, nesse caso, ficaria localizado em algum local específico do ônibus e a mãe precisaria pagar por essa ocupação? E se houver mais de um bebê no ônibus? De fato, os problemas práticos são muitos. Mas, se no relato de apenas três entrevistadas é fácil verificar problemas em comum que elas encontram no dia-a-dia ao

⁴⁵ Vale Eletrônico Metropolitano.

utilizar o ônibus, várias pessoas devem encontrar as mesmas dificuldades ao transportar crianças. Não tenho respostas, mas gostaria de levar adiante essa discussão em outro momento e, dando voz aos/às usuários/as que transportam seus filhos nesse veículo, criar condições de possibilidade para se pensar alternativas para o transporte seguro das crianças também neles, com o ônus da implementação recaindo no bolso das empresas de transporte, que devem promover o transporte seguro, obviamente.

3. REMONTANDO TRILHAS, FUÇANDO RASTROS: A CADEIRINHA NOS JORNAIS

Nesse capítulo, analiso as matérias da Folha de S. Paulo para discutir o papel da mídia na divulgação e sensibilização para o uso dos dispositivos de retenção infantil – as cadeirinhas. Tomo como ponto de partida a seguinte inquietação, inspirado nos moldes da Teoria Ator-Rede (LAW, 1992, 2004; LATOUR, 2005): é possível remontar as trilhas que levam à Resolução 277/08, fuçando os rastros dos diferentes atores que constituíram a rede que a tornou possível?

3.1. A *mass media* como terreno de sensibilização a problemas

Segundo Joel Best (1990), quando organizações e instituições são mobilizadas para tentar propor mudanças sociais, elas querem que outras pessoas façam algo. Porém, é difícil fazer com que as pessoas respondam a seus apelos quando o problema que elas querem que mude ainda não está consolidado, ainda não faz parte de uma agenda (FUKS, 2000). Para tal, elas precisam – na medida em que apontam que X é um problema, parafraseando Ian Hacking – fazer com que as pessoas reconheçam que X existe, é real, e que é um problema social.

Ian Hacking (1999) afirma que uma postura construcionista em pesquisa envolve um compromisso crítico-político, como discutido no capítulo dois. Ele distingue então diferentes graus de compromisso com a transformação social a partir desta postura: a) **histórico**, quando o objetivo é fazer a história de X de modo a argumentar que X foi construído por meio de processos sociais que são histórico e culturalmente situados; b) **irônico**, quando reconhece que X é parte inevitável do mundo e dos nossos conceitos, mas poderia ter sido substancialmente diferente; c) **reformista** quando crê que X é ruim! Se não podemos viver sem X, podemos alterar alguns de seus aspectos e minimizar seus efeitos nefastos; d) **desmascarador**, quando procura expor as funções de X; e) **rebelde**, quando leva a sério a postura reformista e assume que estaríamos melhor sem X; e f) **revolucionário**, quando extrapola a esfera das ideias e busca ativamente mudar X.

Acredito que minha postura nesta tese estaria próxima do item a), uma vez que busco remontar a maneira na qual a Lei da Cadeirinha foi construída. É preciso entender como é que esse X passou a ser visto como um problema, uma vez que, para que este X venha a ser objeto de atenção, precisa ser reconhecido como um assunto de interesse público (FUKS, 2000).

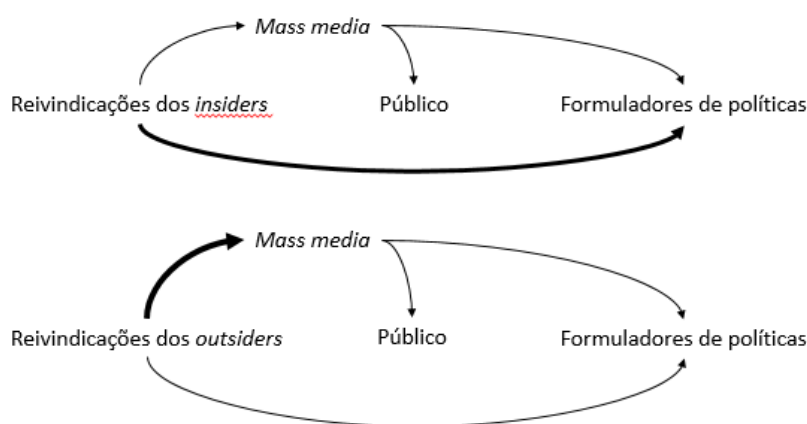
Geralmente, isto acontece através de jornalistas, legisladores, especialistas, pessoas sensibilizadas com o tema, ONGs e instituições diversas. Para que isso aconteça, é preciso haver grupos de pressão, ou seja, aqueles que podem rotineiramente exercer influência sobre decisões governamentais, pois seus interesses são comumente reconhecidos no processo de tomadas de decisão sobre determinados problemas sociais (BEST, 1990).

Best (1990) diz que existem os *insiders*, ou aqueles que têm influência direta sobre as decisões governamentais no que diz respeito a problemas; são organizações, especialistas que têm *expertise* no problema e agências oficiais que podem exigir do governo mudanças diretas nas políticas através de suas atribuições. De maneira semelhante, afirma Mário Fuks (2000) que

[...] se, de um lado, uma pluralidade de atores, grupos e instituições tende a participar na disputa que envolve a emergência e a caracterização dos assuntos públicos, de outro, alguns desses têm claras vantagens sobre os outros. Essas vantagens existem em razão da distribuição diferenciada de recursos materiais, organizacionais e simbólicos. Os atores situados no âmbito das instituições governamentais estão entre aqueles que assumem uma posição privilegiada nessa disputa. A visibilidade de seus pronunciamentos e o caráter singular do discurso público oficial - fortalecido por seu amparo em outras formulações estatais (p. ex.: leis) - asseguram a esses atores condições especiais de participação no debate público (p. 84).

Há ainda os *outsiders*, que não dispõem dessa influência e que tentam passar aquilo que desejam para o público, esperando ganhar aceitação e reconhecimento por suas reivindicações e angariar pessoas que apoiem sua causa. Para estes últimos, a *mass media* é muito importante. Neste sentido, Best (1990) compara o processo de reivindicar determinado problema para *insiders* e *outsiders* da seguinte forma:

Figura 18- Reivindicações por *insiders* e *outsiders*



Ou seja, o *mass media* é importantíssimo para as reivindicações dos *outsiders*, pois através deste eles podem atrair a atenção dos jornais através da produção de matérias

chocantes, conduzindo demonstrações ou conferências de imprensa, ou de notícias mais leves, tais como aparecer em entrevistas, palestras, oficinas, ações educativas, etc. Isto acaba por atrair a atenção do público para a causa que procuram promover. A cobertura da mídia acaba por pressionar os formuladores de políticas, que se sentem obrigados a responder àquilo que está sendo veiculado. Para isso, a linguagem adotada por eles deve ser bastante persuasiva.

Devem convencer os outros que suas preocupações sobre determinado fenômeno social merecem atenção e que suas avaliações sobre este fenômeno são corretas e que as soluções que oferecem devem ser adotadas como política. Além disso, devem convencer também a mídia de que suas preocupações merecem cobertura por parte desta, atrair a atenção do público e convencer os políticos a agir (BEST, 1990).

Como importante teórico no que diz respeito à influência da mídia na formação das sociedades modernas, o sociólogo John B. Thompson (1998) afirma que esta costuma ser utilizada por atores, tanto individuais como coletivos, para lograr seus próprios propósitos e não é isenta de estar entrelaçada com outras formas de poder – econômico, político, militar etc. Apesar do jornal aparentemente ter um caráter puramente informativo, a comunicação midiática possui uma dimensão simbólica que lhe é irredutível ao se ocupar da produção, armazenamento e circulação de materiais significativos tanto para aqueles que produzem tais materiais, tanto para aqueles que os recebem (THOMPSON, 1998).

Conforme discutido no primeiro capítulo, a ideia de risco na atualidade vai se entrecruzar com o governo da população baseado em um modo de poder exercido à distância, no qual o indivíduo torna-se o único responsável por buscar quais são as informações disponíveis para que ele possa gerir seu próprio comportamento em relação à sua vida. Segundo Carvalho (2007), este modelo de governo:

[...] promove discursos nos meios de comunicação de massa; estabelece modos de lidar com o corpo pelas ciências biomédicas; cria políticas de saúde; organiza estratégias político-militares anti-terror e de segurança urbana; negocia o futuro, na medida de sua possibilidade e preço através de um contrato. Este modelo também produz e reproduz saberes que promovem e promovem-se na gerência sobre si e na responsabilidade pessoal e culpabilização dos indivíduos pelos próprios sucessos e insucessos existenciais (físicos, psíquicos, financeiros, profissionais, etc.). Além disso, tem por base uma série de verdades sobre a vida em sociedade para a qual os indivíduos devem orientar-se, constituindo-se uma nova pedagogia: a do auto-didactismo, que fundamenta-se na disponibilização ou oferta de informações e conhecimentos sobre o indivíduo em todos os aspectos de sua vida (p. 148).

Isto acaba por conduzir as pessoas a uma busca frenética por sua própria autorrealização, condição indispensável para que estas sintam que atingem o que se considera

ser um ser humano pleno atualmente: ter saúde, qualidade de vida, sucesso profissional, beleza, expectativa de vida, perspectiva de futuro, etc. No que diz respeito à segurança da criança no trânsito, criar modelos e expectativas do que seria um/a pai/mãe ideal no compromisso consigo mesmo e com seus filhos, informando como um “responsável modelo” deve transportar seus filhos nos carros de passeio. Porém, estes aspectos constituem-se como estratégias econômicas de uma racionalidade política própria dos governos de tipo neoliberal, na qual o Estado assume o papel de facilitador do acesso individual a ferramentas de autogestão, dentre as quais destacam-se os dispositivos de informação (CARVALHO, 2007).

Dentro desse princípio, quanto menos se governa, melhor é o governo e o papel de provedor de bem-estar dos indivíduos. Papel este que era atribuído ao Estado, e que agora será substituído pelo papel do governo de viabilizar o autogoverno, a autogestão.

Nesse sentido, o desenvolvimento dos meios de comunicação tem dado lugar ao alargamento de novos tipos de ação à distância, os quais trazem consigo também uma nova forma de visibilidade que se diferencia em aspectos essenciais da visibilidade típica dos fenômenos de co-presença (THOMPSON, 1998; 2008).

Segundo Thompson (1998), os meios de comunicação de massa têm em conta diferentes níveis de separação espaço-temporal, no qual qualquer processo de intercâmbio simbólico leva consigo a separação de seu contexto de produção tanto espacial quanto temporal, podendo ser inserido em contextos novos que poderiam se encontrar em diferentes tempos e lugares. Já as interações face-a-face se diferenciam bastante destas, pois existe uma separação espaço-temporal bastante escassa. As conversas acontecem no espaço de co-presença, os participantes estão fisicamente presentes, um de frente para o outro, e compartilham de um conjunto bem parecido de referentes espaço-temporais:

Las expresiones intercambiadas en la conversación están generalmente disponibles sólo para los interlocutores, y para los individuos ubicados en las proximidades inmediatas, por añadidura, las expresiones no permanecerán más allá del fugaz momento de su intercambio o lo que tarden sus contenidos en desvanecerse en la memoria. (THOMPSON, 1998, p. 41)

Porém, a amplificação do discurso através dos meios técnicos, tais como o registro escrito, o gravador de som, a câmera de vídeo e atualmente o celular, permite que exista uma maior disponibilidade espacial e temporal na divulgação de informações. Uma mensagem gravada pode ser preservada para ocasiões posteriores: a notícia que é veiculada várias vezes ao longo do dia, as campanhas publicitárias que se repetem com periodicidade, os sites voltados para pais/mães, os *folders* informativos entregues na rua, o jornal impresso para ser lido assim que houver disponibilidade, a notícia compartilhada nas redes sociais etc.

A partir da alteração das condições de comunicação espaço-temporais, o uso de meios técnicos também altera as condições espaciais e temporais nas quais os indivíduos exercem poder. Uma vez que são capazes de comunicar através de distâncias temporais e espaciais, tornam-se capazes de atuar e intervir à distância, influenciando os acontecimentos que se sucedem em lugares remotos daqueles em que a informação é produzida. A utilização desses meios oferece novas maneiras de organizar e controlar o espaço e o tempo, bem como maneiras novas de utilizar o espaço e o tempo para alcançar seus propósitos (THOMPSON, 1998).

A título de exemplo, podemos contrastar duas notícias envolvendo personalidades na Folha de S. Paulo, de anos diferentes, de forma a perceber como elas são utilizadas para visibilizar a necessidade do uso dos dispositivos de retenção em um primeiro momento e, no segundo, para assegurar sua eficácia pouco antes da Resolução 277/08 entrar em vigência:

A atriz Isabel Fillardis acerta ao sempre transportar sua filha, Analuz, 2, no banco de trás, mas usa um cinto de segurança infantil, que não é recomendado por especialistas. (*Mães na contramão*, FSP-08.03.03)

Na TV, Jaqueline Petkovic, 29, ficou conhecida entre as crianças por ter apresentado um programa infantil no SBT de 1998 a 2003.

Na vida real, ela hoje é mais admirada dentro da própria família por ter insistido em utilizar a cadeirinha para transportar Enzo, seu filho de menos de dois anos, dentro do carro. O bebê sobreviveu sem nenhum ferimento a um acidente gravíssimo, oito meses atrás.

"Fiquei em coma, sedada dentro do hospital. Ele não teve nenhum arranhão, foi direto para casa. E olha que a batida foi bem do lado dele", recorda Jaqueline, numa referência aos três dias em que ficou na UTI.

O carro que ela dirigia atingiu um caminhão, numa colisão que envolveu também outros dois veículos no Rodoanel, na região do município de Osasco (Grande São Paulo), numa manhã de terça-feira. (*Acidente levou apresentadora à UTI; filho, na cadeirinha, saiu ileso*, FSP-19.04.10)

Desta forma, a mídia implica o uso de meios técnicos para transmitir informações – ou conteúdos simbólicos, como Thompson (1998) chama – a pessoas que estão em lugares distantes, afastadas no tempo do contexto de produção daquela notícia, porém sem deixarem de ser afetadas por elas.

É a partir do desenvolvimento dos meios de comunicação que novos tipos de ação a distância tornam-se cada vez mais presentes. No caso do uso das cadeirinhas, vários órgãos produziram materiais informativos e os tornaram públicos através de seus sites e de entrevistas cedidas para jornais impressos e televisivos: Inmetro, Criança Segura, Abramet, Contran, Sociedade Brasileira de Pediatria, etc. Bem como as controvérsias, que surgiram a partir da sua adoção obrigatória apenas nos carros de passeio, se tornaram públicas através dos mesmos meios, como no caso do Procurador Jefferson Aparecido Dias, mencionado na

introdução, que foi convocado a expor suas opiniões após exigir a anulação da resolução caso a exigência de cadeirinhas em vans escolares não fosse cumprida.

Para compreender o papel da mídia impressa no estabelecimento da criança em risco no trânsito como um problema e a cadeirinha como solução, analiso as notícias dos jornais a partir de dois aspectos cruciais: 1) este meio de comunicação serve aos propósitos de se exercer poder a distância, típico de um governo neoliberal, realizado na 2) expectativa de que cabe ao cidadão se autogerir e buscar as informações necessárias, através dos modelos disponíveis na mídia.

3.2. Ferramentas de análise

Para o processo de análise, precisamos compreender a importância dos estudos sobre a linguagem para o construcionismo e sua influência na Psicologia Social Discursiva. A perspectiva construcionista busca trabalhar a interface entre os aspectos performáticos da linguagem e as condições em que esta é produzida (SPINK e MEDRADO, 2004), concebendo a linguagem como ação, como uma prática social que produz consequências. Portanto, torna-se necessário realizar considerações acerca da importância que passou a ter a linguagem para as ciências humanas e sociais – e, por conseguinte, para a Psicologia Social – e que toma parte nas perspectivas construcionistas que vão dar ao discurso um lugar privilegiado. Sendo mais específico, compreender as reflexões que levaram em consideração a importância da linguagem na construção do real e do racional, e que influenciaram a Psicologia Discursiva (GERGEN e GERGEN, 2008).

Tomás Íbañez (2004) chama “giro linguístico” a importância dada à linguagem no decorrer do século XX nas ciências humanas e sociais. Para ele, esse é um fenômeno que foi se formando progressivamente, adotando várias modalidades ao longo do tempo. Diz ele que o “giro” deu-se a partir de uma dupla ruptura que ocorreu no início do referido século, a saber, a linguística moderna instituída por Ferdinand de Saussure, e a filosofia analítica, denominação de uma nova forma de entender e praticar filosofia iniciada por Gottlob Frege e Bertrand Russell.

O “giro linguístico” contribuiu para o surgimento de novos conceitos sobre a natureza do conhecimento, seja ele científico ou do senso comum, permitindo:

[...] que surgissem novos significados para aquilo que se costuma entender pelo termo ‘realidade’ – tanto “social” ou “cultural” quanto “natural” ou

“física” e a desenhar novas modalidades de investigação proporcionando outro contexto teórico e outros enfoques metodológicos (ÍBAÑEZ, 2004, p. 19-20)

Não vou aprofundar aqui a discussão sobre os autores e eventos que envolveram esse movimento. Gostaria, de toda forma, de enfatizar como é importante o rompimento que este faz com uma tradição cartesiana, na qual a linguagem seria um simples veículo para expressar nossas ideias ou uma simples roupagem do nosso pensamento, considerando que:

Ela [a linguagem] é a própria condição do nosso pensamento e, para entender esse último, temos que nos concentrar nas características da linguagem em vez de contemplar o suposto mundo interior de nossas ideias. Nosso conhecimento não se radica nas ideias que dele fazemos; ele se abriga, sim, nos enunciados que a linguagem nos permite construir para representar o mundo (ÍBAÑEZ, 2004, p. 33).

Para análise, utilizo a abordagem da Psicologia Social Discursiva, com ênfase na análise das práticas discursivas, conforme desenvolvida por pesquisadores como Jonathan Potter, Margareth Wetherell, Derek Edwards, Michael Billig, que enfatizam 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 e WETHERELL, 1987; POTTER e EDWARDS, 2001).

A Psicologia Social Discursiva é a aplicação de ideias da análise do discurso para tópicos de interesse em Psicologia Social. É uma abordagem que toma como fundamental as características do discurso de ser orientado à ação e construtor de realidades (POTTER; EDWARDS, 2001). Foi desenvolvida a partir de uma forma particular de análise do discurso laborada por Potter e Wetherell no livro *Discourse and Social Psychology* (1987) e que tem uma ascendência teórica complexa, baseada também em ideias provenientes da retórica, da sociologia da ciência, da análise de conversação e do pós-estruturalismo.

A análise do discurso teve origem no esforço dos linguistas em desenvolver modos de analisar estruturas gramaticais que iam além dos limites das sentenças individuais para lidar com textos maiores, inclusive aqueles que ocorrem naturalmente – em situações cotidianas, tais como falar ao telefone, conversar na esquina, comentar um evento – e dados conversacionais (EDWARDS, 2005).

A análise do discurso é utilizada na Psicologia, Linguística, Sociologia, Filosofia, Comunicação, Literatura e Estudos Sociais, tendo diversas afiliações teóricas, históricas e de influência interdisciplinar (POTTER, 2004). Conceição Nogueira (2001) pontua que a análise do discurso não é apenas um método, e sim, “uma perspectiva sobre a natureza da linguagem e da sua relação com questões centrais das ciências sociais” (p. 4). Potter *et al.* (1990) veem a

análise de discurso como sendo uma teoria e método de estudar práticas e ações que a constituem. Na Psicologia Discursiva é desenvolvida uma abordagem de análise do discurso que está mais preocupada com práticas, organizações, ações e efeitos de um discurso do que com estruturas textuais abstratas, compreendendo o discurso como uma peça chave para entender a vida social.

Porém, o que estamos chamando de discurso? De acordo com Potter e Edwards (2001):

Na Psicologia Social Discursiva discurso é definido como fala e textos, estudados como práticas sociais. Essa definição combina o senso de discurso como um objeto e como uma prática. Por razões teóricas, metodológicas e empíricas, a Psicologia Social Discursiva toma o discurso como central na vida social (p. 104, tradução minha).

Potter e Wetherell (1987) apresentam três correntes teóricas como sendo as bases da Psicologia Social Discursiva: a teoria dos atos de fala, a etnometodologia e a semiologia. A teoria dos atos de fala foi desenvolvida por John Austin, principalmente numa série de palestras compiladas no livro *How to do things with words* (1962). O autor, junto com outros filósofos norte-americanos, concordava com o rompimento da tradição cartesiana de se pensar o mundo, considerando que a linguagem é um instrumento para fazer coisas e realidades (ÍBAÑEZ, 2004).

Para Austin, a linguagem era usada para fazer coisas, era um meio de ação. Tinha como projeto principal atacar pontos de vista que outorgavam uma importância fundamental à linguagem como algo que diz respeito fundamentalmente a questões de verdade e falsidade e, ao invés dos “valores de verdade” das afirmações abstratas, era de seu interesse a natureza prática da linguagem (POTTER, 1998). Austin elaborou duas classes de expressões distintas: as constativas e as performativas. Como exemplo de frases constativas, teríamos a afirmação “Recife é a capital de Pernambuco”, e de frases performativas, “Chamarei esse cachorro de Apolo”. Nas expressões constativas, as frases afirmam algo: independente do Recife ser ou não a capital de Pernambuco, assim é afirmado; nas expressões performativas, as frases fazem coisas: chamar o cachorro de Apolo faz parte do ato de nomeá-lo.

Potter e Wetherell (1987) apontam a teoria geral dos atos de fala como não distinguindo sentenças que fazem coisas das sentenças que dizem coisas, bem como não distingue sentenças performativas das constativas. Esta teoria foi proposta por Austin tendo por base que “todas as expressões realizam ações e, ao mesmo tempo, apresentam feitos dependentes de questões de verdade e falsidade” (POTTER, 1998, p. 25). Expressar a frase “Chamarei esse cachorro de Apolo” quando não há nenhum cachorro ao redor pode ser

problemática, não tendo efeito prático. O ponto central nessa teoria é de que certas palavras, quando usadas em frases por falantes, podem ter diferentes forças. Assim, “Você poderia chamar Pedro?” pode ser usada com a força de um pedido, uma questão, ou qualquer outra força de acordo com as circunstâncias (POTTER, 1998). Desta forma, coloca em jogo a ideia de que as expressões não devem ter um status especial, focando a atenção nas afirmações como ações realizadas em determinados contextos e objetivando resultados distintos. Traz como importante o fato de que os chamados atos discursivos – descrever, informar, etc. – são atos como vários outros e, portanto, são parte das práticas que tomam parte.

A etnometodologia, que tem o sociólogo Harold Garfinkel como figura central, é o estudo da forma como as pessoas comuns produzem e dão sentido à vida social cotidiana. Nas palavras de Garfinkel (1967):

Os estudos etnometodológicos analisam as atividades diárias como métodos de seus membros para fazer essas mesmas atividades visivelmente-rationais-e-reportáveis-para-todos-os-propósitos-práticos, por exemplo, “explicáveis”, como organizações corriqueiras das atividades cotidianas (p. vii, tradução minha).

Seu objetivo era estudar que métodos as pessoas utilizavam para explicar o mundo, tendo como interesse principal o estudo da variedade de métodos que as pessoas empregavam para produzir e compreender descrições factuais (POTTER, 1998). Ou seja, pretendia estudar como as pessoas produziam descrições do mundo social que pareciam racionais, adequadas e justificáveis. Dois conceitos etnometodológicos são importantes na Psicologia Social Discursiva, a indexicalidade e a reflexividade.

O conceito de indexicalidade tem como ideia fundamental que o significado de uma palavra depende do contexto em que ela é usada (POTTER, 1998). É a propriedade segundo a qual as mesmas ações adquirem significados diferentes em contextos distintos, abrindo um espaço novo e complementar para a compreensão das regras sociais como sendo flexíveis e em estado permanente de elaboração. Por outro lado, há a possibilidade de entender como o significado é elaborado e compartilhado em cada processo contextualizado de interação entre pessoas (GARAY, IÑIGUEZ e MARTÍNEZ, 2005). Ou seja, se tomarmos uma palavra “solta no espaço”, não poderemos dizer com certeza o que ela quer dizer, qual sua função. O que dá sentido a uma expressão é a combinação de palavras e o contexto em que elas estão sendo utilizadas.

A reflexividade se caracteriza por conceber o discurso como uma atividade multiformulativa e multiconsequencial. O discurso não se refere meramente a ações, eventos e situações, pois é também uma parte potente e constitutiva destes. Quando o anúncio que

mentionei no interlúdio informa “Quase como carregar no seu coração, só que com cinto de segurança”, descreve não apenas a cadeirinha como uma mãe, mas também faz com que você pense no dispositivo como sendo apto a oferecer os cuidados necessários para transportar sua criança com segurança, tal como uma mãe faria ao carregar seu filho “no coração”.

Em relação à semiologia, proposta pelo linguista suíço Ferdinand Saussure, Potter e Wetherell (1987) explicam que ela tem como princípio norteador a arbitrariedade do signo. Nesse princípio, preconiza-se a distinção entre um conceito – o significado – e seu som de fala associado – o significante; sendo a combinação dos dois chamada de signo linguístico.

O argumento para a arbitrariedade dos signos apoia-se na demonstração que nem a natureza do significante, nem a do significado, nem a relação entre eles é fixa ou determinada. Contudo, o argumento mais controverso é que significados e conceitos são, por si só, arbitrários. Assim, ressalta-se não apenas que o significado é arbitrário ao próprio referente, mas também que a cultura dá significado ao mundo de forma arbitrária. A consequência disso é que o uso da linguagem não pode ser visto como um processo de nomeação, no qual se usa uma lista de palavras que corresponde a uma coisa que ela nomeia, mas sim como um uso sempre dependente de um sistema de relações que se estabelecem em um contexto cultural.

O discurso é situado em termos de retórica: o modo como uma descrição é colocada em uma fala ou texto e descrita de uma maneira ou de outra faz parte de seu caráter argumentativo. A pesquisa na Psicologia Social Discursiva considera o modo como as falas e os textos são utilizados em sequências de interação, são orientadas para ambientes institucionais e identidades, e são postas juntas retoricamente (POTTER, 2004). O autor que melhor desenvolveu a importância dos argumentos retóricos na Psicologia Social foi Michael Billig, principalmente em seu livro *Argumentando e Pensando* (2008), como mencionado em momento anterior.

Para Billig (2008), quando argumentamos, não estamos apenas defendendo uma posição como, ao mesmo tempo, estamos combatendo argumentos alternativos, e que isso faz parte do jogo retórico. Por exemplo, quando eu afirmo que levar a criança na cadeirinha é a única forma segura de se transportar uma criança, implicitamente estou combatendo argumentos alternativos possíveis tais como “levar no colo é seguro”, “não tem braço de mãe que solte o filho num momento de acidente”, etc.

Além disso, Billig (2008) afirma que um argumento não tem sentido a partir de uma lógica interna, mas a partir tanto daquilo que está sendo afirmado, quanto daquilo que está sendo rejeitado implícita ou explicitamente:

Por exemplo, declarar-se a favor da pena capital não é apenas fazer uma declaração sobre nós mesmos ou sobre matar criminosos perigosos; é uma declaração contra a visão abolicionista. O ponto pode ser generalizado. Um argumento a favor de uma questão polêmica também é um argumento *contra* os contra-argumentos. Dessa forma, a afirmação e a negação estão entremeadas na medida em que os *logos* do discurso também são antilogos, a serem entendidos com relação ao contexto da polêmica (grifos do autor, p. 10).

Para Potter (2004), a análise do discurso, e como ela é utilizada na Psicologia Social Discursiva, baseia-se em três fundamentos principais: o discurso é orientado à ação, situado e construído.

O discurso é orientado à ação, e sua análise compreende as ações e práticas que este desempenha. Assume-se que o mundo está em constante movimento, um mundo em que o discurso faz com que coisas aconteçam, se realizem. O discurso é então utilizado por nós de modo a realizar ações como parte de práticas mais amplas como, por exemplo, quando digo “Me dá o sorvete!” - eu posso estar respondendo a inúmeras possibilidades de perguntas que me precederam. O que torna importante definir o contexto no qual meu discurso foi produzido.

Os analistas de discurso tratam o discurso na medida em que acontece numa sequência de interação. Ou seja, as ações não estão soltas no espaço, mas baseadas em um contexto que a precede e que se segue. Continuando o exemplo anterior, minha resposta poderia ter sido precedida por alguém que me ofereceu um lanche, e perguntou “Você prefere ganhar o sorvete ou o picolé?”, ou de uma briga entre crianças, na qual uma tomou o sorvete da outra, ou ainda, foi uma resposta enfurecida numa situação na qual eu apontava para um sorvete o qual eu estava impossibilitado de alcançar pelo fato do sorveteiro tê-lo colocado fora do meu alcance.

Por fim, o discurso é construído na medida em que as pessoas usam a linguagem para construir versões do mundo social. Os eventos são explicados através de uma variedade de recursos linguísticos pré-existentes, “quase como uma casa é feita de tijolos, vigas etc.” (POTTER; WETHERELL, 1987, pp. 33-34), o que implica no uso seletivo de termos no qual alguns aspectos são levados em consideração e outros são omitidos. A noção de discurso como construção considera que as interações sociais são baseadas em negociações que envolvem eventos e pessoas que, através da explicação de fenômenos, constroem a realidade. O que não é feito deliberada ou intencionalmente, pois, pode ser que uma pessoa, ao dar explicações de um fenômeno, não esteja consciente de estar construindo versões do mundo social, mas tal construção emerge enquanto ela tenta dar sentido a este fenômeno.

Assim, para Potter (2004), esta forma de se tratar o discurso, a qual denomina de construcionismo discursivo, diferencia-se de vários construcionismos cognitivos, que consideram o modo como as imagens que nos chegam do mundo são postas juntas, e diferencia-se também de vários construcionismos sociais que tentam entender a produção de pessoas individuais através da internalização de relações sociais. Estaria mais interessado em estudar como um mundo de descrições, afirmações, alegações, notícias, certezas, etc. é parte das práticas humanas (POTTER; HEPBURN, 2008).

Na análise do discurso – como este é utilizado na Psicologia Social Discursiva –, o modo como diferentes versões de mundo são construídas e estabilizadas como independentes do falante é tratado como algo a ser analisado na produção de discurso, “o foco dos construcionistas discursivos está na prática das pessoas” (POTTER, 2004, p. 610), pois, o discurso é, nessa perspectiva, o meio fundamental de ação no mundo. A abordagem centrada no discurso mudaria o foco de uma busca das entidades subjacentes que produzem determinada fala ou comportamento para um exame detalhado de como expressões valorativas são produzidas no discurso (POTTER; WETHERELL, 1987).

3.2.1. Práticas discursivas e mapas dialógicos como ferramenta de análise

Práticas discursivas é um termo utilizado por Michel Foucault (1996, 2000) para expressar as condições de uso de discursos, conjuntos de enunciados ou formações discursivas, que acabam por possibilitar o exercício de saberes que operam e instituem acontecimentos em campos estratégicos. O seu estudo não se restringe às palavras e frases ou aos significados que elas possuem, mas se volta também para a compreensão das relações de poder que perpassam os discursos, bem como suas condições de produção.

Procuró então compreender qual foi/é o papel da mídia na sensibilização da população em relação a essa criança em risco no trânsito. Quais argumentos e repertórios foram utilizados pelos atores que utilizaram a mídia impressa como veículo de persuasão para este fenômeno social que passou a ser visto como problemático? Sendo assim, discuto quais atores se fazem presentes ao longo das matérias e como são negociadas as controvérsias entre diferentes órgãos ou entre as demandas das instituições e organizações interessadas no tema e a resposta do governo para suas reivindicações.

Para a análise discursiva das matérias de jornal, foi utilizado o mapa dialógico, ferramenta desenvolvida no Núcleo de Práticas Discursivas e Produção de Sentidos da PUC-

SP (SPINK, 1999; SPINK, 2004). Este é um recurso que possibilita dar visibilidade aos temas mais relevantes, identificados na análise das matérias e compreender os diversos argumentos, temas, repertórios e jogos de posicionamentos entre os diferentes atores que se fazem presentes. Em consonância com os objetivos da pesquisa, foram lidas todas as matérias, no período de 1994 a 2012, que diziam respeito aos descritores “cadeirinha” e “cadeirinhas” no mecanismo de busca da base de dados da Folha de S. Paulo (Apêndice B). A partir da leitura, eram escolhidas aquelas matérias que poderiam entrar na análise da tese e a identificação dos temas presentes nas matérias, nas quais mais de um tema poderiam estar presente na mesma matéria.

Analiso a Folha de S. Paulo no período de 1994 a 2012, ao longo das três seções que se seguem: A era anterior ao Código de Trânsito Brasileiro; O Código de Trânsito Brasileiro e suas ausências; e A Resolução 277/08. As matérias foram codificadas da seguinte forma:

Mapa Dialógico – Folha de S. Paulo (1994-2012)			
Matéria	Caderno	Especialistas?	Temas
FSP-01.01.94	Veículos	Não	

Como temas presentes nos textos dos jornais, foram levantados:

- a) **Segurança/Risco:** argumentos que posicionavam a cadeirinha como um dispositivo que promove segurança e/ou o não uso desses dispositivos como fator de risco;
- b) **Justificativas:** menção a dados estatísticos atrelados a acidentes envolvendo crianças quando transportadas de maneira incorreta e/ou quando transportadas nas cadeirinhas;
- c) **Legislação:** discursos que promovessem a necessidade de legislação ou que evocassem a legislação específica e a necessidade de punições, blitz, sanções, etc.
- d) **Como transportar:** quando diziam respeito à demonstração sobre os diferentes tipos existentes de cadeirinhas, as dificuldades encontradas por pais e mães na sua utilização, bem como o seu uso em outros veículos que não os carros de passeio; e falas de especialistas ou dos autores das matérias sobre como transportar as crianças nas cadeirinhas;

Quando citadas literalmente no corpo do texto, os recortes das matérias seguiram o formato “*Título, Jornal-Data*” (*Cadeirinhas, FSP-01.01.01* – por exemplo).

3.3. A era anterior ao Código de Trânsito Brasileiro

Nesta seção analiso as matérias correspondentes ao período de 1994 a 1998, ou seja, antes que o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) entrasse em vigência. Os dispositivos de retenção infantil aparecem inicialmente mencionados no jornal Folha de S. Paulo na seção intitulada Veículos, no ano de 1994, que é voltado para vendas de carros e notícias sobre carros e seus acessórios. Neste período, as cadeirinhas aparecem como acessórios de segurança, porém com uma visibilidade tímida em relação a períodos posteriores:

Apesar da aparência mais chocante dos acidentes das estradas, é nos centros urbanos que o trânsito mata mais. Mesmo assim, o cinto de segurança é obrigatório apenas na estrada. Acostumar-se a usar sempre o cinto pode ser garantia contra ferimentos mais sérios em casos de acidentes. A medida deve se estender a todos os ocupantes do carro. Para crianças com menos de quatro anos, é imprescindível usar cadeirinhas especiais, projetadas para firmar o corpo e evitar deslocamento em caso de colisão. (*Segurança deve ser mantida*, FSP-06.02.94)

As lojas de acessórios têm registrado um crescimento na procura de equipamentos de instalação simples, que aumentam a segurança dos ocupantes de automóveis. Vários veículos ainda são vendidos sem componentes como *brake light* (terceira luz de freio elevada), espelho retrovisor do lado direito, cinto de segurança de três pontos, entre outros. A relação inclui outros dispositivos, como sistemas de freio ABS até cadeirinhas de bebê, indispensáveis para crianças até 5 anos. (*Acessórios aumentam segurança*, FSP-22.05.94)

A cadeirinha não estava em foco, pois nesta época outra discussão estava em voga e, portanto, era mais discutida: a não-obrigatoriedade do uso do cinto de segurança nos centros urbanos, sendo obrigatório apenas nas estradas. Apesar de o Brasil tornar obrigatória a inclusão do cinto em veículos no ano de 1968⁴⁶, através da Resolução nº 398, a obrigatoriedade do seu uso surgiu apenas no ano de 1983 (Resolução nº 615/83), e nesta época era válido somente para as rodovias. Entretanto, esta resolução foi revogada no ano de 1985.

Foi apenas três anos depois, com a consideração de que a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança foi adotada em outros países com êxito comprovado como medida eficaz na redução de mortes e ferimentos graves, que o cinto de segurança tornou-se prioridade do

⁴⁶ No mundo, foi na década de 1930 que médicos passaram a equipar seus carros com cintos com utilidade de segurança em caso de colisão e que começaram a pressionar os fabricantes para equipar todos os carros com este item. A inclusão do cinto de segurança como item obrigatório na fabricação de carros aconteceu primeiro no ano de 1965, para carros fabricados na Europa. (THE ROYAL SOCIETY FOR THE PREVENTION OF ACCIDENTS, 2013)

Programa Nacional de Segurança do Trânsito (PRONAST), lançado pelo então presidente José Sarney, em 21.07.88 (HOFFMANN; CRUZ, 2011). Neste ano foi elaborada a Resolução nº 720, de 04.10.88, que torna mais uma vez obrigatório o uso do cinto nas estradas e rodovias, passando a vigorar no dia 01.01.89.

O ano de 1989 marcou, definitivamente, a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança nas rodovias nacionais, com uma forte atuação da Polícia Rodoviária quanto à fiscalização, que permanece até a atualidade.

A obrigatoriedade do uso do cinto no perímetro urbano surgiu por iniciativa de decretos municipais. A cidade de São Paulo foi a primeira a ter uma lei para este fim, em novembro de 1994. Seis meses depois, cerca de 100 pessoas escaparam da morte porque estavam com cinto. Da mesma forma, 500 pessoas livraram-se de ferimentos graves e 20 milhões de reais foram economizados em benefícios sociais. (HOFFMANN; CRUZ, 2011, p. 156)

Porém, é apenas a partir da vigência do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997) em de Janeiro de 1998, que este item torna-se obrigatório em todas as vias públicas. É preciso contextualizar as matérias e os argumentos aos quais elas recorrem. Afinal, o discurso é situado em termos de retórica: o modo como uma descrição é colocada em uma fala ou texto e descrita de uma maneira ou de outra faz parte de seu caráter argumentativo. Como mencionado pouco acima, Billig (2008) acredita que, quando argumentamos, não estamos apenas defendendo uma posição como, ao mesmo tempo, estamos combatendo argumentos alternativos, e que isso faz parte do jogo retórico.

Utilizando uma das matérias acima, podemos recortar o seguinte trecho: *“Apesar da aparência mais chocante dos acidentes das estradas, é nos centros urbanos que o trânsito mata mais. Mesmo assim, o cinto de segurança é obrigatório apenas na estrada”*. Estas frases não estão soltas nem deslocadas de um contexto. Elas dizem respeito às leis vigentes na época do extinto Código Nacional de Trânsito (BRASIL, 1966)⁴⁷, que no ano desta notícia tinha como mandatário a Resolução 720/88, mencionada acima.

Ou seja, a matéria tem por intento sensibilizar para o uso obrigatório dos cintos também nas vias urbanas, contrastando a aparência dos acidentes nas estradas – que por conta da velocidade em que costumam ocorrer, são mais “chocantes” – com aqueles das vias urbanas que, mesmo não tendo a mesma aparência, matam. Um argumento como esse tem sentido tanto a partir daquilo que está sendo afirmado, quanto daquilo que está sendo rejeitado implícita ou explicitamente.

É interessante notar que, nas matérias mencionadas acima, a idade para o uso das cadeirinhas é apresentada de forma inexata: “Para crianças **com menos de quatro anos**, é

⁴⁷ A cronologia das resoluções que dispõem sobre a obrigatoriedade do cinto encontra-se no primeiro capítulo.

imprescindível usar cadeirinhas especiais (...); “(...) cadeirinhas de bebê, indispensáveis para crianças **até cinco anos**”. Aqui não há recorrência a falas de especialistas sobre a questão, o que não torna possível saber a quem os jornalistas que escreveram tais matérias recorreram para fornecer essas informações e a cadeirinha aparece tímida, como atriz coadjuvante.

Ainda neste ano, na sessão do jornal intitulado Revista da Folha, foi publicada uma matéria que tem por fonte a Abramet e afirma que *"Crianças de até 3 anos devem ser transportadas em cadeirinhas especiais"*, comentando a obrigatoriedade deste item nos países escandinavos e a recente recomendação do seu uso nos Estados Unidos. Recorre a uma dermatologista, Andréa Gerbase, para comentar e comparar marcas de cadeirinha disponíveis no mercado brasileiro:

Century 3000

O avião das cadeirinhas tem a vida útil mais longa (de três meses a três anos), o melhor manual de instruções e o assento mais macio. É bojudada nos lugares certos – como as laterais da cabeça–, tem bom sistema de cintos (regulável) e a proteção extra de um "braço" que envolve a criança. "Além de ser mais um conforto, ela impede que o bebê alcance o pino que prende o cinto", diz Andréa.

Sit'n'Stroll

Recomendada para crianças de seis a 36 meses, tem uma vantagem: vira carrinho. Macia (o tecido, removível, é de ótima qualidade), fixa-se bem ao banco, de frente ou de costas. Os cintos prendem sem machucar.

Problema: é a mais pesada das três e não oferece opções de altura para os cintos. Mais: Andréa acha improvável que abrigue com conforto e segurança uma criança de três anos.

Baby Seguro

A cadeirinha nacional não faz feio. Reclinável, é segura e descomplicada no manejo. Seus problemas: o assento, forrado com tecido pouco acolchoado, é "duro" demais; o sistema de cintos permite que, com esforço, a criança saia da posição original; e as proteções laterais à cabeça são pouco avantajadas. A vida útil é a mais curta de todas: a cadeira é recomendada para crianças de até dois anos. (*Ata-me!*, FSP-14.08.94)

É possível perceber as diferentes informações no que diz respeito ao uso de diversas cadeirinhas, com abrangência de diferentes faixas etárias – e como elas variam ainda que num mesmo ano e no mesmo jornal. Por ser um fenômeno de visibilização recente, o argumento utilizado localizava o dispositivo como necessário, mas sem recorrer ao peso de obrigatoriedade. Afinal, na história da criação de normas no que diz respeito ao trânsito, os países ocidentais geralmente seguem as tendências escandinavas, que costumam estar na vanguarda e ditar as tendências e discussões dos fenômenos próprios do trânsito (WILDE, 2005). Se lá o uso das cadeirinhas era obrigatório, mas nos Estados Unidos era recomendado e

aqui ainda era novidade, não é de se estranhar que o sentimento de obrigatoriedade não fosse mencionado.

A comunicação midiática sempre é um fenômeno contextualizado, estruturada de diversas formas e que, por sua vez, tem impacto naquilo que comunica (THOMPSON, 1998). No contexto brasileiro anterior ao CTB, as cadeirinhas ainda não eram tão visibilizadas e não eram identificadas como único actante que poderia promover o transporte seguro – imprescindíveis, indispensáveis, mas, ainda assim, um **acessório** de segurança. Não havia ainda atores suficientes situando o fenômeno da criança em risco no trânsito como prioridade, porém, havia os/as que se preocupavam com os/as condutores/as de veículo que morrem no trânsito – psicólogos/as, por exemplo, passaram a exercer importante papel desde o Código Nacional de Trânsito de 1966, quando tomaram para si a responsabilidade de eleger aqueles que estão aptos ou inaptos para conduzir um veículo, além de disciplinar e promover modos corretos de agir no trânsito⁴⁸.

Isso não implica que não houvesse preocupações com a falta de normatização quanto ao uso da cadeirinha, mesmo neste período em que não havia obrigatoriedade do cinto nos centros urbanos. A mídia, no seu papel de comunicadora de massa, ou seja, como produtora institucionalizada e difusora generalizada de bens simbólicos através da fixação e transmissão de informação ou conteúdos simbólicos (THOMPSON, 1998), procura suprir a falta de legislação e normatização ao divulgar para seus/suas leitores/as a forma correta de se transportar crianças em carros de passeio.

O artigo intitulado “Saiba como transportar suas crianças com segurança” (FSP-09.05.95), informa que crianças devem ser transportadas em assentos adequados, “de preferência colocados no banco traseiro”, e que devem ser adequados ao tamanho e peso da criança, diminuindo sensivelmente o risco de ferimentos em caso de acidente. Relata que apenas as cadeirinhas importadas têm garantia de resistência e que uma comissão formada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) integrada por fabricantes, montadoras, consumidores e associações de segurança no trânsito estaria elaborando um padrão para testar os diversos modelos de cadeirinha e especificar a que faixa etária se destinam. Essa comissão surge a partir da necessidade de normatizar os diferentes produtos existentes no mercado, com intenção de criar um selo a ser aplicado em cerca de dois anos. Aqui o/a leitor/a pode perceber que estamos revisitando os atores e eventos já presentes em

⁴⁸Para uma síntese de como a Psicologia do Trânsito surge no Brasil, conferir HOFFMANN e CRUZ, 2011

capítulos anteriores, com a diferença de perceber como tais fatos foram veiculados nos jornais impressos.

Nesta matéria, dois especialistas são convocados para falar sobre o assunto: Luiz Carlos Grilli, secretário executivo da comissão e supervisor de engenharia da Babylove, comenta como serão feitos os testes de conformidade no Brasil, onde provavelmente será seguida a norma europeia ECE-44⁴⁹; e Alberto Francisco Sabbag, secretário-geral da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), fala sobre como as crianças devem ser transportadas:

Segundo Alberto Francisco Sabbag, (...) o bebê pode ser levado em cadeirinha – do tipo banheirinha, que o mantém em posição semi-ereta – desde a saída da maternidade. Para as crianças com mais de nove quilos, e que já conseguem sentar, os pais podem optar pelo assento do tipo escudo (uma proteção contra impactos que chega até a altura do estômago da criança e daí se inclina, afastando-se de seu peito) ou do tipo arreio (prende a criança no assento através de um cinto de cinco partes), segundo Sabbag. Para os maiores de três anos ele indica os assentos elevatórios. Todos os tipos de assentos devem permanecer fixos no banco, presos pelos cintos de segurança do carro. O cinto que acompanha o acessório deve ter a aparência de um “X”. Ou então ser como um suspensório, passando pelos ombros da criança, diz Sabbag. O colo de um adulto, mesmo que usando o cinto, é o lugar menos indicado para as crianças. No caso de acidente frontal ou de uma freada brusca, não há como segurar a criança. Em alguns casos, ela pode ser esmagada pelo adulto. Em uma batida frontal a 40 km/h, uma criança de 20 kg terá seu peso quadruplicado, explica Sabbag. *(Saiba como transportar suas crianças com segurança, FSP-09.05.95)*

Podemos observar como a linguagem presente na matéria é recomendativa e não mandatória: “o bebê **pode** ser levado”, “os pais **podem** optar”, “ele **indica** os assentos elevatórios”, todos permanecendo fixos no banco e presos pelos cintos de segurança. A foto de um bebê sorridente, numa cadeirinha de marca importada, ajuda a ilustrar a matéria. O mesmo caderno traz o relato de uma mãe que optou pelo uso do acessório:

A gerente Marcia Tassinari, 33, comprou uma cadeirinha importada para seu filho, Gabriel, quando ele tinha sete meses. Na hora da escolha, ela disse que fez uma comparação entre os modelos existentes em matéria de conforto e segurança.

Antes de adquirir o acessório, Marcia transportava o filho no colo, no banco traseiro. Ela informou que o filho gosta de estar na cadeirinha, quando passeia pela cidade. Em viagens longas, a criança costuma ficar impaciente. “Não aguento deixá-lo chorando. Por isso, tiro-o da cadeirinha por um momento. Só o coloco de volta quando se acalma”, disse Marcia.

O presidente do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito (INST), Roberto Scaringella, disse que o grau de desinformação dos pais é muito grande. “A legislação em vigor é muito precária. Há quatro anos tramita no Congresso Nacional o novo Código Nacional de Trânsito”.

⁴⁹ Discutida no interlúdio.

Esse novo código deve tornar obrigatório o uso do cinto de segurança no banco traseiro, para crianças com mais de 10 anos. A curto prazo, também deverá entrar em vigor o tipo de equipamento que a criança deverá usar, em função da sua idade.

Para Alberto Sabbag, os pediatras podem desempenhar um papel importante na prevenção das lesões e mortes de crianças no trânsito, falando sobre a segurança em veículos com os pais em cada consulta de rotina. (*Gerente escolhe acessório importado*, FSP-09.05.95)

Não havendo ainda uma sensibilidade no que diz respeito ao uso constante do dispositivo no carro e a menção do risco atrelado ao desuso, o relato de que a mãe tira seu filho da cadeirinha por não aguentar vê-lo chorando passa quase despercebido, como um inconveniente do uso deste dispositivo. Como afirma Thompson (1998):

[...] a apropriação das mensagens *midiáticas* deve ser vista como um processo contínuo e socialmente diferenciado que depende do conteúdo das mensagens recebidas, a elaboração das mensagens discursivas entre uns receptores e outros, e os atributos sociais dos indivíduos que as recebem (p. 151, grifos no original, tradução minha)

Portanto, uma vez que tal sensibilidade ainda não estava presente, a apropriação do discurso do uso da cadeirinha é percebida como uma recomendação de algo que ainda precisa ser normatizado. Mesmo reconhecendo que equipamentos devem ser utilizados por questão de segurança, o discurso presente nas matérias enfatiza a questão normativa. Porém, o representante da Abramet desponta como aquele que nota a ausência de legislação específica para a regulamentação de seu uso, que espera ser sanada com o advento da nova legislação de trânsito (o futuro Código de Trânsito Brasileiro).

Nos anos seguintes, surgem matérias que mencionam as cadeirinhas, porém, tendo por foco ensinar como transportar corretamente as crianças nos carros para que, em casos de acidentes diversos, estejam bem protegidas. Por exemplo, no que diz respeito ao transporte de crianças em carros equipados com *airbag*⁵⁰, que estava provocando mortes nos Estados Unidos:

As crianças devem andar em cadeirinhas apropriadas. Outro cuidado é nunca colocá-las com o rosto virado para o *airbag*. Menores, com menos de 12 anos de idade, devem viajar acomodadas no banco traseiro. O cinto de segurança nunca deve ser colocado embaixo dos braços. Crianças devem, ainda, viajar com cintos regulados para seus tamanhos e idades. (*EUA querem airbags menos violentos*, FSP-29.12.96)

⁵⁰ Afirma Carvalho Filho (2013) que no transporte de crianças em veículos equipados com esse dispositivo, o problema é a velocidade da bolsa inflada com gás, que chega a 300 km/h e pode ser fatal para uma criança que esteja alocada no banco dianteiro com o assento tipo "bebê-conforto", que deve sempre ser posicionado na direção contrária ao sentido de marcha do veículo. Quanto mais próxima estiver a criança do *airbag* durante o seu processo de inflagem, maior serão os riscos de uma desaceleração fatal sobre a cabeça desta.

Brian O'Neill, presidente do instituto, explica que as crianças, quando estão na parte dianteira do carro, também correm um sério risco. Elas são leves e normalmente estão presas apenas ao cinto da cadeirinha. Em uma batida, elas são projetadas para a frente com grande intensidade, e o choque com o airbag pode ser fatal. (FSP-05.09.97)

Lugar de criança: até 10 anos no banco de trás. Os menores devem ficar em cadeirinhas especiais e não no colo. (*Cheque as condições de seu carro*, FSP-27.03.97)

3.4. O Código de Trânsito Brasileiro e suas ausências

Com a entrada do CTB, há a exigência de que se levem as crianças com idade inferior a 10 anos nos bancos traseiros. Porém, como já mencionado ao longo desta tese, sem especificar como este transporte deveria ser realizado. Segundo recomendações de especialistas diversos, o ideal seria levá-las nas cadeirinhas. Havia uma exceção, conforme lembra a matéria “Compra de cadeirinha exige atenção” (FSP-20.09.98): no caso de uma família ter quatro crianças e for transportá-las no carro, a mais velha dentre elas poderia ser levada no banco da frente, desde que devidamente presa ao cinto de segurança – fato problemático caso a criança que vá na frente, protegida pelo cinto, não tenha idade para estar suficientemente segura pelo equipamento. Tal ausência no CTB seria apontada posteriormente por alguns especialistas e órgãos governamentais, como sinalizado no capítulo dois.

Ainda nesta matéria, há uma entrevista com Roberto Scaringella, na época o diretor do Instituto Nacional de Segurança no Trânsito, sobre quais seriam as cadeirinhas confiáveis. Consta na entrevista a afirmação de que “As cadeirinhas especiais, no entanto, são, segundo especialistas em segurança no trânsito, a maneira mais segura e confortável para transportar crianças com idade entre **1 e 4 anos**”. No decorrer da mesma, afirma que no Brasil “[e]xistem produtos no mercado para diferentes faixas etárias: de 0 a 6 meses (bebê-conforto), de 4 meses a 3 anos e de 1,5 a 5 anos (cadeiras) e acima de 5 anos (assentos auxiliares)”.

Pela falta de regulação, não há consenso em relação às idades específicas e/ou dispositivos específicos. O/a leitor/a preocupado com o transporte de crianças de maneira “segura e confortável”, ao tomar o jornal como fonte de informação confiável, poderia assumir que é melhor escolher de acordo com o que as marcas disponíveis no mercado propõem, tendo apenas a certeza de que sua criança só estaria segura nesses dispositivos se estiver na faixa etária de 1 a 4 anos.

Nos anos seguintes, tais dispositivos surgem nas matérias por meio de recomendações sobre como levar melhor as crianças nas cadeirinhas ou dão “dicas” para os pais que as utilizam:

Se você usa cadeirinha especial para levar os filhos pequenos no carro, anote esta dica: a maneira mais segura é prendê-la com o cinto de segurança no banco de trás de forma que a criança fique olhando para o próprio banco, de costas para o motorista. Para a Academia Americana de Pediatria (EUA), essa posição vale até o bebê completar 1 ano e pesar 9 kg. (*Passageiro mirim*, FSP-01.03.01)

Criança solta no carro, nem de brincadeira! Se ela for grande demais para a cadeirinha, mas ainda não conseguir apoiar os pés no chão quando estiver sentada no banco de trás, a opção é o apoio de assento ("booster"). Ele eleva a criança e permite prendê-la corretamente com o cinto de segurança, explica Regina Pirito, pediatra e especialista em medicina do trânsito (*Pimpolhos a salvo*, FSP-21.02.02)

Um sentimento de necessidade para uso do dispositivo parece mudar no período que compreende as duas matérias. Na primeira, é convocado um órgão internacional, a Academia Americana de Pediatria, e está presente um argumento de contingência: “se você usa... anote esta dica”. Já na segunda, é convocada uma pediatra e especialista em medicina do trânsito e o alerta é para a necessidade do uso: “Criança solta no carro, nem de brincadeira!”. É a partir deste ano que os discursos presentes nas matérias perdem um caráter de contingência ou recomendação e passam a favorecer argumentos que falam sobre a necessidade do uso, sempre com o apoio de especialistas na área de segurança no trânsito ou de entidades que buscam promovê-la.

Uma das entidades que mais aparece nas matérias da Folha de S. Paulo, seja com recomendações, seja alertando para a gravidade do número de crianças que se acidentam no trânsito, é a ONG Criança Segura. A partir de então, é esta ONG que vai ser o ator principal que vai não só atrair a atenção para o problema das crianças que morrem no trânsito, mas também colocá-lo cada vez mais como um assunto importante na agenda pública. Para isso, precisa assegurar uma dramaticidade contínua desse problema, seja criando notícias, seja trazendo mais informações demonstrando a gravidade do problema (FUKS, 2000).

Em matéria veiculada em 2002, Camila Aloï, então coordenadora da ONG, traz dados referentes à redução do número de mortes de crianças em acidentes de trânsito quando a cadeirinha é utilizada e ao número de menores de 14 anos que morrem no Brasil:

O uso de cadeirinha de segurança previne em até 71% o risco de morte de crianças em acidentes de automóvel, afirma Camila Aloï, coordenadora da ONG (Organização Não-Governamental) Criança Segura, que atua mundialmente. De acordo com dados da organização, em 2000, no Brasil, foram registradas 1.246 mortes de menores de até 14 anos em colisões. (...)

"Infelizmente, os acidentes no trânsito lideram o ranking dos que mais matam crianças", alerta a coordenadora da ONG Criança Segura. (*Cadeirinha atenua o risco de morte*, FSP-23.06.02)

Meses depois, a mesma coordenadora figura em matéria falando sobre o transporte adequado de crianças no carro, dando orientações sobre o tipo de dispositivo específico para cada faixa de peso:

Crianças com até 9 kg devem se instalar no bebê-conforto de costas para o movimento, de acordo com Camila Aloí, coordenadora da ONG em São Paulo. Segundo ela, a cadeirinha serve como uma concha de proteção para o bebê virado de frente para o banco e impede que ele quebre o pescoço em caso de acidente, o que pode acontecer se ele não conseguir firmar a cabecinha no momento da batida, quando o seu corpo tende a ir para a frente.

Já quem pesa entre 9 kg e 18 kg deve se acomodar na cadeirinha de segurança de frente para o movimento. A criança deve utilizar o cinto da própria cadeirinha, que fica atada ao cinto do carro. "A cadeirinha só pode se deslocar até 2 cm", diz Camila. Ela ainda orienta que as crianças com peso entre 18 kg e 36 kg utilizem um suporte de elevação para alcançar o cinto de três pontos do carro, caso contrário, o cinto passará pelo pescoço e pela barriga do passageiro – e não pelo ombro –, o que, num acidente, pode provocar esmagamento dos ossos (FSP-26.08.02)

Podemos perceber que especialistas recomendavam dispositivos específicos para retenção infantil no banco traseiro com descrições de idades e pesos, porém estes ainda não haviam sido regulamentados pelo Contran. Tal ausência permitiu a entrada no mercado dos cintos de segurança infantis, mais baratos e acessíveis, mas que foram rapidamente vistos com maus olhos por especialistas da área:

A atriz Isabel Fillardis acerta ao sempre transportar sua filha, Analuz, 2, no banco de trás, mas usa um cinto de segurança infantil, que não é recomendado por especialistas (*Mães na contramão*, FPS-08.03.03)

Posteriormente, com a profusão de tais cintos no mercado, estes seriam submetidos a testes para comprovar se eram eficazes, os quais acabariam por ser reprovados (ROMARO e FONSECA, 2004).

O recorte acima é de uma edição especial que contém várias matérias sobre o transporte de crianças nas cadeirinhas, com várias recomendações às mães – a associação “segurança da criança/mãe” poderia passar despercebida, se não fossem sempre adotadas como exemplo. Uma destas matérias, criticando a prática de se levar crianças no colo, argumenta que um adulto só conseguirá manter a criança no colo caso a colisão ocorra a 5 km/h, afirma:

Basta uma passada pela porta de qualquer colégio perto da hora do almoço para perceber que boa parte das mães não se contenta em apenas dar à luz.

Com um volante nas mãos, elas dão seta, conforto e, na medida do conhecimento e das habilidades delas, segurança.

Este último item é um dos que a mãe motorizada mais peca. Bem-intencionada, ela compra cadeirinha e acha que a cria está tão segura quanto nos tempos em que se aninhava no interior de uma barriga. Mas se o equipamento não for corretamente instalado, o risco permanece à espreita (*Não basta ser mãe, tem de conduzir os filhos*, FSP-08.03.03).

Ninguém espera sofrer um acidente com o veículo parado, mas foi exatamente o que aconteceu com a psicóloga Rita Villela. Ela e o marido estavam em seu carro, num semáforo da Avenida Paulista, quando outro veículo bateu na traseira. Sua filha, Mariana, então com dez dias, nem foi acordada pelo choque: estava em um bebê-conforto, preso aos cintos do banco de trás.

"Eu havia conhecido uma integrante da ONG Criança Segura, que me convenceu a comprar o equipamento. Se não fosse por ela, eu não teria comprado. Sempre carreguei meu primeiro filho no colo, achava mais seguro", diz.

Achar que o colo é seguro dentro do carro é apenas um dos muitos mitos que povoam a mente das mães. Outro erro comum é permitir que a criança fique sem o cinto ou fora da cadeirinha em trechos curtos, perto de casa. (*Colo não é seguro*, FSP-08.03.03)

Nesse sentido, o caderno especial evoca dados de pesquisas da ONG Criança Segura sobre acidentes de trânsito para argumentar que este é o fator mais importante de morte de crianças por “causas externas”, que tal quadro seria evitável com o transporte destas no banco traseiro (35 a 50% dos casos) e que, se as cadeirinhas fossem instaladas corretamente, o risco seria ainda menor (71%). Sinaliza então que a prevenção não é favorecida no Brasil dado as lacunas da legislação vigente:

Fazer uma criança comer vegetais ou ficar quieta é difícil. Para muitos pais, conseguir mantê-la segura dentro de um carro, então, é missão quase impossível.

Para piorar, a lei que trata do assunto é vaga. O artigo 64 do Código de Trânsito Brasileiro diz: "As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo Contran".

O 65 discorre sobre o uso obrigatório do cinto de segurança. Só que o equipamento, projetado para adultos, não serve às crianças. (*Transporte irregular é fora da lei, mas de qual?*, FSP-08.03.03)

Com o discurso da necessidade das cadeirinhas, surge um apelo pedagógico para falar da importância de que pais transportem seus filhos de forma adequada nos carros, ensinando inclusive sobre como não ceder às “birras” da criança que não quer ser transportada no dispositivo, contando com a recomendação de psicólogas para lidar com a situação:

Ceder "só uma vez" à vontade da criança de andar no banco da frente ou fora da cadeirinha ou do cinto pode ser uma atitude nociva.

"Em nome do ‘amor’, a mãe cede pela primeira vez. Quando a criança conhece esse padrão, não se conforma mais com outro", explica Cleide

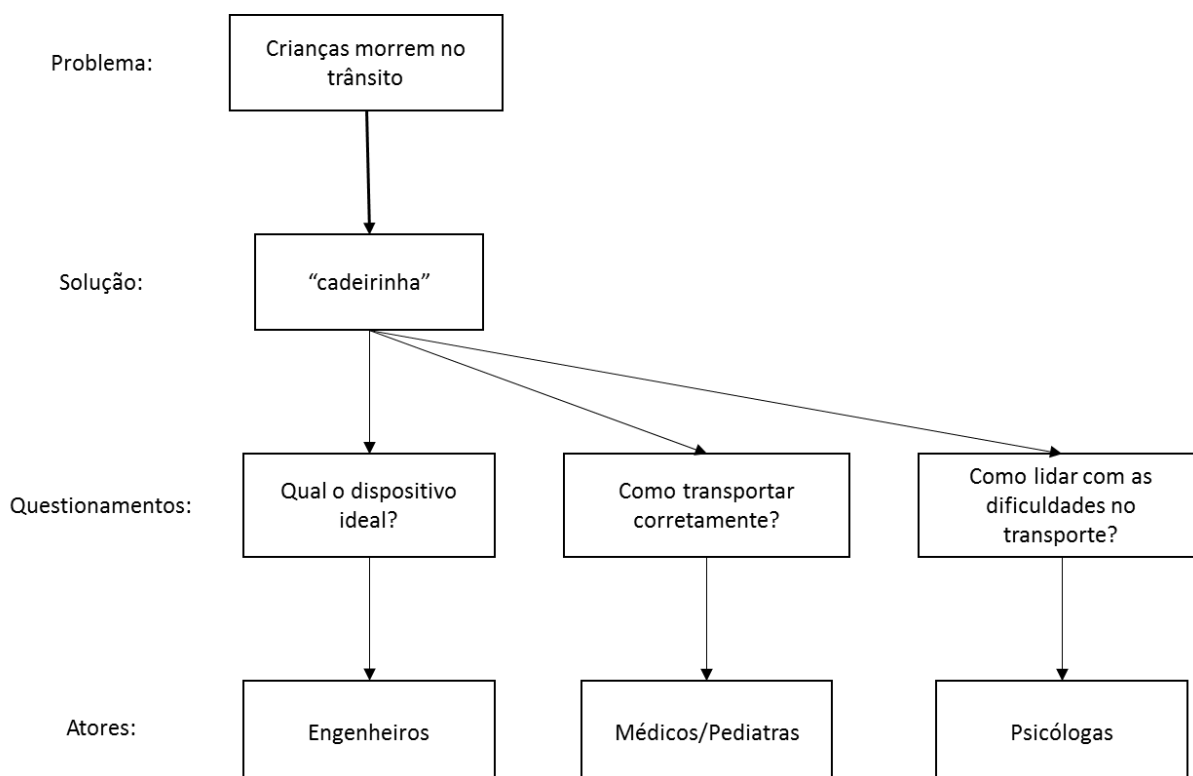
Heloísa Partel. Para a psicóloga, o "verdadeiro amor" exige que a mãe nunca faça esse tipo de concessão, para não estabelecer um padrão de comparação. Em caso de rebeldia, a psicóloga Walkiria Rovai aconselha a fazer "trocas". "Então, não vamos passear", exemplifica. "Os pais têm de aprender a lidar bem com a frustração dos filhos." (*Mesmo se a birra for grande, jamais ceda*, FSP-08.03.03)

Para exemplificar os danos de levar uma criança de maneira inadequada, a matéria traz o relato de uma mãe cuja filha de oito anos sofreu lesões graves na região abdominal, precisando reconstruir o pâncreas e retirar o baço, já que ela estava presa ao cinto e no banco de trás, porém, viajava deitada ao invés de sentada. Esta mãe diz que agora só leva a filha sentada e no cinto de três pontos, mas sentada sobre uma almofada por não poder arcar com as despesas de um assento de elevação. Nesta matéria, a ONG Criança Segura é mais convocada para informar o modo correto de transportar as crianças e afirmar que é inseguro utilizar almofadas, sendo o assento de elevação o único capaz de promover o transporte seguro.

Outro problema sinalizado seria a má instalação das cadeirinhas. Em *blitz* realizada pela ONG Criança Segura em São Paulo, Recife e Curitiba no ano de 2002 foi fiscalizada a instalação de 211 cadeirinhas, das quais apenas uma estava instalada de forma correta. Para a então coordenadora da ONG, Luciana O'Reilly, "Na hora do impacto, a principal função da cadeirinha é proteger a coluna cervical e a cabeça da criança" (*Nem a melhor cadeirinha resiste à má instalação*, FSP-08.03.03)⁵¹, argumento que está em acordo com os estudos de especialistas na área (WAKSMAN e PIRITO, 2005; OLIVEIRA, CARVALHO e JOÃO, 2005; SAFE KIDS WORLDWIDE, 2013).

A partir destas matérias, podemos fazer uma discussão de como figuram na Folha de S. Paulo os atores que são convocados como especialistas no que diz respeito ao transporte seguro da criança – o que traz de maneira implícita que esta criança está em risco – e que posteriormente irão tornar a Resolução 277/08 possível. Sendo assim, parece haver uma sequência no que diz respeito à aprovação desta, que poderia ser esquematizada da seguinte maneira:

⁵¹Nesta matéria, Regina Pirito, pediatra e especialista em Medicina do Tráfego, que publicaria em 2005 um artigo em coautoria com a também pediatra Renata Waksman, no qual argumentam em favor de leis específicas para o transporte de crianças no trânsito, foi consultada para falar sobre a importância de os dispositivos serem certificados e aprovados em testes de resistência.



Tais questionamentos apontam para as lacunas existentes no CTB, que serão sempre levantadas pelos diferentes atores que participaram da rede que mobilizou o Contran a lançar a Resolução. Entrevistado pela Folha de S. Paulo na ocasião do 1º Fórum de Prevenção de Acidentes com Crianças, o médico pediatra Maksoud Filho aponta tal lacuna:

[Folha] Não há lei que obrigue os pais a manter a criança devidamente “restrita” em cadeirinha no banco de trás dos carros? [João Gilberto Maksoud Filho] Há apenas recomendação, mas não legislação ou multa. Os pais tendem a achar que segurar a criança pequena no colo é mais seguro *(Para ONG, acidentes com crianças são evitáveis em 90% dos casos, FSP-02.05.04)*.

Se considerarmos que o CTB é a materialização de uma lei, poderíamos falar da imprecisão da mesma em relação ao transporte de crianças, porém o especialista se equivoca ao dizer que há apenas uma recomendação, mas que não há legislação ou multa. O Art. 168 especifica que: “Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código: Infração - gravíssima; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada” (BRASIL, 1997). Aqui, lidamos com um fenômeno discutido por Joel Best (2001): que, quando algumas pessoas são consultadas pela mídia como especialistas, suas declarações podem tornar-se argumentos de autoridades e passam a ser retomadas como verdadeiras em argumentos posteriores por outros atores, como no caso do dado estatístico mencionado em todas as

matérias provenientes dos levantamentos da ONG Criança Segura sobre a base de dados do DATASUS, de que a morte de crianças vítimas de acidentes de trânsito diminuiria até 71% se estivessem acomodadas corretamente.

Uma vez que o uso da cadeirinha é colocado como a única solução possível para o transporte correto e seguro da criança em carros de passeio, outras possibilidades são descartadas ou vistas como inseguras: cintos infantis, almofadas, pranchas de adaptação, etc. Em 2004, tanto a Faculdade de Engenharia Mecânica da Unicamp quanto a Criancinto (empresa que fabricava os cintos de segurança infantis que foram reprovados em testes de impacto), criam soluções diferentes da cadeirinha:

Em 2003, a Unicamp (Universidade Estadual de Campinas) realizou testes de impacto e constatou que os cintos de segurança não são eficientes. As crianças podem sofrer traumatismo quando projetadas contra o banco da frente. O uso do cinto abdominal pode causar laceração das vísceras. Cintos de três pontos só devem ser usados por quem tem mais de 1,45 m de altura. Para corrigir isso, a Faculdade de Engenharia Mecânica criou uma espécie de prancha para ser fixada no banco traseiro com o cinto do veículo. Cintos adicionais "prendem" a criança em mais pontos. A universidade já pediu a patente do sistema e prevê que ele custe um terço do valor dos equipamentos tradicionais.

A "cadeira" da Unicamp funciona como uma mochila. Alças nos ombros e na cintura -nenhuma passa pelo pescoço- permitem que a criança fique firme no dispositivo. Braços e pernas ficam livres, e não há tecido acolchoado e, portanto, quente.

Solução gaúcha

Outra novidade nesse segmento vem da Criancinto, empresa de Novo Hamburgo (RS). Depois de nove meses de projeto, o produto – que leva o mesmo nome do fabricante – foi aprovado pelo Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial).

O funcionamento é parecido com o do da Unicamp, que havia reprovado a Criancinto no ano passado. A diferença é que, agora, não há como deitar no banco. Ele é ideal para crianças de quatro a dez anos e, em São Paulo, pode ser encontrado na Alô Bebê (0/xx/ 11/5585-3500) por R\$ 119. (*Lançamentos miram proteção infantil*, FSP-04.07.04)

Figura 19 - Cadeirinha Safekid/Unicamp



Fonte: <http://willon.wikicode.com.br/2010/03/batalha-por-uma-safekid-unicamp.html>

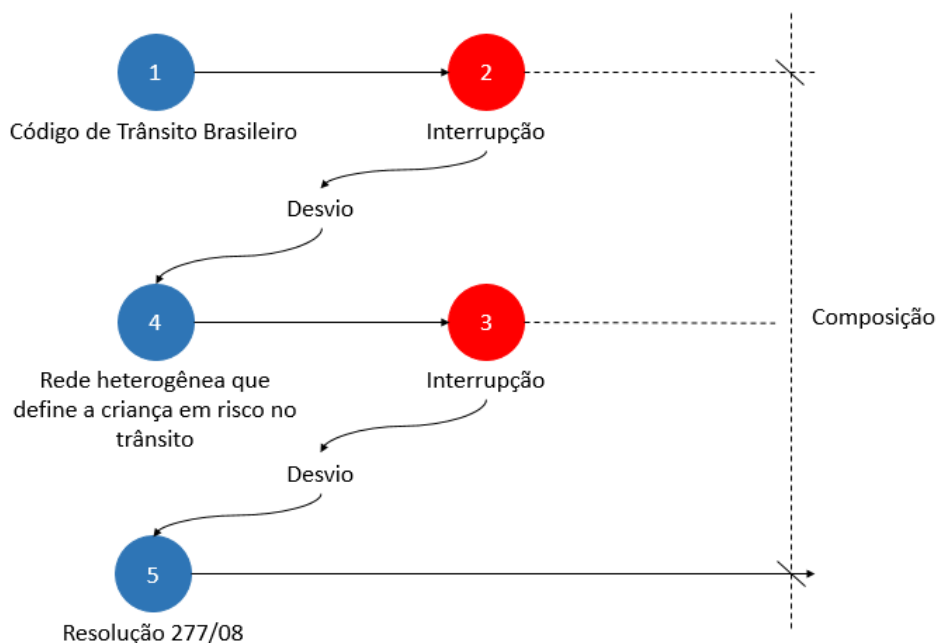
A cadeirinha vai se estabelecendo como única alternativa possível para a segurança da criança pelos atores que se mobilizaram em favor da segurança da criança no trânsito. Parafraseando Bruno Latour (2005; 1987), através da mídia podemos acompanhar como a cadeirinha passa por um processo de tradução (*translation*), na qual seu uso torna-se necessário e a eficácia do seu uso torna-se inquestionável. De acordo com Freire (2006):

Traduzir (ou transladar) significa deslocar objetivos, interesses, dispositivos, seres humanos. Implica desvio de rota, invenção de um elo que antes não existia e que de alguma maneira modifica os elementos imbricados. As cadeias de tradução referem-se ao trabalho pelo qual os atores modificam, deslocam e transladam os seus vários e contraditórios interesses. Mas a operação de tradução implica uma solução aparentemente contraditória do cientista, pois ao mesmo tempo em que procura engajar outras pessoas para que elas acreditem na caixa-preta, comprem-na e disseminem-na no tempo e no espaço, tenta controlá-las para que aquilo que adotam e disseminam permaneça mais ou menos inalterado. (p. 51)

É dessa forma que foi criada uma cadeirinha pela Faculdade de Engenharia Mecânica da Unicamp em conjunto com a empresa Safekid como alternativa que se propunha mais barata às disponíveis no mercado. Como discutido em momento anterior, esta faculdade, principalmente na figura de Celso Arruda, ajudou a encabeçar a reunião e a minuta que posteriormente foi reelaborada para transformar-se na Resolução 277/08.

A promoção da cadeirinha como única solução possível para a prevenção de acidentes de trânsito com crianças ocasionará uma série de implicações para os brasileiros desde que esses atores passam a pressionar as instituições responsáveis pela legislação de

trânsito em favor de uma especificidade maior dada a imprecisão da lei vigente. Poderíamos, a respeito disso, traçar o seguinte diagrama⁵²:



O CTB surge como materialidade que estabelece normas que garantam a segurança das pessoas no trânsito – por exemplo, sobre o transporte de crianças em veículos. Porém, a eficácia de tal legislação é apontada como ineficiente ao ser interrompida pela rede heterogênea que define a criança em risco no trânsito no momento em que os atores que a compõe clamam pela necessidade de especificidade de quais seriam os dispositivos que as crianças deveriam utilizar para que tal segurança fosse garantida, partindo de *expertises* e argumentos diversos para pressionar o Contran.

Como órgão governamental responsável sobre as normas do trânsito brasileiro, este tenta posteriormente sanar tais lacunas através da Resolução 277/08. Ou seja, forma-se uma composição, uma rede de conexões com uma série de interesses diversos, dispondo de práticas de vários tipos: Contran e o aumento da segurança do trânsito; profissionais de saúde e a preocupação com traumas e mortes que poderiam ser evitadas; engenheiros e a fabricação de cadeirinhas seguras; o Inmetro e o estabelecimento de normas adequadas para esta fabricação; as indústrias e a adequação a essas normas para manter suas cadeirinhas no mercado; uma ONG e a diminuição de acidentes fatais com crianças; psicólogas e o modo adequado de lidar com os percalços de levar as crianças num dispositivo incômodo, etc. Não é

⁵² Diagrama inspirado nos exemplos elaborados por Bruno Latour no curso on-line *Scientific Humanities* (2014) promovido pela France Univesite Numerique (www.france-universite-numerique.fr)

apenas o uso da cadeirinha que está em jogo, mas uma transformação social que surge desses interesses diversos.

No Recife, a ONG Criança Segura realizou em agosto de 2004 inspeções gratuitas para verificar a instalação de cadeirinhas em uma grande concessionária, com patrocínio da General Motors e apoio do Detran-PE. Através de sua coordenadora regional, Luiza Batista de Sá Leitão, lembra aos leitores que “um equipamento corretamente instalado pode aumentar em até 71% a segurança da criança” e que “Desde o nascimento até os 10 ou 12 anos de idade, é indispensável transportar a criança em cadeira de segurança ou em assentos adaptáveis ao cinto do veículo” (JORNAL DO COMMERCIÓ, 2004).

Além de demonstrar como instalar as cadeirinhas corretamente, a ONG agendou palestra com um médico para informar sobre os riscos da utilização inadequada do equipamento, disponibilizando ainda um vídeo com simulação de acidentes em situações onde a criança está solta no carro ou no colo de um adulto. Tais inspeções ocorreram novamente no mês seguinte, em frente ao Parque da Jaqueira, onde há grande fluxo de carros, com apoio da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife e do Detran-PE.

A sensibilização para a necessidade do uso do dispositivo, independente do trajeto, começa a ser moldada de forma crescente. Na matéria abaixo, percebemos o papel da mídia em criar tal sensibilização:

Pai não pode ceder, e filho precisa ficar em equipamentos especiais. Com ou sem choro, criança só deve viajar bem presa. Gláucia Ferretti ajeita o filho na cadeirinha; em um acidente há quatro anos, Pietro não teve nem arranhões graças ao equipamento. Há quatro anos, a contadora Gláucia Ferretti passou por um grande susto. Com o filho, à época com três anos, a bordo, seu carro teve perda total. "O Pietro não sofreu nenhum arranhão, só chorou por causa da batida." O incidente aconteceu a 800 m de sua casa. Sorte? Não exatamente. O menino estava acomodado numa cadeirinha certificada e destinada a sua faixa etária, comprada uma semana antes da batida. "Se ele estivesse solto, teria sido jogado para frente. A cadeira antiga, apertada para seu tamanho, quebraria." (*Com ou sem choro, criança só deve viajar bem presa*, FSP-03.10.04)

A matéria não informa se a cadeirinha era certificada pelo Inmetro, apesar de haver a certificação voluntária desde o ano de 2001 já atendendo à NBR 14.400. Ainda nesta matéria, Luciana O'Reilly, coordenadora nacional da ONG Criança Segura, afirma que "Cerca de 80% dos acidentes acontecem numa distância de até 30 km da casa da pessoa, numa baixa velocidade" e diz lamentar não haver lei específica para o transporte de crianças no país e que multas ajudariam na questão.

Os dados estatísticos passam a ser sempre mencionados para demonstrar a gravidade da situação e o que entra como argumento não é mais o fato de crianças morrerem em

acidentes quando em carros particulares, e sim o fato de elas morrerem **por não estarem em cadeirinhas**: “A consequência é que, anualmente, 1.300 brasileiros com até 14 anos morrem vítimas de acidentes de carro. O quádruplo disso, ou 5.200 meninos e meninas, fica com sequelas permanentes”, afirma Luciana ao comentar sobre uma enquete feita em 2002 pela ONG que detectou o uso de cadeirinha no transporte de crianças em apenas 5% dos entrevistados. Esta organização é a mais convocada pelo jornal para orientar sobre as cadeirinhas ideais para cada criança. Além de dispor de espaço para orientação na mídia impressa, promoveu também verificações presenciais da instalação de cadeirinhas em ações periódicas.

Cerca de dois anos depois, a Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia também aparece como ator nesta rede, promovendo *blitze*, palestras, entregando materiais informativos sobre a segurança de crianças no trânsito.

As ações fazem parte da campanha “Criança Protegida no Carro” e serão realizadas em diversas capitais, como São Paulo, Porto Alegre, Rio Branco e Teresina, além do Distrito Federal. Segundo a entidade, a utilização de equipamentos como as cadeirinhas reduz em 70% a chance de morte e lesões graves em crianças devido a acidentes no trânsito. (*Crianças seguras no trânsito*, FSP-25.05.06)

Os acidentes de trânsito são os principais responsáveis externos pela morte de crianças com idade entre 0 e 14 anos, alerta o presidente da Sociedade Brasileira de Ortopedia Pediátrica (SBOP), Edilson Forlin. Segundo ele, os dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) mostram que cerca de 2.300 crianças e adolescentes morrem todo o ano no Brasil e outros 38 mil ficam feridos no trânsito. Estudo feito pelo ortopedista aponta que uma criança com lesão medular permanente pode ter um custo financeiro de R\$ 4 milhões até os 60 anos, contando-se os gastos diretos com o tratamento e o que ela deixará de gerar em sua vida profissional. “Prevenir custa 0,01% do valor gasto para tratá-la”, afirma. Um levantamento em lojas que trabalham com cadeirinhas de segurança, cintos e assentos especiais mostra que o motorista iria gastar perto de R\$ 700. “Utilizando os equipamentos, as possibilidades de morte e lesões graves em crianças diminui em 70%”. (JORNAL DO COMMERCIO, 2006)

Os dados estatísticos sobre acidentes envolvendo crianças e a redução de chances de morte devido ao uso da cadeirinha começam a ser estabilizados na mídia. Tais dados foram primeiramente divulgados pela ONG Criança Segura com base em estudos americanos, mas passam a ser reutilizados por diversos atores desde então.

É apenas em 2007, nove anos após o CTB, que há mobilização definitiva por parte do Contran para a elaboração de uma lei específica para o transporte seguro de crianças no trânsito. Uma característica interessante, já notada na evolução das próprias campanhas do Detran e analisada em capítulos anteriores, é que um novo argumento passa a entrar em cena:

o da penalidade. No dia 28.10.07, três matérias diziam respeito à cadeirinha num mesmo caderno da Folha de S. Paulo, informando a obrigatoriedade do uso da mesma a partir de 2008. Além de informar os/as leitores/as sobre como realizar o transporte de forma correta – e lembrar que nem mesmo em trechos curtos isso deve ser esquecido –, as matérias neste jornal também informam que, uma vez obrigatória, haverá a aplicação de multas para aqueles que não seguirem a norma:

O que por enquanto é uma recomendação entre especialistas - muitas vezes desconhecida ou ignorada pelos pais- deve se tornar uma obrigação, com multa de R\$ 191,54 e sete pontos para os infratores (*Cadeirinha para criança deve ser obrigatória em 2008*, FSP-28.10.07)

Quem transportar crianças em dispositivos não-certificados pelo instituto e for parado pela fiscalização estará sujeito à multa de R\$ 191,54, além de sete pontos na carteira. (*Em 2008, cadeira para bebê deve ter selo do Inmetro*, FSP-25.11.07)

No que diz respeito ao transporte adequado da criança através das diferentes faixas etárias e de massa, a Folha de S. Paulo elabora um resumo com a recomendação de diferentes especialistas de segurança veicular:

ATÉ 1 ANO: BEBÊ CONFORTO

Peso e idade: do nascimento até 1 ano; até 13 kg

Posição: a criança deve ficar voltada para o vidro traseiro, de costas para o movimento, com leve inclinação

ATÉ 4 ANOS: CADEIRA DE SEGURANÇA

Peso e idade: de 1 a 4 anos; de 9 kg a 18 kg

Posição: presa no banco traseiro, na posição vertical, voltada para a frente

ATÉ 10 ANOS: "BOOSTER" OU ASSENTO DE ELEVAÇÃO

Peso e idade: de 4 a 10 anos; de 18 kg a 36 kg

Posição: no banco traseiro, preso com cinto (*Peças e Acessórios*, FSP-25.11.07)

De fato, tal divisão – que faz um cruzamento entre idade e peso – é a recomendada pelo Inmetro, de acordo com a NBR 14.400. Esta publicação, que se preocupa em informar as pessoas sobre o transporte seguro, através da consulta a especialistas, é uma estratégia de educar a população. Porém, a recomendação e a educação da população serem publicadas por um jornal, e não pelo próprio governo por meio de campanhas educacionais, fazem parte de um processo contemporâneo.

Em um governo de características neoliberais, pressupõe-se que cabe aos indivíduos se autogovernarem e, a partir da liberdade e engajamento pessoal, assumirem as consequências de suas próprias escolhas. Para que isto aconteça, é necessária a educação da população para que haja pessoas bem informadas (CARVALHO, 2007). Por dispositivos de informação, entende-se

[...] todos os elementos tecnológicos, institucionais, administrativos etc., que têm como objectivo primeiro colectar, registar, acumular, produzir e reproduzir dados, informações e saberes, e viabilizar sua distribuição e acesso por todos, visando à administração econômica da vida. (CARVALHO, 2007, p. 162)

No que diz respeito ao controle de riscos enquanto racionalidade política, a mídia torna-se fundamental como dispositivo de informação que torna conhecido o risco ao qual as pessoas estariam expostas, orientando nossas próprias escolhas e, dessa forma, realizando um governo à distância. Como ainda não havia uma regulação específica em relação ao tema da segurança da criança no transporte veicular, outros atores parecem tomar para si a responsabilidade de normatizar comportamentos de uma determinada parcela da população e ao mesmo tempo chamar atenção para a necessidade de tal regulação na forma obrigatória de lei.

É a partir deste panorama que o binômio cadeirinha-multa vai caminhar lado a lado nas matérias de jornal. Além do papel de dispositivo de informação, a mídia também irá exercer – em conjunto com a rede heterogênea que inventou esse tipo de pessoa: a criança em risco no trânsito – o papel de sempre lembrar à população a punição cabível caso a lei não seja obedecida. A questão da cadeirinha como actante que promove segurança e previne a chance de mortes passa a sair de cena para dar passagem à cadeirinha que gera penalidades caso não seja utilizada.

À época, o Contran incluiu no projeto de lei a obrigatoriedade dos dispositivos nas vans escolares, o que gerou resistência por parte dos “perueiros”. Estes passaram a apontar vários problemas, que se enquadram dentro desta mesma lógica de responsabilidade individual: quem deverá pagar pela cadeirinha? Em São Paulo, os perueiros escolares passaram a contabilizar o impacto desta medida na mensalidade do serviço prestado. Em Belo Horizonte, que tem tradição de gerar leis municipais que se antecipam às nacionais, o Detran/MG afirmou que passaria a obrigar a presença de cadeirinhas nesse tipo de transporte nos veículos escolares cadastrados a partir de março de 2008 “sob pena de multa próxima de R\$ 170” (*Van escolar deverá ter cadeira para criança, afirma Contran*, FSP-01.03.08).

A responsabilidade de gerir os riscos recai sobre o indivíduo, com base nas informações disponibilizadas nessa forma de governo à distância, no caso, o risco no qual um adulto responsável expõe uma criança. Seguindo a lógica da responsabilidade individual, os perueiros buscam se isentar de fornecer as cadeirinhas e devolvem aos pais esta obrigação. Ou, ainda, simplesmente se isentar desta controvérsia:

A reação dos transportadores escolares poderá prejudicar os pais: muitos resolveram deixar de fazer esse serviço para crianças dessa faixa etária. "Se eu tenho opção de pegar outras, por que vou ter esse transtorno?", questiona Renato Soares, que é presidente do sindicato da categoria em Belo Horizonte.

"Tem gente que deixa crianças de certa idade e logo depois já tem que levar outras menores. Como é que vai parar para colocar e tirar cadeirinhas a toda hora?"

Hoje, pelo código de Trânsito, as cadeirinhas ou booster (assento de elevação que permite a utilização correta do cinto de segurança) não são obrigatórias para nenhum tipo de veículo – somente os cintos de segurança, que são considerados inadequados para crianças. (*Van escolar deverá ter cadeira para criança, afirma Contran*, FSP-01.03.08).

Outro argumento levantado pelos perueiros diz respeito às adaptações que estes costumam fazer nos veículos escolares, com aval do Denatran, para que caibam mais passageiros que o previsto originalmente quando saídos da fábrica, o que tornaria inviável o uso de cadeirinhas. Alguns dos atores que definem a criança em risco no trânsito alertam que tais controvérsias têm de ser sanadas, porém, como já mencionado, com objetivos e interesses divergentes:

O conselheiro da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego), Alberto Galvão Branco, acha "lógico" que a obrigatoriedade da cadeirinha se estenda ao transporte escolar. "Uma vez que eles carregam crianças, tem de valer a mesma regra", afirma.

Ele acha que adaptações que aumentam a quantidade de lugares em veículos que transportam crianças podem "causar problemas". Para ele, a cadeirinha ocupa lugares equivalentes ao de um adulto. "O equipamento já é feito para ser fixado com um cinto de segurança comum. Se cabem três adultos, cabem três booster", afirma.

A coordenadora nacional da ONG Criança Segura, Luciana O'Reilly, disse achar prematura a decisão de obrigar os transportadores escolares a usar cadeirinhas. Para ela, a lei atual já não é fiscalizada suficientemente e faltam equipamentos seguros no mercado. "Acho que esse deveria ser um segundo passo. Hoje, a gente sequer tem essas cadeirinhas no mercado, vamos acabar confundindo a sociedade", diz. (*Medida irá aumentar custos, dizem perueiros*, FSP-01.03.08).

O jornal sintetiza os diferentes interesses de cada ator responsável por construir e definir essa criança em risco:

"A obrigatoriedade é boa para a segurança da criança. Mas ela vai gerar um custo"

MARIA DE LOURDES RODRIGUES líder dos transportadores escolares da capital paulista

"Se aumenta o conforto e a segurança da criança, eu acho melhor usar porque os pais ficam mais tranquilos e eu também"

MARIO DOS SANTOS PEREIRA, 46, motorista que trabalha com transporte escolar há 10 anos

"Não há dúvida sobre a necessidade de proteção da criança num assento especial. A dúvida é como redigir a lei sem causar problema na fiscalização"

ALFREDO PERES DA SILVA presidente do Contran

"Tem gente que deixa crianças de certa idade e logo depois já tem que levar outras menores. Como é que vai parar para colocar e tirar cadeirinhas a toda hora? E onde vai deixá-las quando não estiver em uso?"

RENATO SOARES presidente do sindicato dos perueiros escolares de Belo Horizonte (*Frases*, FSP-01.03.08)

Preocupação com custos, preocupação com a clientela, preocupação com a fiscalização, preocupação com a viabilidade de uso. A necessidade de gerir os riscos ao qual a criança estaria exposta no transporte veicular e a cadeirinha como solução não são questionadas, já é dada como certa – foi estabilizada. Todos almejam transportar a criança de forma segura, porém, a viabilidade da implantação de uma lei que propõe pôr em prática tal condução segura passa a ser alvo de controvérsias por chocar com outros interesses. Afinal, “(i)nteresses nunca são dados no início; pelo contrário, eles dependem de composição⁵³” (LATOUR, 2014). É no decorrer desta composição que surgem os problemas que até então não tinham sido colocados em pauta. Com diversos interesses em jogo, em 28 de maio de 2008, a Resolução 277/08 foi aprovada.

3.5. A Resolução nº 277/08: Repercussões na mídia

Nesta seção, analiso eventos pontuais que foram fontes de controvérsia desde a aprovação desta resolução e como eles foram veiculados na Folha de S. Paulo, buscando compreender os diferentes interesses dos atores que compõem a rede heterogênea que constrói a criança em risco no trânsito.

Em 05 de junho de 2008, foi noticiada a aprovação do uso obrigatório das cadeirinhas através da Resolução 277/08, sendo já sinalizado nas chamadas que o seu uso em transportes escolares não seria obrigatório. O jornal afirma que houve, concomitantemente, avanços e retrocessos com a aprovação desta resolução. Se, por um lado, supre a falta de regulamentação em relação a equipamentos adequados para cada faixa etária, normatizando o transporte de crianças de até sete anos e meio em dispositivos específicos, por outro, o Contran deu uma tolerância maior do que se previa inicialmente no projeto/minuta⁵⁴ que gerou esta Resolução.

Dentre esses retrocessos estariam: a não inclusão das vans escolares, o tempo de 720 dias (e não 360, como era previsto) para que entrasse em vigor e ocorresse a fiscalização dos infratores, a faixa de obrigatoriedade reduzida de dez anos para sete anos e meio, além da

⁵³ No original: Interests are never given from the start; on the contrary, they depend on composition.

⁵⁴ Minuta em anexo (Anexo B)

própria regulamentação por faixa etária ao invés do cruzamento peso/altura recomendada pelos fabricantes e pela própria NBR 14.400 – uma vez que o uso apenas do cinto só é eficiente caso a pessoa que a utilize tenha no mínimo 1,45m. A resposta do então presidente do Contran em relação a tais controvérsias foi: ampliou-se o tempo para que a sociedade se adapte e a divisão dos dispositivos em faixas etárias **visa facilitar a fiscalização**.

Um dos retrocessos apresentados no jornal em relação à diminuição da faixa etária de uso da cadeirinha de dez para sete anos e meio parece ser uma interpretação errônea da minuta que resultou na Resolução 277/08. Nela, consta o seguinte texto em seu artigo 3: “Para transitar em automóveis, camionetas e caminhonetes, crianças com idade inferior a dez anos deverão ser obrigatoriamente transportadas nos bancos traseiros e usar, individualmente, um adequado dispositivo de retenção”. Em seguida, afirma no parágrafo primeiro que “Os dispositivos de retenção para crianças deverão ser utilizados conforme as especificações dos grupos de massa descritos na norma ABNT NBR 14400”, que só preveem o uso de dispositivos de retenção até os 36 kg, 1,30m e 90 meses (sete anos e meio), estando após esse período a criança apta a usar apenas o cinto de segurança – que é um dispositivo de retenção.

Controverso também foi ter ficado de fora a exigência do selo do Inmetro nas cadeirinhas disponíveis no mercado à época da vigência da Resolução 277/08, sob alegação do presidente do Contran que existem equipamentos que receberam tal certificação anos atrás, na verificação voluntária, e que atualmente são considerados inadequados de acordo com a norma vigente. Além disso, existiam equipamentos – provavelmente importados – que não tinham o selo do Inmetro, mas eram classificados como seguros por disporem de certificações de seus países de origem equivalentes à norma brasileira.

Os técnicos do Inmetro alertam que não basta a cadeirinha ter o selo – que na época desta matéria já tinha se tornado obrigatório –, mas que a boa instalação é essencial para manter a segurança. Apesar de ser responsabilidade do Inmetro, através dos Institutos de Pesos e Medidas estaduais, realizar a fiscalização dos produtos disponíveis no mercado, ele devolve às pessoas que vão procurar o dispositivo a tarefa de verificar se o produto tem certificação: “Embora haja consenso sobre a importância da cadeirinha para transportar as crianças nos carros, boa parte dos produtos vendidos são inadequados. A recomendação do instituto é que os consumidores busquem os produtos certificados” (*Nova cadeirinha precisará ter selo do Inmetro*, FSP-05.06.08).

Nesta mesma matéria, Luciana O’Reilly, da ONG Criança Segura, afirma que não basta a medida ter sido um avanço, ela precisaria entrar em vigência imediatamente:

"É uma situação urgente", afirma ela, ressaltando que, como a medida "exige uma educação muito forte, já é um ganho enorme ter a legislação". "O importante é que haja uma fiscalização adequada. Não adiantará valer já sem ter fiscalização", diz O'Reilly, para quem a exigência é fundamental "em qualquer transporte, não só para os carros de passeio". "Não é questão de escolha. A discussão precisa se estender ao transporte coletivo e escolar", afirma, acrescentando que os riscos são os mesmos nos diversos veículos. (*Nova cadeirinha precisará ter selo do Inmetro*, FSP-05.06.08).

O argumento da coordenadora da ONG está de acordo com o interesse desta instituição que tem como missão promover a segurança da criança no Brasil. Porém, ela se equivoca ao afirmar que o risco é o mesmo nos diversos veículos. Considerando a credibilidade que a ONG passou a ter ao compilar e tornar visíveis dados governamentais no que diz respeito aos acidentes de crianças no trânsito, não foi surpresa que a afirmação da coordenadora se tornasse rotineira. Joel Best (2001) chama de *soft fact* as suposições (*guessing*) sem evidência sólida que os ativistas acabam por fornecer, na mídia, ao serem questionados sobre quão grave é o problema que eles estão tentando mudar, e que podem vir a tornarem-se declarações aceitas e replicadas sem muita restrição.

Sendo um pouco mais que suposições – e provavelmente suposições grandes demais –, usualmente não irão desacreditar as estimativas dos ativistas. Afinal, a mídia pergunta por estimativas precisamente porque eles não conseguem achar estatísticas mais acuradas. Os repórteres querem reportar fatos, os números dos ativistas se parecem com fatos, e pode ser difícil, até mesmo impossível achar outros números, então a mídia tende a reportar os dados dos ativistas. [...] Uma vez que um número aparece num noticiário, essa notícia se torna uma fonte potencial para qualquer um que venha a se interessar pelo problema social; oficiais, especialistas, ativistas, e outros repórteres rotineiramente repetem dados que aparecem em notícias da imprensa. (BEST, 2001, p. 46, tradução minha)

Como já discutido em seções anteriores, o modo como os riscos a qual uma parcela da população estaria submetida é reconhecido/evidenciado através de cálculos estatísticos. Cálculos os quais, no Brasil, a ONG em questão ajudou a compilar e tornar visível no que diz respeito às crianças que morrem em acidentes de trânsito.

Lembro o/a leitor/a que os dados estatísticos são parte de um processo de inscrição (ROSE, 1998), que inexistem em relação ao que a coordenadora afirma. Na forma como são codificados os acidentes de trânsito pelo DATASUS, de acordo com o CID-10, não há processos de inscrição para “acidentes envolvendo veículos escolares”, apesar de haver para “Ocupante de um ônibus traumatizado em um acidente de transporte”. Tal codificação permite comparar que, no ano de 2011, 1191 crianças entre 0-14 anos foram internadas em acidentes de carro ou caminhonete contra 38 crianças da mesma faixa etária acidentadas enquanto ocupavam ônibus (JORGE e MARTINS, 2013). Não há estudos que tentem

comparar se os riscos são os mesmos no carro particular e no transporte coletivo e escolar, tornando o argumento da coordenadora difícil de ser acreditado ou desacreditado.

Outros atores se pronunciaram nessa matéria da Folha de S. Paulo, como Alberto Sabbag, da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), que também afirma que a exigência de prazo não faz sentido, uma vez que se trata de uma medida de segurança em relação ao risco em que a criança estaria exposta andando solta no cinto traseiro. Diz ele: "A cadeirinha não foi feita para evitar multas, mas para evitar mortes". Seu argumento parece contrário à relação apontada na seção anterior entre *não uso da cadeirinha/penalidade*, voltando à relação inicial *uso da cadeirinha/segurança*.

Esta controvérsia adquire tons distintos de acordo com os diferentes interesses dos atores convocados pela Folha de S. Paulo. Com as críticas em relação à presença de cadeirinhas sem certificação no mercado, estes se posicionam em matéria de novembro de 2008:

O Inmetro cedeu ao lobby do comércio e da indústria e decidiu liberar a venda de cadeirinhas automotivas infantis sem selo de certificação – ou seja, que não passaram por testes de segurança do instituto – até 31 de março do ano que vem. A exigência de só vender ao consumidor os assentos para transportar crianças com selo do Inmetro estava em vigor desde 1º de outubro, mas foi adiada por uma portaria expedida pelo órgão há uma semana.

Justificativa oficial: as lojas precisam desovar os produtos antigos que estão em estoque – mesmo que eles não tenham a comprovação de qualidade. "Estendemos esse prazo para que possam fazer uma queima de estoque e, a partir de então, vender só produtos certificados", afirma Gustavo Kuster, gerente de qualidade do Inmetro, embora ele mesmo só recomende a compra de cadeirinhas com selo do instituto. [...]

Frustração

A prorrogação do prazo pelo Inmetro foi alvo de críticas devido à avaliação de que incentiva a venda promocional nos próximos meses de dispositivos que podem ser inseguros. "É uma grande frustração, é lamentável", afirma Luciana O'Reilly, coordenadora nacional da ONG Criança Segura, para quem a compra de uma cadeirinha sem a certificação do Inmetro pode dar uma "falsa sensação de segurança".

"O selo é muito importante porque não dá para julgar pela cara, só porque é bonitinha, porque tem a tira de segurança grossa", defende O'Reilly. Hoje há 27 assentos de retenção infantis certificados pelo Inmetro, de oito marcas. "Pode até ser que haja bons produtos [sem certificação]. Mas [sem selo do Inmetro] não existe uma garantia mínima", afirma Elizete Fernandes da Silva, chefe da divisão de fiscalização do Ipem-SP (Instituto de Pesos e Medidas), que chegou a fazer a apreensão de uma cadeirinha irregular numa loja antes de a exigência ser adiada. A indústria já estava obrigada desde junho a só produzir novas cadeirinhas automotivas com selo de certificação do instituto. Mas, como há estoques de dispositivos antigos tanto ligados às fábricas como ao comércio, ambos reivindicaram a nova tolerância ao Inmetro. (*Selo em cadeirinha só será exigido em 2009*, FSP-06.11.08)

A decisão do Inmetro parece ferir a eficiência da regulação do Estado em relação à saúde de sua população, mas estando de acordo com o modo em que os riscos são geridos na modernidade tardia que, entre outras coisas, responsabiliza as pessoas por autogerir os riscos ao quais estão expostas (SPINK, 2001). Ao final, estas devem escolher a cadeirinha ideal de acordo com esta mesma regulação, mesmo que produtos inadequados estejam disponíveis no mercado. O gerente de qualidade do Inmetro se justifica:

O Inmetro admite que a decisão de postergar a exigência de certificação nas cadeirinhas vendidas nas lojas visa desovar os estoques de produtos antigos, mas nega que eles sejam necessariamente inseguros. Segundo Gustavo Kuster, gerente de qualidade do instituto, é responsabilidade do fabricante garantir a segurança do produto que não foi submetido a testes do Inmetro, até em respeito ao código do consumidor.

"É a responsabilidade do fabricante e a confiança do consumidor no fabricante. Se ele confiar, OK", afirma Kuster. O gerente, porém, diz recomendar a compra das cadeirinhas que foram certificadas. "Não posso dizer que um produto que não avaliei é seguro", afirmou, ressaltando: "Não é porque antes não tinha selo que eu vou dizer que os produtos eram totalmente inseguros". As lojas estão cientes desde janeiro de 2007 do prazo para vender os assentos certificados. Mas Kuster defende a tolerância. "Criamos uma norma mais rigorosa. Não adianta a gente ignorar e dizer: 'Quero que todos os produtos estejam conforme a norma a partir de agora'. Não posso chegar e dizer: 'Comércio, ignore tudo o que você comprou no passado'. (*Inmetro admite que objetivo é desovar produtos*, FSP-06.11.08)

O argumento do gerente é questionável, mas compreensível se levarmos em conta *apenas* o comprometimento do mercado nas cadeirinhas a partir do momento em que se torna obrigatório o selo do Inmetro. Outros interesses são colocados em jogo, no caso, o das indústrias que fabricam as cadeirinhas e dos lojistas que as revendem – e aqui o que pesa não é a segurança da criança, e sim os prejuízos dos fabricantes e dos lojistas. Este evento fez com que entidades divulgassem, alguns dias depois, uma nota pública em repúdio à decisão do Inmetro, lembrando que o que está em pauta é a segurança da criança, do qual destaco um trecho:

[...] Lamentamos veementemente a justificativa oficial de proteção ao mercado: “considerando a dificuldade que os atacadistas e varejistas estão tendo para comercializar os dispositivos de retenção para crianças dentro do prazo estabelecido pela Portaria do INMETRO...”. Uma decisão que vai contra o Estatuto da Criança e do Adolescente, no ano em que a segurança da criança no trânsito foi escolhida como temática principal pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Entendemos que interesses financeiros de comerciantes não podem ser mais importantes que garantir maior segurança às milhares de famílias que adquirem um dispositivo de retenção para proteger seus filhos e filhas num acidente de carro. Estudos americanos mostram que uma cadeirinha de segurança certificada, instalada e usada corretamente, pode oferecer até 71% a mais de chance de uma criança sobreviver a um acidente. (SOCIEDADE BRASILEIRA DE PEDIATRIA, 2008)

O Inmetro, na figura de seu diretor Alfredo Lobo, se pronuncia em relação à nota pública afirmando que tais entidades “estão no direito delas, defendendo a segurança do cidadão” e que a extensão do prazo é “razoável” porque nem todas as cadeirinhas sem o selo são necessariamente inseguras (*Entidades criticam venda sem selo de segurança*, FSP-19.11.08). O argumento da instituição se mantém dentro da mesma lógica levantada pelas entidades que a repudiam ao afirmar que, no momento atual, há cadeirinhas disponíveis no mercado que não têm o selo de segurança, mas são seguras – provavelmente cadeirinhas importadas, ou já fabricadas de acordo com a NBR 14.400, mas sem a certificação.

A despeito da manifestação das entidades, só em 01 de abril de 2009 é que o selo passou a ser exigido como norma. Já era previsto pela Agência Brasileira de Produtos Infantis (Abrapur) que até 50% dos produtos do mercado não atenderiam às normas do Inmetro, o que traria como possível dano colateral para os consumidores o aumento do preço do produto, dado à redução da oferta. Além disso, previa-se também o encarecimento do produto uma vez que, para as cadeirinhas conseguirem a certificação, deveriam mandá-las para testes no exterior:

Hoje são 27 tipos de cadeirinha certificadas pelo Inmetro, de oito marcas: Burigotto, Galzerano, Lenox, Chansport (nacionais), Britax, Chicco, Infanti e Peg-pérego (importadas). Segundo a Abrapur, essas marcas respondem por cerca de 50% do mercado – cerca de 14 outras marcas nacionais e importadas ainda não têm o selo. Presidente da entidade, Débora Treves, diz que os custos para obter o certificado variam entre R\$ 80 mil e R\$ 100 mil, porque é preciso adequar a fabricação da cadeirinha a padrões internacionais e enviar o produto para testes no exterior (*Nova regra para cadeirinha começa amanhã*, FSP-31.03.09).

A fiscalização seria então feita pelos Ipem estaduais, podendo a multa para os lojistas que vendessem a cadeirinha sem selo chegar até R\$ 500 mil, mas não havendo ainda multa para os compradores dessas cadeirinhas sem certificação. Afirma ainda a matéria que das três lojas que vendem cadeirinhas pela internet e que foram consultadas pelo jornal, duas ainda ofereciam modelos sem selo e que, segundo os vendedores, não iriam deixar de fazê-lo. Lembra ainda que

O uso das cadeirinhas para transportar crianças ainda não é obrigatório. A partir de junho de 2010, o assento especial para crianças de até sete anos e meio será obrigatório – a multa para quem não usar será de R\$ 191,54. Hoje, há uma brecha na lei permitindo que crianças sejam levadas no banco de trás com cinto de segurança normal – considerado inadequado para essa faixa etária (*Nova regra para cadeirinha começa amanhã*, FSP-31.03.09).

A partir de então, a relação *não uso da cadeirinha/penalidade* e o disciplinamento do público-alvo passa a ser marcante. Tomemos, por exemplo, matérias publicadas em 2010, pouco antes da resolução entrar em vigor, com grifos meus:

Equipamento de segurança deverá ser usado para crianças de até sete anos e meio; multa, considerada gravíssima, é de R\$ 191,54. Para a OMS (Organização Mundial da Saúde), o uso correto da cadeirinha reduz em 70% a possibilidade de morte de bebê em acidente. Pode parecer carinhosa a imagem do bebê acolhido nos braços da mãe no banco traseiro ou até divertida a da criança inquieta, que pula para lá e para cá no carro em movimento. **Quem não imagina os riscos nessas cenas falsamente amistosas irá cometer uma infração gravíssima, com multa de R\$ 191,54 e sete pontos na CNH.** A partir do dia 9 de junho não haverá mais discussão: será obrigatória, e não só recomendável, a utilização do dispositivo de retenção adequado para transportar as crianças de até sete anos e meio no automóvel (*Levar criança fora da cadeirinha dará multa a partir de 9 de junho*, FSP-19.04.10).

Agente da CET, **que irá aplicar a multa a partir de junho**, não tem poder para parar o carro e verificar, por exemplo, idade da criança. Presidente do Contran admite a subjetividade e afirma que agentes só devem multar quando o desrespeito é flagrante. **O motorista não precisará ser abordado pelo agente de trânsito para ser multado pelo transporte de crianças fora da cadeirinha.** A fiscalização poderá ser feita mesmo com os carros em movimento. A Polícia Rodoviária até pode tentar atestar a infração pedindo para um veículo parar. Mas a CET não tem esse poder. A dificuldade já ocorre hoje com a falta do cinto de segurança ou com os menores de dez anos no banco dianteiro. Mas como um fiscal pode comprovar a infração olhando da rua para dentro do carro? Como saberá a idade exata da criança? O presidente do Contran, Alfredo Peres da Silva, reconhece a subjetividade e diz que os agentes devem ser orientados a só multar em casos de desrespeito flagrante. "O bom senso é que deve prevalecer. E, para qualquer divergência, existe a possibilidade de recurso." Ele diz que a infração é incontestável, por exemplo, quando um bebê estiver no colo da mãe. Mesmo sem fazer a abordagem dos carros, a CET já aplica dez multas por dia pelo transporte de crianças de menos de dez anos no banco dianteiro (*Multa da cadeirinha pode ser aplicada com carro em movimento*, FSP-19.04.10).

Motoristas que transportarem crianças irregularmente serão multados em R\$ 191,54 a partir de 9 de junho. A partir de 9 de junho, levar o filho – ou seu amiguinho – fora das cadeirinhas apropriadas a seu peso e a sua idade será considerado infração gravíssima de trânsito, punida com multa de R\$ 191,54 e sete pontos na carteira de habilitação. A orientação do Ministério da Saúde é para que crianças de 0 a 7,5 anos viajem no banco traseiro, com o dispositivo de retenção – conhecido como cadeirinha – instalado no meio do banco, região do carro menos afetada em acidentes. Os bebês com menos de um ano, que não têm firmeza no corpo, precisam ser transportados em cadeirinhas instaladas de costas, na posição invertida em relação à do motorista, e com o corpo preso ao cinto de segurança de cinco pontos. Além de apropriado ao tamanho e à idade da criança, o equipamento precisa estar preso ao banco do veículo. A criança deve ficar presa ao cinto de segurança, que não pode ter folgas de mais de um dedo e não pode ficar próximo demais de seu pescoço. A legislação permite que crianças maiores de dez anos usem o banco dianteiro, mas isso

não deve acontecer com as que não atingiram 1,45 m e não conseguem colocar os dois pés no chão do carro. A principal orientação na hora de adquirir um modelo de cadeirinha é observar se tem o selo do Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial), que especifica as condições de segurança de cada modelo. O Inmetro testou os equipamentos para verificar sua eficácia em caso de acidente. Outro ponto importante é checar o peso que o modelo comporta e ver se está de acordo com a criança que vai utilizá-lo (*Falta de cadeirinha será falta gravíssima*, FSP-02.05.10).

Ainda em maio daquele ano, foi noticiado que a AutoBAn (concessionária da Rodovia Anhanguera-Imigrantes) distribuiu panfletos para usuários da rodovia informando erroneamente sobre o uso da cadeirinha. A campanha, que tinha a fabricante de cadeirinhas Infantis como parceira, informava a obrigatoriedade dos dispositivos até os 10 anos de idade:

"Quem descumprir essa medida estará cometendo uma infração de trânsito gravíssima, com multa de R\$ 191,54 e sete pontos na CNH [Carteira Nacional de Habilitação]", informa o panfleto distribuído. Na verdade, a resolução 277 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) obriga, a partir do próximo dia 9, a utilização da cadeirinha ou o assento de elevação ("booster") por crianças de até sete anos e meio de idade. Até os dez anos, a criança é obrigada a viajar no banco de trás. Com mais de sete anos e meio, ela pode viajar apenas com o cinto de segurança. Informada pela Folha, a Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), que fiscaliza as concessionárias, informou, em nota, que determinou a suspensão da campanha porque não autorizou a distribuição do material. "Fato pelo qual a distribuição do mesmo foi suspensa e seu conteúdo será analisado pela agência." (*AutoBAn informa errado sobre uso de cadeirinha infantil*, FSP-20.05.10)

Ao ser questionado pelo jornal sobre a informação de crianças acima dos sete anos e meio precisarem continuar usando a cadeirinha, o capitão Sérgio Marques, especialista em legislação de trânsito da PM de SP, afirmou que "ninguém será multado pela falta do equipamento depois dessa idade. 'Mesmo que a criança seja franzina. A resolução foi bastante precisa em estabelecer a idade', disse". Ou seja, a questão da segurança passa a ser deixada de lado em favor da normatização em torno de uma legislação. Quando o capitão afirma "Mesmo que a criança seja franzina", poderíamos entender que mesmo a criança estando inadequada para o uso apenas do cinto de segurança, independentemente de sua idade, não seria passível de multa.

Por falta de cadeirinhas no mercado, dado seu esgotamento nas lojas, a Associação Brasileira de Usuários de Veículos quis impedir a aplicação de multas, prometendo acionar a Justiça para impedir a aplicação de multas até que o reabastecimento de produto fosse normalizado nas lojas.

É nesse clima de incertezas que a Resolução 277/08 entraria em vigor no dia 09 de junho de 2010, com a informação do Denatran de que não haveria prorrogação dado os dois anos para adequação à lei. Em São Paulo, a Polícia Militar e a CET decidiram que iriam apenas orientar os motoristas nos primeiros dias. Porém, os fabricantes não conseguiram dispor, no mercado, de cadeirinhas suficientes para todas as pessoas que a procuravam, gerando filas de espera para compra. Sem previsão de quando os estoques seriam regularizados, o Denatran adiou a obrigatoriedade para o dia 01 de setembro de 2010. De toda forma, foram realizadas *blitze* educativas, sendo constatado pela equipe do jornal que a aplicação da lei encontrará dificuldades:

Os policiais pararam carros com crianças que, no "olhômetro", poderiam ter menos de sete anos. De acordo com os pais, no entanto, elas eram mais velhas. Segundo a policial Danielle Munhoz, que comandava a fiscalização, sob dúvida, o pai terá que comprovar a idade do filho com documento. (*Altura importa mais no uso da cadeirinha, diz médico*, FSP-10.06.10)

No dia em que passa a entrar em vigor, tais problemas de fiscalização são logo percebidos pelos agentes de trânsito:

Agentes da CET divergem sobre como proceder: uns dizem ter ordens para multar; outros, para orientar. Em outros Estados, a fiscalização também foi discreta; Minas Gerais aplicou multas em apenas dois motoristas. No primeiro dia de uso obrigatório nos veículos da cadeirinha para crianças de até 7 anos e meio, nem todos os agentes de trânsito da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), em São Paulo, sabiam como proceder.

A Folha abordou 13 agentes – os marronzinhos. Enquanto cinco disseram ter ordem para multar – apesar de, para eles, a fiscalização ser muito difícil de ser cumprida – o mesmo número afirmou que estava apenas orientando. Outros três não sabiam o que fazer. A CET diz que os agentes tinham ordens para multar. Porém, não há dados sobre o balanço da fiscalização. Os agentes que disseram ter recomendação de multar afirmaram que a fiscalização é “praticamente impossível”. Eles não podem pedir que os veículos parem para serem fiscalizados. A autuação tem que ser visual. “A gente tem que fiscalizar a fluidez do trânsito e ainda ver se o carro tem ou não tem cadeirinha. Mesmo em ruas com trânsito lento isso é muito difícil. Na dúvida, é melhor não autuar”, diz uma agente. Outra dificuldade são os vidros com películas escuras, o que dificulta ainda mais. (*Fiscalização de uso de cadeirinhas é confusa no 1º dia*, FSP-02.09.10)

O jornal menciona que, na iminência das fiscalizações, várias pessoas ainda têm dúvidas em relação a como utilizar corretamente os dispositivos. Informando como deve ser feito o transporte nos três dispositivos de segurança, nas faixas etárias previstas na resolução, termina a informação com o mantra presente em praticamente todas as matérias deste período, de que para aqueles em desacordo com a norma, “A punição é de sete pontos na carteira mais multa de R\$ 191,54”.

Outra dificuldade começa a ser mencionada por pais e mães, adiando a fiscalização com multa: as cadeirinhas que atendem às normas do Inmetro não são passíveis de serem instaladas em carros antigos, que dispõem apenas de cintos de segurança de dois pontos nos bancos traseiros. Para quem tem os “carros velhos” fabricados anteriormente a 1998, ou que tem carros que só dispõem de cintos de dois pontos, no dia 03 de setembro de 2010, o Contran lança uma exceção: crianças com menos de quatro anos devem ir nos bancos do carona, que dispõem de cinto de três pontos. E o jornal passa a disponibilizar, através de uma seção de tira-dúvidas, as informações que não foram disponibilizadas pelo Contran/Denatran em outro local, além do Diário Oficial da União:

1. *Tenho quatro filhos pequenos, como devo transportá-los?* Uma criança poderá ir na frente, com cinto e equipamento correto. Apenas crianças com mais de 4 anos podem ficar no banco central traseiro, se ele tiver cinto de dois pontos.
2. *Meu carro tem airbag, é um problema?* A cadeirinha pode ser usada em banco com *airbag*, desde que virada para o lado contrário do dispositivo. Mas o ideal é desativá-lo.
3. *Posso ajustar a cadeirinha em cinto dois pontos?* Não. Nem o bebê-conforto, a partir de hoje.
4. *E se existe cinto de três pontos só na frente?* A criança pode ser colocada na frente com o equipamento. As que têm entre 4 a 7 anos e meio podem ser levadas atrás, com cinto e sem o *booster*.
5. *E se não há banco atrás?* Nesse caso, a criança também poderá ser transportada no banco da frente, com cinto e equipamento adequado. (*Dúvidas sobre a cadeirinha*, FSP-03.09.10)

Uma vez que a Resolução 277/08 entra em vigência e a ênfase passa a ser a punição, alguns absurdos acabam por surgir. Para os Policiais Rodoviários Federais, a instrução era de reter o veículo flagrado sem a cadeirinha, já para os Policiais Rodoviários Estaduais, o motorista teria a multa aplicada, mas poderia seguir no carro. Já nas fiscalizações da Polícia Militar e do CET, as recomendações eram as seguintes:

Com automóvel retido, motorista pode pegar ônibus ou carona em veículo com o equipamento. Em *blitz* ontem, policial reteve carro, chamou táxi para a mãe e recém-nascido de 4 dias seguiu sem o bebê conforto. O motorista é multado por trafegar com um bebê de quatro dias sem a cadeirinha adequada, tem seu carro retido e só é liberado depois que a mãe entra com a criança de colo em um táxi, onde também não há o equipamento. Foi o que aconteceu ontem na avenida Ricardo Jafet, zona sul, na primeira *blitz* com multa para a falta do equipamento na cidade de São Paulo, feita pela Polícia Militar. O serralheiro Gilson Carvalho da Silva, tio do bebê, não tinha o equipamento de segurança, que passou a ser obrigatório em carros de passeio que transportem crianças de até sete anos e meio. Como prevê a lei, ele foi multado em R\$ 191,54 e levou sete pontos na carteira de motorista. [...] “Corta o coração, mas tenho que seguir o que diz a lei. O carro estava sem o equipamento de segurança obrigatório, não posso deixar seguir”, disse o tenente Diego Moraes após a autuação. (*PM barra carro sem cadeirinha e põe bebê em táxi sem cadeirinha*, FSP-08.09.10).

A divulgação destas contradições levou os atores interessados na segurança da criança a se pronunciarem contra a forma como a qual a fiscalização estava sendo feita, com ênfase na penalidade, e insistem que os táxis não devem estar ausentes da lei da cadeirinha:

O transporte de criança no táxi sem cadeirinha é inseguro e também transmite uma mensagem antipedagógica, segundo especialistas. “O espírito da legislação é de proteger a criança, e não de multar. Então, ele está sendo contrariado”, diz José Montal, da Abramet (Associação de Medicina de Tráfego). Para atenuar a situação, duas medidas são defendidas: 1) ampliar a obrigatoriedade da cadeirinha para os táxis; 2) treinar os policiais para que orientem de maneira mais adequada os motoristas barrados em uma *blitz*. Os agentes podem recomendar ao infrator que, inicialmente, tente chamar um conhecido – que tenha a cadeirinha ou possa comprá-la. “Não é sensato dar a instrução de pegar um táxi sem cadeirinha”, afirma Montal.

Alessandra França, da ONG Criança Segura, também considera a situação antipedagógica, mas por culpa da lei, que precisaria mudar. “O policial agiu conforme a resolução, embora a exposição ao risco seja a mesma”. Para França, a retenção do carro pela fiscalização é uma forma de pressionar os infratores a adquirir a cadeirinha – porque apenas multá-los seria ainda mais frágil. (*Multar sem proteger criança vai contra espírito da lei, diz técnico*, FSP-08.09.10)

“Se a regra é para transportar a criança com segurança, o táxi ou o ônibus são tão vulneráveis quanto o automóvel”, diz Julyver Araújo, da Associação Brasileira de Profissionais do Trânsito. (*Em estrada, polícia estadual evita reter carro*, FSP-09.09.10)

Diante desses problemas, alguns atores como Pedro Siqueira Matheus, presidente do Instituto Brasileiro de Ciências do Trânsito e Transportes, se pronuncia como desfavorável à resolução, afirmando que a mesma foi feita de forma prematura, e que deveria

“[...] ter sua eficácia suspensa, ou mesmo ser revogada com a edição de algo mais justo”. É necessária sobretudo uma resolução que traga ao cidadão a certeza que o uso e os gastos com os equipamentos não serão uma balela como as que já vimos anteriormente, como a resolução da caixa de primeiros socorros” (*Vigência da resolução 277 é prematura e deve ser suspensa*, FSP-09.09.10).

Sem ser revogada e com a ausência de sua obrigatoriedade em táxis e vans escolares, esses veículos continuam sem regulamentação no que diz respeito ao uso das cadeirinhas, apesar de continuarem as discussões sobre o tema até o presente ano. Nos anos que seguiram à vigência da Resolução 277/08, a cadeirinha e a obrigatoriedade do seu uso são dados como inquestionáveis e a discussão entre os diferentes atores passa a ser em torno da extensão de sua obrigatoriedade para outros veículos e os avanços que surgirão a partir da fabricação de cadeirinhas e carros com o sistema Isofix. O jornal passa a veicular matérias que enfatizam mais a punição para o não uso, do que a segurança provocada pelo seu uso. Por exemplo, entre a vigência da Resolução 277/08 em 2010 e o ano de 2012, na Folha de S. Paulo, 81

matérias mencionaram a cadeirinha: 27 centralizadas em argumentos de multa e 14 em argumentos de segurança.

Esse fato vem a reforçar o que já foi discutido sobre a maneira em que a obrigatoriedade das cadeirinhas passou a circular neste jornal: a transição do binômio *cadeirinha-segurança* para o binômio *cadeirinha-multa*. Os diferentes atores que inventaram a criança em risco no trânsito continuam a se pronunciar, sempre lembrando que o que está em jogo é a *cadeirinha-que-salva* e não a *ausência-da-cadeirinha-que-multa*. Porém, desde a vigência da Resolução 277/08, sempre é enfatizado, ao final das matérias, o aspecto punitivo do não uso das cadeirinhas, independentemente de trazer ou não argumentos de atores que querem promover a *cadeirinha-que-salva*.

Finalizo essa seção com o argumento de Alencar Izidoro, editor-assistente do caderno “Poder” da Folha de S. Paulo que, dois anos após a vigência da “Lei da Cadeirinha”, sintetiza bem as contradições e entraves presentes desde a vigência da Resolução 277/08:

“Mário, 5 anos, está com traumatismo craniano. Sabe quem fez isso? O pai dele. Para fazer mal a uma criança, não é preciso espancá-la. Basta deixá-la no carro sem a cadeirinha adequada”. Uma mensagem semelhante a essa, comparando a falta do equipamento de retenção a maus-tratos, foi propagada na TV pelo governo espanhol há quatro anos para conscientizar os pais.

A efetividade desse discurso pode ser controversa. Mas toca num ponto que segue crítico no Brasil – apesar dos avanços nos últimos anos. Os mesmos pais que às vezes são neuróticos para que um filho não pegue friagem relaxam diante da primeira dificuldade para transportá-lo na cadeirinha automotiva. Por quê? Eles ainda desconhecem os riscos, após décadas do hábito de levar crianças no colo ou até deitadas dentro dos autos.

O desafio de conscientizar motoristas enfrenta contradições da própria legislação. Tanto em táxis como em vans escolares não vale a mesma obrigatoriedade dos equipamentos apropriados. Há entraves práticos, mas a mensagem é de que a segurança perde para interesses setoriais. Afinal, como convencer um pai do perigo de seu filho ser levado fora da cadeirinha se, nas exceções, esse perigo tem aval governamental?

Outras barreiras para a difusão das cadeirinhas são práticas: os preços que persistem nas centenas de reais e a complexidade para a instalação correta, por exemplo. A fragilidade da fiscalização é outra ameaça para a disseminação da “cultura da cadeirinha”. Além de não ser viável com aparelhos eletrônicos, ela depende de uma abordagem policial cada vez mais rara em ruas e estradas. Essa vigilância permanente é fundamental para criar nos motoristas a chamada força do hábito – assim como a utilização do cinto no banco dianteiro, que tem a adesão próxima de nove a cada dez motoristas, contra um ou dois no banco traseiro (*Conscientização enfrenta contradições da legislação*, FSP-08.12.12)

Será que é apenas criando a “força do hábito” através da ênfase em aspectos punitivos com disciplina e vigilância permanente – é impossível não fazer paralelo deste argumento com o panóptico foucaultiano (FOUCAULT, 1987) –, na qual os pais que transportam seus filhos estariam sempre com medo da punição, que se pode educar para a adoção de

comportamentos mais seguros? Os pais e mães percebem esta isenção de táxis e vans com aval governamental como reforçando interesses diversificados que não têm por prioridade a segurança da criança? Falta informação e eles desconhecem os riscos presentes durante o transporte? Continuam fazendo práticas “antigas” de levar suas crianças soltas, no colo, tais como faziam os pais da minha geração enquanto criança nas décadas de 80 e 90? As respostas a essas questões nos levam ao próximo capítulo.

4. USAR A CADEIRINHA, EIS A QUESTÃO: RELATOS DE PAIS/MÃES QUE TRANSPORTAM SUAS CRIANÇAS EM CARROS DE PASSEIO

Como pais/mães realizam o transporte de suas crianças? Desde a Resolução 277/08, não há escolha possível: o uso dos dispositivos de retenção infantil é obrigatório para qualquer pessoa que deseje transportar crianças de até sete anos e meio em carros de passeio. Numa reflexão foucaultiana, afirmo que não há poder sem resistência (DREYFUS e RABINOW, 1995), portanto, apesar de a 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 desses/as pais/mães a partir da implementação desta resolução, fazendo com que elas transportassem suas crianças nos dispositivos de segurança específicos. Mas, talvez tais mudanças não se deram exclusivamente a partir da vigência desta lei. As discussões provocadas pela resolução nos diferentes canais de comunicação tinham por intento, dentre outras coisas, provocar uma sensibilidade maior para os riscos aos quais as crianças estariam expostas.

Porém, apenas a difusão de conhecimento destes riscos por aqueles atores que creem na cadeirinha-que-salva – e daqueles que lembram os/as responsáveis que a ausência da cadeirinha ocasiona punição/multa – não é suficiente para que as pessoas mudem seus comportamentos. Nesse capítulo, discuto como pessoas lidam com os diferentes problemas do dia-a-dia desde a exigência deste dispositivo. Para tal, entrevistei 12 pessoas, sendo dois homens e dez mulheres, cujas idades dos filhos compreendem as faixas etárias que, pela resolução, precisam dos dispositivos de segurança específicos. Encontra-se no Apêndice A uma tabela com uma minibiografia de cada participante. Todos os nomes dos participantes e pessoas mencionadas por elas são fictícios, garantindo a anonimidade.

Ao longo dos anos de 2011 e 2013 entrevistei pessoas em contextos variados: academia, parque, padaria, faculdade, restaurante, sala de aula, sala de estar, sala de reunião de trabalho, playground. Os encontros eram previamente agendados com os/as participantes e, antes de iniciar a entrevista, eu lia em conjunto com eles/as o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (em anexo). Procurei conduzir as entrevistas de maneira informal: ambos, pesquisador e entrevistado/a, em posições equivalentes, conversando sobre o tema tal como eu conversaria em uma situação que não fosse a de pesquisa. É importante destacar que,

mesmo tentando manter esta equivalência, aconteceram jogos de posicionamento durante as entrevistas, ou seja, posicionar-se e posicionar outros em um determinado local: dominante ou submisso, autorizado ou desautorizado, confiante ou suspeito, etc. (HARRÉ e VAN LANGENHOVE, 2003). Tais posições podem ser especificadas pela referência de como as contribuições de uma pessoa são colocadas em determinado polo do tema em questão e, às vezes, até mesmo pelo papel desempenhado por cada pessoa nessas contribuições. Nos momentos em que tais jogos acontecerem, serão pontuados.

As entrevistas tiveram duração média de 45 minutos e tiveram 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 do dia-a-dia a partir da exigência deste dispositivo (nas viagens longas ou quando o bebê começa a chorar, ao ter que dar carona a amigos/vizinhos com as cadeirinhas instaladas no carro, por exemplo)?

A única exceção foi um grupo focal, montado de maneira não planejada no momento em que fui entrevistar uma das participantes e suas duas colegas de trabalho, que também transportavam filhos na cadeirinha, se ofereceram para participar da pesquisa. O grupo focal teve duração de uma hora e quinze minutos e foi conduzido de acordo com as premissas elaboradas por Puchta e Potter no livro *Focus Group Practice*(2004), onde tomam como referencial a Psicologia Social Discursiva.

4.1. Compreendendo o processo de análise das entrevistas

Para compreender como foram feitas as análises, retomo a Psicologia Social Discursiva, que discuti no capítulo anterior. Seu foco de análise é 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 um discurso de determinado político, o que achamos de um texto, de um evento polêmico. Essa abordagem diferencia-se de outras psicologias que partem do pressuposto de que a Psicologia popular é errada, inexata, ilógica.

Na Psicologia Social Discursiva, 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, 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, WETHERELL, *et al.*, 1990). Potter e Wetherell (1987) dizem não acreditar na forma de ver o discurso das pessoas como consistentes e coerentes, tal como esperado em pesquisadores que seguem um modelo “realístico” de linguagem. Nesse sentido, procurei localizar a variabilidade discursiva que os/as participantes apresentaram durante o processo de interanimação dialógica⁵⁵ 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 e MEDRADO, 2004) – no caso, do transporte de crianças em carros de passeio.

Em caráter de resumo do que estamos discutindo até esse momento sobre a Psicologia Social Discursiva, Potter & Wetherell (1987) sugerem que: a) a linguagem é usada para uma variedade de funções e seu uso tem uma variedade de consequências; b) a linguagem é construída e construtiva; c) um mesmo fenômeno pode ser construído/produzido de inúmeros modos; d) haverá, portanto, considerável variação nestas explicações; e) não há, até agora, um modo à prova de falhas de lidar com esta variação e diferenciar explicações que são “literais” ou “acuradas” daquelas que são retórica ou meramente desapropriadas, havendo assim problemas com a descrição de variabilidade em um discurso para pesquisadores com um modelo “realístico” de linguagem; e f) os modos construtivos e flexíveis em que a linguagem é usada devem, elas mesmas, tornarem-se um tópico central de estudo.

Esta abordagem faz-se relevante para esta tese na medida em que analiso os sentidos que os/as entrevistados/as produziram sobre o transporte da criança no carro e a variabilidade em seus discursos. Como procedimentos de análise, segui três passos: a transcrição, a transcrição sequencial e a montagem dos quadros temáticos.

Para a transcrição das falas utilizo certos símbolos, que são uma adaptação e simplificação do Sistema Jefferson de notação (EDWARDS, 2004) proposto por Gail Jefferson para análise de conversação, conforme a tabela abaixo:

Tabela 5- Adaptação do Sistema Jefferson de notação

A: palavra [palavra	Colchetes denotam o começo de falas que coincidem
B: [palavra	
palav-	O sinal de travessão indica que a palavra foi subitamente cortada
((palavra))	Comentários do transceptor

⁵⁵Spink (2004) afirma que, para Mikhail Bakhtin, a interanimação dialógica é um jogo entre as três dimensões que compreendem a palavra: “[...]a *Palavra Neutra da Linguagem*, ou seja, a palavra dicionarizada; a *Palavra do Outro* que é cheia dos ecos dos enunciados dos outros (como os outros a utilizam) e a *Minha Palavra*, usada num plano de fala específico (ou seja, como eu a utilizo)” (SPINK, 2004, p.42)

Utilizei essa adaptação porque o sistema de notação da maneira que comumente é utilizado nessa perspectiva, principalmente pelos autores Jonathan Potter e Derek Edwards, compreende a transcrição minuciosa de todos os detalhes da fala. Não utilizei tanta riqueza de detalhes, pois são alguns aspectos da interação – como o corte súbito de palavras para escolha de outras e as sobreposições de fala – que julgo importante evidenciar e mantive apenas as notações necessárias para meu foco de análise.

Em seguida, segui com o processo de codificação do material, que envolve ler minuciosamente todas as transcrições com o objetivo de levantar os temas provocados durante as entrevistas. A partir desta leitura, selecionei os seguintes temas para a análise: “segurança”, “punição”, “relação com a criança durante o transporte”, “a cadeirinha”. Elaborei quadros temáticos para facilitar o processo de análise, no qual trago um cabeçalho como exemplo:

Quadro temático – Antônio	
Trecho da transcrição:	Tema:

No que diz respeito à análise propriamente dita, na posição teórico-metodológica que compartilho, não há um modo padrão de se fazer análise do discurso. Na análise, tive por base as afirmações de que o discurso é orientado à ação, situado e construído (POTTER, 1998, 2004), considerando como focos para análise a variação na produção de discurso (POTTER; WETHERELL, 1987) e a organização retórica (BILLIG, 2008). A análise das entrevistas foi dividida em torno dos quatro temas mencionados acima e que serão desenvolvidos a seguir. Cada bloco temático começa com o relato de um/a interlocutor/a chave, ou seja, uma pessoa (ou casal, no caso do primeiro tópico) eleita para nortear a discussão por ter desenvolvido o tema em questão de maneira mais enfática durante a entrevista.

4.2. Segurança: a cadeirinha-que-salva

Dentre os/as entrevistados/as, surgiram relatos sobre o uso da cadeirinha que oscilavam entre esta ser um actante que promove segurança (a cadeirinha-que-salva) e um item que deve ser utilizado para evitar a punição, mais especificamente, a multa (a ausência-da-cadeirinha-que-multa). Os pais Hélio e Quitéria, cuja filha tem cinco anos, afirmaram só

utilizar a cadeirinha nos primeiros anos, relaxando no uso do dispositivo após algum tempo. Relatam a experiências deles sobre as mudanças no transporte de sua filha desde o bebê-conforto até o assento de elevação, pontuando que atualmente não têm a mesma atenção que antes:

Hélio: [...] Só que a cadeira maior... quando ela ficou um pouquinho grande... que ela tava andando sozinha, maiorzinha... aí ela não anda muito não, né? A gente dá uns vacilos de vez em quando. De sair- de ter a cadeirinha- aí ela sentava na cadeirinha mas a gente não afivelava... entendeu? E nada- dá em nada, é a mesma coisa que nada. Aí depois a gente começou a ver os acidentes que aconteceu...

Quitéria: Aí a gente começou a ficar mais cauteloso. Apesar de a gente ter a cadeira, a gente utilizava a cadeira mesmo... por questão de multa. A gente tinha medo. Não era uma questão de conscientização do perigo, né? Depois, com o tempo que a gente tem na vida a gente tem mais do que consciência. Quando ela ficou maiorzinha, que ela começou a andar sozinha, a gente passou a usar mais por questão de multa. “Eita, ali tem uma blitz. Trava”.

Pedro: Ah, então já foi nessa época que tava valendo a resolução

Quitéria: Ainda não estava, mas já esta[va]-

Hélio: [A ideia circulan[do]

Quitéria: [Circulando. Que até o dia tal... 2012 né? Se não me engano- nem me lembro.

Pedro: Foi em 2010 que começou.

Quitéria: Mas que ia começar... orientando, né? Mas a gente já tava preocupado, né? Com assim, a gente num sabia quando- que eu lembro assim na época que 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 vou- vejo se realmente tá travada, entendeu? Mas antes, teve assim uma época, mais por uma questão de...

Pedro: Usava a cadeirinha... mas só- [só a cadeira. Sem tá com o cinto nela.

Quitéria: [Só a cadeira. Sem tá- sem tá com o cinto. Era uma questão mais de tá com medo de ser punido do que uma questão de conscientização.

Porém, para ambos, há uma mudança no que diz respeito ao uso da cadeirinha. Hélio se posiciona como alguém que fazia uma prática que não era efetiva em promover segurança, pois tinha a cadeirinha, mas não a afivelava: “é a mesma coisa que nada”. O casal afirma ter mudado esta prática após escutar relatos de acidentes que aconteceram com pessoas próximas. Quitéria diz que tinha o dispositivo para não levar multa, mencionando, inclusive, o que dizia para sua filha quando desconfiava que uma *blitz* estava logo à frente. Parece passar despercebida minha correção sobre a data em que a Lei da Cadeirinha entrou em vigor (dois anos antes do que ela pensava), no qual Quitéria continua seu relato e apenas fala que passou a se preocupar com o uso da cadeirinha para não ser punida, comportamento que fica explícito na última frase do trecho selecionado.

Já para Sandra, que tem um filho de um ano e afirma sempre utilizar a cadeirinha de forma adequada, diz que o medo da punição não se deu por falta de informação e orientação sobre os perigos do transporte fora do dispositivo, mas por conta de um cunhado que é da Polícia Rodoviária Federal e que não a deixa transportar o filho fora da cadeirinha mesmo quando se refere a uma situação em que a dificuldade de utilizá-la justificaria levá-lo no colo:

Sandra: [...] nós- nós estamos sempre muito ligados em jornais... nós assinamos jornal, tem assinatura, tem a cabo, então nós estamos sempre ligados no que tá acontecendo. E também tem um marido de uma das minhas irmãs que ele é da pol- ele é da polícia rodoviária federal. Então Nilton tá sempre muito ligado nisso. Às vezes eu até digo, eu digo assim “Nilton, vamos viajar num carro só” aí ele “Não dá, são duas cadeirinhas, a de Otávio e de Diana, então fica muito apertado” “Não, mas Otávio vai no meu colo” aí ele “Se você chegar na minha casa com Otávio no seu colo eu vou multar ele- eu vou multar você na minha garagem. Que eu multo você na frente da minha casa” ele sempre diz “Se você tentar chegar com Otávio no colo, sem ser na cadeirinha, saiba que eu vou multar você, eu ligo e mando multar- eu dou a placa do seu carro”.

Pedro: Nossa ((risos))

Sandra: Ele é bem rígido.

No relato dos/as participantes parece ser comum a sensação de que há casos nos quais não usar a cadeirinha é justificável – ou não é percebido como inseguro. De acordo com pesquisa realizada pela ONG 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).

Os/as participantes transportam ocasionalmente as crianças fora da cadeirinha em trajetos curtos, mesmo entre aqueles/as que afirmaram não abrir mão de levar o/a filho/a no dispositivo. Nesse sentido, Olga fala que foi através do discurso da punição que orientou sua filha mais velha, de quatro anos, a sempre andar na cadeirinha mesmo quando seu marido tenta levá-la em desacordo com a lei:

Olga: [...] lá em casa, a minha sogra mora praticamente na mesma rua. Aí tem dia que meu marido faz “Ó, vamo ali na casa de vovó” aí ela entra na cad- na cadeirinha, aí ele faz “Não, Fabi, senta aqui no banco da frente” ela faz “Não, papai. É errado”... ela já sabe. Mas se deixar ela sem o cinto ela fica.

Pedro: Ah, ela sabe que- que tem que [tá na cadeirinha]

Olga: [Ela não tem- eu acho que ela não tem essa noção de- de- de perigo, mas ela sabe que tá errado. E “Por que tá 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 a gente ia gastar

dinheiro e tal. Aí depois com o tempo é que você vai falando essa questão da batida do carro, num sei, porque eu achei muito forte dizer "Ó, se bater você vai morrer". Ó- vê?

Pedro: Com certeza.

Olga: Então eu achei melhor falar da- da- do guarda de trânsito do que dos danos físicos propriamente. Aí hoje em dia ela já sabe.

Pedro: Então às vezes trajeto curto...

Olga: Ele- ele faz. Meu marido faz.

Pedro: E agora ela quem regula.

Olga: Ela regula ele, é.

Pedro: Ó que interessante!

Olga: Dizendo que não pode, que tá errado.

Pedro: E ela vai amarradinha, [tudo certinho

Olga: [Ela vai amarrada

Uma das entrevistadas, Janaína⁵⁶, acredita que não há situação em que não leve seus filhos fora da cadeirinha, principalmente após um incidente em que um de seus filhos conseguiu destravar a porta traseira e foi jogado para fora do carro após uma curva:

Janaína: Não, se eu tivesse de carro hoje, é só cadeirinha. Só cadeirinha porque ela realmente protege. Ela é segura e eu senti isso depois que Gustavo caiu do- do- ele abriu a porta na curva que eu dei- foi até lá em Tejipió⁵⁷. Eu dei uma curva e ele caiu. E a minha sorte foi que não vinha carro atrás... e ele ficou lá todo arranhadinho, tive que pegar, socorri, enfim. Depois que eu passei por esse episódio, botei na cabeça "Só de cadeirinha". Pra- se for pra esquina, é de cadeirinha. É o meu desejo.

Porém, a percepção de segurança pode não estar necessariamente atrelada à Resolução 277/08. Há participantes que percebiam a cadeirinha como um item de segurança antes mesmo dela entrar em vigência. Daniela compartilha dessa ideia. Seu filho nasceu em 2009 e tinha um ano e oito meses à época da entrevista e afirmou utilizar a cadeirinha desde que saiu da maternidade.

Daniela: Foi assim, tinha a- a... tinha a lei, mas eu não sei se assim, né? Se chegava a ser regulamentado, enfim. Mas até pra... é impossível você sair sem a-... com a criança e sozinha, se não tiver uma cadeirinha, né? Principalmente quando é recém-nascido, assim. Senão ele ia ter que ficar sempre com outra pessoa. Então isso... eu acho até bom por isso. Principalmente pela segurança, então a gente sempre usou. Usou tanto que ele já tá acostumado, assim. Já sabe, né? Que a cadeirinha ele entra no carro e já vai sentando. Aí num tem nem problema.

Pedro: Aí desde a maternidade pra vocês trazerem ele, já foi com-...

Daniela: Foi. Com o bebê conforto e depois na cadeirinha.

Para Daniela, o que pesa mais no uso da cadeirinha é a questão da segurança, seguida da questão da independência em poder transportar a criança sozinha de carro, não

⁵⁶Para recordar o/a leitor/a, esta participante também leva os filhos em ônibus, conforme relatado no interlúdio.

⁵⁷ Bairro da cidade do Recife.

conseguindo imaginar como poderia transportá-la sem o item. Porém, como outras entrevistadas, afirma que há situações pontuais – como a amamentação – que acabam por fazer fugir à regra:

Daniela:[...] Quando era pequenininho eu só tirava quando, por exemplo, Sérgio ia- a gente ia buscar ele na casa de mainha, aí ele queria mamar, alguma coisa assim, aí eu tirava. Mas muito raro, porque aí eu tinha medo de acontecer algum acidente, né? E ele ia tá no braço, né? Aí eu evitava o máximo. Mas só se ele tivesse chorando muito, quando era bebezinho. Hoje em dia...

Pedro: Hoje em dia ele não-

Daniela: Hoje em dia ele- a gente botou DVD no carro, aí ele fica quietinho ((risos))

Quando coloco o exemplo de pessoas que fogem à regra em transportes curtos, ou que obedecem à regra mesmo em transportes curtos não por questão de segurança, mas por medo de ser multado, Daniela responde que independentemente do trajeto, sempre anda com o filho no dispositivo. Menciona que a única vez que tentou levá-lo na cadeirinha para um lugar próximo, mas sem atar o cinto, o próprio filho ficou choramingando e pedindo para colocar o cinto.

Para 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 presente. Ou seja, ela percebe a cadeirinha como um actante capaz de promover segurança de maneira mais eficiente que seus braços, diferente de outras entrevistadas que tinham a crença que poderia ser resumida na frase “não há nada mais seguro que colo de mãe”. Vale ressaltar que a participante já havia vivenciado um acidente no qual uma moto bateu em seu carro, porém, seu filho estava na cadeirinha e sofreu apenas um choque leve da orelha no encosto da cadeirinha.

Uma das participantes que compartilha da crença de que o colo é seguro é Neuza, como podemos observar em seu relato das dificuldades em levar o filho no bebê-conforto:

Neuza: E eu pensava assim que ele vindo pro meu colo, a gente tende a achar que tá protegendo. Tô acalentando, né? Tô 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 tava mais seguro. E dava de mamar. Então, hoje quando eu tô dirigindo, né? E quando ele começa a- 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 tá 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 tá vindo no meu colo. Direto.

Ela 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, acreditando que a criança está protegida dessa maneira. Há ainda participantes que levaram seu/sua filho/a no colo em algum momento, mesmo percebendo este comportamento como inseguro:

Olga: Todo mundo faz, não tem como. Não tem. Você vê que seu filho tá morrendo de fome, que o alimento é você, ou está em você- não tem como. É instinto. E isso agora que você falou da colisão, eu acho que depois que você é mãe... é... quando você tá sozinha não, mas quando você tá com seus filhos no carro ou então em qualquer outra situação... você fica mais cautelosa. Eu acho. Porque aí o que tá em jogo num é nem mais você... que deveria ser, porque eles precisam de você, tá? Num é nem mais você, é eles. Eles, eles e eles. O que é que é melhor pra eles, o que é que vai ser mais seguro pra eles. “É isso? Então pronto. É isso o que eu vou fazer, quero nem saber de mim”.

Apesar de começar a entrevista dizendo que nunca transportava seus filhos fora da cadeirinha, Olga relatou que a amamentação era a única situação em que não o fazia. Combate a possível leitura de que fazia algo inadequado deliberadamente afirmando que “Todo mundo faz isso, digo logo!”. No trecho acima, posiciona a si mesma como agindo de acordo com um instinto e utiliza este argumento para amenizar o fato de levar seu filho de uma maneira que acredita ser insegura.

No fechamento da entrevista com Antônio, após conversarmos sobre como éramos transportados enquanto criança em nossa época de infância, coloco que o que eu queria compreender nas entrevistas era, entre outras coisas, como passamos a ter o sentimento de insegurança por conta da visibilidade do fenômeno das crianças que morrem no trânsito após a Resolução 277/08:

Pedro: Então é isso. O que eu queria mais entender era isso, era como é que... hoje... cria essa sensação de insegurança, quando na nossa época, por exemplo, todo mundo andava, sabia de acidente, sabia de num sei o quê e todo mundo andava tranquilo

Antônio: Pois é. Eu tento ficar tranquilo, aí às vezes é que dá uma dor no coração quando eu vejo uma reportagem. Mas, aí passa logo a dor do coração, a verdade é essa

Pedro: O impacto não é- ((risos))

Antônio: Apesar de que eu sinto que... é... eu tento ser mais prudente, quando eu tô com eles no carro... automaticamente

Pedro: Anda mais devagar...

Antônio: Anda mais devagar, mantenho distância do carro da frente, né? É... claro que pode acontecer, porque os acidentes não dependem só do motorista, mas eu sei que 90% depende do motorista. 90% você cria o acidente de alguma forma, então... andar devagar, isso já reduz metade de porcentagem de você... cometer um acidente, é... não tentar fazer

ultrapassagens malucas. Então eu tento ser um pouco mais prudente quando eu tô com eles no carro. Acho que isso também traz um certo alívio psicológico, digamos assim, por achar que não vai acontecer nada porque eu tô sendo mais comportado no trânsito, tás ligado?

Antônio afirma adotar outras medidas de segurança quando a cadeirinha-que-salva não é utilizada, como reduzir a velocidade e “ser um pouco mais prudente” quando transporta os filhos no carro. Reconhece a dissonância que este comportamento desperta nele, pois sabe que, mesmo adotando cautela, está sujeito a acidentes por causa dos outros condutores. Karen, porém, acredita que apenas a cautela é suficiente para um transporte seguro:

Pedro: Você sempre andava com ele no colo.

Karen: Sempre andava com ele no colo, no banco de trás. Nunca teve problema. O pai tinha responsabilidade, né? De... é... da... assim, de não correr muito.

Alguns autores, como Sarah Conly no livro *Against Autonomy: justifying coercive paternalism* (2013), advogam a favor da obrigatoriedade de leis que coíbam o comportamento de pessoas como Antônio e Karen. A autora afirma que o paternalismo coercitivo⁵⁸ favorece legislações que protegem os cidadãos de si mesmos e de seus comportamentos inseguros, da mesma forma que os protegem do comportamento inseguro de outros cidadãos. Ela traz o cinto de segurança como sendo um caso padrão:

[...] nós vemos a aceitação muito difundida das leis sobre o cinto de segurança, mesmo para adultos que são sóbrios, racionais, competentes e assim por diante, porque elas claramente previnem grandes danos em circunstâncias onde não há outra maneira para protelar o dano que caso contrário irá acontecer (p. 5, tradução minha).

Porém, vale mencionar que há autores como Gerald Wilde (2005) e John Adams (2013; 2002) que não compartilham desse raciocínio. Wilde, demonstrando pesquisas diversas conduzidas por ele com base na Teoria Homeostática de Risco⁵⁹ 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 justo por acreditarem estar seguros: o freio vai funcionar bem, a via não vai comprometer o desempenho do carro, o cinto 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

⁵⁸ Conceito que atribui aos governos que promovem leis que forcem as pessoas a fazer coisas que são boas para elas.

⁵⁹ 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”.

experimentado é maior do que o aceitável, eles tentam ter maior cuidado (WILDE, 2005, p. 22-3).

O autor conduziu um experimento com pessoas dirigindo com cinto de segurança e outras dirigindo sem o cinto. Aquelas que dirigiam sem o cinto tinham atitudes mais prudentes e andavam mais lentamente justamente por se sentirem inseguras (WILDE, 2005). Já Adams (2002), faz 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 novamente que, apesar das leis que obrigam o uso de cintos de segurança diminuírem a gravidade dos acidentes de carro, o número de pessoas mortas pode se manter constante ou até mesmo aumentar.

Em termos de compensação de risco, isso pode ser explicado porque a obrigação negligencia as mudanças no comportamento de condução engendrada pela sensação de segurança de que usar um cinto de segurança pode produzir (ADAMS, 2013, p. 28, tradução minha).

No que diz respeito aos argumentos de Wilde e Adams, sobre uma lei não necessariamente implicar em diminuição de acidentes, faço 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.

Mas todos nós nos submetemos a comportamentos considerados de risco mesmo sabendo de um resultado adverso, inesperado. É através da sobrevivência a acidentes e o aprendizado provocado por eles, vê-los 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, em que pouco antes falei do papel da mídia impressa em construir essa percepção. 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). É o que Antônio parece fazer: toma o risco de levar o filho fora da cadeirinha em detrimento de um benefício, o de dirigir sem os incômodos gerados pela inquietação da criança no dispositivo.

Pedro: Então, se for pensar, a questão da cadeirinha pra tu foi muito mais porque, por segurança... comodidade... por causa da lei...

Antônio: Pela obrigação.

Pedro: Pela obrigação.

Antônio: Quando a gente vê uma reportagem... aí bate aquela coisa “Poxa, a reportagem disse que a cadeirinha salvou”, tá ligado? Aí você fica “Meu Deus, eu vou tentar botar o menino na cadeirinha, porque salvou”. Mas depois na prática, no dia a dia, no vamos ver... o fato é que as crianças, de uma maneira geral, se incomodam de tá naquelas cadeiras... e ninguém quer dirigir sob estresse, sob agonia, sob choro de um bebê pequeno, tá ligado? Então a gente tenta ir organizando... o funcionamento do carro, pra gente ter um momento de paz, tá ligado?

A percepção maior da cadeirinha-que-salva ocorre entre os/as entrevistados que tiveram uma experiência pessoal em que o dispositivo 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 exemplo, Neuza percebeu que levar o filho fora da cadeirinha é arriscado, mesmo nos casos de amamentação, a partir da intervenção de suas colegas de trabalho durante o grupo focal. Ela era a única que não utilizava a cadeirinha corretamente e as outras participantes, de forma indireta, posicionaram-na como alguém que está fazendo algo que não promove segurança de seu filho. A partir desta situação, ela passa a posicionar-se como alguém que não acredita que o colo é tão seguro assim.

Para Hélio e Quitéria, nossos entrevistados/personagens do início desse tópico, a mudança de percepção no que diz respeito à cadeirinha se deu após escutar relatos de pessoas próximas que perderam seus filhos em acidentes por não utilizar o dispositivo. Professores de Educação Física e sócios de uma academia tiveram uma aluna cuja filha, de dois anos, morreu num acidente ao ser projetada pelo vidro da frente após uma colisão traseira, em que os braços da babá, que a levava no banco de trás e no colo, não foi suficiente para contê-la. A partir de então, Quitéria afirma ter repensado sobre o modo que transportavam a filha:

Quitéria: Eu não consegui meio que raciocinar, mas ela é uma senhora já, tem dois filhos e depois disso eu comecei a raciocinar que se ela tá atrás, qualquer impacto que eu tenha, a primeira a ser jogada vai ser ela, porque eu to com cinto na frente, Hélio tá com cinto na frente. E foi depois dessa

menina, apesar de ver muito acidente na televisão, né? Você sempre acredita que não vai acontecer com você. Aí você ficou sabendo daquela mulher que capotou com o carro e a criança não teve danos? Que aí a gente botou o cinto, aí nisso voltou a usar, mas depois foi relaxando, que ela já é grandinha, tem cinco anos. Mas antes disso, quando a senhora comentou disso foi que eu comecei a... já sair de casa travada. Mas a gente passou realmente uma época [usando a cadeira.

Pedro: [Só usando a cadeirinha. Usando a cadeira, mas sem levar travada.

Quitéria: É. Sem a questão da conscientização. Só uma questão mais de por medo mesmo de... de punição... né? Que a gente não tava- e eu dizia assim “Faz só assim, porque se a *blitz* ver, tá só o cinto, né?” mas não trava, quer dizer, isso é uma besteirinha. É só chegar e travar... né? Mas aí quando essa... conscientização- coisa pessoal, um momento pessoal, quando essa senhora conversou... e eu “Meu Deus do céu... podia tá acontecendo comigo”.

Outra participante, Sandra, teve uma experiência com seu filho de acidente, no qual a cadeirinha promoveu a segurança adequada:

Sandra: Semana passada, a qui- quinze dias atrás a gente foi pra Gravatá. E aí... nós estávamos é... na BR, na pista local, pra entrar no condomínio de um amigo nosso. E aí vinha um motoqueiro numa moto grande e ele estava embriagado. Aí a gente tava no carro da minha irmã e as outras pessoas no carro da frente. Aí tava a minha irmã dirigindo, o carro de Otávio eu coloquei- eu tinha colocado... atrás do banco do motorista, que eu sempre coloco atrás do banco do passageiro. Mas tava atrás do banco- por uma questão de... de pressa que nós estávamos. E aí eu sentada, né? Ao lado dele atrás. E esse motoqueiro estava embriagado e nós fomos entrar- mesmo ligando a sinaleta, o motoqueiro bateu atrás do carro e a moto subiu no carro. E nesse momento eu fiquei tão- tão desbaratinada assim segurando Otávio que a cadeirinha, mesmo tando amarrada assim- Otávio, o impacto foi tão grande que a cadeirinha foi lá na frente, bateu no banco e voltou.

Pedro: Mesmo tando com-...

Sandra: Mesmo com o cinto. Mesmo amarrado. Assim, o impacto foi muito grande e nós estávamos a- a 60. Imagine uma pessoa que vem numa velocidade absurda. Não fica nada, né? Num fica nada. E eu ainda consegui segurar Otávio- ele ficou muito assustado. Assim... é... existe- é... a facilidade e mais tranquilidade em relação a isso, porque talvez se ele tivesse no meu colo... o impacto tinha sido maior ou eu teria ido embora com ele também lá pra frente. Mas assim, mas mesmo ass- se ele estivesse só, no caso, se eu estivesse dirigindo e ele estivesse só... se eu não tivesse colocado a mão- também- o impacto tinha sido grande.

Renata, participante do grupo focal, relata uma situação de acidente que a fez reassegurar a importância do uso da cadeirinha para a promoção de segurança:

Renata: [...] eu tive uma experiência com ela. A gente vinha do interior, de Limoeiro, e antes de chegar em Vitória, foi assim um... um final de semana, feriadão eu acho, num domingo à tarde... e tava um fluxo de carro muito grande, aí houve um engavetamento. E eu tava atrás com ela... e bateu, né? Eu dei um grito, mas aí ela... “Tá doendo?” ela “Tá não”, eu “Que bom que ela tava na cadeirinha, tava segura” foi mais o tempo dela reafirmar mesmo de que o lugar dela é ali. [...] ela tava dormindo, e ela acordou mais pelo meu

grito. Porque eu fiquei apavorada, né? E assim, o cara que bateu atrás de nós, vinha um outro carro... e o cara que bateu atrás do outro carro bateu e foi embora. O carro saiu, e... e assim, num danificou muito o carro da gente não. Só um pouquinho do para-choque. Mais assim, o- o impacto, né? o barulho que faz. Eu dei um grito e aí acordei ela, né? Aí ela meio que ficou apavorada assim, ela sente que a gente tá preocupada, ela percebe, aí a gente “Não foi nada não!”. E assim, já era noite, seis horas, né? Aí meu marido acendeu a luz tudinho, saiu... foi mais pra tranquiliza-la “Não, tá tudo bem”. Mas aí ela começou a chorar.

Pedro: Pelo susto, né?

Renata: Pelo susto. Foi realmente uma situação que a gente disse “Não, tá vendo? O lugar dela é na cadeira mesmo”. Se ela tivesse no colo... tivesse sido arremessada com ela pra frente... num tinha- nem me lembrava mais

4.3. Punição: A ausência-da-cadeirinha-que-multa

Por outro lado, houve participantes que relataram só ter adquirido a cadeirinha em função da lei, por conta da ausência-da-cadeirinha-que-multa, utilizando-a apenas na iminência de *blitz*:

Pedro: E, por exemplo, dia a dia. Tu vai fazer compra com tua esposa... tu vai com eles, tu vai sem eles...

Antônio: Eu sempre saio com eles pra fazer feira, tudo. Como são lugares perto, a gente bota as cadeiras no carro, mas fica por ali, né? Na enrolação. Quando vê a polícia “Sobe na cadeira, Mário!” Aí ele vai correndo e sobe.

Alguns/mas participantes partilham a crença que pode ser sintetizada na frase “brasileiro só obedece quando pesa no bolso”. Porém, é possível notar que outras participantes utilizavam o dispositivo pouco antes da lei entrar em vigor, mas em concordância com a pesquisa da Criança Segura em conjunto com a Datafolha de que o uso se faz mais frequente em 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 compartilham do argumento de que as pessoas agem por medo da punição:

Hélio: Antigamente era o cinto, né? Ninguém usava o cinto- porque eu acho um absurdo, o quanto de gente que lucra. E agora é automático, né? O brasileiro é aquela coisa, só começa a fazer as coisas quando pesa no bolso, né?

Quitéria: O que eu acho é o seguinte, que aqui a gente não tem- a gente só se preocupa de fazer alguma coisa, quando a gente sabe que vai ser punido por ela. Brasileiro- eu acredito que nós não temos o hábito... de precaver- assim- de uma coisa- assim- é- é- voluntária. A gente só faz quando sabe que vai ser punido.

Quitéria: É o que eu to falando. O povo, ele começa a agir mais por uma questão de punição do que por conscientização. Mesmo sabendo... que todo mal que ia ser provocado, quando foi lei faltou. Por que não antes? Né? Pelo menos eu acho desse jeito. Por isso que eu to falando das campanhas mais agressivas, incentivo do governo... questão de conscientização eu acho que é isso. Se eu sei que vou ser multado... né? Dessa forma. A pessoa ter cuidado antes de ter- ser punido, só fez reutilizar... dessa- dessa questão toda. Mas eu acho- acho também que é uma questão cultural, investir na educação do- do país.

Hélio e Quitéria tentam se distanciar daqueles que só utilizam a cadeirinha por medo da punição, mas ao mesmo tempo se identificam com eles dizendo que as pessoas muitas vezes só utilizam quando sabem que vai pesar no bolso – como foi no caso deles próprios, que continuaram a utilizar a cadeirinha após o bebê-conforto apenas por este motivo. Eles muitas vezes posicionam o governo como responsável por esse comportamento por não promover campanhas educativas adequadas para que as pessoas mudem de comportamento de forma espontânea, restando à pessoa a ausência-da-cadeirinha-que-multa como única intervenção que pode ser eficiente.

Hoje eles se percebem como um casal que transporta os filhos de maneira adequada e que mudaram de comportamento a partir dos relatos de acidente que escutaram, e não por medo da multa, que eles acreditam ser a única maneira de provocar comportamentos adequados. Diferente de participantes da entrevista que ou já utilizavam a cadeirinha por questão de segurança, ou que declaram só tê-la por medo da multa, Hélio e Quitéria se encaixam naqueles que mudaram de comportamento a partir da escuta de relatos de acidente de alguém próximo ou da própria vivência de um acidente que reforçam a importância do uso. Eles parecem não perceber que sua mudança de comportamento se deu de forma alheia ao que eles consideram eficaz para se estabelecer a conduta correta no transporte da criança.

O argumento deles ecoa com a maneira na qual o uso da cadeirinha passou a ser veiculado na mídia, conforme analisado no capítulo três. Quer dizer, uma vez que se acredita que a cadeirinha enquanto actante no binômio *uso da cadeirinha/segurança* está bem estabelecido, basta apenas lembrar do binômio *não uso da cadeirinha/penalidade* para que os comportamentos dos pais que transportam seus filhos sejam adequados. Mas nas práticas cotidianas não é assim que ocorre. Os entrevistados se dividiam entre aqueles em que a cadeirinha era um dispositivo que evitava a multa e outros que a utilizavam como dispositivo de segurança.

Como previsto pelas teorias que falam sobre como uma pessoa assume comportamentos de risco (ADAMS, 2013, 2002; WILDE, 2005), a percepção individual sobre a compensação de risco faz com que as pessoas se localizem em um pólo ou em outro.

Ou ainda, como foi o caso de Hélio e Quitéria (e possivelmente de Neuza), mudar de um pólo para outro através de uma mudança de percepção. No que diz respeito ao transporte da criança no trânsito, os comportamentos considerados adequados dependem de intervenções que tornem visível este transporte como sendo algo arriscado e a cadeirinha como actante que promove segurança.

Desta forma, a necessidade de campanhas educativas para promover o comportamento adequado é algo inquestionável, porém, nenhum dos entrevistados lembrou de alguma das campanhas promovidas pelo Detran na mídia radiofônica ou televisiva que entraram em circulação entre os anos de 2008 e 2010⁶⁰. Por outro lado, quase todos lembravam 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, conforme discutido no capítulo anterior.

Uma vez que os/as participantes tinham motivos diversos para utilizar ou não a cadeirinha, que iam desde o seu uso por questões de independência e conforto até seu não uso por questões práticas, a experiência pessoal aparenta ter um peso maior para moldar comportamentos do que as campanhas educativas em si. O medo da multa também não é suficiente para causar comportamentos adequados, principalmente quando de todos os entrevistados, apenas Hélio e Quitéria, Sandra e Olga foram paradas em *blitz* rotineiras que, por ver que havia uma criança na traseira do carro, verificaram a existência da cadeirinha. Trago o trecho em que Hélio e Quitéria contam sobre a abordagem:

Pedro: Vocês já foram parados em *blitz*?

Quitéria: Várias

Pedro: Várias?

Quitéria: Constante.

Pedro: E pediram essa questão da cadeirinha?

Quitéria: Pediram. Três vezes. A primeira... a gente fez compra e botou as compras no Moisés e tirou Úrsula foi no meu colo. Foi a primeira vez. Aí...

Hélio: Mais velha ((incompreensível)) mas tava no braço.

Quitéria: Tava no braço, mas era. Então veja só, as compras poderiam ter ficado onde eu estava e ela no Moisés. A gente botou as compras no Moisés e botou ela no meu colo. Então na blitz foi parado. Aí ele pegou- quando questionou eu disse “Não, não é obrigatório”. Ele fez- ele não sabia. Que era pequena. Um bebê. Ele chamou um amigo “Não é obrigado é?” ele “Não, não é obrigatório ainda”. Aí... a segunda vez, ela tava dormindo, já estava maior. Ela estava fora do bebê conforto, eu estava sentada e ela no meu colo, ela já estava maior, vindo da Cohab, da onde minha mãe mora. E o guarda liberou, que também não era obrigatório ainda... né? Mas ainda também não

⁶⁰ Estes foram os anos em que foram previstos campanhas educativas que promovessem o uso da cadeirinha.

era esclarecido, a gente pensou que era obrigatório, todo mundo pensava que era obrigatório e Úrsula pegou- acordou e começou a rir. Ele disse “Só vou liberar vocês por causa do sorriso da criança”. E ele liberou. E a outra vez a gente foi parado e ela tava no bebê mas não tava travado, mas ele não chegou a ver, só pediu documento de- de Hélio, mas não começou a ver. Três vezes a gente foi parado, né? Por causa dessa circunstância.

Hélio: Aonde tem *blitz* eu sou parado logo.

Hélio e Quitéria colocam, inclusive, que foram liberados pelo agente de trânsito⁶¹ mesmo quando estavam levando a criança de maneira inadequada. Apesar do medo de tomar multa por estar com a criança no colo, ficou aliviada ao saber que *ainda* não era obrigatório transportá-la na cadeira – o sentimento de insegurança não era presente nesse momento. Sandra aponta para uma questão marcante na fiscalização de trânsito no Brasil: ela só costuma acontecer na iminência de uma lei ou na época em que ela vai gerar mais multas – ou mais “tocos”⁶², para as línguas mais ferinas –, como no que diz respeito ao IPVA, por ela mencionado.

De fato, no capítulo anterior discuti que as *blitze* específicas para verificação das cadeirinhas só aconteceram de forma intensa na iminência da lei, sendo logo depois deixadas de lado, provocando uma possível sensação de impunidade para aqueles/as que transportam as crianças de maneira inadequada. Por sua vez, Olga alertou para outra questão patente nas discussões dos atores que inventaram a criança em risco no trânsito: a inabilidade dos agentes de trânsito em checar se a criança está sendo transportada de maneira adequada, preocupando-se apenas com a atividade de aplicar ou não a penalidade. Não há questionamento sobre a possibilidade do agente cumprir um papel pedagógico para além do período previsto para divulgação educativa de uma norma: é dado por certo que sua função é punir⁶³. O importante não é os pais/mães aprenderem a forma segura de transportar seus filhos, e sim, serem punidos caso não o façam.

⁶¹ Segundo o CTB, o *agente da autoridade de trânsito* é toda pessoa, civil ou policial militar, credenciada pela autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento.

⁶² Palavra utilizada em Pernambuco para caracterizar o suborno entre condutor e policial para não haver aplicação de multa em caso de irregularidade.

⁶³ O CTB define **fiscalização** como sendo o “ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código” (BRASIL, 1997).

No que diz respeito a isso, é interessante notar a incongruência presente na prática do agente de fiscalização de trânsito⁶⁴, uma vez que o próprio Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito (DENATRAN, 2010), traz no texto do seu prefácio que este tem um papel

[...] fundamental para o trânsito seguro, pois, além das atribuições referentes à sua operação e fiscalização, exerce, ainda, um papel muito importante na educação de todos que se utilizam do espaço público, uma vez que a ele cabe **informar, orientar e sensibilizar** as pessoas acerca dos procedimentos preventivos e seguros (p. 6, grifos meus).

Porém, pouco abaixo afirma que as ações de fiscalização

[...] influenciam diretamente na segurança e fluidez do trânsito, contribuindo para a efetiva mudança de comportamento dos usuários da via, e de forma específica, do condutor infrator, **através da imposição de sanções**, propiciando a eficácia da norma jurídica (p. 15, grifos meus).

Parafraseando Foucault, poderíamos dizer que, na experiência dos/as entrevistado/as, os agentes de trânsito parecem estar mais próximos do poder soberano⁶⁵, no qual decidem sobre a multa ou não-multa dos pais que transportam crianças baseando-se não apenas nas leis vigentes, mas em características outras que podem ir desde “o sorriso da criança”, até o desinteresse em aplicar a multa, como no caso de Neuza:

Pedro: Ou numa *blitz* que parou...

Neuza: Que parou e viu ele atrás comigo no colo.

Pedro: E o que fez?

Neuza: Não. Aí eu fiquei... tensa, né? Que o vidro tava... mas o vidro é fumê. Aí eu fiquei na dúvida, eu disse “Meu Deus do céu, e agora?” Porque ele tava mamando, aí... ele deu uma olhada assim, mas... pediu a documentação... da minha mãe e fim.

Os pais/mães que não transportam os filhos nas cadeirinhas saírem impunes após uma fiscalização, somados à percepção do agente de trânsito como alguém que não promove intervenções educativas, e sim, que detém o poder de aplicar ou não a multa, faz com que os pais que se preocupam com a ausência-da-cadeirinha-que-multa não tenham o sentimento de insegurança ao transportar seus filhos fora da cadeirinha – ou tendo que lidar com a dissonância entre os benefícios de levar os filhos fora da cadeirinha e a insegurança, como Antônio o faz. E, uma vez que as *blitze* específicas da cadeirinha não acontecem mais, a sensação de que não vão ser parados numa fiscalização é maior entre estes/as entrevistados/as, reforçando o comportamento inadequado.

⁶⁴ “O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração de trânsito (AIT) poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via no âmbito de sua competência” (DENATRAN, 2010, p. 15).

⁶⁵ Agradeço à professora Denise Sant’Anna por me atentar para esta reflexão.

De toda forma, seria ingênuo afirmar que este é o único motivo pelo qual os/as entrevistados/as que se localizam neste pólo não transportam seus filhos nas cadeirinhas, uma vez que até aqueles que têm o comportamento adequado por crerem na cadeirinha-que-salva estão submetidos à mesma lógica de compensação de risco e já transportaram seus filhos fora da cadeirinha em algum momento em que o benefício foi maior que a percepção do risco (ou da impunidade). Entre os/as participantes, àqueles/as que de maneira regular levam seus filhos na cadeirinha, sem se deixar levar por exceções, tiveram alguma experiência marcante que asseguram a percepção da cadeirinha-que-salva. Apenas a educação sobre a maneira correta de transportar a criança no carro parece que não é tão eficiente nesse sentido, uma vez que não há falta de informação entre os que transportam incorretamente.

Alertar apenas para a questão da impunidade, como promovido pelos mídia em conjunto ou não com o Denatran e os atores interessados na segurança da criança, parece também não ser eficiente. Isso fez apenas com que os/as entrevistados/as utilizassem a cadeirinha na iminência da multa ou por medo dela, não sendo suficiente para sensibilizar para os riscos. O fato de transportes coletivos, táxis e vans escolares não serem passíveis de punição reforça a atenção de alguns/mas participantes apenas para a ausência-da-cadeirinha-que-multa. Mas este fato também causa indignação para aqueles que acreditam na cadeirinha-que-salva justamente por ela não estar lá para promover segurança, exemplificado no trecho abaixo:

Diana: [...] Mas a gente tem a cadeira. Aí quando a gente vai pro táxi, aí precisa ter todo o cuidado de- da filha dela, num sei o que, o marido de num levar multa, mas quando vai pro taxi, cadê a segurança? E aí num acho que a pergunta é pra gente não, é pro legislador. E cadê?

Os/as participantes apontam as dificuldades de se exigir cadeirinhas em táxi, tanto para os taxistas quanto para os/as pais/mães. Vimos no capítulo anterior que esta foi uma questão colocada pelos próprios taxistas em algum momento. Apesar de os táxis serem considerados por lei um “serviço de transporte individual de passageiros”, não há codificação presente no CID-10 para acidentes de transporte que os diferenciem de carros de passeio (os acidentes envolvendo ônibus, por sua vez, têm codificação própria).

Na forma como são calculados os riscos na modernidade tardia, os táxis participam do mesmo processo de inscrição que os carros particulares mas, na Resolução 277/08, são vistos como formando uma categoria à parte. Em termos estatísticos, a única certeza é de que, no caso de acidente fatal, crianças transportadas tanto no carro particular quanto no táxi, ônibus e vans escolares morrem. Este argumento irônico está de acordo com a lógica governamental

que rege esta lei, onde o que está em pauta não é segurança ou insegurança, e sim, a prevenção de mortes num recorte populacional específico, construído como estatisticamente significante por atores interessados.

Como sair dessa encruzilhada? Essa é uma questão para uma possível pesquisa-ação que proponha estratégias de intervenção em que possam ser verificados mudanças de comportamento de pais/mães que transportam filhos em carros de passeio num estudo longitudinal. É um interesse futuro surgido durante a escrita desta tese. Porém, inspirado nas reflexões de Foucault, posso de antemão afirmar que sempre haverá comportamentos de resistência à lei, sempre haverá situações que farão os/as pais/mães burlarem a regra quando os benefícios forem percebidos como maiores que os riscos. Desenvolver argumentos que promovam tanto comportamentos de cautela como mudanças na percepção de risco *para todos os veículos e não apenas para o carro* também me parece importante para provocar esta mudança. Pois, como me indagou Sandra a respeito da Resolução valer apenas para os carros particulares, “Se é uma lei pra valer, tem que valer pra todo mundo né, Pedro?”. Do que tenho discutido até agora, uma resposta plausível é: Sim! Se o que está em jogo é segurança, então a segurança tem que valer para todo mundo. Porém, enquanto a ideia de criança em risco no trânsito – e a medida de segurança prevista para gerir esse risco – for vista como uma questão governamental, ela inevitavelmente seguirá uma lógica estatística que não implica, necessariamente, em segurança, mas em normas que tentem evitar gastos em saúde pública e não mexam no bolso de algumas categorias (ou aumentem os bolsos de outras).

4.4. Relação com a criança durante o transporte

Através das entrevistas, pontuei 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/as, por não enxergar a mesma praticidade e enfrentarem várias dificuldades, não a usam sempre. Kátia afirmou nunca ter sentido segurança em utilizar o bebê-conforto, pois o achava muito fundo e percebia que seu bebê ficava “muito molinha”. Por este motivo, passou a sentir mais segurança em levar o bebê no colo, pois acreditava ter controle maior sobre como levá-lo bem acomodado. Agora que sua filha está um pouco maior, Kátia 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... pra sair. Aí começa a chorar, aí fica de jeito nenhum. Já fiz de tudo, mas ela não fica.

Pedro: E aí, mas... quando sai pra levar ela, você leva ela... no- no cinto ou então coloca e aí-

Kátia: Não, eu coloco ela, mas aí ela sai. Ela agora já tá conseguindo sair, porque antes ela ficava chorando e tentando se levantar, aí como ela não conseguia, aí eu ficava entretendo, brincando, aí ela até ficava, até o quinto mês. Mas agora não tem jeito. Eu tenho que ficar com ela no colo... aí que é que eu faço, eu boto o cinto. Quando ela quer que eu bote o cinto, porque tem hora que ela grita, fica puxan[do-... É.

Pedro: [Nem deixar o cinto deixa.

Kátia: Aí nem deixar botar o cinto ela deixa, aí eu tenho que ficar segurando... às vezes ela quer mexer- pronto. Ela passa a viagem- toda a viagem não fica quieta. De jeito nenhum. Agora ela já aprendeu a abrir o vidro, aí fica querendo abrir o vidro. Ela num fica- eu não sei mais o que fazer pra ela ficar... na cadeirinha não. [Sinceramente.

Pedro: [Não tá conseguindo alternativas.

Kátia: Tô não.

Ao contrário do que falam boa parte dos especialistas (psicólogas, no caso) convocados pela mídia impressa para darem dicas sobre como domar a criança para sempre ficar na cadeirinha, não há fórmula que valha para todas as crianças – as pessoas são mais complexas que a resposta pronta e generalista de um/a especialista. À época da entrevista, Kátia encontrava dificuldades em manter a criança no bebê conforto. Se eu utilizar os argumentos destes/as especialistas, diria que o problema foi Kátia abrir concessões desde as primeiras experiências no transporte da criança.

Em grupos focais realizados para um estudo no ano de 2004 nos Estados Unidos com pessoas que infringiram leis sobre transporte de crianças nas cadeirinhas, concluiu que para essas pessoas os motivos para 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). A partir do relato dos/as entrevistados/as, as dificuldades encontradas durante o transporte podem ser colocadas como o cruzamento entre comportamentos da criança ao interagir com a cadeirinha e a forma como os/as pais/mães reagem quando há dificuldades. A cadeirinha, enquanto actante, que promove segurança ou evita muitas também pode causar tanto conforto quanto inquietação. Nesse sentido, podemos observar o que falam Diana e Renata:

Diana: [...] Porque a gente já- porque eu sou de interior, e a gente ia pro interior. Então era muito mais fácil ele ir no bebê conforto do que ir no meu braço. Pra mim era mais confortável ele ir no lugar dele. Pra ele também era mais tranquilo, ele dormia melhor...

Pedro: E ele gostava de ir na cadeirinha...

Diana: Gostava. Nunca teve- nenhum dos dois nunca tiveram problema não, inclusive eu nunca andei atrás com eles. Só no bebê conforto que eu ia pra segurar. Mas depois que eles foram pra cadeira, eles iam só. Porque tem diferença, né? de um pra o outro de 3 anos. E a gente ia daqui pro interior e ele ia sozinho... na cadeira. Eu ia na frente e ele ia só na cadeira. As quatro horas de viagem e ele ia tranquilo. Nunca tive problema nenhum.[...]

Renata: No meu caso foi muito difícil, né? Porque aí eu acho que ela não tinha nem muita experiência de andar de carro, né? E assim, era... um tormento assim. Porque ela chorava muito, de soluçar, de... de a gente se conter mesmo, de “Não, a gente tem que botar na cadeirinha que é o lugar mais seguro pra ela”. E aí ela foi melhorando, né? E aí hoje ela faz viagem pro interior- viaja duas horas e consegue. Ela vai até o final e sabe que só pode abrir quando parar o carro quando chegar- ela já consegue entender isso. [...] Carregava muitos brinquedos, né? Até hoje. Carregava muitos brinquedos, aí ia mostrando a paisagem, os animais, né? E comidinhas, né?

Diana se posiciona, durante o grupo focal, como alguém que sempre estava preocupada com a questão tanto do conforto quanto da segurança da criança. Afirmou que utilizava cinto de segurança antes deste item se tornar de uso obrigatório em todas as vias com a vigência do CTB, dizendo que “Era a coisa mais elegante do mundo você tá usando cinto de segurança. Era muito chique cinto de segurança!”. Aliando conforto e segurança, diz nunca ter encontrado dificuldades no transporte de seus filhos, que não reclamavam de estar na cadeirinha.

Renata não teve a mesma sorte. Acredita que sua filha não ter costume de andar de carro até o momento em que a adotou pode ter sido agravante para reclamar de ficar na cadeirinha. Porém, por Renata acreditar na cadeirinha-que-salva, não cogitou tirá-la do dispositivo mesmo que tivesse que aguentar o choro. Ceder ao choro dos filhos ou às necessidades que surgem durante o transporte foi mais frequente entre os/as entrevistados/as que se localizam no polo da ausência-da-cadeirinha-que-multa. De toda forma, vários participantes relatam ter cedido em algum momento por conta destas dificuldades:

Antônio: [...] Ou seja, você tem que parar o carro pra dar de mamar. Imagina daqui pra Arcoverde⁶⁶, doido pra chegar, tem que parar o carro pra dar de mamar e a mamada de um bebê pequeno é meia hora, quarenta minutos. E depois arrotar.

Pedro: Suja a fralda...

Antônio: E depois arrotar, ou seja, quem é que vai ficar meia hora, quarenta minutos, esperando no acostamento... entendeu? Ninguém vai fazer isso, ninguém é doido de fazer isso. Pelo menos eu não sou. Tá entendendo?

Pedro: E aí os dois... nenhum deles teve problema em andar no bebê conforto.

Olga: Não, os dois tiveram.

Pedro: Os dois tiveram.

⁶⁶ Cidade no interior de Pernambuco.

Olga: Os dois tiveram. Porquê? Num sei se tem- num sei se é da idade, mas um ano... não, antes de um ano, eu acho que meses ainda, quando ele já tava sentando direitinho- eu acho que com sete meses os dois, já tavam sentando, eles não queriam mais ficar presos. Então quando ia pra cadeirinha, tinha que colocar aquele negócio que prende os dois braços e puxava aqui embaixo pra fechar o cinto e aquilo era abominável pra eles. Até que... tinha que colocar, né? Aí... bota eles pra irem se acostumando. Mas era grito, choro, empurra e levanta o corpo, e num deixa e senta, e levanta, e se joga, cai no banco. É. Todo um malabarismo. [...] Ele tira os dois braços, tranquilo e calmo. E fica. Eu tenho medo! Você tá dirigindo e num sabe ele- ele tá solto. Só isso aqui não vai prender. Então você fica nervosa, você tem que parar “Se ajeita, num sei que, bota o braço, puxa” e a criança fica com raiva. Tira um. Aí quando eu olho de novo ele bota de volta, né? Mas nada assim... é complicado. Ele tá numa fasesinha que tá rejeitando. Helena tá numa fase que já tá tranquila.

Os participantes tentam achar estratégias para manter a criança no dispositivo de segurança apesar das inquietações. Ir atrás com a criança, levar brinquedos, instalar aparelho de DVD no carro, tentar distrair com cantorias e atividades diversas são as utilizadas pela maioria dos/as participantes. Os problemas maiores se dão nos trajetos longos, onde as crianças ficam mais incomodadas. Zélia, por exemplo, falou que após instalar DVD no carro a viagem ficou mais tranquila:

Zélia: Ela- olhe, olhe- ela tinha- ela tinha menos de dois anos, ela tinha... ela tinha menos de dois anos, ela foi uma lady. Uma la- ((risos)) nessa viagem, ela foi um lady. Uma lady. Não aperreou nada.

Pedro: Não teve problema ne[nhum]

Zélia: [Nenhum, nenhum, nenhum. E agora... porque o que é que a gente fez, a gente botou o som com dvd((risos)) Estrategicamente- tem uma tal de Galinha Pintadinha, meu filho, que toda vez que ela entra no carro, ela não espera nem sentar na cadeira, ela já vai pedindo “Papai, galinha pintadinha. Mamãe, galinha pintadinha”. Ela não deixa nem a gente escutar outras coisas, que ela... o tempo todo e é o mesmo dvd, é o mesmo. Eu disse “Vam- vamo comprar outro” ela “Não mãe, eu gosto desse”.

Porém, essas mesmas estratégias que têm sucesso para a maioria dos entrevistados, parecem não funcionar para Kátia e sua filha:

Kátia: Ela não fica.

Pedro: Não tem jeito.

Kátia: Não tem jeito. Olha, eu já dei brinquedo, já fiquei tentando de todas as maneiras entreter. Porque quem anda- já tentei colocar com jeitinho, mas ela não anda de jeito nenhum. Não consigo. E se eu colocar o cinto, pronto, piorou. Aí ela fica puxando.

Pedro: Ela já aprendeu a tirar também.

Kátia: Não, aí não tem como, porque ele encaixa aqui na parte de baixo, aí ela não alcança porque fica presa, né? Mas fica puxando a alça. Ela puxa a alça da... ela- é porque ela é assim, ela suporta nada que aperte ela, até roupa que aperte ela é difícil.

Kátia estende uma inquietação da criança – “porque ela é assim, ela suporta nada que aperte ela” – para compreender seu comportamento no carro. Na forma em que os/as especialistas argumentam nos jornais dando dicas de como disciplinar a criança, o carro muitas vezes é colocado como um ambiente isolado do restante da vida da criança, *um mundo à parte* no qual a criança pode discriminar e ser condicionada ao comportamento desejado, independentemente do seu comportamento nos outros espaços que circula e a maneira na qual os pais/mães a disciplinam – B. F. Skinner aprovaria esse raciocínio – já Kátia, por sua vez...

Neuza compartilha de inquietação semelhante, porém culpando o desconforto da cadeirinha e a falta dos recursos que são comumente utilizados para manter as crianças no dispositivo:

Neuza: Não. Agora... assim... nesse... acho que último mês, que ele fez... de 11 pra 1 ano, eu tenho tirado mais, porque eu observo que a cadeirinha tá desconfortável, que é o bebê conforto, né? Porque tá grande, né? Ela não é tão acolchoada como a outra, como a que é pra- de um ano e a posição é como se fosse um banco mesmo, sentadinho. Ele fica muito assim meio-com a postura meio inclinada, assim, ele quer tá olhando pra frente, quer olhar- [...] Então... como eu percebi que ela tá meio assim... inadequada pra idade dele, pra o desenvolvimento dele... aí eu tiro e deixo ele no colo mesmo, fico lá com ele brincando. Mas a gente já tá- a gente já vai comprar a outra de um ano. E a minha... e o meu objetivo é que ele fique na outra, né? Já que já vai tá com- o que eu queria- o que eu queria agora- pronto. “Ah não, tá desconfortável, essa tá muito dura. Ele tá olhando pra cima, ele quer interagir”, então isso tá facilitando muito. E o cinto também da cadeirinha que... travou, então só tem como colocar no- nessa parte daqui. Não tem como pegar na- na parte de baixo. É. Aí eu digo “Ah, se também não tá tão seguro assim, tira”. [...] E pra ele permanecer na cadeirinha, realmente tem que ter esses recursos de brinquedo, de muita música, várias coisas, né? pra ele ficar lá. Agora com tecnologia, né? De botar o dvd pra criança ficar lá, né? Isso eu- esse recurso eu num disponho não ((risos))

Dentre os/as participantes, era mais comum ceder ao choro nos anos iniciais, quando a criança estava em fase de amamentação:

Pedro: Quem vai... quem [vai dirigindo, sua mãe, seu esposo?

Neuza: [Minha mãe. Minha mãe vai dirigindo e eu vou atrás com ele... no meu colo.

Diana: No colo?!

Neuza: No meu colo.

Diana: Ah é, né? Porque ele tá maior agora.

Pedro: Mas aí você tá dizendo que mesmo antes era difícil tá andando com ele no-

Neuza: É. Mas assim... ele ia, né? Mesmo ele chorando assim, tinha determinado momento que eu tirava pra dar de mamar. Sempre tirei pra dar de mamar, quando ele chorava um pouquinho. Depois que ele mamava, eu botava ele de volta lá.

É inegável que o papel de disciplinar as crianças a andar na cadeirinha 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 às crenças e comportamentos das pessoas, o que faz com que a mudança prevista através desta norma encontre dificuldades em acontecer⁶⁷. Para as mães que estão com bebês em idade de amamentação, por exemplo, é compreensível elas acreditarem que seu colo é adequado para promover segurança. Nesses casos, tirar o bebê do dispositivo, mesmo para os que acreditam na cadeirinha-que-salva, não é nada demais – ou que pode ser feito desde que seja rapidinho. Dizer o contrário é entrar numa arena que mexe com subjetividades e crenças 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”.

Em conversas diversas sobre o tema fora das situações de entrevista, escutei mais de uma vez de mulheres o argumento que poderia ser sintetizado na frase: “Não tem braço de mãe que não segure em caso de acidente!”⁶⁸. Porém, os físicos diriam a essas mulheres que “Num automóvel a 50 km/h, uma colisão frontal arremessa uma criança de 10 kg para a frente com uma força total de cerca de 400kg”, e que não tem colo de mãe que segure o bebê, ou que acabe por esmagá-lo na tentativa de compensar a força que quer jogá-lo para frente. Os vetores de força não se importam com argumentos⁶⁹.

Independentemente da idade, algumas crianças oferecem resistência à disciplina de ficar na cadeirinha e outras aceitam sem maiores problemas – não dá para prever o comportamento de antemão. Nesse sentido, Quitéria afirma que o problema não reside na criança, e sim, no comportamento dos/as pais/mães que muitas vezes veem complicação em utilizar a cadeirinha:

Pedro: E complicação no dia a dia? Ela gosta de ir na cadeirinha, ela tinha problema...

Quitéria: Tinha problema nenhum. A maior complicação na realidade é dos pais... é. Porque quando a cadeira está dentro do carro, ela pega e vai. Se por alguma eventualidade a cadeira sai do carro... aí começa a complicação. Os

⁶⁷ Nesse sentido, remeto às pesquisas de Mary Jane Spink sobre tabaco onde, entre outras coisas, quis compreender como fumantes lidavam com as experiências de discriminação a partir de medidas oficiais antitabagistas (SPINK, LISBOA e RIBEIRO, 2009; SPINK, 2009; 2010).

⁶⁸ Karen, por exemplo, afirmou: “No carro deveria ter- usar a cadeirinha apenas quando não tivesse um adulto para segurar a criança, sabe? Eles dizem que quando tem um acidente a gente abre os braços e solta a criança- duvido! A gente- nossa... de jeito nenhum!”.

⁶⁹ Com o perdão da piada, vetores de força são representações criadas pelo ser humano para explicar certos fenômenos físicos e dependem de argumentos para que existam. Porém, parafraseando Ian Hacking (2002), eu diria que a ação no mundo do que é conceituado como sendo “vetor de força” acontece independentemente de darmos esse nome ou qualquer outro.

pais- num é por mim, por ele não. Eu to dizendo porque nós temos um número grande de amigos com filhos. Existe uma- hoje ainda existe uma certa resistência mesmo, por mais amor, cuidado, tudo isso, porque assim, é hipocrisia você dizer que não... entendeu? Quando tá ruim, é capaz de- de- de- amarrar, dar um jeito de esconder, pra não ter que ir pegar se tiver fora. [...]Ela é consciente. Ela gosta. Ela sabe. Ela tem medo. Ela é uma criança... que ela- a gente conversa muito com ela. Que ela faz “Mainha, eu vou pra minha cadeirinha... né?” que ontem fui buscar ela na casa da avó e foi na casa do vizinho pra procurar uma cadeira... né? Então assim... a gente já tem uma sistemática diferente de como conversar, dizer que é importante, quando a gente sai a gente “Prendeu, Viviane?” “Não, só encaixei”. Mas quem ensinou ela a encaixar? Foram os pais... né? Que ela não aprende só a televisão. Eu falei “Prenda. Que se bater-“ aí já começo a explicar. Então já tem a dinâmica que é de sentar, puxar o cinto e colocar hoje.

Quitéria promoveu o comportamento adequado de sua filha através do discurso do medo de danos físicos em uma batida. Estratégia semelhante foi utilizada por Olga para que sua filha ficasse na cadeirinha, porém, acredita que atentar para os danos físicos não é adequado:

Olga: Ela não tem- eu acho que ela não tem essa noção de- de- de perigo, mas ela sabe que tá errado. E “Por que tá 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, a gente ia gastar dinheiro e tal. Aí depois com o tempo é que você vai falando essa questão da batida do carro, num sei, porque eu achei muito forte dizer “Ó, se bater você vai morrer” ó, vê?

Pedro: Com certeza.

Olga: Então eu achei melhor falar da- da- do guarda de trânsito do que dos danos físicos propriamente. Aí hoje em dia ela já sabe.

Não custa mencionar que a filha de Olga passou a ter medo de policiais – Watson explica⁷⁰. Já Renata tenta convencer sua filha demonstrando que no carro todos estão presos ao cinto, além de contar com o auxílio de um livro educativo para convencê-la a permanecer na cadeirinha:

Pedro: Então veja, foi diferente de você. Que no seu caso você não precisava tá parando pra... pra dar de mamar, já tava em fase de alimentação...

Renata: Eu assim, é... eu persisti naquela permanência de sorrir, né? Pegava- mostrava a cadeira confortável, tentei sempre mostrar “Mamãe tá com o cinto, papai e você também tá com seu cinto. Todo mundo tá na sua cadeirinha”, né? Tentei muito ir por esse lado. Tanto que hoje ela... identifica assim quando passa no... desenho animado que ela gosta, muitas vezes tem. Passa os bichinhos atados no cinto, no carrinho, aí ela observa. E tem um livro da escola que também tem um carrinho, com os pais viajando, justamente com a cadeirinha atrás.

Pedro: Tem no livro a imagem?

⁷⁰ Ao leitor/a que não é da área de Psicologia, esta é uma analogia ao “Freud explica”. Porém, utilizando John Watson (1878-1958), fundador do behaviorismo, que realizou o famoso experimento com o pequeno Albert para demonstrar que uma emoção tão básica como o medo é algo aprendido e não inato, contrariando os inatistas de sua época. O pequeno Albert foi um bebê condicionado a associar a presença de um animal que para ele era inofensivo antes do experimento – um rato – a um som alto que lhe causava desconforto. Como resultado, passou a ter medo de tanto de ratos como de coisas brancas e peludas.

Renata: Tem no livro. É até o livro “Um longo dia”. Um paradidático da escola, né? Aí eles vão passar assim... um final- um feriado na casa de uma tia e vão viajar, aí faz parte um ambiente assim dentro do carro. Aí os pais e os meninos atrás e os pequenos com... de cinto, aí os-

Diana: No filme Toy Story também tem.

Pedro: No filme Toy Story também tem...

Diana: No Toy Story tem. O menino vai com o cinto.

Diana lembra que no filme Toy Story o menino Andy sempre anda com o cinto atado. Em outro momento, falei da abertura dos Simpsons que sempre apresenta a Maggie em sua cadeirinha. No desenho Os Anjinhos (Rugrats) os personagens bebês também estão sempre nas cadeirinhas nos episódios em que precisam ser transportados de carro. Não só os desenhos infantis, mas também os comerciais diversos atuais divulgam a cadeirinha como promotora de segurança e, se há crianças sendo transportadas em carros, sua presença é dada como certa.

Porém, há incômodos que são gerados a partir do momento em que a cadeirinha passa a ser um item permanente no carro. As cadeirinhas não são práticas de colocar e tirar do carro e praticamente todos/as os/as participantes, inclusive aqueles/as que só a utilizam para evitar multa, deixam-nas constantemente instaladas. Se o/a leitor/a já passou pela experiência de instalar uma, compreenderá a inquietação dos/as 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/mães que não querem conduzir os filhos dos outros no carro com medo de levar multa.

Daniela: [...] a cadeira fica... independente.

Pedro: Sempre ela fica lá.

Daniela: Só se precisar dar uma carona assim e for muita gente é que tira. Aí tira. Deixa, por que é pesadíssima por sinal, então evito o máximo de tirar. Aí tira, pra dar mais alguém e pronto.

Pedro: Ou então, por exemplo, se for com teu pai ou tua mãe lá pra dar uma volta com ele, como é que faz?

Daniela: Ele vai na cadeirinha lá e a gente esmagado, né? Dois do lado... que não anda dois do lado, né? Anda muito mal. Porque é muito espaço assim. E só aconteceu uma vez de tirar e ele teve que ir no meu colo. Que foi com a família de Tiago. A gente deu carona... aí eu passo o cinto por ele. Aí eu passo cinto.

Pedro: Aí fica sentado tu, ele no colo.

Daniela: Eu, ele no colo e o cinto. ((risos)) Mas só foi uma vez assim. Mas... sempre a gente que se adequa ao carro. Não gosto de tirar não. Não é nem por questão de *blitz*, mas de segurança mesmo, assim. Eu digo muito a Sérgio pra não dar carona por conta da segurança dele, né? Aí pronto.

Karen: Isso atrapalhou muita gente. A gente não podia mais dar carona, receber carona. Meu Deus do céu! Isso aí foi a pior parte, a carona. ((risos)) Tinha aniversário que eu “Olha, eu não vou dar carona não porque... eu não tenho cadeirinha, depois vou ser multado”

E justo pelo fato de ser um item que normalmente apresenta dificuldades de instalação e remoção, podem surgir imprevistos em situações adversas. Recife é uma cidade em que a violência urbana é grande e há pessoas que têm medo de deixar a criança presa e enfrentar dificuldades em caso de assalto. Na mídia, circularam casos de comoção nacional em que crianças foram levadas junto com os carros assaltados. O mais famoso deles foi o caso de João Hélio que, em fevereiro de 2007, foi arrastado do lado de fora do carro por sete quilômetros por ter ficado preso ao cinto no momento em que sua mãe tentou tirá-lo do banco de trás durante o assalto.

Janaína: Existem pontos positivos e negativos. Eu usava a cadeirinha porque assim, a questão da segurança... da insegurança urbana... ela é maior do que a questão do que tem a ver também com segurança urbana que é a questão do uso do- do carro- batida. Porque assim, a probabilidade assim, da pessoa ser assaltada, sequestrada, é- ela é maior, pelo menos no ambiente que a gente vive, ela é maior do que uma colisão. Assim, dependendo do trecho que você vá. [...] Meu medo da cadeirinha era esse. Era numa situação de emergência eu não conseguir tirar eles. Entendesse? [...] o bebê conforto, a cadeirinha, ela protege em relação a colisão, mas ela deix- me deixa muito insegura, eu, como mãe, com numa situação de emergência não poder tirar, porque essa ideia de que só apertar sai, nem todas as marcas fazem isso, né? Tão fácil assim.

Para finalizar essa seção, voltarei à Kátia, nossa interlocutora desse tópico. No final da entrevista ela se reconhece como alguém que não pode mais se deixar levar pela resistência da filha:

[...] é um risco levar ela sem a cadeirinha. Um risco maior. [...] É que eu também entendo, eu vou ter que... arranjar uma solução pra isso. Que eu ainda não sei. Porque à medida que ela vai crescendo e já tá acostumada a não ficar na cadeirinha, a tendência é piorar, né? Então enquanto ela tá... novinha, né? Eu vou ter que arrumar uma solução. Não sei como, mas eu vou ter que arrumar. Porque senão ela vai crescer, aí- tudo bem, vai mudar a cadeirinha, mas o hábito é o mesmo. De tá mexendo, de tá em cima e em baixo... da cad- do banco. De tá em cima mexendo-

No momento em que finalizo esse tópico em abril de 2014, cerca de um ano e meio depois da entrevista com Kátia, entrei em contato novamente para perguntar se ela já consegue transportar a criança na cadeirinha sem problemas. Ela me escreveu:

Lembra que você me deu a dica de colocar um DVD? Na época super funcionou! E hoje, nem precisa mais de DVD, ela já se acostumou! Inclusive dorme na maioria das vezes que saímos. Ela já sabe, já vai sozinha pra cadeirinha e tenta colocar o cinto.

4.5. A cadeirinha

A atriz principal desta pesquisa não poderia ficar de fora. Enquanto actante, discuti as diversas ações que ela tem para os pais e crianças que nelas precisam ser transportadas. Neste tópico, abordarei como os pais e mães se informaram sobre seu uso e como foram instruídos a escolher qual seria a ideal para suas crianças. A participante que durante a entrevista tinha as informações mais “afiadas”, ou seja, que mais procurou fontes diversas de informação, foi Olga. Elaine afirma que na maternidade foi instruída a utilizar o bebê-conforto:

[...] Vê só, é- quando a gente já tá na própria maternidade eles já dizem que você não pode retirar o bebê sem apresentar o bebê-conforto. Algumas maternidades dizem... num- não falam nada, e outras realmente obrigam você a tirar o bebê do quarto no bebê-conforto. Que é aquela cadeirinha menorzinha, que é pra bebezinho mesmo. Então, dali ela já foi sendo colocada, como ela não tem muita autonomia, ainda é bebezinho, então fica ali tranquilo, né? Com o tempo é que a gente foi... acostumando a criança a ficar mais... presa mesmo.

Como mencionado por Olga, as maternidades deveriam instruir os pais a só saírem com o bebê no bebê-conforto, indo verificar, inclusive, se o equipamento está bem instalado. Em países nos quais existem leis específicas sobre o uso de dispositivos de retenção infantil, costuma haver instruções no site das autoridades nacionais de trânsito lembrando aos pais da importância de seu uso.

Por exemplo, no site e em folhetos explicativos do Road and Traffic Authority (www.rta.nsw.gov.au), da Austrália, consta a informação “Certifique-se que você tenha um dispositivo instalado no seu carro **antes** de seu bebê nascer, pronto para sua primeira viagem de carro que provavelmente será no caminho do hospital para casa” (ROAD AND TRAFFIC AUTHORITY, 2010, tradução livre e grifo meu). De maneira semelhante, no site da National Highway Security (www.nhs.uk), do Reino Unido, a cadeirinha aparece como item listado dentre aqueles que são necessários que os pais adquiram antes que seu filho nasça, lembrando que “Seu bebê deve sempre andar na cadeirinha, incluindo quando você os levar para casa ao sair do hospital. É ilegal e muito perigoso levar seu bebê nos seus braços em um veículo” (NATIONAL HIGHWAY SERVICE, 2014, tradução minha). Tais informações pretendem antecipar e mostrar a inadequação do comportamento dos pais de sair da maternidade levando o/a filho/a no colo – fato comum, como vimos no tópico anterior.

Em busca aleatória no site Google por maternidades nos Estados Unidos, é possível verificar folhetos explicativos sobre estes locais: como funcionam, de que instalações dispõem, como os pais devem se preparar para a hospedagem pré-parto, o que precisam levar

etc. Neles constam quase sempre recomendações de que os pais levem o bebê-conforto e pratiquem instalá-lo antes de o bebê nascer; além de boa parte deles ter por prática que enfermeiros/as só autorizarem a saída dos pais após checarem se a cadeirinha encontra-se instalada corretamente no carro. Algumas, inclusive, dispõem de um *Child Passenger Safety Technician*⁷¹ para verificar a instalação. No site institucional da National Highway Traffic and Safety Administration (www.nhtsa.gov), dos Estados Unidos, é possível obter informações sobre como adquirir a cadeirinha correta para a criança, direcionando o usuário para o seu *hotsite* www.safercar.gov onde consta um passo-a-passo interativo de como fazer esta escolha. Há ainda a recomendação de que, caso os pais não se sintam seguros na escolha e na instalação do dispositivo, procurem um/a técnico/a e agendem uma visita, dispondo de um sistema de buscas para encontrar o telefone do técnico mais próximo de sua residência. O que um *Child Passenger Safety Technician* faz nessas intervenções encontra-se em anexo (Anexo C)

No Recife, nos sites dos hospitais que dispõem de maternidade (Hospital De Ávila, Memorial São José, Real Hospital Português, Hospital Santa Joana, Hospital Esperança), poucos falam sobre os itens que os pais e mães devem levar ao hospital. Nos que dispõem desta lista, aparecem apenas o vestuário adequado para a mãe, enxoval da criança e itens de higiene pessoal que devem ser levados. Caso pessoas esperando a chegada do/a seu/sua filho/a forem procurar informações sobre como sair adequadamente da maternidade, no máximo conseguem descobrir qual a moda *saída-de-maternidade* do momento.

Caso recorram ao site institucional do Detran-PE (www.detran.pe.gov.br), também não encontrarão orientação sobre a segurança da criança no carro após sair da maternidade. Na verdade, não achariam com facilidade informação sobre a segurança da criança no trânsito. Após alguma procura na aba “Educação”, encontrariam que nas campanhas periódicas promovidas pelo órgão, há uma ação chamada “Volta às Aulas com Segurança” (atualizada pela última vez em 2009), descrito da seguinte forma:

Tendo em vista o grande fluxo de veículos e pedestres em áreas próximas às escolas, especialmente no período de volta às aulas, e visando minimizar os engarrafamentos em seus entornos, o DETRAN-PE, através da Turma do Fom-Fom, orienta pais, professores e alunos quanto às regras de segurança no trânsito.

⁷¹ Um/a voluntário/a qualificado no “National Child Passenger Safety Certification Training”. Este é um programa da Safe Kids Worldwide, que é responsável por certificar e administrar todos os aspectos do programa, trabalhando em conjunto com o National Highway Traffic Safety Administration (responsável pelo currículo), o National Child Passenger Safety Board (formado por organizações, fabricantes de veículos, de cadeirinhas e profissionais de prevenção de acidentes) provém recomendações e orientação, e tem por patrocinador o State Farm (firma de seguros).

Dentre os temas destacados durante a campanha estão o uso do cinto de segurança e de medidas de retenção específicas à idade, peso e estrutura das crianças, utilização da faixa de pedestres, respeito à sinalização, observações e cuidados ao contratar serviço de transporte escolar, e a importância de não atender ao celular enquanto estiver dirigindo.(DETRAN-PE, 2009)

Talvez por ser escrito antes da lei da cadeirinha entrar em vigor (porém, durante o período previsto para divulgação de ações educacionais), o site não dispõe de informações sobre quais seriam as “medidas de retenção específicas à idade, peso e estrutura das crianças”. Reforçando a ideia do binômio cadeirinha/punição, com algum esforço – e paciência – o usuário consegue achar neste site, na guia “Legislação”, a infração 5193: “Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas no Código Brasileiro de Trânsito”, como uma infração gravíssima. Porém, essa é uma punição estabelecida desde a vigência do CTB, não constando no site informações sobre o uso correto da cadeirinha.

O mesmo se dá caso os pais procurassem informações no site do Denatran (www.denatran.gov.br). Navegando pelo site, indo à aba “Educação”, a pessoa pode navegar item por item procurando informações sobre o uso correto do dispositivo sem sucesso. Com alguma insistência, pode-se descobrir que na Semana Nacional de Trânsito de 2010, o cinto de segurança e a cadeirinha foram eleitos como tema do ano.

Tentando mais um pouco, clicando no único *banner* disponível no site que parece falar sobre o tema da segurança, os pais-navegantes podem cair no hotsite do PARADA - Pacto Nacional pela Redução de Acidentes (www.paradapelavida.com.br) e, também com alguma insistência, descobrir que em 2010 esse foi o tema da Semana Nacional de Trânsito, desta vez com uma informação extra: “O uso do cinto de segurança não é a forma mais segura para transporte de crianças em veículos, pois foi desenvolvido para pessoas com no mínimo 1,45 de altura. Por este motivo é necessário o uso de um dispositivo de retenção adequado às condições da criança”. Quais são esse dispositivos e como utilizá-los? Não, essa informação não consta. Apenas se os pais-navegantes voltarem ao site do Denatran, caírem na aba de “Legislação” e procurarem pelas Resoluções do Contran – mais especificamente, a Resolução 277/08 – é que vão ter acesso aos tipos de cadeirinha previstos pelo órgão e como utilizá-los de acordo com a lei vigente.

Em contrate, caso os pais-navegantes entrem no site da ONG Criança Segura, na página inicial encontrarão imediatamente um *banner* com a figura de um bebê no bebê-conforto e a legenda “Guia da cadeirinha”, que leva para uma página informando sobre o correto uso dos dispositivos.

Esta é uma lógica que está de acordo com o que foi discutido no capítulo anterior, de que a mídia serve aos propósitos de se exercer poder à distância, típico de um governo neoliberal, 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, cabem a estes se autogovernarem e assumir as consequências de suas próprias escolhas. Porém, para que isso aconteça com sucesso, é necessário a educação da população para que hajam pessoas racionais e bem informadas (CARVALHO, 2007). Mas não é o que acontece no Brasil em relação à segurança da criança no trânsito. Diferentemente de outros países que também dispõem de leis específicas e têm informações governamentais abundantes, mesmo que estas informações tenham sido elaboradas em conjunto com órgãos não-governamentais interessados na segurança da criança, no Brasil esta foi uma informação “disputada a tapas” na mídia, que convocou diferentes especialistas sobre o tema – tanto governamentais como não-governamentais – para ensinar o modo correto de se levar a criança nos dispositivos de segurança.

Pela fala de Olga, parece que tal instrução se dá em algumas maternidades durante a estadia da mãe no hospital. Dentre os/as participantes, alguns já tinham o bebê-conforto antes de a criança nascer e, apesar de algumas saírem com o bebê acomodado nele, outras saíram com o dispositivo instalado no carro, mas com o bebê no colo. Porém, nenhuma participante mencionou ter sido instruída na maternidade.

Pedro: Primeiro eu queria saber desde quando tu começou a usar a- a cadeirinha.

Zélia: Na verdade, Pedro, a gente começou usando o bebê conforto, desde que ela nasceu, né? Então desde que ela saiu da maternidade... que a gente- assim, logicamente que quando ela saiu da maternidade, ela saiu no meu colo, mas desde a primeira consulta no pediatra que a gente já usou o bebê-conforto porque o bebê-conforto já veio acoplado, né? Com aquele- né? Já acoplado na- no carro⁷². Então desde então a gente já usava o bebê-conforto pra sair com ela pra todos os lugares. Então foi só uma amigação do bebê-conforto para a cadeirinha.

Pedro: E aí como foi, no caso, saindo da maternidade você já tinha-

Karen: Carro. Já fui de carro.

Pedro: Pronto. Aí você já tinha o bebê conforto, aquele moisezinho ou foi sem nada?

Karen: Não. Não. Foi no meu colo. Eu fui com ele no banco de trás e ele foi no meu colo [...]eu nunca comprei nada de cadeira de carro pra ele. Nunca precisei.

Com exceção de Olga, não houve nenhum relato de que os/as participantes foram lembrados/as sobre a necessidade da cadeirinha, de algum profissional que foi verificar a

⁷² A participante refere-se ao carrinho de bebê.

existência da cadeirinha no carro, ou ainda de que só sairiam da maternidade após a correta instalação da mesma. Porém, Olga dizia já ter se informado sobre o uso do bebê-conforto antes mesmo de sua primeira filha nascer, pois trocava informações com amigas suas que estavam grávidas ou tiveram filhos na mesma época que ela, além de ler bastante revistas como *Crescer, Pais e Filhos* e o livro *What to expect when you're expecting* (MURKOFF e MAZEL, 2008), que sempre lembravam que o dispositivo de segurança era um item obrigatório.

Nesse sentido, os/as participantes tiveram diferentes fontes de informações para saber sobre a necessidade do uso da cadeirinha e qual seria a adequada para suas crianças. Mas, no geral, não lembram de nenhuma campanha do Contran/Denatran/Detrans-PE ensinando sobre o uso correto da cadeirinha:

Quitéria: [...] Quando começou a conscientização, a gente só ficou sabendo que ia ser obrigatório realmente por televisão, mas pelo Detran, né? No jornal o... Detran dando algumas explicações e pronto. Eu realmente ou sou muito desinformada ou a campanha realmente deve ter sido muito baixa. Eu acho que teve uma semana de muita comoção. Muitos comentários... da população por conta da cadeirinha, porque passou no jornal e todo mundo sabia pra que era, mas depois... cabou. Eu acho que foi uma semana e pouco, mas depois... cabou.

Renata: Mais no sentido de... da- da abordagem punitiva mesmo, essa questão de que se não usar, a partir de tal tem que usar... né? Mas não na... a sensibilização eu acho que foi mais depois quando essa ONG, né? Da Criança Segura, que começou a aparecer mais nas entrevistas... como usar. Mas eu acho que foi mesmo no boca a boca também, né? A propaganda, foi mesm- quando foi o boom do código, aí que foi “Ah precisa disso, precisa aquilo, precisa...” então eu acho que foi muito mais da gente ter protelado por conta daquela dificuldade de ter faltado cadeira, né? Que tiveram que prorrogar por mais três meses.

Diana: E aí uma via uma reportagem na televisão, e aí chega, se conversa. Eu acho que foi muito... a polêmica maior também por conta da história de não encontrar... a cadeira.

Karen: Primeiro é, é... na televisão, passou. Propaganda, muita propaganda e... os pais também que eu conheço- que eu conheço né, lá no judô todo mundo ficou preocupado- e eu tenho um amigo que ele tem três filhos pequenos. Ele só faltou endoidar, né? Ele disse: “Eu vou abrir a mala, jogar todo mundo dentro pra sair de casa”. Por que até pra levar as crianças pro judô ele tava com medo, né... é... de ser multado. As ameaças de multa eram assim, bem intensas. O... deu muito problema! E a confusão nas lojas, o pessoal chaleirando os vendedores, botando nome na lista de espera, prometendo uma gratificação se ele avisar que chegou, e as lojas imediatamente- era 45 reais, aí imediatamente subiram pra 100, 110, lá vai, né? Então... é... muita gente aproveitou- igual- essa campanha tá me lembrando muito a do esparadrapo, né? Aquela caixinha de primeiros socorros.

Os/as participantes alertam para um fato colocado durante as análises das matérias de jornal: por mais que houvesse campanhas de conscientização para o uso da cadeirinha dentro da ideia do binômio cadeirinha/segurança antes da vigência da Resolução, na emergência e a partir de sua vigência, foi o binômio não uso da cadeirinha/punição que entrou em cena.

Eu trouxe na introdução a descrição dos vídeos educativos utilizados pelo Contran/Denatran para conscientizar a população sobre o uso dos dispositivos ao longo dos anos que antecederam a Resolução 277/08. Porém, as pessoas entrevistadas não se lembraram de nenhuma das campanhas no que diz respeito a como transportar a criança de forma segura; lembram vagamente de ter visto alguma matéria na televisão ou lido alguma coisa sobre como transportá-las, mas todas lembram que seriam punidas caso não o fizessem.

A maneira na qual os participantes se informaram para comprar a cadeirinha ideal foi a mais diversa possível. Houve pais que ganharam a cadeirinha de presente ou de alguém conhecido próximo, não tendo muita oportunidade de pesquisar sobre o dispositivo ou saber se o que ganhou era o ideal para sua criança. Zélia, por exemplo, tinha comprado o bebê-conforto, mas a cadeirinha ganhou de presente de sua tia, que já utilizava cadeirinha no transporte de seus próprios filhos. Falou que foi informada sobre qual bebê-conforto deveria comprar por uma representante da loja de produtos infantis:

Zélia: Era tipo um showroom da Burigotto que tem aqui em Recife- a gente chegou lá e ela mostrou os catálogos e aí foi explicando tudo direitinho, como é que usava, pra quando era e até quando- na verdade eles não dizem até quando usa, eles usam muito a questão de peso. Não era muito a questão de idade, era mais a questão de peso. Pelo peso a gente tem mais ou menos a idade que a pessoa- né? Que idade a criança vai tá com aquele peso. Mas idade ela não falava não, falava de idade muito mais a questão da cadeira. [A cadeira que fala-

Pedro: [Em relação à cadeira... você lembra se tem as normas grudadas na cadeira, [se é por peso, por idade

Zélia: [Tem, tem, tem, é por idade... tem por idade. Tem do lado da cadeira, assim, explicando. Como- como coloca, né? E até questão de- na cadeira não fala questão de idade não, desculpa Pedro, fala a questão de peso também. Que do lado da cadeira eles vêm falando sobre peso. Num fala em idade não.

Zélia menciona algo já discutido ao longo dessa tese, no que diz respeito à redação final da Resolução 277/08. Apesar de o Inmetro separar os tipos de cadeirinha por grupos que são um cruzamento entre peso e altura, na lei constam separações por faixa etária. Estando em acordo com a NBR 14.400, as cadeirinhas homologadas pela instituição vêm com informações que dizem respeito à faixa de peso e altura a que se destinam, porém, o modo em que a lei exige que os pais utilizem a cadeirinha acaba por ter informações desconstruídas na

prática: é por altura, peso ou idade? Tal confusão é notável nas entrevistas com os/as participantes, como trago no trecho abaixo do grupo focal:

Pedro: Quando vocês foram comprar a cadeirinha, como é que- no teu caso, [o bebê conforto- você ganhou.

Neuza: [Eu ganhei.

Diana: A gente procura- eu acho que foi pelo quilo, foi pelo peso.

Pedro: Pelo peso.

Diana: Eu comprei por peso.

Pedro: Aí é interessante, porque a legislação, ela diz por idade, mas...

Renata: É, eu comprei pelo peso.

Pedro: Pelo peso.

Neuza: Essa que a gente vai comprar também, a de um ano, é a idade. É o peso. Porque é de num sei quantos [quilos até nove e meio.

Diana: [Agora tem- essas cadeiras agora tem isso [de pequeno, né?

Renata: [De peso é agora, né?

Diana: Porque a dos meninos não tinha isso de peso não.

Pedro: Tinha em relação a que? Tinha em relação à idade?

Diana: Sabe que eu não lembro? Assim... porque eles foram pra cadeirinha muito antes de um ano. Eles foram muito cedo pra cadeirinha.

Porém, alguns participantes, como Hélio e Quitéria, afirmaram que contaram com a ajuda de conhecidos para obter informações na hora em que precisaram trocar de dispositivo, não havendo questionamento ou ajuda por parte dos vendedores:

Pedro: Mas e as instruções dela?

Quitéria: Não lembro não.

Hélio: Aí ela foi ficando grandinha, aí foi incomodando, né?

Quitéria: Aí eu sabia que de um ano já era maior. Que era de um ano até os quatro... até os três. Aí a gente comprou essa maior. Só que depois, é... apareceu a- a cadeira, que era pra usar já a partir dos cinco anos... dos quatro pra cinco anos.

Pedro: Aquela cadeira, tu diz só o [assentozinho.

Quitéria: [O assento, o assento. Porque a de três, até quatro- até três quatro anos, não lembro, eu já não conseguia atacar o cinto, porque ela é grande, ocupa muito lugar e você já tinha uma certa dificuldade de prender o cinto, então já não era mais porque tava muito grande. E já incomodava bastante ela. Aí eu disse... então não foi ninguém. Eu perguntei a uma- uma- uma... conhecida “A partir de quantos anos a gente pode trocar a cadeira?” ela disse “A partir de quatro anos já pode trocar pelo assento”. Aí a gente pegou, foi nu- num lugar logo depois... botou, ninguém me informou nada. Eu disse “Olha, a gente queria o a- assento.” Não falou nada, né? A gente só viu que tinha o símbolo do- do- do Inmetro e pronto. Mas nada foi informado, ninguém perguntou nada e ela já começou a usar a cadeirinha. E quando eu comprei na realidade eu não sabia que era a partir de quatro anos. Eu sabia que já não cabia mais ela. E ela só tinha o assento... entendeu? Mas assim... não me lembro nem um informativo, né? De- de-... eu sei que [Detran passou

Pedro: [Nem na loja- na loja você já foi direto

Quitéria: Não, que eu cheguei “Tem a cadeirinha? Que- que substitui-” ela disse “Tenho”. Aí eu pedi e ela trouxe. Ela não- não... não ensinou nada. Nem me perguntou “Você sabe como é que usa? A partir de quantos anos?” nem disse “Ó, você sabe como é que bota?”. Aí quando a gente sai, teve que

ler a instrução porque fica solta a cadeira, né? Ela é como se fosse uma almofada grande.

Sandra, por sua vez, teve ajuda do cunhado, Policial Rodoviário Federal:

Sandra: Sim, aí ele... tá sempre atento, né? Sabe tudo, o que pode o que não pode então ele sempre fala “Tem que ser assim” também quando chegou a época de mudar do bebê-conforto pra cadeirinha, ele “Sandra, tá na época do bebê conforto mais não. Pode guardar e comprar a cadeirinha”. Então ele tá sempre-

Pedro: Então foi ele que- [quem deu a informação

Sandra: [Foi ele que- é- é. Quantos quilos- até quantos quilos eu tinha que comprar, quanto ter que comprar outra “Compre até 36 quilos que aí já passa pra outra que é maior, até tanto. Compre menos não. Faça uma coisa- assim- só. Que a cadeira seja maior, mas tenha a pesagem dele e vai durar por muito tempo”.

De maneira geral, as pessoas não têm dificuldade em escolher a cadeira adequada, pois sempre dá-se um jeito de obter as informações disponíveis sobre como escolhê-la, que na maioria das vezes se deu por alguém conhecido que já utilizava a cadeirinha. Nem todos tiveram a mesma sorte que Zélia de ter uma vendedora que a instruiu durante a compra. Para Olga, ciente dos detalhes da Resolução, sabe que esta prega que as cadeirinhas devem ser escolhidas por idade. Porém, com base em suas leituras, diz ter feito um cruzamento entre idade e peso na hora de escolher os dispositivos:

Olga: Isso. Essa de Simão mesmo, a cadeirinha mais gorda, é de 0 a 23 quilos. Porque aí quando tá com vinte e pouco, aí você vê- Helena num tem nem 20... bem magrinha, a bichinha. Mas, quando chega mais ou menos 20 quilos, o cin- o cinto que é da cadeirinha já não é mais usado. Você já usa o do próprio carro. Mas é de 0 a 23 o de Helena... nem sei quanto é um pouquinho- é na metade, eu acho que é de 15 a trinta e pouco, sei lá.

Pedro: Fica no meio termo.

Olga: Fica no meio termo.

Pedro: Então tu observa mais a questão da idade ou a questão do...

Olga: Os dois. Observo os dois. Porque assim, tem o peso, tá? Se bem que o de Helena é... eu não lembro qual é o de Helena. Num lembro. Mas, por exemplo, esse assento mesmo que minha sogra usa, eu não- não utilizo. Por que? Porque ele é elevação. Então quando você coloca ela e coloca a própria Helena sentada, você vê que não tem condições, o cinto fica aqui. Então não tá adequado à criança, não tem condições... é... nessa questão eu vejo a idade. Mas quando eu vou pras cadeirinhas que eu tenho, eu vejo o peso.

Ela menciona que sua sogra tinha comprado um assento de elevação para transportar sua filha Helena em passeios – o que estaria de acordo com a idade dela. Porém, Helena não teria peso nem altura suficiente para ser transportada no assento, ficando o cinto de segurança acomodado de forma inadequada no seu pescoço, pois ela é “bem magrinha, a bichinha”. A sua sogra estaria transportando-a em acordo com a lei, mas em desacordo com a segurança da criança. Este é um dos paradoxos possibilitados pela maneira que a lei entrou em vigência,

separando os dispositivos em faixas etárias, sem considerar a discussão original de que os dispositivos e seu uso devem obedecer aos grupos de massa para a qual os fabricantes a destinam. Dificuldade semelhante foi encontrada por Hélio e Quitéria:

Quitéria: Pronto, era isso que eu ia te falar. Quando a gente comprou o de elevação, quem comprou primeiro na realidade foi a mãe dele pra botar no carro dela. E ela ficava completamente desprotegida. Que ela sentava-magra... que ela é magra... mignon. Ela tá mais alta, né? Mas quando ela comprou, que a gente já tinha o- o outro, né? Ela ficava folgada, não ficava alta e o cinto eu acho que ela ficava completamente desprotegida. Ou seja, deveria se fazer por peso, por altura e não por idade.

Pedro: É. Que os fabricantes eles fazem isso, é a altura e peso. Tem meio que uma tabelinha pra você saber se vai pra uma ou vai pra outra.

Hélio: A Resolução ((277/08)) é por idade

Pedro: [A Resolução ((277/08)) é por idade.

Hélio: Porque tem a idade cronológica e a idade óssea, né? A idade óssea da criança muitas vezes é maior que a idade cronológica.

Pedro: Porque tem criança que com um ano- como você tá falando, com um ano não dá mais.

Quitéria: Então, bebê conforto pra Úrsula com um ano já- que ela é comprida. Ela é magra, mas ela é comprida. Mas a gente ainda usou. Mas pro outro, que vai até os quatro anos e meio, ela- ela- ela por ser comprida, ela ficava estranha. Ela ficava estranha. Já no assento, ela ficava folgada. Porque como já é solto, né? Só é- ela ficou desprotegida do mesmo jeito.

As divisões dos dispositivos em grupos de massa, conforme regulado na NBR 14.400, cruzam idade, peso e altura e previam a segurança da criança; já a lei, por sua vez, separou por faixa etária visando claramente e explicitamente facilitar a fiscalização – leia-se: a punição. A título de comparação, no *hotsite* estadunidense www.safercar.gov, também é feita a divisão por idades para instruir os pais sobre a escolha correta do dispositivo para seus filhos. Porém, sempre há a lembrança de dois fatos importantes: 1) a criança pode ter idade para estar num dispositivo, mas estatura e peso para estar em outro; e 2) deve-se mudar o dispositivo quando a criança atingir o limite de altura ou peso previsto pelo fabricante. Olga seguiu este raciocínio para perceber que era o momento de trocar a cadeirinha de sua filha:

Pedro: Então tu percebeu que tinha que trocar quando tu viu que já [tava ficando inadequado

Olga: [Quando vi que ela não cabia mais ali no bebê conforto... é. Não cabia.

Pedro: Mas aí então- até então tu não se ligava muito na [questão da idade...

Olga: [Não, eu só sabia que ia ter que comprar outra, porque o bebê conforto não ia dar pra ela pra sempre- não ia dar pra sempre, né? Aí foi quando eu vi que tava ficando pequeno e ela já tava se movimentando demais e o negócio já tava ficando apertado... que tava chato, assim, tava... ela queria olhar pra frente, mas o bebê-conforto só olha pra trás, né? Só via lá a cabeceira- o... o... do banco e o céu. Aí eu percebi que... tava na hora de mo- modificar.

Para trocar de cadeirinha, Daniela também se preocupava mais com o peso do que com a idade, estando ciente que, de acordo com os fabricantes, se escolhe a cadeirinha adequada pelo peso:

Daniela: É porque é pelos quilos, né? Aí terminou trocando antes de fazer um ano. Que ele sempre foi muito grande e tudo. Aí era já, perto de um ano já quando trocou... a cadeirinha. Aí botou essa que já é a cadeirinha mesmo, que vai até 25 quilos, né? Aí ainda tem um tempinho pela frente. Agora que ele tá com 17. Aí pronto. Bem tranquilo. E aí depois vai ser outro, né? Só o assento pra... pra altura.

Finalizando esta seção, uma questão que não poderia passar sem ser mencionada, é sobre a influência dos preços das cadeirinhas na hora da compra. Opções existem aos montes, e os preços variam bastante:

Sandra: [...] Pedro, elas são muito caras. É- é um objeto muito caro. É difícil possuir. Então eu fiquei pensando assim “Então as crianças que não tem essa condição, não vão poder viajar nunca” né? Por exemplo, a minha babá tem uma menina de quatro anos... e às vezes eu queria que ela viajasse comigo pra uma praia, pra Gravatá. E aí ela não vai porque a menina não vai. Porque a menina não vai? Porque como é que eu vou levar a menina sem a cadeirinha? Então nem ela tem condição de comprar e nem eu vou comprar outra cadeirinha, entendeu? Porque isso só acontece esporadicamente... [...] Então assim, fica um pouco “Ah, vamo passar um final de semana”, não posso, porque eu vou levar as crianças como? Então tem essa dificuldade também, porque elas são muito caras. É de 500 reais pra lá. Tem cadeirinha de 2000 reais.

Neuza: Agora tem muitas almofadinhas assim, que a gente vai ficando maiorzinha, né? Aí vai tirando, tirando, tirando, agora é caro, viu? [Meu Deus do céu. [...]] Porque eu fiquei pensando... às vezes, dependendo da condição da família, né? num tem- num paga nem o IPVA do carro, vai ver uma cadeirinha, né? Então tem umas coisas que são muito...

Pedro: Então, só pra ver... você lembra o preço da cadeirinha que você comprou, quanto foi?

Renata: Eu acho que foi uns 500 reais um ano atrás. Que é essa já maiorzinha, né?

Porém, algumas pessoas falam que não consideram o preço impeditivo, se preocupando em escolher a cadeirinha que caibam nos seus bolsos e tendo em mente que o preço mais caro dá-se por conta da marca ou pelo conforto extra que proporciona – e não por serem menos seguras. Todas reconhecem o assento de elevação como sendo o mais barato, custando em torno de R\$ 50. E o bebê-conforto está entre os mais caros, com preços chegando até os R\$ 3.000 em uma loja conhecida na cidade do Recife. Uma alternativa é comprar as cadeirinhas 3-em-1, que vai sendo “descascada” à medida que a criança vai crescendo. Outra alternativa utilizada entre os/as participantes é o empréstimo, doação e

venda de cadeirinhas usadas: alguns/mas tinham seus dispositivos doados de parentes próximos, ou comprados de algum/a amigo/a.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A “lei da cadeirinha” 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 e discussão sobre os 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 – domesticação, diria Ian Hacking – de um fenômeno que não é mais considerado acaso, mas como algo evitável.

O passo seguinte foi demonstrar que tais riscos podem ser geridos por meio da obrigatoriedade de um artefato de segurança de caráter individual, as cadeirinhas. Dessa forma, a partir do pressuposto de que a Resolução 277/08 foi uma resposta do Estado para proteger este segmento populacional específico: crianças de zero a dez anos, questionei até que ponto a noção de segurança e a construção da criança em risco no trânsito estão atrelados a esta Resolução.

Utilizando documentos de domínio público e a produção acadêmica sobre a segurança da criança no trânsito, analisei como os dados estatísticos sobre morte de crianças no trânsito foram utilizados para visibilizar este fenômeno e propor estratégias para minimizá-lo ou atenuar sua gravidade. Dentre elas, a cadeirinha – a princípio um item de conforto – foi eleita como a melhor solução. Nessa direção, a construção da criança em risco no trânsito, no Brasil, tem relação com a Resolução 277/08 ao passo que esta é elaborada após esforços dos diferentes atores que compuseram a rede heterogênea que construiu e definiu esse tipo de pessoa. Foram estes atores que ajudaram a propagar a ideia que estes dispositivos de retenção infantil são a melhor solução para evitar mortes no transporte veicular de crianças.

Por outro lado, a noção de segurança está atrelada a esta Resolução de modo bem específico: no uso de dados estatísticos para apresentar o uso da cadeirinha como um método eficaz *nos carros particulares*. Por meio dos posicionamentos e interesses de diversos atores presentes nas matérias de jornal que analisei, percebe-se que apenas o carro particular foi eleito como alvo de intervenção, ficando outros veículos excluídos: táxi, vans escolares e ônibus. Os argumentos para esta isenção foram diversos, mas é clara a racionalidade de que a “lei da cadeirinha” é uma estratégia governamental para gerir fatores de risco associados apenas ao transporte de crianças em carros de passeio particulares. Ou seja, estatisticamente,

crianças que são transportadas em carros particulares estão mais sujeitas a acidentes do que se estivessem em táxis, vans escolares ou ônibus.

Por exemplo, a pergunta “Há necessidade de cintos de segurança em ônibus escolares?” é respondida no *site* do Canada Safety Council com a afirmação de que os ônibus escolares são um dos mais seguros meios de transporte, sendo “dezesseis vezes mais seguro que deslocar-se num carro familiar por passageiro/quilômetro de viagem⁷³”, pois trafegam mais lentamente e são construídos de maneira específica para promover maior segurança da criança em caso de colisão (CANADA SAFETY COUNCIL, 2014).

O órgão afirma que pesquisas científicas mostram que cintos de segurança subabdominais em ônibus escolares não promovem mais segurança. Pelo contrário, provocam mais danos uma vez que o tipo de colisão mais comum em ônibus provoca a projeção do corpo da criança no banco da frente. Os cintos fariam que apenas a cabeça, e não o corpo todo, fosse projetada. Como medida de segurança, na fabricação dos ônibus escolares, a cadeira à frente é fabricada de modo a amortecer o impacto da colisão do corpo da criança. Alerta que, de toda forma, “acidentes acontecem” e, apesar dos acidentes nesses veículos serem menos frequentes, é mais comum que aconteçam fora do ônibus – atropelamento, por exemplo.

No Brasil, os veículos de transporte escolar – tanto ônibus quanto vans – devem atender às condições de segurança previstas nos artigos 136, 137 e 138 do Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), que regulamentam, entre outras coisas, a necessidade de cintos de segurança em número igual à lotação. Em nosso país as cadeirinhas não são obrigatórias nesses veículos, conforme discuti ao longo desta tese. Mencionei no capítulo 2 que no evento “*Criança e Segurança 2006 - Transporte de Crianças: Questões e Soluções*” discuti-se como possibilitar e fomentar o uso das cadeirinhas nas vans escolares, ônibus, táxis e microônibus. Lembro o/a leitor/a que as sugestões, questionamentos e observações feitas nesse evento pelos diferentes atores que dele participaram foram sintetizadas em uma minuta (Anexo B) que serviu como base para a Resolução 277/08.

Por mais que diferentes atores exigissem estudos para a implementação do dispositivo nos transportes escolares na época em que a essa Resolução entrou em vigência, essa ainda é uma questão em aberto. Apesar de a “lei da cadeirinha” ser considerada um avanço, a falta de exigência em outros veículos é discutida por vários especialistas como um retrocesso. Ao

⁷³Para familiarizar o leitor, a unidade “passageiro/quilômetro de viagem” é uma unidade utilizada para se calcular variáveis diversas nas pesquisas sobre transporte urbano e rodoviário, dentre elas, o risco de acidentes em um veículo específico (WILDE, 2005).

final de 2012, por exemplo, a matéria intitulada “Lei tem brechas e causa dúvidas, dizem especialistas” (FSP-08.12.12), traz a exclusão do uso desses dispositivos nos transportes escolares como o principal ponto de contradição:

“Ficou contraditório dizer ao pai que ele tem que usar, mas só no carro dele”, afirma Eduardo Biavati, especialista em educação no trânsito. Além dos escolares, não entraram na lei ônibus, vans, táxis e carros alugados. [...] O Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) diz que “o uso da cadeirinha em diversos meios de transporte estão sendo discutidos”. (*Lei tem brechas e causa dúvidas, dizem especialistas*, FSP-08.12.12)

Desde o final do 2012 até o mês em que finalizo essa tese (junho/2014), não há mais menções à exigência dos dispositivos em outros veículos. As poucas matérias que mencionam o dispositivo são sobre a regulamentação do sistema Isofix pelo Inmetro (*Cadeirinha com Isofix será certificada*, FSP-14.07.13), o recall de cadeirinhas comercializadas por quatro empresas atuantes no Brasil para a substituição de peças no sistema de cinto de segurança (*Empresa confirma recall de 117 mil cadeirinhas para bebês*, FSP-19.07.13) e sobre a presidente Dilma Rousseff ter sido flagrada levando o neto no colo, sem o dispositivo:

A presidente Dilma Rousseff cometeu ontem uma infração de trânsito considerada “gravíssima” pela legislação em vigor. De folga em Porto Alegre, ela foi fotografada durante trajeto de carro com o neto de três anos no colo, no banco de trás do veículo.

As normas brasileiras de trânsito determinam que crianças de 1 a 4 anos devem usar obrigatoriamente o equipamento de segurança conhecido como “cadeirinha”.

A desobediência à norma é considerada infração “gravíssima” pelo Código de Trânsito Brasileiro, acarretando sete pontos na carteira de habilitação do condutor do carro, multa de R\$ 191,54 e retenção do veículo até a resolução da irregularidade.

No final da noite, a presidente pediu desculpas pelo “erro” por meio de sua conta no Twitter. “Estive hoje na casa da minha filha e, de lá, levei meu neto à casa do avô, que fica no mesmo bairro. Meu neto foi abraçado comigo no banco de trás. Foi um erro. A legislação de trânsito é clara: criança tem que andar na cadeirinha. Peço desculpas pelo erro”.

De acordo com resolução do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), o objetivo da “cadeirinha” é “estabelecer condições mínimas de segurança de forma a reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança”. (*Presidente comete infração de trânsito e depois pede desculpas*, FSP-21.12.13)

A cadeirinha já está bem estabelecida como a única solução possível para o transporte seguro da criança nos carros de passeio. No Brasil, sua eficácia e a necessidade de seu uso são inquestionáveis. Nas matérias da Folha de S. Paulo, desde o final de 2012, ano limite da minha análise, ambos os argumentos sobre esses dispositivos continuam a ser utilizados: a *cadeirinha-que-salva* e a *ausência-da-cadeirinha-que-multa*. Isso é perceptível na matéria

acima. Ao mesmo tempo em que lembra o leitor que o comportamento semelhante ao da presidente Dilma Rousseff acarreta em penalidade, reforça que o objetivo da cadeirinha é reduzir o risco em casos de colisão ou desaceleração repentina.

Em documentos recentes de atores importantes para a elaboração da Resolução 277/08, o uso deste dispositivo em outros veículos não é mencionado com frequência. A ONG Criança Segura disponibiliza em seu site (www.criancasegura.org.br) dicas de prevenção sobre o que é necessário para o responsável pela criança observar para o transporte seguro nos veículos escolares, constando a recomendação:

Verifique as condições de higiene do carro e o número de cintos de segurança. Toda criança transportada deve usar, individualmente, o cinto de segurança ou a cadeirinha apropriada para seu peso. Por enquanto, no Brasil, o uso da cadeirinha no transporte escolar não é obrigatório, porém é a forma mais segura de transporte de crianças em qualquer veículo (CRIANÇA SEGURA, s/d).

Por outro lado, em cartilha elaborada pelo Ministério Público de Pernambuco sobre o Transporte Escolar (MINISTÉRIO PÚBLICO DE PERNAMBUCO, 2013), há a seguinte sugestão, adicional ao que já é previsto pelo CTB como obrigatoriedade para estes veículos:

O ideal, ainda seria, para auxiliar o trabalho do motorista e garantir a segurança dos passageiros, poder contar com a presença de um monitor que acompanhasse o que ocorre dentro do veículo, podendo prevenir a ocorrência de *Bullying*, além de organizar os alunos durante o trajeto, evitando que fiquem em pé, garantindo que utilizem o cinto de segurança, nem realizem algazaras que distraiam o condutor etc. O monitor também seria responsável pela segurança no embarque e desembarque dos passageiros e prestará informações aos pais e educadores sobre os serviços e eventuais problemas ocorridos no trajeto, para que as devidas providências sejam tomadas (p. 21-22).

A cartilha é destinada à orientação de Promotores de Justiça para atuarem no direito ao transporte escolar tendo como meta, entre outras coisas, promover a segurança da criança e adolescente no trajeto residência-escola-residência. É interessante notar que não há menção à exigência de cadeirinhas nesses veículos como uma medida de segurança.

No que diz respeito ao transporte coletivo, expus algumas dificuldades enfrentadas por mães que precisam transportar seus filhos. Foram apenas três entrevistadas, mas não foi difícil verificar problemas em comum que elas encontram no dia-a-dia ao utilizar o ônibus. As intercorrências que provocam pancadas, quedas e dificuldade de contenção da criança não entram nas estatísticas sobre acidentes de trânsito, mas é notável que as mães que transportam seus filhos nesses veículos percebem estes eventos como falta de segurança.

De toda forma, acredito que seria difícil para as mães que entrevistei perceber essas intercorrências no ônibus como resultado da insegurança se o cinto de segurança como método de contenção não estivesse bem estabelecido em nosso cotidiano. Algumas décadas atrás, possivelmente, os “chacoalhes” em situações adversas tanto no carro quanto no ônibus seriam percebidas como resultado do próprio transporte no veículo e não como falta de um dispositivo que restringisse o movimento dos corpos. É a própria noção de segurança que mudou à medida que o uso do cinto foi constituído como capaz de minimizar o risco de morte em acidentes nos veículos automotores, e isso só foi possível com o uso de dados estatísticos que comprovam a eficácia desse dispositivo.

Com relação à importância da mídia para a visibilização do fenômeno das crianças que morrem no trânsito, ao contrário de minhas expectativas ao elaborar o projeto desta tese, os/as participantes ficaram informados através da televisão e da experiência de conhecidos, e não pelos jornais impressos. Curiosamente, para mim, em nenhum momento o jornal foi mencionado como fonte de informação primária sobre a cadeirinha para os/as entrevistados/as. Pensando retrospectivamente, a análise das matérias de jornal nesta pesquisa serviu para entender como passaram a circular os argumentos dos atores que compuseram a rede heterogênea que construiu a criança em risco no trânsito e o modo que este dispositivo foi estabilizado como sendo a única solução viável para promover sua segurança.

Anteriormente à vigência do CTB, as menções às cadeirinhas na Folha de S. Paulo surgem para apresentá-las como um *acessório* de segurança. Porém, apesar de não haver uma definição clara sobre os limites de idade para o uso da cadeirinha, já havia atores comentando que este item era obrigatório em vários países; mencionava-se a necessidade do uso da cadeirinha, mas sem recorrer ao peso de obrigatoriedade. Esperava-se que a ausência de legislação específica para a regulamentação do uso da cadeirinha, e sua obrigatoriedade, fosse sanada com o advento do CTB.

Em 1998, quando passa a vigorar o CTB, a exigência de que se transportem as crianças com idade inferior a 10 anos nos bancos traseiros não foi colocada com precisão. Diante disso, os especialistas convocados pelo jornal para ensinar como transportar corretamente as crianças sempre recomendavam o uso da cadeirinha. Mas foi só a partir de 2002 que os discursos presentes nas matérias perdem o caráter de recomendação e passam a favorecer argumentos que falam sobre a necessidade do uso, sempre com o apoio de especialistas na área de segurança no trânsito ou de entidades que buscam promovê-la.

São estes atores que vão pressionar o Contran a regulamentar o uso das cadeirinhas como item de segurança obrigatório, afirmando que as crianças que morrem no trânsito são

um problema que poderia ser solucionado com o uso das cadeirinhas. Para tal, dados estatísticos passaram a ser constantemente mencionados para demonstrar a gravidade da situação, e o argumento deixa de ser “crianças morrem em acidentes nos carros particulares”, e passam a ser “crianças morrem por não estarem em cadeirinhas”.

Argumentei que dentro de uma lógica de governo do tipo neoliberal, cabe aos indivíduos se informar sobre os possíveis riscos aos quais estão sujeitos e cabe ao Estado tornar o risco conhecido, apresentar as técnicas que propiciam seu controle, e colocar as informações acessíveis aos seus cidadãos (CARVALHO, 2007). Porém, no caso das cadeirinhas, o Estado envolveu-se minimamente em educar as pessoas de forma mais ativa.

É inegável que houve campanhas educativas que circularam nas diferentes mídias ao longo dos anos de 2008 e 2010, mas, apesar do pequeno número de entrevistados, é interessante notar que nenhuma dessas campanhas foi lembrada. A única mensagem que ficou na memória da maior parte dos entrevistados foi que, após a vigência da lei, haveria aplicações de multas. Sobressai a falta de informações facilmente acessíveis nos canais esperados, como nos sites institucionais do Denatran e do Detran-PE⁷⁴, para os pais e mães que procuram informações sobre os dispositivos.

Houve campanhas pontuais conforme previsto na Resolução 277/08, mas, se o que estivesse em jogo fosse realmente a segurança da criança, medidas educativas deveriam ser alvo de campanhas periódicas, e não eventuais. Apesar do foco das ações governamentais no trânsito mudarem a cada ano – as chamadas Semanas Nacionais de Trânsito – para atender a interesses diversos, deveria haver uma seção permanente de fácil acesso e visualização no site do Denatran e dos Detran estaduais, assim como o fazem, por exemplo, sites da ONG Criança Segura (www.criancasegura.org) ou do Guia do Bebê (www.guiadobebe.uol.com.br). Em sites de lojas de varejo, alguns dispõem de seções explicando aos pais-navegantes como realizar a escolha do dispositivo apropriado – o site Magazine Luiza (www.magazineluiza.com.br) o faz de maneira bem completa, explicando inclusive o texto da legislação.

Tendo em mente as experiências dos/as participantes com seus filhos, 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 as cadeirinhas são dispositivos capazes de promover segurança, demonstrando os benefícios de seu uso. Sem esquecer que

⁷⁴ Exemplifico o site do Detran de Pernambuco uma vez que os pais e mães que entrevistei são recifenses.

apenas o discurso da *ausência-da-cadeirinha-que-multa*, como discutido no capítulo quatro, não é suficiente para gerar novos (ou mudar) comportamentos dos pais e mães.

Mesmo que seja comum escutarmos a frase “brasileiro só obedece quando pesa no bolso” para sintetizar como a população se comporta em relação às leis de trânsito, havia participantes que já utilizavam o dispositivo antes da lei entrar em vigor. Porém, como demonstrei nas análises, os entrevistados se dividiam entre aqueles em que a cadeirinha era um dispositivo que evitava a multa e outros que a utilizavam como dispositivo de segurança.

Destaco que os participantes que utilizavam a cadeirinha assiduamente escutaram de pessoas próximas relatos de acidentes em que o dispositivo foi eficiente ou vivenciaram uma situação de colisão. Nesse sentido, para promover os comportamentos considerados adequados são necessárias intervenções que tornem visível o transporte da criança em veículos automotores como algo arriscado e a cadeirinha como actante que promove segurança.

Diferentes atores, como a ONG Criança Segura, a Sociedade Brasileira de Ortopedia Pediátrica (SBOP), a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), entre outros, enfatizam que a legislação é importante, porém, isso não é suficiente. Como afirma Mauro Augusto Ribeiro (2011), presidente da Abramet, o índice de adesão ao uso da cadeirinha deve aumentar conforme ampliam-se as campanhas de informação e divulgação sobre os riscos do não uso e os benefícios do uso, bem como informações sobre o que é requisitado pela lei e as punições cabíveis para aqueles que não a cumprirem.

No manual *Seat-belts and child restraints: A road safety manual for decision-makers⁷⁵ and practioners* (2009) elaborado pela FIA Foundation for the Automobile and Society em conjunto com a Organização Mundial de Saúde, há a defesa da necessidade de continuidade de campanhas de divulgação antes e após a implementação de leis que tornem obrigatórios os usos dos cintos de segurança e das cadeirinhas nos países que desejam adotá-las. Propõem atividades publicitárias com objetivos específicos para cada situação em que a lei se encontre, na qual tomam como exemplo o uso de cintos de segurança:

Tabela 6 - Estágios de campanha em relação a legislação sobre cinto de segurança	
Sem legislação local	Educação da população para encorajar o uso voluntário do cinto de segurança por: • Explicar porque utilizar cintos de segurança é benéfico; • Informar potenciais utilizadores sobre sua disponibilidade e custo;

⁷⁵*Decision-makers*, em português, costuma ser traduzido como “formadores de opinião” ou “tomadores de decisão”. Neste caso, aplica-se a gestores governamentais ou órgãos de interesse na segurança no trânsito.

	• Dar informação sobre quando o uso de cintos de segurança se tornará obrigatório.
Nova legislação adotada, mas ainda sem efeito	Um período de advertência enquanto a data para as novas regulamentações se aproxima para: • Garantir que a data escolhida para a introdução da nova legislação seja facilmente lembrada; • Reforçar a importância de usar cintos de segurança; • Explicar as penalidades para quem não se adequa às novas regulamentações.
Legislação entra em vigor	Um estágio de campanhas – provavelmente o único estágio mais importante – que deve: • Explicar porque usar cintos de segurança é benéfico; • Dar mais detalhes sobre as consequências de não usar cintos de segurança, tanto do ponto de vista de possíveis danos como pelo risco de multas; • Reforçar a mensagem para aqueles que usam cintos de segurança de maneira irregular. Nota: Durante esse estágio, a princípio pode ser melhor aplicar as regulamentações apenas com advertências, apesar das campanhas tornarem-se mais efetivas quando as regulamentações são plenamente aplicadas.
Legislação firmemente em vigor	Manutenção periódica, porém regular, para: • Reforçar a mensagem para aqueles que utilizam cintos de segurança; • Lembrar aqueles que se tornaram desleixados em utilizar cintos de segurança; • Continuar a explicar as consequências de não utilizar cintos de segurança. Nota: Campanhas periódicas irão reforçar a mensagem e são mais rentáveis que campanhas contínuas.

Fonte: Livre tradução de *Seat-belts and child restraints* (FIA FOUNDATION FOR THE AUTOMOBILE AND SOCIETY, 2009, p. 124)

Apesar de o exemplo referir-se aos cintos de segurança, o mesmo aplica-se às cadeirinhas. Em relação à Resolução 277/08, posso afirmar que os estágios dois e três aconteceram, porém ficou claro nas matérias de jornal que desde sua vigência foram enfatizadas as características punitivas. Acompanhando as campanhas do Denatran desde a vigência da Resolução 277/08 e analisando as matérias que compreendem o ano de 2013 e o primeiro semestre de 2014, posso também afirmar que as recomendações do estágio quatro não vêm sendo colocadas em prática. Uma vez que o alto índice de utilização das cadeirinhas só pode ser alcançado com aplicação exaustiva da legislação, publicidade dos benefícios da sua utilização, educação, incentivos e estímulos (RIBEIRO, 2011), a manutenção periódica é crucial.

Pensando na divulgação da segurança da criança durante o transporte em carros particulares, reafirmo que deveria haver estratégias de intervenção que não fossem apenas pontuais. Do mesmo modo que a importância do uso do cinto de segurança é explicada e reforçada durante o curso de formação de condutores para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, enfatizar como deve ser feito o transporte de crianças pode ser uma estratégia de intervenção interessante, uma vez que todos os pais e mães que transportam seus filhos passam por esse curso – ou são conduzidos por alguém que se formou nele. Essa, inclusive, é uma das medidas propostas pelo manual acima mencionado como abordagem de educação contínua para o uso de cadeirinhas (FIA FOUNDATION FOR THE AUTOMOBILE AND SOCIETY, 2009).

Não coloco aqui o ensino da instalação das mesmas, uma vez que cada fabricante e cada dispositivo dispõe de um modo específico de colocação – ao menos até o sistema Isofix passar a ser exigido em todos os veículos e cadeirinhas.

Outra estratégia possível é o ensino da importância do uso da cadeirinha no currículo escolar, almejando com isso que as crianças possam influenciar o comportamento dos seus pais. Tanto o CTB quanto as Leis de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (BRASIL, 1996) preveem ações educativas sobre o trânsito nas escolas, promovidas por órgãos gestores de trânsito em parceria com as secretarias de educação (municipal ou estadual). No Recife, essas ações costumam ser realizadas pela Companhia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU) tanto em escolas particulares como municipais. Neste ano, por exemplo, as ações iniciaram em fevereiro e tinham por tema “A primeira lição de volta às aulas: respeitar as leis de trânsito”; porém, não consegui informações sobre os conteúdos que foram trabalhados. Em site institucional, explica-se o critério de seleção sobre os locais que vão receber as intervenções da forma que se segue:

As unidades de ensino escolhidas para receber a ação foram identificadas como locais de grande fluxo de veículos e tráfego intenso. Por esse motivo, as crianças ficam mais vulneráveis e expostas a acidentes. Para o chefe do setor de Educação para o Trânsito da CTTU, Francisco Irineu, a ação é muito importante para toda a cidade, uma vez que as crianças são agentes multiplicadores. “Em primeiro lugar, fica a prevenção de acidentes com as crianças. Ao mesmo tempo, estamos junto aos professores e pais na conscientização do papel de cada um na melhoria da mobilidade urbana”, comentou. (Operação Volta às Aulas da CTTU tem início nesta segunda-feira, 2014)

Não são todas as escolas que recebem estas ações. Da mesma forma, não são todos os pais e mães que transportam crianças nos carros que foram informados sobre a “lei da cadeirinha” por meio de campanhas educativas do Denatran, da ONG Criança Segura ou pela

mídia impressa. Os pais e mães que entrevistei tinham conhecimento sobre a obrigatoriedade do uso das cadeirinhas, por mais que alguns não soubessem dizer com certeza como se informaram sobre a lei ou como escolher a cadeirinha adequada. Nesse sentido, as diferentes mídias contribuíram tanto para a visibilização do fenômeno das crianças que morrem no trânsito como para informar a importância de adotar a cadeirinha como solução para evitar essas mortes.

O carro não é mais visto como actante que promove segurança para crianças abaixo dos sete anos e meio, com menos de 145 cm. Desta forma, para a rede heterogênea que criou a criança em risco no trânsito, a obrigatoriedade do uso do dispositivo é inquestionável e o interesse agora reside apenas em aprimorá-lo, torná-lo ainda mais seguro. Porém, minha postura construcionista me diz que o fenômeno *criança em risco no trânsito* não precisava ser da forma que é atualmente, o que me leva a questionar: e se não fosse a cadeirinha a solução adotada?

Como afirma Steven Levitt (2005b), a cadeirinha foi estabelecida como a única solução possível para evitar as mortes de crianças nos veículos particulares. Contudo, continua o autor, essa é uma solução cara. Há tempo para contornar a Resolução 277/08 adotando a solução simples e barata, proposta por Levitt, de que os encostos dos bancos traseiros sejam modificados ainda na fábrica para serem articulados e puxados para baixo, fazendo com que a criança fique na altura ideal para que o cinto de segurança não fique inadequadamente passando nem no seu pescoço nem no seu abdômen? (LEVITT, 2005a). Confesso que é uma solução que me agrada, pois responsabiliza o fabricante do veículo em promover a segurança de todos os possíveis passageiros, e não apenas dispor um engate mais seguro para outro dispositivo a ser adquirido à parte. Se o que está em jogo é a *segurança* da criança no transporte veicular, seria preferível que esta não seja promovida por um *acessório*, mas por um item disponibilizado de fábrica com o veículo.

Além disso, saber da existência e viabilidade de soluções mais baratas nos faz entender que não é preciso responsabilizar apenas os indivíduos – característica do governo 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 em 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”.

Porém, essa é uma possibilidade que esbarra em diversos interesses, principalmente econômicos: as indústrias que fabricam os carros teriam que estudar como incorporá-las aos projetos dos veículos; as indústrias de artefatos infantis que investiram bastante dinheiro em desenvolver cadeiras seguras perderiam um nicho de mercado; os comerciantes de cadeirinhas deixariam de lucrar com a venda dos dispositivos; existem organizações interessadas na segurança da criança e que são financiadas pela indústria automobilística etc. Nesse sentido, retomo o comentário de Levitt sobre a não adoção de uma solução simples e barata:

“Isso é terrível! Como uma coisa tão simples e barata pode ser tão boa quanto a solução cara?” O governo ficou furioso, e mais ainda as pessoas que desenvolveram a solução cara. Eles ficaram muito furiosos, pois pensaram: “Como vamos competir com algo que é essencialmente de graça? Vamos perder todo o nosso mercado”. (Steven Levitt fala sobre cadeiras de criança para carros, 2005)

REFERÊNCIAS

- ABIBI, S. D. C. V. **Prevenção de Acidentes**. I Fórum de Prevenção de Acidentes com Crianças. São Paulo: Criança Segura. 2004. p. 8-11.
- ABRAMET; DENATRAN; PSA PEUGEOT CITRÖEN. **Segurança no Transporte Veicular de Crianças**. [S.l.]: [s.n.], 2001.
- ABETRAN. **SP - DET orienta sobre transporte veicular**, 2008. Disponível em: <www.abetran.org.br>. Acesso em: 03 janeiro 2014.
- ACADEMIA PAULISTA DE PSICOLOGIA. Reinier Johannes Antonius Rozestraten (*07/02/1924 - † 27/06/2008). **Boletim - Academia Paulista de Psicologia**, São Paulo, v. 28, n. 2, p. 304-306, dez 2008.
- ADAMS, J. **Risk**. London: Routledge, 2002.
- ADAMS, J. Risk Compensation in Cities at Risk. In: ROSSETTO, T. **Cities at Risk: Living with Perils in the 21st Century**. Dordrecht: Springer Netherlands, 2013. Cap. 3, p. 25-44.
- AGRAN, P. F.; ANDERSON, C. L.; WINN, D. G. Violators of a Child Passenger Safety Law. **Pediatrics**, v. 114, n. 1, p. 109-115, Julhy 2004.
- ANGELUCCI, C. B. As contribuições da Psicologia para a garantia do direito a educação com qualidade para as pessoas com deficiência. In: MOLINA, R.; ANGELUCCI, C. B. **Interfaces entre Psicologia e Educação: Desafios para formação do psicólogo**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2012. p. 101-113.
- ARBOGAST, K. B. et al. An evaluation of effectiveness of forward facing child restraining systems. **Accid Anal Prev**, v. 36, p. 585-589, 2004.
- ARIÈS, P. **História Social da Criança e da Família**. 2ª. ed. Rio de Janeiro: LTC, 1981.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **Veículos Rodoviários - Dispositivos de Retenção para Crianças - Requisitos de Segurança: NBR 14400**. Rio de Janeiro. 1999.
- AUSTIN, J. L. **How to do things with words**. London: Oxford University Press, 1962.
- BARRETO, P. et al. **Risco de Desmatamento Associado à Hidrelétrica de Belo Monte**. Belém: Imazon, 2011.
- BECK, U. **Sociedade de Risco: Rumo a uma outra modernidade**. São Paulo: Editora 34, 2010.
- BERGER, P.; T., L. **A construção social da realidade**. Petrópolis: Vozes, 1995.
- BEST, J. **Threatened Children: Rhetoric and Concern about Child-Victims**. Chigago: The University of Chicago Press, 1990.
- _____. **Damned Lies and Statistcs**. Los Angeles: University of California Press, 2001.
- BILLIG, M. **Argumentando e Pensando: uma abordagem retórica à Psicologia Social**. São Paulo: Vozes, 2008.

BRASIL. **Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, institui o Código Nacional de Trânsito.** Brasília: [s.n.], 1966.

_____. **Lei de Diretrizes e Bases. Lei nº 9.394/96, de 20 de dezembro de 1996.** Brasília: [s.n.], 1996.

_____. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Brasília. 1997.

_____. **Resolução 15/98, dispõe sobre o transporte de menores de dez anos e dá outras providências.** Brasília: [s.n.], 1998a.

_____. **Resolução nº 14 de 1998 - Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências.** Brasília: [s.n.], 1998b.

_____. **LEI Nº 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000 - Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.** Brasília: [s.n.], 2000.

_____. **DECRETO Nº 5.296 DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004 - Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000.** Brasília: [s.n.], 2004.

_____. **Resolução n.º 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.

_____. **Deliberação nº 100, de 2 de setembro de 2010. Altera a Resolução nº 277, de 28 de maio de 2008, que dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.** Brasília. 2010a.

_____. **Resolução n.º 352 de 14 de junho de 2010. Dá nova redação ao inciso III do art. t.º da Resolução n.º 227, de 28 de maio de 2008, do CONTRAN.** Brasília. 2010b.

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

CANADA SAFETY COUNCIL. Is there a need for seat belts on school buses? **Canada Safety Council**, 2014. Disponível em: <<https://canadasafetycouncil.org/child-safety/there-need-seat-belts-school-buses>>. Acesso em: 01 Junho 2014.

CAROLINA, P. Isofix - É melhor. Mas não tem e não pode! **Vrum**, 2012. Disponível em: <http://www.vrum.com.br/app/301,19/2012/12/19/interna_noticias,47071/isofix-e-melhor-mas-nao-tem-e-nao-pode.shtml>. Acesso em: 02 Setembro 2013.

CARVALHO FILHO, O. P. **Assento Infantil:** O site da Cadeirinha, 2013. Disponível em: <<http://www.assentoinfantil.oswnet.com/>>. Acesso em: 10 Outubro 2013.

CARVALHO, M. Risco, dispositivos de informação e a questão do governo em sua relação com a saúde nas sociedades contemporâneas. **Estudos em Comunicação**, n. 2, p. 147-170, Dezembro 2007.

CASTEL, R. **Gestão dos Riscos.** Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1987.

CASTEL, R. From Dangerousness to Risk. In: BURCHELL, G.; GORDON, C.; MILLER, P. **The Foucault Effect: Studies in Governmentality**. Chicago: The University of Chicago Press, 1991.

CASTEL, R. **La Inseguridad Social: ¿Qué es estar protegido?** Buenos Aires: Manantial, 2006.

CONLY, S. **Against Autonomy: justifying coercive paternalism**. Cambridge: Cambridge University Press, 2013.

CRIANÇA SEGURA. **Estudo de Mortalidade e Hospitalizações por Acidentes com Crianças até 14 anos**. Criança Segura. São Paulo. 2007.

CRIANÇA SEGURA BRASIL; DATAFOLHA INSTITUTO DE PESQUISAS. **Uso da cadeirinha no automóvel**. São Paulo. 2012.

CRIANÇA SEGURA. Dicas de Prevenção - Transporte escolar. **Criança Segura**, s/d. Disponível em: <<http://criancasegura.org.br/page/dicas-de-prevencao-transporte>>. Acesso em: 30 junho 2014.

CRUZ, M. A. D. Evento na FEM alerta para segurança de crianças em carros. **Unicamp - Notícias**, 2006. Disponível em: <<http://www.unicamp.br/unicamp/noticias/evento-na-fem-alerta-para-seguran%C3%A7a-de-crian%C3%A7as-em-carros-0>>. Acesso em: 08 Novembro 2012.

DAZINGER, K. The varieties of social construction. **Theory & Psychology**, v. 7, n. 3, p. 399-416, 1997.

DENATRAN. **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito - Volume I**. Brasília: [s.n.], 2010b.

DETRAN-PE. Campanhas periódicas. **Departamento Estadual de Trânsito de Pernambuco**, 2009. Disponível em: <http://www.detran.pe.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=117&Itemid=168>. Acesso em: 29 abril 2014.

DOUGLAS, M. **Risk and Blame: Essays in Cultural Theory**. London: Routledge, 1992.

DREYFUS, H.; RABINOW, P. **Michel Foucault: Uma trajetória filosófica: para além do estruturalismo e da hermenêutica**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1995.

EDWARDS, D. Psicologia Discursiva: Teoria da ligação e método com um exemplo. In: IÑIGUEZ, L. **Manual de Análise do Discurso em Ciências Sociais**. São Paulo: Vozes, 2004. p. 181-205.

EDWARDS, D. Discursive Psychology. In: FITCH, K.; SANDERS, R. **Handbook of Language and Social Interaction**. New Jersey: Lawrence Erlbaum, 2005. p. 257-273.

EUROPEAN UNION. **Regulation No 44 of the Economic Commission for Europe of the United Nations (UN/ECE) — Uniform provisions concerning the approval of restraining devices for child occupants of power driven vehicles ('child restraint systems')**. Official Journal of the European Union. [S.l.]. 2005.

FIA FOUNDATION FOR THE AUTOMOBILE AND SOCIETY. **Seat-belts and child restraints:** a road safety manual for decision-makers and practitioners. London: FIA Foundation , 2009.

FIGUEIREDO, P. P. V. Das ontologias e selves: singularidades e multiplicidades na noção de pessoa. In: SPINK, M. J.; FIGUEIREDO, P.; BRASILINO, J. **Psicologia Social e Pessoaalidade**. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais/Abrapso, 2011.

FOUCAULT, M. **Vigiar e Punir:** nascimento da prisão. Petrópolis: Vozes, 1987.

_____. **A ordem do discurso**. São Paulo: Loyola, 1996.

_____. **A arqueologia do saber**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2000.

_____. **Segurança, Território, População**. São Paulo: Martins Fontes, 2008a.

_____. **Nascimento da Biopolítica**. São Paulo: Martins Fontes, 2008b.

FREIRE, L. D. L. Seguindo Bruno Latour: notas para uma antropologia simétrica. **Comum**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 26, p. 46-65, janeiro/junho 2006.

FUKS, M. Definição de Agenda, Debate Público e Problemas Sociais: Uma Perspectiva Argumentativa da Dinâmica do Conflito Social. **Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, n. 49, p. 79-94, 1º semestre 2000.

GALINDO, D. Dados científicos como argumento: o caso da redução de parceiros sexuais na prevenção ao HIV no Brasil. **Athena Digital: Revista de Pensamiento e Investigacion Social**, v. 4, p. 26-41, 2003.

GARAY, A.; IÑIGUEZ, L.; MARTÍNEZ, L. M. La perspectiva discursiva em Psicologia Social. **Subjetividad y Procesos Cognitivos**, v. 7, p. 105-130, 2005.

GARCIA, L. P.; FREITAS, L. R. S. D.; DUARTE, E. C. 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**, Brasília, v. 21, n. 3, p. 367-374, jul-set 2012.

GARFINKEL, H. **Studies in Etnomethodology**. Cambridge: Polity Press, 1967.

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

GERGEN, K. J.; GERGEN, M. M. Social Construction and Social Inquiry. In: HOLSTEIN, J. A.; GUBRIUM, J. F. **Handbook of Constructionist Research**. New York/London: The Guilford Press, 2008. p. 171-188.

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

_____. **Rewriting the Soul:** multiple personality and the sciences of memory. Princeton: Princeton University Press, 1995.

_____. **The Social Construction of What?** Cambridge/Massachusetts/London: Harvard University Press, 1999.

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

HARRÉ, Rom; von LANGENHOVE, Luk. **Positioning Theory**. Massachussets: Blackwell, 2003.

HARVEY, A. D. Traffic accidents in London in the later 19th century. **Transactions of the London and Middlesex Archaeological Society**, London, v. 43, p. 201-208, 1992.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes. *Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil*. Em: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011.

HOLSTEIN, J. A.; GUBRIUM, J. F. The Construcionist Mosaic. In: HOLSTEIN, J. A.; GUBRIUM, J. F. **Handbook of Constructionist Research**. New York/London: The Guilford Press, 2008. p. 3-10.

HURWITZ, Z. et al. **Mega-projetos, mega-riscos: Análise de Riscos para Investidores no Complexo Hidrelétrico Belo Monte**. São Paulo: Amigos da Terra - Amazônia Brasileira; International Rivers, 2011.

INTAS, G.; STERGIANNIS, P. Seat Belt Syndrome: A global issue. **Health Science Journal**, v. 4, n. 4, p. 202-209, 2010.

INMETRO. **Relatório sobre análise em cadeiras infantis para automóvel**. Brasília, 2004.

_____. **Portaria n.º 321, de 14 de agosto de 2007**. Brasília, 2007.

JORGE, A. F. **Projeto, Construção e Teste de um Boneco de Ensaio de Dispositivos de Retenção Infantil**. Campinas: [s.n.], 2006.

JORGE, M. H. P. M.; MARTINS, C. B. G. A criança, o adolescente e o trânsito: algumas reflexões importantes. **Revista da Associação Médica Brasileira**, v. 59, n. 3, p. 199-208, 2013.

JORNAL DO COMMERCIO. ONG faz alerta sobre segurança. **Jornal do Commercio**, Recife, agosto 2004.

_____. Campanha tenta conscientizar para cuidados com crianças. **Jornal do Commercio**, Recife, maio 2006.

JÚNIOR, S. **Projeto de Lei nº 4270 de 2008 - Dispõe sobre acomodação segura de crianças no transporte interestadual de passageiros**. Comissão de Viação e Transportes. Brasília. 2008.

JUSTIÇA FEDERAL DE PRIMEIRO GRAU EM SÃO PAULO. **Justiça pede estudo para regulamentação de cadeirinhas**. São Paulo. 2010.

KNORR-CETINA, K. D. **The manufacture of knowledge: an essay on the constructivist and contextual nature of science**. Oxford: Pergamon, 1981.

KNORR-CETINA, K. D. Laboratory studies: the cultural approach to the study of science. In: JASANOFF, S.; MARKLE, D.; PINCH, T. & P. J. **Handbook of Science, Technology and Society**. Londres: Sage, 1995.

LATOUR, B. **Science in Action**. Cambridge: Harvard University Press, 1987.

_____. **Reassembling the Social**. New York: Oxford University Press, 2005.

_____. **Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory**. New York: Oxford University Press Inc., 2005.

_____. #01 - How to patrol de borderlines between science and politics. **France Université Numérique**, 2014. Disponível em: <<https://www.france-universite-numerique-mooc.fr>>. Acesso em: 12 Fevereiro 2014.

LATOUR, B.; WOLGAR, S. **Laboratory Life: the Construction of Scientific Facts**. New Jersey: Princeton University Press, 1986.

LAW, J. Notes on the Theory of the Actor-Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity. **Systems Practice**, n. 5, p. 379-393, 1992.

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

LEAL, H. **Projeto de Lei nº 4270 de 2008 - Dispõe sobre acomodação segura de crianças no transporte interestadual de passageiros**. Brasília. 2008.

LEVITT, S. D. **Evidence that Seat Belts are as Effective as Child Safety Seats in Preventing Death for Children Aged Two and Up**. National Bureau of Economic Research. Cambridge, p. 32. 2005.

LEVITT, S. D.; DOYLE, J. J. **Evaluating the Effectiveness of Child Safety Seats and Seat Belts in Protecting Children from Injury**. National Bureau of Economic Research. Cambridge, p. 30. 2006.

LÓPEZ, J. E. M.; MOYA, J. S. Mirada caleidoscópica al construccionismo social. **Política y Sociedad**, v. 40, n. 1, p. 5-14, 2003.

LUND, U. J. The effect of seat location on the injury of properly restrained children in child safety seats. **Accid Anal Prev**, v. 37, p. 435-439, 2005.

LUPTON, D. **Risk**. London: Routledge, 1999.

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

MAXI-COSI. ECE R44/04: tried & tested approval labels. **Maxi-Cosi**, 2013. Disponível em: <<http://www.maxi-cosi.com/products/car-seats/approval-labels.aspx>>. Acesso em: 28 Outubro 2013.

MINISTÉRIO PÚBLICO DE PERNAMBUCO. **Cartilha de Orientação aos Promotores de Justiça para atuação no Direito ao Transporte Escolar**. Recife: [s.n.], 2013.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. MPF/SP instaura inquérito para apurar falhas em norma do Contran sobre o uso de cadeirinhas. Inquérito Civil Público nº 1.34.001.005339/2010-39. **Ministério público federal**, 2010. Disponível em: <http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do-site/copy_of_direitos-do-cidadao/08-06-10-mpf-instaura-inquerito-para-apurar-falhas-em-norma-do-contran-sobre-o-uso-de-cadeirinhas>. Acesso em: 5 Março 2013.

MURKOFF, H.; MAZEL, S. **What to expect when you're expecting**. New York: Workman Publishing Company, Inc., 2008.

NATIONAL HIGHWAY SERVICE. What you'll need for the baby?, 2014. Disponível em: <<http://www.nhs.uk/conditions/pregnancy-and-baby/pages/what-you-need-for-baby.aspx>>. Acesso em: 05 março 2014.

OLIVEIRA, S. R. L. D. et al. Análise de metodologias de pesquisa sobre utilização de assentos de segurança infantil: lições de um projeto piloto. **Rev Paul Pediatr**, v. 26, n. 2, p. 119-123, 2008.

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

OLIVEIRA, S. R. L. D.; CARVALHO, M. D. D. B.; JOÃO, P. R. D. Normas de segurança para o transporte de crianças em automóveis. **Pediatria**, São Paulo, v. 29, n. 2, p. 129-143, 2005.

OLIVEIRA, S. R. L. D.; CARVALHO, M. D. D. B.; PREVIDELLI, I. T. S. 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.**, Recife, v. 8, n. 4, p. 499-502, out/dez 2008.

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

Operação Volta às Aulas da CTTU tem início nesta segunda-feira. **Recife - Prefeitura da Cidade**, 2014. Disponível em: <<http://www2.recife.pe.gov.br/operacao-volta-as-aulas-da-cttu-tem-inicio-nesta-segunda-feira-3/>>. Acesso em: 27 junho 2014.

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

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

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

POTTER, J.; HEPBURN, A. Discursive Constructionism. In: HOLSTEIN, J. A.; GUBRIUM, J. F. **Handbook of Constructionist Research**. New York/London: The Guilford Press, 2008. p. 275-293.

PROCON-SP. Questões mais frequentes. **Fundação de Proteção e Defesa do Consumidor**, 2014. Disponível em: <<http://www.procon.sp.gov.br/>>. Acesso em: 20 abr. 2014.

PROJETO CRIANÇA E SEGURANÇA. Criança e Segurança 2006. **Projeto Criança e Segurança**, 2006. Disponível em: <<http://www.fem.unicamp.br/~ninho/inicial.htm>>. Acesso em: 06 Novembro 2012.

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.

RASERA, E. F.; GUANAES, C.; JAPUR, M. Psicologia, ciência e construcionismos: dando sentido ao self. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, v. 17, p. 157-165, 2004.

RIBEIRO, M. A. Sistemas de Retenção Infantil: Tendências mundiais das mortes e ferimentos provocados por acidentes de trânsito. **Abramet - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego**, São Paulo, v. 28, n. 2, p. 14-19, 2011.

RIVKIN, L. **Infant's Seat**. 3.107.942, 22 Outubro 1963.

ROAD AND TRAFFIC AUTHORITY. **Choose right, buckle right**: Choose the right child restraint to suit your child's age and size. [S.l.]: [s.n.], 2010.

RODRIGUES, L. Belo Monte: risco ou progresso? **Latitude**, v. 5, n. 2, p. 6-21, 2011.

ROMARO, M.; FONSECA, A. C. D. A. **Comportamento dos Cintos de Segurança Infantis em Impactos Veiculares (Confrontação com os Requisitos de Segurança Veicular da Norma NBR 14400 da ABNT)**. UNICAMP/General Motors do Brasil. São Paulo. 2004.

RORTY, R. **Philosophy and the mirror of nature**. New Jersey: Princeton University Press, 1979.

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

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

ROSE, N. The politics of life itself. **Theory, Culture & Society**, v. 6, n. 18, p. 1-30, 2001.

ROSE, N.; O'MALLEY, P.; VALVERDE, M. Governamentality. **Annual Review of Law and Social Science**, v. 2, p. 83-104, 2006.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito**: Conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU, 1988.

SAFE KIDS WORLDWIDE. **Guide to U.S. and Canada Child Safety Laws**. [S.l.]. 2009.

_____. Carseat and Child Passenger Safety Frequently Asked Questions. **Car-Safety.org**, 2013. Disponível em: <www.car-safety.org>. Acesso em: 13 Setembro 2013.

SANTOS, J. A. D. O uso da cadeirinha para crianças em veículos e a Resolução nº 277/CONTRAN. Uma análise prática. **Jus Navigandi**, Teresina, 15, n. 2540, 15 jun 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/15032>>.

SANTOS, R. D. C. Engenheiro desenvolve boneco para avaliar impacto de acidente automobilístico na criança. **Jornal da Unicamp**, Campinas, p. 4, Maio 2005.

SCHNARR, B. **The History of Car Seats – The Ride That Saves Lives**, 2008. Disponível em: <<http://www.thehistoryof.net/history-of-car-seats.html>>. Acesso em: 03 dez. 2012.

SCHWANDT, T. A. Três posturas epistemológicas para a investigação qualitativa: interpretativismo, hermenêutica e construcionismo social. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. **O Planejamento da Pesquisa Qualitativa: Teorias e Abordagens**. Porto Alegre: Artmed, 2006.

SERAPHIM, L. A. **Crianças acidentadas ocupantes de veículos: vítimas indefesas**. 14.º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito da ANTP.sib Vitória, ES: [s.n.]. 2003.

SINOSCAR. **Saiba como transportar crianças com segurança em automóveis**, 2013. Disponível em: < <http://www.sinoscar.com.br/soparaelas/saiba-como-transportar-criancas-com-seguranca-em-automoveis/> > Acesso em: 02 janeiro 2014.

SOCIEDADE BRASILEIRA DE PEDIATRIA. Decisão do Inmetro coloca crianças em risco. **Sociedade Brasileira de Pediatria**, 2008. Disponível em: <http://www.sbp.com.br/show_item2.cfm?id_categoria=52&id_detalhe=1558&tipo=D>. Acesso em: 02 agosto 2013.

SPINK, M. J. Trópicos do discurso sobre risco: aventura como metáfora na modernidade tardia. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 6, p. 1277-1311, nov-dez 2001.

SPINK, M. J. **Linguagem e Produção de Sentidos no Cotidiano**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004.

_____. **Riscos antecipados: regimes de esperança e regimes de verdade na administração de agravos à saúde**. São Paulo. 2011.

_____. **Práticas Discursivas e Produção de Sentidos no Cotidiano: Aproximações teórico e metodológicas**. São Paulo: Cortez, 1999.

SPINK, M. J. P.; MEDRADO, B.; MÉLLO, R. P. Perigo, Probabilidade e Oportunidade: A Linguagem dos Riscos na Mídia. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, v. 15, n. 1, p. 151-164, 2002.

SPINK, M. J.; MEDRADO, B. Produção de sentidos no cotidiano: uma abordagem teórico-metodológica para a análise das práticas discursivas. In: SPINK, M. J. **Práticas discursivas e produção de sentido no cotidiano: aproximações teóricas e metodológicas**. São Paulo: Vozes, 2004.

STEVEN Levitt fala sobre cadeiras de criança para carros. Intérpretes: Steven Levitt. [S.l.]: TED: ideas worth spreading. 2005.

STEWART, D. D. More than Forty Years of Progress for Child Passenger Protection - A Chronicle of Child Passenger Safety Advances in the USA, 1965-2009.

www.saferidenews.com, fev. 2009. Disponível em: <<http://www.saferidenews.com/srndnn/LinkClick.aspx?fileticket=NIPfcuqNL1U%3D&tabid=375>>. Acesso em: 05 Julho 2013.

THE ROYAL SOCIETY FOR THE PREVENTION OF ACCIDENTS. Seat Belts: History. **The Royal Society for the Prevention of Accidents**, 2013. Disponível em: <<http://www.rosipa.com/roadsafety/adviceandinformation/vehiclesafety/in-carsafetycrash-worthiness/seat-belt-history.aspx>>. Acesso em: 07 janeiro 2014.

THOMPSON, J. B. **Los media y la modernidad**: Una teoría de los medios de comunicación. Barcelona: Paidós, 1998.

THOMPSON, J. B. A nova visibilidade. **Matrizes**, São Paulo, v. 1, n. 2, p. 15-38, abril 2008.

VEIGA-NETO, A.; LOPES, M. C. Inclusão e Governamentalidade. **Educação e Sociedade**, Campinas, v. 28, n. 100, p. 947-963, outubro 2007.

WAKSMAN, R. D.; PIRITO, R. M. B. K. O pediatra e a segurança no trânsito. **Jornal de Pediatria**, Rio de Janeiro, v. 81, n. 5 Suplemento, p. S181-S188, 2005.

WILDE, G. J. S. **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.

WOOLGAR, S. **Science**: the very idea. Chichester: Elis Harwood, 1988.

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

ANEXOS

ANEXO A

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE

O objetivo da pesquisa intitulada **A criança em risco no trânsito: O caso da “lei das cadeirinhas”** é compreender quais os efeitos da utilização das “cadeirinhas” enquanto dispositivo de segurança obrigatório no comportamento de pais/mães que transportam crianças em carros particulares.

Para conversar sobre o tema, serão entrevistados pais/mães de crianças com idade de até sete anos e meio, da cidade do Recife, e que as transporte em carros particulares. As entrevistas serão gravadas em áudio e versarão sobre o assunto em questão.

Por se tratar de um tema em que serão trabalhados relatos que fazem parte do dia-a-dia de pais/mães, esperamos que não hajam desconfortos. Falar sobre fatos como levar a criança para a escola, para um passeio no parque ou uma ida ao shopping, fazem parte de nossas conversas comuns com amigos/as e conhecidos/as. Ainda assim, caso ocorra algum desconforto, estaremos disponíveis para dar o apoio que o/a participante necessitar. Durante a pesquisa, garantimos, também, fornecer os esclarecimentos que forem necessários sobre os objetivos e a metodologia de pesquisa.

Os participantes têm o direito de se recusar a participar ou retirar seu consentimento, em qualquer fase da pesquisa, sem penalização alguma e sem prejuízo ao seu cuidado. Terão garantido o sigilo de modo a assegurar sua privacidade quanto aos dados confidenciais envolvidos na pesquisa.

PEDRO PAULO VIANA FIGUEIREDO
Pesquisador responsável
Telefone de contato: 81 3251.5351
e-mail: pedro.vfigueiredo@gmail.com

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE

Título do estudo: *A criança em risco no trânsito: O caso da “lei das cadeirinhas”*

Declaro que fui informado(a) sobre os objetivos da pesquisa. Entendo que o estudo visa compreender quais os efeitos da utilização das “cadeirinhas” enquanto dispositivo de segurança obrigatório no comportamento de pais/mães que transportam crianças em carros particulares.

Estou ciente de que as conversas serão gravadas em áudio, sendo que o pesquisador se comprometeu a utilizar os dados obtidos de forma a preservar o anonimato, não divulgando minha voz ou revelando dados que permitam que eu seja identificado(a) e que possam me ocasionar prejuízos de qualquer natureza.

Entendo que minha participação é totalmente voluntária e que, durante a realização da entrevista, poderei interrompê-la no momento em que desejar sem ser em nada prejudicado(a).

Desse modo, concordo em participar do estudo e cooperar com o pesquisador.

Pesquisado:

CPF:

RG:

Data: ____/____/20____

Assinatura:

Pesquisador: **Pedro Paulo Viana Figueiredo**

CPF: **047975844-16**

RG: **5582611 SSP/PE**

Data: ____/____/20____

Assinatura:

ANEXO B

Minuta utilizada para dar base à discussão e geração de propostas

MINUTA

versão ATEC 19.07.05

RESOLUÇÃO Nº, DE JULHO DE 2005.

Disciplina o transporte de crianças com idade inferior a dez anos e dá outras providências

Vermelho – excluir

Azul - incluir

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, no uso das atribuições legais que lhe confere o Art. 12, inciso I, da Lei 9503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto 4711 de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando a necessidade de regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando ser necessário estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos;

Resolve:

Art.1º. Esta Resolução, disciplina o transporte de crianças com idade inferior a dez anos em automóveis, camionetas e caminhonetes e estabelece critérios para **a fabricação de a utilização** de dispositivos de retenção para crianças.

§ 1º. São considerados dispositivos de retenção para crianças, o conjunto de elementos contendo uma combinação de tiras com fecho de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar e/ou uma proteção anti-choque, que devem ser fixados ao veículo.

§ 2º. Estes dispositivos são projetados para reduzir, em caso de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, os riscos ao deslocamento do corpo da criança.

§3º. *O dispositivo de retenção adequado para crianças com idade inferior a dez anos e altura superior a 1,40m é o cinto de segurança.*

§4º. *As disposições desta resolução não se aplicam a motocicletas, motonetas, ciclomotores e ao transporte coletivo de passageiros.*

Art. 2º. Os dispositivos de retenção para crianças, objeto desta resolução, deverão **atender aos ser comercializados conforme os** critérios estabelecidos na norma NBR

14400 – Veículos Rodoviários – Dispositivos de retenção para crianças – Requisitos de segurança, publicada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, e deverão ser **certificados compulsoriamente**, no âmbito do Sistema Brasileiro de Avaliação da Conformidade – SBAC, de acordo com o regulamento de avaliação da conformidade emitido Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – Inmetro.

Parágrafo único. O Inmetro deverá estabelecer:

I - em documento específico, os prazos de entrada em vigor da certificação compulsória para fabricantes, importadores, lojistas e varejistas.

II - mecanismos adequados para verificação, acompanhamento e fiscalização da certificação compulsória no mercado.

Art. 3º. Para transitar em automóveis, camionetas e caminhonetes, crianças com idade inferior a dez anos, deverão ser obrigatoriamente transportadas nos bancos traseiros e usar individualmente, um adequado dispositivo de retenção.

§ 1º. Os dispositivos de retenção para crianças deverão ser utilizados, conforme as especificações dos grupos de massa descritos na norma ABNT NBR 14400:

I - Grupo 0: para crianças de até 10 quilos, altura aproximada de 0,72 metros, até 9 meses de idade;

II - Grupo 0+: para crianças de até 13 quilos, altura aproximada de 0,80 metros, até 12 meses de idade;

III - Grupo I: para crianças de 9 até 18 quilos, altura aproximada de 1 metro, até 32 meses de idade;

IV - Grupo II: para crianças de 15 até 25 quilos, altura aproximada de 1,15 metros, até 60 meses de idade;

V - Grupo III: para crianças de 22 até 36 quilos, altura aproximada de 1,30 metros, até 90 meses de idade.

§ 2º. Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquele de maior estatura no banco dianteiro, utilizando-se sempre o sistema de retenção adequado a seu peso e altura.

§ 3º. Excepcionalmente, **até 31 de dezembro de 2005**, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de crianças com idade inferior a dez anos poderá ser realizado neste banco, utilizando-se sempre o sistema de retenção adequado a seu peso e altura.

§ 4º. Excepcionalmente, no transporte remunerado individual de passageiros fica dispensado o uso de dispositivo de retenção para crianças.

Art. 4º. Nos veículos equipados com *airbag* para o passageiro do banco dianteiro, o transporte de crianças com idade inferior a dez anos neste banco, conforme disposto nos § 1º e § 2º do Artigo 3º, poderá ser realizado desde que se utilize o dispositivo de retenção adequado, e os seguintes requisitos sejam observados:

I – É vedado o transporte de crianças com idade inferior a dez anos em sistema de retenção posicionado em sentido contrário ao de marcha do veículo, salvo quando o sistema *airbag* do banco correspondente estiver desativado.

II – É permitido o transporte de crianças com idade inferior a dez anos em sistema de retenção posicionado no sentido de marcha do veículo, desde que não possuam bandeja (ou dispositivo equivalente) incorporado ao sistema de retenção. Salvo instruções específicas do fabricante do veículo, recomenda-se que o banco seja ajustado em sua última posição de recuo.

Parágrafo Único. Para a desativação do *airbag* para os fins de que trata a alínea I deste artigo, deverão ser seguidas as instruções do fabricante do veículo quanto à forma e condições de desativação.

Art. 5º. Visando preservar a segurança dos ocupantes, adicionalmente às prescrições desta Resolução, o fabricante e/ou montador e/ou importador do veículo poderá estabelecer condições e/ou restrições específicas para o uso do sistema de retenção para crianças com idade inferior a dez anos em seus veículos, as quais deverão constar no manual do proprietário.

Art. 6º. As excepcionalidades constantes nesta Resolução não se aplicam ao transporte **coletivo** remunerado de menores de dez anos.

Art. 7º. Fica proibida a utilização de dispositivos no cinto de segurança que travem, afrouxem ou modifiquem o seu funcionamento normal, exceto os casos previstos nesta Resolução.

Art. 8º. O não cumprimento do disposto nesta Resolução implicará nas sanções previstas nos artigos 167 ou 168, do Código de Trânsito Brasileiro, de acordo com a infração cometida.

Art. 9º. Os manuais dos veículos deverão conter informações a respeito de dispositivos de retenção de crianças, e da importância de seu uso.

Art.10. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito nos seguintes prazos:

I – Em 180 dias, as autoridades de Trânsito adotarão medidas de caráter educativo para atendimento das prescrições quanto ao transporte de crianças pelos condutores de veículos;

II – Em 300 dias, as autoridades de Trânsito adotarão medidas para a aplicação de penalidade de multa pelo descumprimento do disposto no Artigo 3º desta resolução.

ANEXO C

Atividades do Child Passenger Safety Technician

- Revisão da cadeirinha, para saber se é apropriada para a idade e tamanho da criança, além de fatores que afetem o uso adequado;
- Rever as instruções da cadeirinha e o manual do veículo em conjunto com o cuidador da criança para garantir que ambos estão sendo seguidos corretamente;
- Assegurar que está sendo utilizada uma posição apropriada no veículo para utilizar a cadeirinha, especialmente quando utilizando o sistema LATCH;
- Checar a cadeirinha por *recalls*, danos visíveis e a data de expiração;
- Se o cuidador instala corretamente a cadeirinha utilizando o cinto de segurança ou o sistema LATCH, sendo encorajado ainda a aprender como instalar a cadeirinha em diferentes posições;
- Discutir os próximos passos para cada criança, tal como quando mudar para o próximo tipo de cadeirinha;
- Discutir os benefícios de todos os passageiros serem conduzidos devidamente restritos, inclusive todos os adultos;
- Discutir segurança dentro e ao redor do veículo;
- Discutir as leis estaduais e as melhores práticas recomendadas para a segurança dos passageiros.

ANEXO D



Uma oferta por dia

Coloque seu e-mail e não perca nenhuma oferta

Oferta de hoje - 27 de Setembro

[Veja ofertas anteriores](#)




Você tem amigos? Compartilhe esta oferta.

de R\$79,90 por

R\$29,90

Comprar

Tempo para comprar

14 horas 19 min 33 seg

185 clicaram

Ao clicar em comprar, você será redirecionado para a loja parceira para efetuar sua compra.



Oferta do dia: Quase como carregar no seu coração, só que com cinto de segurança! Assento Automotivo Infantil de R\$79,90 por apenas R\$29,90!



Revestimento Lavável

Confira também



Ainda dá tempo



Oferta ainda válida

12 MODELOS



Conheça também

muccashop
O shopping da web

MuccaClub no Facebook

 Curtir

8,190 pessoas curtam **MuccaClub**.













 0

 Curtir · 8 mil

Detalhes

Seu filho merece ser transportado com toda a **segurança** e amor. Para isso, a Cosco Proteck desenvolveu este assento para automóveis destinado a crianças de **15Kg a 36Kg**, para que sejam levados de forma segura e confortável para um passeio, para a escolinha ou para a casa dos avós!

Possui o **selo** de Identificação da Conformidade do **INMETRO**, proporcionando maior proteção ao seu pequeno, e mais confiança para os papais.

São **quatro modelos**, ideais para que seu carro mantenha-se arrojado e moderno com os assentos. Qualquer um destes já vai parecer parte do seu carro, tanto pelas cores quanto pela **ergonomia**!

Possui apoio para os braços, é super leve e resistente, e tem dispositivos de retenção, indispensáveis para um transporte seguro. É espumado, macio e totalmente revestido em **tecido lavável**.

Garanta um passeio tranquilo e **confortável** às suas crianças. Assento tão completo e por esse preço, é mais que um investimento, é uma demonstração de carinho para o seu filho.

ATENÇÃO: O VALOR FINAL DE R\$29,90 SERÁ EXIBIDO SOMENTE NO CARRINHO DE COMPRAS, OU SEJA, NO ATO FINAL DA COMPRA.

ANEXO E**PROJETO DE LEI N.º , DE 2004**
(Do Sr. Lobbe Neto)

Altera o art. 64 da Lei nº 9.503, de 23 de dezembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 64 da Lei n.º 9.503, de 23 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros dos veículos de passageiros, posicionadas e retidas pelo cinto de segurança ou retenção equivalente.

§ 1º É obrigatório a utilização de dispositivo de retenção de crianças (cadeira de segurança) para passageiros com até quatro anos de idade.

§ 2º Os fabricantes de veículos estão obrigados a disponibilizar os mecanismos para fixação dos dispositivos de retenção de crianças (cadeira e cinto de segurança) na forma recomendável pela ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

§ 3º Aplicam-se as disposições deste artigo aos veículos usados e credenciados para o transporte escolar."

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Lei n.º 9.503, de 23, de dezembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, estabeleceu em seu artigo 64 que as crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, sem contudo ressaltar a necessidade de utilização de dispositivos para a retenção de crianças com a segurança recomendável no transporte.

Diante dessa lacuna no Código de Trânsito, estamos propondo nova redação do art. 64 com acréscimos dos §§ 1º, 2º e 3º explicitando a obrigatoriedade de utilização de dispositivos de retenção de crianças (cadeira de segurança) para passageiros até quatro anos de idade. E, ainda, proponho que os fabricantes disponibilizem para os veículos de passageiros mecanismos de fixação de crianças (cinto de segurança e cadeira de segurança) compatíveis com cada faixa etária, bem como, estendo as referidas disposições aos veículos usados no transporte escolar em geral.

A presente proposta é inspirada em legislações correlatas instituídas em outros países com o intuito de minimização de riscos nos transportes de crianças. Nesse contexto, o Estado de Nova York - USA institui lei sobre operação de veículos com assentos de segurança e cintos de segurança (§ 1229-C) estabelecendo que "nenhuma pessoa deve operar um veículo de motor neste Estado, a menos que todos passageiros dos assentos posteriores de tal veículo sob a idade de quatro anos estejam protegidos em um assento especialmente projetado que cumpra os padrões da Federal Motor Vehicle Safety Standards regido pelo Código 49 C.F.R. 571.213 e aprovados pelo Comissionado".

A proposta foi apresentada pelo nobre Ex-Deputado Federal Marcio Fortes, no ano de 2002. Nesse contexto a proposição visa contribuir com o aprimoramento dos dispositivos de segurança previstos em nosso Código de Trânsito. E, ainda, acreditamos que o apoio dos nobres pares vem compartilhar com os anseios das famílias brasileiras na diminuição dos riscos relativo ao transporte de suas crianças.

Sala das Sessões, em de março de 2004.

Deputado Lobbe Neto

APÊNDICES

Apêndice A – Minibiografia dos participantes

Antônio	Psicólogo, Funcionário Público, Professor, tem um filho de 5 anos e uma filha de 1 ano ⁷⁶ .
Daniela	Física, Funcionária Pública, tem um filho de 2 anos.
Diana	Assistente Social, Funcionária Pública, tem um filho de 13 anos e um filho de 10 anos.
Hélio e Quitéria	Professores de Educação Física, têm uma filha de 5 anos.
Janaína	Administradora, Funcionária Pública, tem filhos gêmeos de 3 anos.
Karen	Ensino Médio Completo, tem um filho de 8 anos.
Kátia	Estudante universitária, tem uma filha de 9 meses.
Letícia	Estudante universitária, tem um filho de 3 anos.
Neuza	Assistente Social, Funcionária Pública, tem um filho de 1 ano.
Olga	Advogada, Professora, tem uma filha de 4 anos e um filho de 1 ano.
Quitéria	Pedagoga, Professora de Ensino Infantil, tem um filho de 1 ano.
Renata	Assistente Social, Funcionária Pública, tem um filho de 2 anos.
Zélia	Psicóloga, tem apenas uma filha de 4 anos.

⁷⁶ As idades correspondem à época em que realizei a entrevista.

Apêndice B – Lista de matérias no banco de dados da Folha de S. Paulo

Descritores: “cadeirinha”, “cadeirinhas” / Folha de S. Paulo			
Data	Título	Caderno	Especialistas ?
06.02.94	Segurança deve ser mantida	Veículos	Não
22.05.94	Acessórios aumentam segurança	Veículos	Sim
14.08.94	Ata-me!	Revista da Folha	Não
09.05.95	Gerente escolhe acessório importado	Veículos	Sim
09.05.95	Saiba como transportar as crianças com segurança	Veículos	Sim
11.05.95	Testes alertam para a segurança das cadeirinhas	Turismo	Sim
12.05.96	Mães são mais cuidadosas ao volante	Veículos	Não
01.09.96	EUA querem lançar airbags inteligentes	Veículos	Não
29.12.96	EUA querem airbag menos violentos	Veículos	Sim
24.03.97	Viaje sem preocupações	Cotidiano	Não
27.03.97	Cheque as condições de seu carro	Cotidiano	Não
01.08.97	Acessório vira polêmica nos EUA	Veículos	Sim
05.09.97	Equipamento será “abrasileirado”	Cotidiano	Sim
23.11.97	EUA aprovam botão que desliga airbags	Veículos	Não
23.11.97	Viajando com os pimpolhos	Revista da Folha	Não
20.09.98	Compra de cadeirinha exige atenção	Veículos	Sim
20.09.98	Livro traz dicas	Veículos	Não
16.05.99	Volks aproveita lançamento para alfinetar concorrentes	Veículos	Não
28.12.00	No carro	Equilíbrio	Não
01.03.01	Quem diria!	Equilíbrio	Sim
21.02.02	Quem diria!	Equilíbrio	Sim
23.06.02	Cadeirinha atenua o risco de morte	Especial	Sim
26.08.02	Cantoria pode entreter criança em trajeto de carro	Turismo	Sim
26.08.02	Bebê paga 10% do bilhete, mas voa no colo	Turismo	Sim
08.03.03	Especialistas criticam cinto para crianças	Especial	Sim
08.03.03	Nem a melhor cadeirinha resiste à má instalação	Especial	Sim
08.03.03	Cursos ajudam mulher a entender o “mecaniquês”	Especial	Sim
08.03.03	Dispositivos viram “anjos da guarda” em acidentes	Especial	Sim
08.03.03	Mesmo se a birra for grande, jamais ceda	Especial	Sim
08.03.03	Transporte irregular é fora da lei, mas de qual?	Especial	Sim
08.03.03	Não basta ser mãe, tem de conduzir os filhos	Especial	Não
08.03.03	Mães na contramão	Especial	Sim

08.06.03	Estrelas no céu	Brasil	Não
20.11.03	Quem diria!	Equilíbrio	Sim
02.05.04	Para ONG, acidentes com crianças são evitáveis em 90% dos casos	Cotidiano	Sim
04.07.04	Lançamentos miram proteção infantil	Veículos	Sim
03.10.04	Com ou sem choro, criança só deve viajar bem presa	Veículos	Sim
30.06.05	Mãe é presa por deixar filho de um ano trancado no carro em shopping	Cotidiano	Não
25.05.06	Crianças seguras no trânsito	Equilíbrio	Sim
26.05.06	Médicos vão à rua por bebê seguro no carro	Cotidiano	Sim
17.12.06	Burocracia obriga viagem de animais a ser planejada	Veículos	Não
18.02.07	Cadeirinhas devem ter selo do Inmetro	Veículos	Não
13.05.07	Sexo define compra do carro	Veículos	Não
11.09.07	Pai e bebê de 1 ano caem em rio durante seqüestro relâmpago	Cotidiano	Não
28.10.07	Cadeirinha para criança deverá ser obrigatória em 2008	Cotidiano	Sim
28.10.07	Obrigatória, cadeirinha deverá custar mais	Cotidiano	Sim
28.10.07	Instalação de equipamento gera dúvidas	Cotidiano	Sim
25.11.07	Em 2008, cadeira para bebê deve ter selo do Inmetro	Veículos	Sim
25.11.07	Peças e acessórios	Veículos	Não
07.01.08	Bebê de dois anos morre asfixiado após ser esquecido no carro pelo pai	Cotidiano	Não
10.02.08	Viagem pós-folia une sossego a preço baixo	Cotidiano	Não
01.03.08	Van escolar deverá ter cadeira para criança, afirma Contran	Cotidiano	Sim
01.03.08	Medida irá aumentar custos, dizem perueiros	Cotidiano	Sim
01.03.08	Frases	Cotidiano	Sim
01.03.08	Motoristas de veículos escolares afirmam já usar cadeirinhas	Cotidiano	Não
05.06.08	Contran aprova uso da cadeirinha; multa só começa em 2010	Cotidiano	Sim
05.06.08	Contran: Órgão reforça proibição de presilhas nos cintos de segurança	Cotidiano	Sim
05.06.08	Medida é um avanço, dizem especialistas	Cotidiano	Sim
05.06.08	Nova cadeirinha precisará ter selo do Inmetro	Cotidiano	Sim
05.06.08	Uso de cadeirinhas para levar criança é obrigatório	Folha corrida	Não
08.06.08	Necessário	Folha corrida	Não
10.06.08	Obrigatoriedade de cadeirinha sai no	Cotidiano	Não

	"Diário Oficial"		
18.06.08	Embalos	Dinheiro	Não
13.10.08	Semana Nacional do Trânsito terá as crianças como foco	Cotidiano	Sim
06.11.08	Selo em cadeirinha só será exigido em 2009	Cotidiano	Sim
06.11.08	Inmetro admite que objetivo é desovar produtos	Cotidiano	Sim
06.11.08	Crianças	Folha Corrida	Não
09.11.08	Selo de segurança X Cadeirinhas	Folha Corrida	Não
16.11.08	Sem choro	Veículos	Não
19.11.08	Entidades criticam venda sem selo de segurança	Cotidiano	Sim
29.03.09	Selo do Inmetro se torna exigência para cadeirinhas	Veículos	Sim
31.03.09	Nova regra para cadeirinha começa amanhã	Cotidiano	Sim
31.03.09	Frase	Cotidiano	Sim
09.04.09	Ipem faz 1ª ação contra cadeirinhas irregulares	Cotidiano	Não
25.04.09	Bebê sobrevive após ser arrastado por carro em fuga	Cotidiano	Não
16.05.09	Bebês brecholentos	Vitrine	Não
26.08.09	Cansado de furtos em sua loja, comerciante posta vídeos dos flagras	Informática	Não
20.11.09	Nos EUA, 37 bebês morrem em carros por ano	Cotidiano	Não
13.12.09	Prepare-se para pegar a estrada	Veículos	Não
19.04.10	Levar criança fora da cadeirinha dará multa a partir de 9 de junho	Cotidiano	Não
19.04.10	Multa da cadeirinha pode ser aplicada com carro em movimento	Cotidiano	Sim
19.04.10	Acidente levou apresentadora à UTI; filho, na cadeirinha, saiu ileso	Cotidiano	Sim
02.05.10	Falta de cadeirinha será falta gravíssima	Veículos	Sim
20.05.10	AutoBAn informa errado sobre uso de cadeirinha infantil	Cotidiano	Sim
20.05.10	Concessionária diz que vai mudar panfleto	Cotidiano	Não
07.06.10	Agenda da semana	Folha Corrida	Não
08.06.10	Nova regra faz cadeirinha "sumir" de lojas	Cotidiano	Não
08.06.10	Perguntas e respostas	Cotidiano	Não
09.06.10	Lei da cadeirinha só será aplicada em setembro	Cotidiano	Sim
09.06.10	Isenção para vans e ônibus é investigada	Cotidiano	Sim

10.06.10	Altura importa mais no uso da cadeirinha, diz médico	Cotidiano	Sim
12.06.10	Marketing de empresas mira blogueiras-mães nos EUA	Mercado	Não
26.06.10	Gasto com publicidade é o triplo do orçamento do Turismo	Folha Ribeirão	Não
09.07.10	O bebê	Opinião	Não
11.07.10	Agora é o cinto que inviabiliza a "lei da cadeirinha"	Veículos	Sim
03.08.10	Esqueceram de mim	Equilíbrio	Não
05.08.10	Mensagens educativas	Cotidiano	Não
26.08.10	Bebê de 6 meses fica 15 minutos trancado dentro de carro ao sol	Folha Ribeirão	Não
26.08.10	Procuradoria quer obrigar uso de cadeirinha em táxi e van escolar	Cotidiano	Sim
26.08.10	Nova regra pode dificultar carona familiar	Cotidiano	Não
26.08.10	Vans e taxis também podem ter que usar cadeirinhas	Folha Corrida	Sim
28.08.10	Justiça nega liminar para uso de cadeirinhas em transporte coletivo	Cotidiano	Sim
29.08.10	Motorista enfrenta mudanças na semana	Cotidiano	Não
31.08.10	Multa por falta de cadeirinha começa amanhã com blitz	Cotidiano	Sim
01.09.10	Uso da cadeirinha ainda gera dúvidas	Cotidiano	Sim
01.09.10	Mãe de quadrigêmeos divide os filhos com o marido em 2 carros	Cotidiano	Não
01.09.10	Multas nas estradas começam hoje no RJ; na cidade, no dia 8	Cotidiano	Não
01.09.10	Painel do leitor	Opinião	Não
02.09.10	Fiscalização de uso de cadeirinhas é confusa no 1º dia	Cotidiano	Não
02.09.10	Procuradoria questiona cinto de dois pontos	Cotidiano	Não
02.09.10	Fiscalização confusa das cadeirinhas marca 1º dia	Folha Corrida	Não
02.09.10	Região adia punição a quem descumprir a lei da cadeirinha	Folha Ribeirão	Sim
02.09.10	Mães aprovam a instalação do equipamento	Folha Ribeirão	Não
03.09.10	Lei da cadeirinha terá exceção para carros velhos a partir de hoje	Cotidiano	Não
03.09.10	Dúvidas sobre a cadeirinha	Cotidiano	Não
03.09.10	Ribeirão recua e multa por falta de cadeirinha é adiada	Folha Ribeirão	Sim
04.09.10	Polícia visa cadeirinha e álcool no feriado	Cotidiano	Não
05.09.10	Retorno do feriado deve complicar a partir das 15h	Cotidiano	Não
06.09.10	PM de SP passa a multar carro sem	Cotidiano	Não

	cadeirinha		
06.09.10	PM multa carros sem cadeirinha a partir de hoje	Folha Corrida	Não
07.09.10	Volta do feriado deve ser pior após as 16h	Cotidiano	Não
07.09.10	Tráfego será intenso após 16h na volta a SP	Folha Corrida	Não
08.09.10	PM barra carro sem cadeirinha e põe bebê em táxi sem cadeirinha	Cotidiano	Não
08.09.10	Multar sem proteger criança vai contra espírito da lei, diz técnico	Cotidiano	Sim
08.09.10	Dois homens são presos por furtar produto	Cotidiano	Não
08.09.10	PM faz série de blitzes em 12 bairros de SP hoje	Cotidiano	Não
09.09.10	Loja só terá cadeirinhas para carro em 2011	Folha Ribeirão	Não
09.09.10	Cadeirinha improvisada	Opinião	Não
09.09.10	Cadeirinhas	Opinião	Não
09.09.10	Lei da Cadeirinha já multou ao menos 78	Cotidiano	Não
09.09.10	Casal multado volta a burlar lei após "driblar" PM	Cotidiano	Sim
09.09.10	Contran descarta táxi e estuda uso em van	Cotidiano	Não
09.09.10	Em estrada, polícia estadual evita reter carro	Cotidiano	Sim
09.09.10	Vigência da resolução 277 é prematura e deve ser suspensa	Cotidiano	Sim
09.09.10	"Acelerava e perguntava se elas tinham levado tiros"	Cotidiano	Não
09.09.10	Acidente	Cotidiano	Não
09.09.10	Recomendação	Cotidiano	Sim
09.09.10	Na maioria dos casos, produto salva vidas	Cotidiano	Sim
11.09.10	Na falta de cadeirinha, criança usa ônibus	Cotidiano	Não
11.09.10	Indústria leva até 60 dias para entregar booster	Cotidiano	Não
12.09.10	Falta de cadeirinha faz Contran mudar regras para transporte	Veículos	Sim
12.09.10	O assunto é lei da cadeirinha	Semana do Leitor	Não
12.09.10	Família de criança acidentada defende uso da cadeirinha	Cotidiano	Sim
12.09.10	Frase	Cotidiano	Não
14.09.10	Nós, caretas	Opinião	Não
14.09.10	Menina é arremessada do carro e morre	Folha Ribeirão	Não
14.09.10	Bebê a bordo	Mercado	Não
14.09.10	Dividida	Esporte	Não
17.09.10	Blitze voltam às ruas de São Paulo na semana que vem	Cotidiano	Sim

18.09.10	Cadeirinha vai se tornar obrigatória em van escolar	Cotidiano	Sim
18.09.10	Frase	Cotidiano	Sim
18.09.10	Transportadores ameaçam reduzir serviço	Cotidiano	Não
09.10.10	128 motoristas em SP já levaram multa pela lei da cadeirinha	Cotidiano	Não
09.10.10	Aumenta procura por aluguel de veículos com equipamento	Cotidiano	Não
29.10.10	Tráfego neste feriado será mais intenso	Cotidiano	Não
31.10.10	Trânsito nas estradas piora a partir das 15h de terça	Cotidiano	Não
19.11.10	Carro capota e cadeirinha salva bebê de 1 ano	Cotidiano	Não
26.01.11	Corrompa ou obedeça	Ilustrada	Não
11.02.11	Pai liga para assaltante e salva filha de um ano	Cotidiano	Não
25.02.11	Ladrões atiram bebê de 2 anos da janela de veículo roubado no PR	Cotidiano	Não
19.04.11	Motorista põe cadeirinha e esquece cinto	Cotidiano	Sim
19.04.11	Família mineira fazia questão de proteger os filhos no carro	Cotidiano	Sim
19.04.11	SP aplica 1.714 multas desde o início da lei	Cotidiano	Não
30.06.11	1.300 km com um bebê	Turismo	Não
13.07.11	Ladrões em fuga matam duas e deixam bebê ferido	Cotidiano	Não
30.08.11	Lei da cadeirinha rende 10 multas por dia	Cotidiano	Sim
10.10.11	Um ano depois da lei, cadeirinhas encaixam nas lojas	Folha Ribeirão	Sim
10.10.11	Polícia diz que realiza fiscalização	Folha Ribeirão	Não
30.10.11	Cai morte de crianças de até 7 anos após lei da cadeirinha	Cotidiano	Sim
30.10.11	Dispositivo ainda não é obrigatório em van escolar	Cotidiano	Sim
10.01.12	Homem rouba carros, dá tiros e depois desaparece	Cotidiano	Não
04.03.12	Especialistas alertam para riscos para os pequenos	Ribeirão	Sim
04.03.12	Frases	Ribeirão	Sim
01.04.12	Cintos traseiros foram reprovados em avaliação	Veículos	Sim
15.07.12	Falta de Peça	Veículos	Não
17.10.12	Mortes de crianças caem após 'lei da cadeirinha', indica estudo	Cotidiano	Sim
17.10.12	Após 'lei da cadeirinha', caem mortes de criança	Folha Corrida	Sim
31.10.12	Homem que abandonou o filho após acidente presta depoimento	Cotidiano	Não

10.11.12	Bebê é esquecido em carro pelo pai e morre	Cotidiano	Não
13.11.12	Pai que esqueceu filha em carro diz que se sente culpado	Cotidiano	Não
08.12.12	Só 57% dos pais usam cadeirinhas no carro, diz pesquisa Datafolha	Cotidiano	Sim
08.12.12	Aplicação de multas é estável desde o início	Cotidiano	Sim
08.12.12	Lei tem brechas e causa dúvidas, dizem especialistas	Cotidiano	Sim
08.12.12	Conscientização enfrenta contradições da legislação	Cotidiano	Não
16.12.12	Espalhar o medo	Ombudsman	Não
21.12.12	Muro cai sobre carros e mata 7 em Sorocaba	Cotidiano	Não