



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE CIÊNCIAS SOCIAIS

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

Uma Viagem Segura: Representações Sociais sobre Segurança Rodoviária Infantil

Helena Isabel Carvalho Patronilho

Orientação:

Prof.^a Doutora Rosalina Costa

Prof. Doutor Eduardo Esperança

Mestrado em Sociologia

Área de Especialização em Recursos Humanos

Dissertação

Évora, 2018



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

Dissertação

Mestrado em Sociologia – Área de Especialização em Recursos Humanos

Uma viagem segura: Representações Sociais sobre Segurança Rodoviária Infantil

Helena Isabel Carvalho Patronilho

Orientação: Prof.^a Doutora Rosalina Costa e Prof. Doutor Eduardo Esperança

Aos meus pais.

Agradecimentos

Estou profundamente agradecida aos meus Pais, que toda a vida fizeram sacrifícios, lutaram e trabalharam duramente e sem descanso para que não faltasse nada às suas filhas, para que estas pudessem ter o que eles não tiveram oportunidade de ter: uma educação no ensino superior, na crença que esta nos trouxesse mais oportunidades na vida. Obrigada.

Agradeço à minha irmã mais velha por ser quem é: uma guardiã rabugenta. Que apesar de ter sempre uma opinião (às vezes demasiado!) crítica, esteve sempre disposta a ajudar-me a “abrir os olhos” e a acalmar os meus desesperos.

Dizem que os amigos que fazemos na universidade acompanham-nos durante a vida. Agradeço à Alexandra B. que me acompanhou durante todo o meu percurso académico, mas em especial o pessoal. Acompanhou-me nas alegrias e amparou-me nas tristezas que a vida me trouxe. Uma amiga que mesmo estando longe está sempre perto.

Agradeço à minha colega de quarto Ana G., que me acompanhou durante os anos de mestrado, que com grande paciência aturou durante largos meses, 24h sob 24h os meus desvaneios, mau-humor, respostas tortas e desesperos típicos de uma estudante de mestrado à beira de um ataque de nervos. Obrigada pela tua infinita paciência.

Agradeço aos meus colegas de mestrado, principalmente, Florbela e José C. que encontraram tempo na sua preenchida agenda para me estenderem a mão numa das fases mais importantes desta dissertação.

Agradeço ao Mestre Vitor e aos seus colaboradores a disponibilidade e compreensão em me ajudar.

Agradeço a todos os entrevistados que se disponibilizaram a participar neste estudo, sem eles não teria sido possível concretizá-lo.

Finalmente agradeço aos meus orientadores de dissertação, a profª Doutora Rosalina Costa e profº Doutor Eduardo Esperança, que para além de me aconselharem e conduzirem neste percurso tão inóspito e incerto que é a dissertação de mestrado, também foram compreensivos nos meus momentos mais vulneráveis.

Resumo: Fortemente presente no quotidiano, o automóvel faz parte da nossa cultura. Simultaneamente, é produto e produtor de cultura, como bem demonstram as evidências que advêm da centralidade que ocupa no pequeno e grande ecrã ou das diversas, por vezes monumentais, infraestruturas que lhe são especificamente dedicadas. Apropriado individualmente, o automóvel pode ser perspectivado enquanto prolongamento do indivíduo, uma “segunda casa” que não apenas o prolonga, mas que também constrói, que lhe permite concretizar os seus sonhos e desejos aliando flexibilidade, tecnologia e personalização. O automóvel é também apropriado pelas famílias, acompanhando-as quotidianamente nos pequenos trajetos que compõem o quotidiano, como o ir e vir do trabalho ou o levar e trazer as crianças da escola ou das atividades de tempos livres. No calendário anual, o automóvel é ainda o principal meio que transporta as famílias para as férias. Para além destas imagens idílicas de tempo em família, todos os anos surgem nos media as estatísticas da sinistralidade rodoviária. Estas estatísticas acentuam-se em época de férias e em fins-de-semana prolongados. Apesar de o número de vítimas mortais ter vindo a diminuir desde 2006 até 2015, os feridos graves e ligeiros continuam a ser preocupantes. Destes, um número especialmente elevado é composto por crianças, facto que faz da sinistralidade rodoviária infantil um problema social particularmente preocupante. Sendo que por detrás do volante está sempre um adulto, o qual é, em última instância, responsável pela segurança dos passageiros (adultos e/ou crianças), é importante conhecer as representações sociais em torno da segurança rodoviária infantil. Esta dissertação propõe-se contribuir para esse objetivo. Trata-se, em suma, de um projeto inovador, não apenas porque aborda um tema pouco estudado pela Sociologia em Portugal, mas também porque pretende comparar e contrastar perspetivas com recurso a uma metodologia que permite captar simultaneamente as vozes de adultos e crianças sob o assunto.

Palavras-chave: Crianças, Adultos-pais, Segurança Rodoviária Infantil, Representações Sociais, Sinistralidade Rodoviária Infantil.

A Safe Trip: Social Representations on Road Safety for Children

Abstract: Strongly present in everyday life, the automobile is part of our culture. At the same time, it is a product and producer of culture, as evidenced by the evidence that comes from the centrality it occupies on the small and large screen or from the various, sometimes monumental, infrastructures that are specifically dedicated to it. Individually adapted, the car can be seen as an extension of the individual, a "second home" that not only prolongs it but also builds it, allowing it to fulfill its dreams and desires, combining flexibility, technology and personalization. The car is also appropriate for families, accompanying them daily on the small routes that make up the daily life, such as coming and going from work or taking and bringing children from school or leisure activities. In the annual calendar, the car is still the main means of transporting families for vacations. In addition to these idyllic images of family time, the statistics on road accident statistics are published annually. These statistics are accentuated during holidays and on long weekends. Although the number of fatalities has been declining since 2006 to 2015, serious and minor injuries remain worrying. Of these, a particularly high number are children, which makes child road fatalities a particularly worrying social problem. Being behind the wheel is always an adult, who is ultimately responsible for the safety of passengers (adults and / or children), it is important to know the social representations around child road safety. This dissertation proposes to contribute to this objective. In short, it is an innovative project, not only because it addresses a theme that has not been studied by Sociology in Portugal, but also because it seeks to compare and contrast perspectives using a methodology that simultaneously captures the voices of adults and children under the subject matter.

Key words: Children, Adult-parents, Child Road Safety, Social Representations, Child Riding Officials.

Índice

Introdução	14
-------------------------	-----------

Parte I – Mobilidades, (in)segurança e risco: olhares sobre o indivíduo, a família e a criança

Insegurança ao volante.....	18
------------------------------------	-----------

Não existe confiança sem risco.....	18
--	-----------

A promessa de liberdade sobre quatro rodas	22
---	-----------

Mobilidade: A Relação Condutor-Automóvel.....	22
---	----

O Automóvel como Produtor de Emoções	28
--	----

O Automóvel e a Família.....	29
------------------------------	----

Dispositivos: segurança no automóvel.....	30
---	----

Uma moeda de duas fases: o risco da liberdade	36
--	-----------

Velocidade	39
------------------	----

Consumo de bebidas alcoólicas e/ou substâncias psicotrópicas.....	40
---	----

Sistemas de retenção	41
----------------------------	----

Distrações para o condutor.....	44
---------------------------------	----

A segurança na construção do automóvel.....	45
---	----

Focos e viragens: a atenção contemporânea sobre a criança e a infância	48
---	-----------

O lugar da criança na sociedade.....	48
O lugar da criança na família	50

Parte II – “Uma viagem segura”

Problemática e Modelo de Análise.....	58
--	-----------

Metodologia.....	61
-------------------------	-----------

Tipo de estudo e estratégia de investigação.....	61
--	----

Procedimentos de recolha de dados.....	64
--	----

Análise e discussão de dados	67
---	-----------

Análise de dados.....	67
-----------------------	----

Caraterização da Amostra.....	67
-------------------------------	----

Segurança Rodoviária Infantil.....	68
------------------------------------	----

Representação em torno da Segurança Rodoviária	68
--	----

Sistema de segurança do automóvel	68
---	----

O que é “uma viagem segura”?	69
------------------------------------	----

Sentimento de segurança sobre o automóvel	72
---	----

Práticas associadas à Segurança Rodoviária.....	73
--	-----------

Caraterização do veículo.....	73
-------------------------------	----

Condutor habitual	74
-------------------------	----

Atenção dedicada à manutenção do automóvel	74
--	----

Primeira criança que o adulto transportou.....	75
--	----

O procedimento que adotou aquando da primeira vez que transportou a criança	75
Destino de viagem das crianças.....	75
Diferença entre viagens esporádicas e viagens diárias	76
Diferenças no transporte de crianças ao longo do tempo.....	78
Adoção por parte do condutor de algum comportamento específico antes do início da viagem de automóvel	78
Comportamento (que deveria ser) adotado pelas crianças antes da viagem.....	81
Comportamentos adotados pelos condutores durante a viagem de automóvel ...	81
Comportamentos adotados pelas crianças durante a viagem de automóvel	83
Comportamentos adotados pelo condutor após a viagem de automóvel.....	85
Comportamentos adotados pelas crianças após a viagem.....	86
Discussão de resultados	87
O (des)conhecimento e os modos de relação com o automóvel	88
A (in)experiência dos adultos-pais com crianças enquanto passageiras	90
O que é “uma viagem segura”?	92
Comportamentos adotados antes, durante a após a viagem de automóvel	92
Conclusão.....	94
Referências bibliográficas	98
Apêndices.....	105
Apêndice A: Estatísticas Relativas às Vítimas de Acidentes Rodoviários	
Apêndice B: Declaração de Consentimento Informado - Adultos	

Apêndice C: Declaração de Consentimento Informado - Crianças

Apêndice D: Guião de Entrevista - Adultos

Apêndice E: Guião de Entrevista - Crianças

Apêndice F: Caracterização Síntese dos Entrevistados - Adultos

Apêndice G: Caracterização Síntese dos Entrevistados - Crianças

Apêndice H: Análise de Conteúdo – Grelha Resumo – Adultos

Apêndice I: Análise de Conteúdo – Grelha Resumo – Crianças

Índice de Figuras

Figura 1: Top das dez causas de morte nos indivíduos com idades compreendidas entre os 15-29 anos, em 2012	38
---	----

Índice de Tabelas

Tabela 1: Dispositivos e acessórios de segurança do automóvel.....	31
Tabela 2: Total de Vítimas entre os anos 2006-2015, em Portugal.....	43
Tabela 3: Descrição do sistema de segurança do automóvel.....	68
Tabela 4: Características de “uma viagem segura”	71
Tabela 5: Sentimento de segurança no automóvel	73
Tabela 6: Principal destino de viagem das crianças	76
Tabela 7: Comportamento adotado pelo condutor antes do início da viagem.....	79
Tabela 8: Comportamento adotado pela criança antes do início da viagem.....	81
Tabela 9: Comportamento adotado pelo adulto durante a viagem	83
Tabela 10: Comportamento adotado pela criança durante a viagem.....	85
Tabela 11: Comportamento adotado pelo adulto após a viagem	86
Tabela 12: Comportamento adotado pela criança após a viagem	87

Introdução

O automóvel é parte integrante da sociedade e cultura contemporâneas. Uma das provas de como o automóvel está presente nas nossas vidas, mesmo estando ausente da nossa vista, são as infraestruturas construídas à nossa volta. Este facto demonstra a globalização, massificação e democratização do automóvel na sociedade. É o mais flexível dos transportes existentes, permitindo a deslocação do indivíduo quando e onde desejar, num curto espaço de tempo e onde as distâncias que anteriormente eram demasiado longas, tornam-se diminutas. Para além de uma apropriação individual, o automóvel foi também apropriado pelas famílias para transportar as suas crianças quotidianamente nos pequenos e grandes trajetos da rotina familiar.

A acrescentar à flexibilidade, foram criadas tecnologias que permitem o conforto para os passageiros do automóvel, mas principalmente para o condutor do mesmo, tornando-o numa “segunda casa” móvel. A estas tecnologias aliaram-se as que foram feitas a pensar na segurança do condutor e passageiros transportados, bem como dos peões, delegando funções que anteriormente eram do condutor para dispositivos de segurança. Estes dispositivos e acessórios têm como objetivo evitar acidentes rodoviários ou minimizar as lesões que podem decorrer de um acidente, evitando mortes. O conhecimento científico permitiu a evolução tecnológica que faz com que o ambiente em que vivemos esteja rodeado de conhecimento pericial, do qual o indivíduo possui apenas suficiente conhecimento para saber como utilizar a tecnologia no seu dia-a-dia. Apesar de saber dos riscos e que nada é infalível, a sociedade tem confiança na segurança dos objetos mecânicos que manuseia e no ambiente envolvente, pois estes foram desenhados e construídos por peritos do assunto (Giddens, 2000).

Como consequência da massificação tecnológica surge a intensificação da ocorrência de desastres, que para além de desastres naturais cobrem hoje também desastres que acontecem devido ao avanço tecnológico. Os acidentes rodoviários são uma das muitas catástrofes criadas, inconscientemente, pelo Homem, que ceifam vidas diariamente em todo

o mundo. A Organização Mundial de Saúde em 2015 considerou-os a primeira causa de morte entre os jovens (Mattedi, 2008).

Dado que nada do que é construído pelo Homem é infalível, verifica-se que a principal causa de acidentes rodoviários é o fator humano, ou seja, o erro humano e os comportamentos inadequados durante o ato da condução (Leal, *sd*; Brunhoso, 2015). Progressivamente a legislação tem vindo a pensar não só num funcionamento organizado, como também na segurança dos utilizadores das vias rodoviárias. O desrespeito na forma de transgressão da legislação (Código da Estrada) origina coimas mas também acidentes rodoviários que podem resultar em mortes, tanto dos condutores e passageiros adultos, como das crianças enquanto passageiras.

Em Portugal, a principal causa de morte entre as crianças são os acidentes automobilísticos (Brunhoso, 2015; Bernardo, *et all*, 2011). Porém, não são as crianças que se encontram ao volante do automóvel, mas sim um adulto certificado e aprovado como apto através de exames médico, escrito e prático para conduzir de forma responsável um automóvel. Esse adulto é na maioria das vezes um dos seus pais (pai ou mãe).

O adulto que vai ao volante, além de pensar na sua segurança, deve também refletir na segurança da criança que transporta – o seu filho. Torna-se, por isso, importante perceber quais as representações sociais sobre a segurança rodoviária infantil que os adultos-pais possuem, pois estas relacionam-se com os comportamentos que adotam em relação à condução quando transportam crianças e pode, além disso, ser importante na definição de ações de sensibilização tendo em vista a redução dos números da sinistralidade rodoviária infantil.

Com base nestes considerandos, esta investigação procurou responder à questão “Quais as representações sociais sobre a segurança rodoviária infantil?”. Para isso, estabeleceram-se três objetivos principais: 1) analisar as representações sociais sobre a segurança rodoviária; 2) comparar e contrastar as representações dos pais-adultos (pai ou mãe) e das crianças (dos/as filhos/as) sobre a segurança rodoviária e; 3) analisar as práticas associadas a uma viagem segura. Para alcançar os objetivos estabelecidos desenvolveu-se

uma investigação exploratória, de tipo qualitativo, recorrendo a métodos e técnicas a ela associados. Foi utilizada a entrevista semiestruturada como técnica de recolha de dados junto de adultos habilitados com carta de condução (com filhos com idades entre os 6 e os 14 anos), e crianças cujas idades estavam compreendidas entre os 6 e os 14 anos.

Este trabalho é composto por duas partes principais, a primeira onde se procede a um enquadramento de natureza teórico-conceptual em torno do problema abordado e uma segunda parte, de natureza mais empírica, onde é descrita a metodologia, apresentam-se e discutem-se os resultados obtidos por meio de entrevistas semiestruturadas a pais-adultos e a crianças entre os 6 e os 14 anos de idade. O trabalho termina com a apresentação das conclusões, referências bibliográficas e apêndices.

Parte I

Mobilidades, (in)segurança e risco: olhares sobre o indivíduo, a família e a criança

1. (In)segurança ao volante

O avanço do conhecimento tecnológico, para além de permitir uma vida mais cómoda no mundo, resultou no desenvolvimento de diversas máquinas que permitem o deslocamento físico. De todas as formas de deslocamento, o automóvel é a mais democrática e flexível de todas, tornando-se assim bastante “popular” e o seu consumo massificado. Porém, numa sociedade repleta de riscos, o automóvel veio acrescentar mais alguns.

Nesta primeira secção abordo o modo como os indivíduos superam o facto de viverem numa sociedade de risco através da confiança que depositam no conhecimento pericial dos técnicos periciais. Seguidamente debruço-me sobre o automóvel e a relação condutor-automóvel, não só enquanto possibilidade de deslocamento como também fonte de prazer. Por último, apresento a outra perspetiva sobre o automóvel, enquanto origem de risco para os indivíduos.

1.1. Não existe Confiança sem Risco

A produção de conhecimento é a principal fonte de inovação no processo produtivo, o que significa que a ciência se transforma num sector produtivo, passando a orientar a atividade científica. Sendo o conhecimento científico impossível de separar do seu contexto de aplicação, daí resulta que “a aplicação tecnológica do conhecimento científico redefine o contexto social” (Mattedi, 2008:163). A aplicação do conhecimento científico possibilita a manipulação da natureza através do desenvolvimento tecnológico, o que permite observar a intensificação da frequência de desastres, tais como “acidentes aéreos, ferroviários, rodoviários, explosões industriais, rupturas de diques e também de inundações e secas” (Mattedi, 2008: 164). Vivemos assim numa sociedade reflexiva, que observa através dos estudos efetuados que a maior parte desses desastres que acontecem surgem do resultado do avanço tecnológico.

Todos os dias estão a ser lançados no mercado novos produtos tecnológicos, os quais resultam do conhecimento científico e que alteram a vida dos indivíduos e da sociedade. A

sua produção é com base nos seus benefícios, mas aparentemente são esquecidos os riscos que acompanham a evolução tecnológica ou, como Beckmann (2005) afirma, trata-se de uma tecnologia de risco benéfico, onde o peso dos benefícios vale mais do que os riscos a que estamos expostos.

Na perspectiva de Beck (2000), é importante frisar que “risco” e “destruição” são diferentes, apesar de o risco promover uma potencial destruição. Ou seja, o risco é apenas um “aviso” do perigo de uma potencial catástrofe e do rasto de destruição que esta deixará. O risco cessa quando se dá a catástrofe. O discurso sobre o risco inicia-se quando a confiança na (nossa) segurança e a crença no progresso termina (Giddens, 2000; Beck, 2000).

Giddens (2000) define confiança como “a segurança na credibilidade de uma pessoa ou na fiabilidade de um sistema, no que diz respeito a um dado conjunto de resultados ou de acontecimentos em que essa segurança exprime fé na integridade (...), ou na correcção de princípios abstractos (conhecimento técnico)” (p.24). A confiança está relacionada com a ausência no tempo e espaço, da visibilidade de processos ou do funcionamento de algo (e.g. não assistimos à construção do nosso automóvel, porém temos confiança que este funcione sem qualquer problema).

A confiança opera num ambiente de risco onde os níveis variáveis de segurança podem ser alcançados e pressupõe o conhecimento das circunstâncias de risco, embora a segurança não o faça. Giddens (2000) refere que “tanto a confiança como a segurança referem-se a expectativas que podem ser frustradas ou abatidas” (p. 21).

O mesmo autor refere uma segunda forma de confiança, que denomina “confiança ontológica”, onde os indivíduos têm um sentimento de segurança em relação à “continuidade da sua auto-identidade pessoal e na constância dos ambientes sociais e materiais envolventes” (Giddens, 2000: 64), ou seja, ter confiança nos objetos e nas pessoas. O sentido de confiança nos objetos está relacionado com a credibilidade das pessoas.

Os sistemas periciais são “sistemas de realização de técnica, ou de pericialidade profissional, que organizam vastas áreas do ambiente material e social em que vivemos” (Giddens, 2000: 19) (e.g.: o conhecimento de peritos: médicos, enfermeiros, químicos,

advogados, mecânicos, engenheiros, entre outros). Porém, não são os peritos em quem os indivíduos depositam confiança, pois estes tal como os indivíduos são falíveis, mas sim no sistema abstrato. Os peritos são apenas indivíduos que operam esses sistemas.

Esta confiança nos sistemas periciais denomina-se confiança ontológica e cria-se na rotina das atividades do quotidiano, onde os indivíduos observam que os sistemas periciais, apesar de serem falíveis são credíveis, pois o conhecimento que os sistemas periciais transmitem através de estudos que os peritos das inúmeras áreas existentes que envolvem todos os objetos com que temos contato comprovam a sua fiabilidade. Existe uma consciência das limitações da pericialidade e, assim, dos riscos inerentes caso esta falhe, já que apesar de uma boa conceção as falhas de operação são impossíveis de eliminar.

Na ausência de confiança tem lugar a desconfiança. O termo “desconfiança” significa ser-se cético ou ter uma atitude ativamente negativa para com as reivindicações da pericialidade que esse sistema incorpora. No caso das pessoas, significa não acreditar nas afirmações de integridade que as suas ações exibem. Assim, o contrário de confiança é ansiedade ou medo (Giddens, 2000).

O conceito de risco caracteriza um estado intermédio de segurança e destruição, onde a perceção de ameaça de risco determina o pensamento e a ação dos indivíduos. A definição de risco é, portanto, a perceção cultural do mesmo: este estado peculiar de realidade de “no-longer-but-not-yet” – já não existir segurança ou confiança, mas ainda não existir destruição ou desastre – é o que o conceito de risco expressa e o que o torna um quadro público de referência (Beck, 2000).

Como Joost van Loon afirma (citado por Beck, 2000), apenas podemos pensar o risco em termos de realidade, ou melhor, uma futura-realidade como sendo (um)a materialização social. Os riscos não podem ser entendidos fora da sua materialização em mediações particulares, seja científico, político, económico ou popular.

O conceito risco, quando é pensado cientificamente (risco= acidente x probabilidade), toma a forma de um cálculo probabilístico. Isto torna-se relevante na distinção entre quem

toma decisões de risco (*risk decision-makers*) e aqueles que têm de lidar/enfrentar as consequências das decisões dos outros.

Assim, para Beck o termo risco está muito próximo da noção de incerteza, dado que os riscos são normalmente imprevisíveis e invisíveis: “a incerteza é limitada às situações em que é impossível calcular probabilidades” (Baert & Silva, 2014:236). Daí resultar em que a investigação científica raramente consiga estabelecer com certeza a existência dos mesmos, seja em probabilidade, natureza ou magnitude. O autor aponta que a sociedade da incerteza é resultante dos problemas que a humanidade criou a si mesma, onde nem mesmo a ciência tem conhecimento exato dos perigos que advêm desses problemas. Assim, a sociedade e os indivíduos estão num constante ambiente de incerteza (Baert & Silva, 2014).

Beck (2000) afirma que os riscos estão (in)diretamente relacionados com as definições culturais e os padrões de cada sociedade do que é (in)tolerável na vida de um indivíduo. Então numa sociedade de risco, a questão que deve ser colocada é: como é que queremos viver? Isto significa, entre outras coisas, que os *statements* do risco são por natureza *statements* que podem apenas interpretar uma relação interdisciplinar competitiva, já que assumem uma visão igual no conhecimento técnico e familiaridade com perceções e normas culturais (Beck, 2000).

O conceito de risco associado à sociedade de risco e incerteza fabricada refere-se a um conjunto de conhecimento e inconsciência (não-conhecimento, o que Giddens denomina de ignorância que pode provocar ceticismo ou cautela nos indivíduos), combinadas com o saber e a avaliação de riscos baseado em conhecimento empírico (e.g. acidentes automobilísticos) e a tomada de decisões, o comportamento em ambiente de risco e incerteza indefinida (indeterminação).

Quando o indivíduo sai da casa e entra no seu automóvel para se dirigir, por exemplo para o emprego, entra num ambiente de conhecimento pericial (e.g. construção do automóvel, desenho e construção de autoestradas) e tem de ter um conhecimento desse ambiente envolvente para saber como ir de casa até ao emprego a dirigir o automóvel. O indivíduo tem consciência que embora o automóvel esteja equipado de tecnologia não só a

pensar no seu conforto, mas também na sua segurança e na dos passageiros, conduzir é uma atividade perigosa, que envolve risco de acidente. Giddens (2000), afirma que “reconhecer a existência de um risco, ou de um conjunto de riscos, é aceitar não só a possibilidade de que as coisas podem correr mal, mas também que esta possibilidade não pode ser eliminada” (p. 77-78).

Em suma:

O conhecimento é fonte de inovação e progresso tecnológico, redefinindo o contexto social em que os indivíduos vivem. O progresso tecnológico foi pensado principalmente nas suas virtudes, porém o risco acompanha a evolução tecnológica (Mattedi, 2008).

O risco é uma realidade que ainda não aconteceu, um estado intermédio de inexistência de segurança e ainda não se ter sucedido o desastre; poderá assim ser encarado como uma ameaça de que algo poderá correr (bastante) mal. Beck (2000) afirma que os riscos estão (in)diretamente relacionados com as definições culturais e os padrões de cada sociedade do que é (in)tolerável na vida de um indivíduo.

Para existir o sentimento de segurança temos de confiar noutros indivíduos e/ou objetos. O sentimento de confiança é criado através da rotina do quotidiano quando observamos por exemplo, que a casa em que vivemos continua de pé ou que o nosso automóvel funciona sem qualquer problema. O sentimento de confiança não inibe o risco, aliás, a confiança implica conhecer que existem riscos e ainda assim acreditar que tudo irá correr pelo melhor (Giddens, 2000).

1.2. A promessa de liberdade sobre quatro rodas

- Mobilidade: A Relação Condutor-Automóvel

O conceito de mobilidade (*mobility*) abrange não só os movimentos em grande escala de pessoas, objetos, capital e informação no mundo, como os processos locais de transporte diário, o movimento através do espaço público e a viagem de coisas materiais no quotidiano (Hannam *et al*, 2006). Isto faz com que exista movimento constante de pessoas, informação

ou bens materiais dentro de uma localidade (por mais pequena que seja) ou de um país para o outro (não tendo importância se estão separados por um oceano) (Sheller e Urry, 2006).

Embora o avanço da tecnologia tenha tornado possível máquinas que, quer por ar, água ou terra tornem possível a mobilidade, foi o automóvel que se instalou de forma generalizada na vida dos indivíduos (Lopes, 2010), transformando-se em um símbolo de liberdade individualizada de movimento (Bull, 2004). Ford permitiu a democratização do seu acesso a todos que se traduziu no consumo em massa, assim o automóvel teve impacto na organização espacial e tal pode observar-se à nossa volta através de estradas, a forma como as cidades estão construídas tais como postos de abastecimento de combustível, parques de merendas, motéis, e outras construções dedicadas ao automóvel mesmo quando este não é visível (Featherstone, 2005). Estes “pontos de transferência” são estruturas imóveis para que possamos estar ou continuar em movimento (Hannam *et all*, 2006). Existe um complexo sistema sócio-económico e tecnológico poderoso no trabalho que sustenta o automóvel, nomeadamente a indústria petrolífera, a indústria de construção automóvel, etc. (Featherstone, 2005).

O automóvel representa a capacidade de o Homem se adaptar ao meio envolvente, sem depender de outros (Lopes, 2010), representando simultaneamente um “ícone de inteligência técnica, da eficácia organizacional” (Araújo, 2004:2).

Araújo (2004) afirma que os indivíduos têm consciência da capacidade da possibilidade de se deslocar, sendo esta própria das sociedades modernas por serem tecnológicas. A tecnologia facilita a mobilidade devido às inúmeras possibilidades e múltiplos instrumentos e/ou objetos que a permitem concretizar, estando os automóveis acima de todas as máquinas que deslocam os indivíduos.

Urry (2000) utiliza o termo *automobility* (automobilismo) para explicar o duplo sentido do termo: ‘auto’ de “auto humanista” e ‘auto’ de objetos/máquinas que possuem capacidade de mobilidade, expressa pela automática (e.g. automóvel). Este autor firma que ‘auto’ sugere que o condutor é híbrido, sendo humano um autónomo estando a conduzir uma máquina autónoma. Isto faz com que exista uma cultura dedicada à mobilidade. Refere ainda que

automobility é um sistema complexo de máquinas interligadas, práticas sociais e formas especiais de não habitar uma casa estacionária, mas uma cápsula móvel, semi-privatizada e extremamente perigosa cápsula auto-móvel.

Portanto, a *automobility* na visão de Urry (2000) possui seis componentes que descrevem a sua “caraterística específica de dominação”: (1) o principal objeto escolhido para manufaturação pelos principais setores industriais; (2) o segundo principal produto de consumo, atribuindo *status* ao seu proprietário através do significado que possui (e.g. velocidade, sucesso profissional, etc.); (3) um objeto complexo construído por interligações técnicas e sociais com outras indústrias – a construção de estradas, áreas de serviço e motéis à beira da estrada, oficinas de reparação; publicidade, *marketing*; e planeamento urbano (e.g. parques de estacionamento); (4) é a forma privilegiada de mobilidade; reorganiza assim os constrangimentos dos indivíduos ao planearem a sua vida (e.g. ir para o trabalho, volta a casa, atividades de lazer); (5) é uma cultura que define como é a “boa vida” e o que é necessário para uma cidadania adequada de mobilidade, ilustrando-a com imagens literárias, artísticas e símbolos; (6) é a principal indústria a utilizar recursos naturais e a produzir um impacto (negativo) nestes.

Araújo (2004) declara que a mobilidade não é um traço característico da atualidade, apesar de agora se moldar às transformações da sociedade sobretudo após os anos 90. Pode-se referir a mobilidade como sendo um “estilo de vida”:

“Com efeito, trata-se de enquadrar o automóvel e as possibilidades de mobilidade que este oferece no âmbito de um *estilo de vida*, isto é, de um conjunto articulado de práticas e de representações que define o modo de estar dos indivíduos em sociedade. A posse do automóvel descreve, à partida, um conjunto de possibilidades para a composição e definição de um estilo de vida mas as suas características materiais e a semântica associada definem, de facto, um *estilo de vida*, ainda que neste (nas suas características materiais e simbólicas) se notem discrepâncias entre as suas condições objectivas de vida e a capacidade para concretizar os referenciais culturais e simbólicos” (Araújo, 2004:4).

Araújo (2004) utiliza o termo “cyborgs” para referir que os indivíduos não existem sem tecnologia e sem objetos, o que faz sentido quando nos referimos ao automóvel, que não é considerado nem um espaço público nem espaço privado. Quando observamos o automóvel em termos de espaço público, este descreve o indivíduo, por exemplo ao nível das expectativas de vida ou nível de rendimentos; em termos de espaço privado, permite proteger o indivíduo do espaço exterior, embora com uma alta personalização onde o indivíduo pode interagir com outros.

Miller (2001) utiliza a expressão “humanização do carro”, pois este para além de ser útil para os indivíduos, também os reflete na sua humanização: a humanidade como uma expressão que significa a totalidade de todas as pessoas e a humanidade como um termo que toca a individualidade e inalienável de qualquer pessoa em particular.

A expressão “habitar o carro”, como refere Urry (2000), permite que existam múltiplas socializações, designadamente da família, que são interligadas através de ajustamentos de tempo e espaço que as viagens de automóvel permitem efetuar. Estes ajustamentos são o produto da extrema flexibilidade e coercividade do automóvel. Esta flexibilidade do automóvel permite aos indivíduos viajar em qualquer momento para onde desejam ir, através dos sistemas rodoviários construídos e que ligam as casas dos indivíduos, os seus locais e trabalho e os locais de lazer. O automóvel permite que as pessoas consigam gerir livre e eficientemente o seu tempo e lidar com eventos imprevistos (Oliveira, 2015; Araújo, 2004). Atualmente é impensável para qualquer indivíduo pensar na sua vida social sem a flexibilidade que o automóvel dispõe (Urry, 2000).

Beckmann (2005) afirma que o humano é simultaneamente sujeito e objeto móveis e imóveis, está constantemente entre vários movimentos e não-movimentos, a mover-se e a ser movido. Por exemplo, qualquer um que esteja ao volante está em repouso e em movimento, ou seja, o corpo está preso no banco de condutor enquanto o indivíduo se dirige para o local de trabalho. Para este autor a mobilidade significa ter a capacidade de ser móvel sem necessariamente realizar movimentos, assim, abrange as várias formas híbridas que se situam entre mobilidade e imobilidade. Essa forma híbrida denomina-se motilidade, que

descreve os estágios móveis em que as pessoas estão físicas, virtual ou residencialmente, nem em repouso e nem em movimento; captura diferentes (i)mobilidades em diferentes espaços.

Beckmann (2005) aborda de forma semelhante a Araújo e a Urry e entende que a noção de hibridismo, como a fusão de atividades humanas – pessoas – e não humanas – máquinas –, tem sido utilizada para explorar a natureza mutável da relação entre o automóvel e o condutor. Assim, o híbrido do *car-driver* é visto como um *cyborg* que possui características humanas e não humanas. Porém, agora, o hibridismo não se refere apenas ao grau em que o condutor se funde com o veículo, mas também à medida em que a tecnologia substituiu a ação humana, o que obscureceu as distinções entre entidades.

A inteligência é tradicionalmente interpretada como uma característica humana, atualmente é também atribuída a não humanos. O Assistente de Bordo do automóvel auxilia o ser humano, sendo nele delegada a gestão da nossa mobilidade diária. Isto transformou o automóvel numa entidade antropomórfica em três sentidos: 1) foi feito por humanos; 2) substitui as ações dos humanos e é um delegado que ocupa permanentemente a posição de um humano; 3) molda a ação humana prescrevendo de volta para onde ir, com que rapidez chegar, qual o caminho escolher ou quão seguro é. Porém, o automóvel está tão dependente do condutor quanto o condutor está do automóvel. Este último apenas possui inteligência quando tem um condutor e o condutor apenas se pode deslocar se estiver num automóvel. O indivíduo encontrar-se em movimento não significa que seja independente e livre, pelo contrário: o indivíduo encontra-se dentro de uma cápsula de metal, numa via, sozinho e preso no trânsito até à chegada ao destino da viagem (Beckmann, 2005).

Dant (2005) afirma que a colaboração entre humanos e máquinas atraiu o termo que Araújo utiliza, *cyborg*, mas que este refere-se aos sistemas de *feedback* incorporados no corpo que podem ser usados para substituir/melhorar partes do corpo humano. Apesar de o automóvel ser uma ajuda à mobilidade das pessoas, não é incorporado no corpo, não substitui ou melhora nada no corpo humano. Esta autora assume a mesma postura em relação ao termo híbrido para caracterizar a relação entre o automóvel e o condutor, afirmando que

este termo alude aos descendentes de duas espécies que normalmente não conseguem reproduzir. O *car-driver* não resulta do acasalamento entre o condutor e o automóvel, é sim, um produto de design e fabricação do ser humano. A motilidade (capacidade de se mover de forma espontânea e independente) e a mobilidade que o automóvel possibilita é semelhante à que é oferecida pelas suas pernas, diferentemente porque requer pouco esforço e é mais rápido e também pode cobrir distâncias maiores.

Dant (2005) utiliza o termo *affordance* para descrever a relação entre automóvel e condutor como sendo a identificação de possíveis usos de algo, seja um ser vivo ou um objeto. Foi a *affordance* que permitiu adaptar, modificar e projetar o mundo material para criar novas possibilidades – nomeadamente os automóveis. Mas como é que alguém sabe as potencialidades de um determinado objeto? O autor refere que é através da socialização e através da experiência de vida.

Os automóveis dependem de um motorista para que se desloquem, é o conjunto de condutor + automóvel que proporciona mobilidade. O modo de relação entre condutor e automóvel é complexo porque é projetado, feito, adaptado, apreendido, mantido, policiado e varia de acordo com o contexto social.

A Perspetiva da Construção Social da Tecnologia veio demonstrar que a inovação tecnológica é frequentemente moldada por condições sociais particulares. Esta perspetiva enfatizou a importância de determinados atores sociais, nomeadamente empreendedores, empresas, consumidores, etc., como também contribuí para a formação do desenvolvimento tecnológico. A Teoria Ator-Rede complementou essa abordagem de três formas: 1) identificou as relações sociais envolvidas no desenvolvimento tecnológico como redes, como os vários atores a estabelecerem relações recíprocas de interesse e poder que afetam a evolução tecnológica; 2) enfatizou o trabalho linguístico ou semiótico das redes em alcançar o desenvolvimento tecnológico apontando as atividades de inscrição, descrição, tradução e assim por diante; 3) tratou objetos como atores em redes de atores, esses humanos ou não humanos incluíam organismos vivos: micróbios, vieiras, bem como objetos físicos como os automóveis, sistemas de trânsito, sistemas de iluminação, etc.

- O Automóvel como Produtor de Emoções

Sentimentos como o prazer, o medo, a frustração, a euforia, a dor, a inveja, entre outros, são respostas emocionais relacionadas com os automóveis e a sua condução que influenciam o investimento na compra de um automóvel, por parte dos indivíduos. Esses sentimentos, que influenciam na decisão da aquisição de um automóvel, são manipulados pelas campanhas publicitárias das diversas marcas. As campanhas publicitárias ao seduzirem os indivíduos (possíveis consumidores) através da manipulação dos seus sentimentos perante o automóvel estão a contribuir para uma cultura do automóvel, pois este materializa a personalidade e participa na transformação do ego do seu proprietário, visto como competente, poderoso, capaz e sexualmente desejável (Sheller, 2004). É promovida a associação de liberdade, aventura e a capacidade de ir a qualquer lugar sem permissão ou supervisão das autoridades, através de imagens onde os automóveis atravessam paisagens como desertos e montanhas. Isto torna atraente o pensamento de adquirir um automóvel (Featherstone, 2005). Oliveira (2015) refere que o automóvel é um dos protagonistas na construção das identidades sociais, tendo um grande impacto na produção e introdução de valores (e na sua reprodução).

As diferentes culturas, sentimentos e emoções influenciam a racionalidade das pessoas no mundo material. O movimento o estar em movimento produzem, juntos, os sentimentos associados a estar no carro, pelo carro e com o carro. Os sentimentos durante (e sobre) a condução demonstram como as emoções estão embutidas não só nos relacionamentos com outros indivíduos, mas também com os objetos, incluindo dimensões cinestésicas. Isto significa que as pessoas que comunicam através de ação corporal. Os condutores, para além de comunicarem através do automóvel, por exemplo com a utilização de dispositivos como piscas, também o fazem com gestos, de como os indivíduos comunicam com os objetos (Sheller, 2004; Miller, 2004).

O automóvel alimenta as ansiedades e frustrações mais profundas das pessoas, que vão desde o medo do acidente e da morte até à intensa frustração de ficar preso atrás de um veículo lento enquanto tentam salvar fragmentos preciosos de tempo. Dentro do casulo particular de vidro e metal, as emoções intensas são liberadas em formas que de outra forma seriam socialmente inaceitáveis (Urry, 2000).

- O Automóvel e a Família

Os indivíduos assimilaram o automóvel na sua cultura, tornando-se numa segunda casa em movimento, onde se pode realizar negócios, amizade, crime, entre outras atividades (Urry, 2000; Miller, 2001), como afirma Bull (2004) “o automóvel torna-se uma máquina de comunicação móvel, privatizada e sofisticada através da qual o motorista pode escolher trabalhar, socializar ou passar o tempo” (p. 251). Assim, o automóvel entra em concorrência com a habitação, a casa. Sendo um espaço que oferece a proteção e o conforto que encontramos em casa, em qualquer lugar para onde nos desloquemos, encarna a propriedade/papel de casa móvel (Araújo, 2004; Lopes, 2010).

Quando um dos pais vai transportar o/a seu/sua filho/a de automóvel é imediatamente confrontado com um aviso no interior: “ ‘DO NOT place rear facing child seat on front seat with airbag. DEATH OR SERIOUS INJURY can occur’ ” (Sheller, 2004:227), texto que o informa diariamente da necessidade de ter uma condução defensiva para não colocar em risco a criança. Quando se associam sentimentos de segurança ao automóvel (e.g. através de campanhas publicitárias de automóveis cujo público-alvo sejam as famílias), os pais sentem-se capazes de ultrapassar a insegurança sentida quando conduzem com os seus filhos no automóvel. As tecnologias do sistema de segurança que o automóvel possui permitem que o medo seja ultrapassado, incentivando a uma “correta” condução. Os acessórios de segurança, como o simples facto de ter instalado a cadeira auto (cadeira de segurança) e o cinto ao seu filho, induz a uma sensação de segurança por ter feito o que é não só correto, mas também considerado como seguro. Sheller (2004) afirma que a autodisciplina

que faz com que os pais se sintam melhor em estar no carro mobilizaram a família na aquisição do automóvel, porque permitiram com que mães trabalhadoras se deslocassem com os seus filhos entre locais diferentes. Portanto, hoje, o “carro familiar” está intimamente integrado nas rotinas diárias ou semanais e vem apoiar os sentimentos associados ao cuidado de seus entes queridos (Sheller, 2004).

- **Dispositivos: segurança no automóvel**

Apesar de nunca ter elaborado uma definição, é Foucault, nos anos 70, quem primeiramente utiliza o termo “dispositivo”. É numa entrevista que este se aproxima da formulação de uma definição para o termo. Segundo Foucault, um dispositivo é “um conjunto heterogêneo” que inclui tudo, sendo uma rede que se pode estabelecer entre todos esses elementos (Agmben, 2005; Priscila, 2014), tal como “discursos, instituições, organizações arquitetônicas, decisões regulamentares, leis, medidas administrativas, enunciados científicos, proposição filosóficas, morais, filantrópicas” (Priscila, 2014:146). O dispositivo estabelece sempre uma relação de poder com um determinado fim (Agmben, 2005; Priscila, 2014).

Agmben (2005) propõe uma divisão geral do que existe em dois grupos: os seres vivos e os dispositivos. À semelhança de Foucault, Agmben denomina de dispositivo “qualquer coisa que tenha algum modo capacidade de capturar, orientar, determinar, interceptar, modelar, controlar e assegurar os gestos, as condutas, as opiniões e os discursos dos seres viventes” (p. 13). Este autor inclui não só as relações de poder que sejam evidentes (e.g. escolas, fábricas, prisões, etc.), como também as que passam despercebidas (a linguagem, a caneta, os telemóveis, o cigarro, o computador, o automóvel, etc.) e nos capturaram sem a nossa percepção.

Entre os seres vivos e os dispositivos surge um terceiro grupo em resultado da relação entre os dois: os sujeitos. Vejamos o exemplo que Agmben (2005) sugere, em que num indivíduo podem dar-se múltiplos processos de subjetivação: “o usuário de telefones

celulares, o navegador na *internet*, o escritor de contos, o apaixonado por tango, o não-global etc. etc.” (Agmben, 2005: 13).

Até hoje assistimos a uma crescente proliferação e acumulação de dispositivos, o que faz com que a vida dos indivíduos seja constantemente “modelada, contaminada ou controlada” (p.13) pelos mesmos. Existe sempre algum dispositivo presente na nossa vida. Os dispositivos foram produzidos pelo homem para tornar a sua vida mais fácil ou confortável e “todo dispositivo implica, com efeito, um processo de subjetivação” (Agamben, 2005: 14).

Ter uma licença de condutor (carta de condução) indica um dispositivo que sanciona determinadas ações, mas não as inicia. O próprio automóvel é um dispositivo que incorpora outros dispositivos (Dant, 2005).

A tecnologia desenvolve-se e pode-se observar através dos diversos dispositivos que utilizamos no quotidiano. O automóvel também sofre alterações de *design*, como tecnológicas e o ser humano desenvolve cada vez mais tecnologia de segurança e conforto para que os acidentes sejam evitados ou pelo menos que não sejam muito graves. A maioria dos erros humanos é compensada pelos assistentes técnicos; reações subconscientes são substituídas por ajustes eletrónicos de velocidade e direção. A intenção é aumentar a segurança no trânsito e reduzir o risco de acidentes por meio de assistência inteligente (Beckamann, 2005).

Na tabela 1 sintetiza-se uma lista de equipamento de segurança que muitos automóveis “modernos” possuem, com a descrição de função respetiva:

Tabela 1: Dispositivos e acessórios do sistema de segurança do automóvel

Sistema de Segurança	Função
Cinto de segurança	Os cintos de segurança foram concebidos para manter os ocupantes do automóvel dentro deste, ou seja, para que não sejam projetados para fora do mesmo no acidente. Os cintos de segurança também deverão ser ajustáveis a cada pessoa, numa viagem normal sem

	incidentes e devem ajustar-se também durante um acidente rodoviário.
<i>Airbags</i>	Aquando do impacto do acidente <i>os airbags</i> à frente do ocupante ativam e previnem que os ocupantes se embatem contra o painel de controlo, volante e bancos à sua frente; os que se situam nas portas (lateralmente) reduzem o risco de colisão com as portas ou objetos. Porém <i>os airbags</i> são prejudiciais quando os ocupantes não têm o cinto de segurança colocado. Crianças com idade inferior (até) aos 12 anos de idade nunca deverão ocupar os bancos com <i>airbag</i> à sua frente, pois poderá ser fatal, sendo aconselhável sentá-las nos bancos traseiros.
<i>Head injury protection</i>	Consiste numa esponja/espuma ou outro material sob o forro do banco que absorve a energia (situado no encosto de cabeça). Alguns veículos têm <i>airbags</i> para a cabeça.
Encosto de cabeça	São extensões dos bancos que limitam o movimento da cabeça do ocupante durante uma colisão, reduzindo a probabilidade de sofrer uma lesão. Os encostos de cabeça têm tamanhos e força específica requerida nos bancos da frente do automóvel, mas não nos bancos traseiros. A maioria dos encostos de cabeça ajustam-se manualmente, alguns ajustam-se automaticamente aquando de mudanças na posição do ocupante do banco ou ajustam-se consoante a dinâmica do acidente.
Monitorização da pressão dos pneus	Monitoriza/controla a pressão que o peso do carro exerce sobre as rodas do automóvel através de sensores inseridos nas rodas.

Sistema de controle de cruzeiro adaptável e/ou <i>collision mitigation</i>	Mantém a velocidade constante devido a sensores e radares (inseridos no automóvel). Pode assim diminuir a velocidade quando presente através dos sensores que existe um veículo à frente, para que exista e se mantenha a distância de segurança entre os mesmos. No caso de uma eminente colisão, trava a fundo e ajusta os cintos de segurança.
Deteção do “ponto cego” / <i>side assist/collision warning</i>	Esta tecnologia tem como objetivo alertar o condutor de obstáculos que estão no “ponto cego” do automóvel. (Ponto cego: zona onde o condutor não possui visibilidade, quer através dos espelhos quer dos vidros, do que rodeia o automóvel).
<i>Active Rollover prevention (ARP) /mitigation</i>	No caso de o sensor sentir uma travagem a fundo com perigo de perder o controlo do carro, este ativa os travões para auxiliar o condutor a manter o controlo do automóvel, ajustando a travagem a cada roda do mesmo.
<i>Occupant-sensitive/dual-stage airbags</i>	Sensores que calculam o peso e dimensão dos ocupantes do automóvel e ajustam os cintos e os <i>airbags</i> , também deteta quando os ocupantes do automóvel não estão sentados corretamente.
<i>Emergency brake assist /collision mitigation</i>	Reconhece quando o condutor faz uma travagem de pânico e aplica uma pressão adicional para ajudar a imobilizar o automóvel. Funciona em conjunto com o <i>smart cruise control</i> ou <i>stability control system</i> em alguns automóveis quando estes apresentem uma possível colisão.
<i>Adaptive headlights and/or night-vision assist</i>	A visão noturna pode ser feita de diferentes formas, e.g. lâmpadas infravermelhas ou imagem térmica. Também pode ser sensível à velocidade ou compensar a luz do ambiente envolvente para que mesmo durante o dia o carro se possa tornar visível contrastando com o ambiente (ou estrada).
Câmara de visão traseira	Uma câmara que funciona com o sistema de navegação para providenciar uma visão do que está atrás do automóvel para ajudar o

	<p>condutor o estacionar ou a fazer marcha atrás sem colidir com nenhum objeto.</p>
Resposta de emergência	<p>Por exemplo, liga a luz o interior, destranca as portas, fecha o depósito de combustível quando os <i>airbags</i> são ativos, o assistente de bordo do automóvel alerta sobre o acidente detalhadamente para quem que vai assistir os ocupantes do mesmo.</p>
<i>Anti-Block System</i> (ABS)	<p>Impede que as rodas bloqueiem durante uma travagem de emergência e ajuda o condutor na travagem.</p>
Sistema de controlo de tração	<p>Melhora a estabilidade do veículo, controlando as rodas quando o condutor aplica demasiada velocidade. Este sistema ajusta automaticamente o poder do motor.</p>
Tração às quatro rodas	<p>A tração às 4 rodas distribui força pelas rodas da frente e de trás para maximizar a tração.</p>
Controlo eletrónico de estabilidade	<p>Foi desenhado para prestar assistência aos condutores, para estes manterem o controlo do automóvel durante manobras difíceis. Quando deteta quando o automóvel está prestes a derrapar e aplica automaticamente o travão numa das rodas. Este dispositivo destina-se a reduzir a ocorrência de colisões, em que o automóvel saía da estrada e embata nas proteções/limites laterais existentes (evitando assim os capotamentos).</p>
Isofix	<p>Os automóveis mais recentes já estão equipados com o <i>isofix</i>, este é um ponto de fixação localizado no piso da mala ou nas traseiras do banco. É uma conexão rígida e permanente entre a cadeira auto e o chassis do automóvel, em caso de travagem brusca ou acidente, faz com que seja menor a força de impacto que a criança absorverá.</p>

Fonte: Elaboração própria¹.

Em suma:

O conceito de mobilidade abarca tanto o movimento em grande escala como em pequena escala: de pessoas, objetos e informação (Hannam, 2006; Sheller e Urry, 2006).

O progresso da tecnologia permitiu a descoberta de novas formas de mobilidade que para além de serem mais rápidas também cobrem distâncias maiores; destas formas de mobilidade foi o automóvel que se destacou e instalou de forma generalizada nas sociedades, transformando-se num símbolo de liberdade de movimento (Lopes, 2010; Bull, 2004).

Vários autores abordam a relação condutor-automóvel de formas semelhantes, mas com conceitos ou expressões diferentes:

- Urry (2000) utiliza o conceito *automobility* para declarar que o condutor é um ser híbrido, um ser humano autónomo a conduzir uma máquina autónoma. E usa a expressão “habitar o carro” para dizer que existem diversas socializações no automóvel que são interligadas através de ajustamentos de tempo e espaço que as viagens de automóvel permitem efetuar;

- Araújo (2004) emprega o termo *cyborg* para afirmar que os indivíduos não existem sem a tecnologia, não considerando o automóvel nem um espaço público nem privado que descreve a definição de um estilo de vida, ainda que embora se observem discrepâncias entre as condições objetivas de vida e a capacidade para concretizar os referenciais culturais e simbólicos a que o automóvel está associado;

- Miller (2001) utiliza a expressão “humanização do carro” para explicar que este reflete a humanização na individualização do indivíduo;

¹ Adaptado de: Bébé-confort, We carry the future (2014) “Como funciona o Isofix?”; Bébé-confort, We carry the future (2014) “Porquê escolher o Isofix?”; Edmunds, “Top 10 High-Tech Car Safety Technologies”, Tori Tellem; TheTravelers Indemnity Company (2017) “Shopping for a Safe car”, The Travelers Indemnity Company; Reader’s digest (2017) “9 Car Safety Features to Look Out For”, *Reader’s digest*.

- Beckmann (2005) afirma que o ser humano está constantemente a mover-se sem ser movido, pois para este autor, mobilidade significa ter a capacidade de ser móvel sem necessariamente realizar movimentos. De forma semelhante a Araújo (2004) e Urry (2000), entende a noção de hibridismo como a fusão de atividades dos seres humanos e das máquinas e que o *cyborg* possui características dos humanos e das máquinas. Porém, na sua opinião, o hibridismo refere-se no nível em que a tecnologia substitui a ação humana e.g. nos dispositivos embutidos no automóvel que auxiliam o condutor.

- Dant (2005) afirma que o *car-driver* é um produto de *design* e fabricação do ser humano. Em desacordo com Araújo (2004) e Urry (2001) no emprego dos conceitos de *cyborg* e híbrido, utiliza o termo *affordance* para descrever a relação entre automóvel e condutor como sendo, a identificação de possíveis usos de algo, ou seja, ver as potencialidades de utilização no quotidiano de um objeto.

As respostas emocionais relacionadas com os automóveis e a sua condução influenciam o investimento na compra de um automóvel. Esses sentimentos podem ser manipulados pelas campanhas publicitárias, ao seduzirem os potenciais consumidores com imagens associadas à aventura e liberdade (Sheller, 2004; Featherstone, 2005). Porém também alimenta ansiedades e frustrações das pessoas, que vão desde o medo do acidente e de morte até à intensa frustração de ficar preso no trânsito (Urry, 2000).

Através das famílias quando se associam sentimentos de segurança ao automóvel, os pais sentem-se capazes de ultrapassar a insegurança sentida quando conduzem com os seus filhos, pois as tecnologias do sistema de segurança que o automóvel tem permitem com que esse medo seja controlado ou minimizado (Sheller, 2004).

1.3. Uma moeda de duas faces: o risco da liberdade

A mobilidade é imperfeita, por mais seguro que seja o veículo, daí que esta e a segurança sejam frequentemente vistas como contraditórias: quanto mais móvel somos maior é o risco de acidente (Beckmann, 2005).

O acidente de automóvel é negado porque não é visto como uma ocorrência social normal, mas como uma aberração. As vítimas são enviadas para o hospital, o automóvel para a reparação ou ferro-velho após a peritagem e a estrada é rapidamente limpa e desimpedida para que o fluxo de trânsito não esteja muito tempo interrompido. Assim, num piscar de olhos, nada aconteceu e a ilusão de segurança continua para quem está a conduzir. Em alguns casos, a situação poderá ser demasiado perturbadora em relação à gravidade do acidente ou ao número de vítimas, o que atrai a atenção dos media por um curto espaço de tempo sobre esta ocorrência (Featherstone, 2005).

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS) no Relatório Global sobre Segurança Rodoviária de 2015, a morte por acidente automobilístico ocupa o primeiro lugar entre as dez principais causas de morte no mundo, como se pode observar na figura 1.

Mais de 1.2 milhões de pessoas no mundo morrem todos os anos nas estradas, ainda com milhares a sofrerem ferimentos graves que provocam consequências na sua saúde a longo termo, fazendo com que as vítimas tenham uma perda de qualidade de vida (WHO, 2015; Brunhoso, 2015).

Isto ainda acontece apesar de existir uma crescente consciencialização para a situação de crise em que vivemos atualmente de insegurança rodoviária e que trás consigo impactos a nível social e económico que ameaçam as recentes conquistas ao nível do desenvolvimento dos cuidados de saúde. As atuais iniciativas e níveis de investimento são inadequados para parar ou inverter o aumento das mortes resultantes de acidentes rodoviários. A segurança rodoviária não é um problema novo, mas na última década, a atividade a nível internacional ganhou novo impulso (ONU, 2010).

Mas enquanto o nivelamento das mortes no trânsito num contexto de motorização crescente é encorajador, ainda não há sinais de um declínio real (WHO, 2015). Em 2015 foi estimado que os ferimentos causados por acidentes rodoviários sejam a nona causa de morte, atravessando todos os grupos de idades e é previsível que sejam a sétima causa de morte em 2030 (WHO, 2015). O elevado número de acidentes rodoviários resulta, em parte,

do rápido aumento da motorização sem a melhoria de estratégias de segurança rodoviária (ONU, 2010).

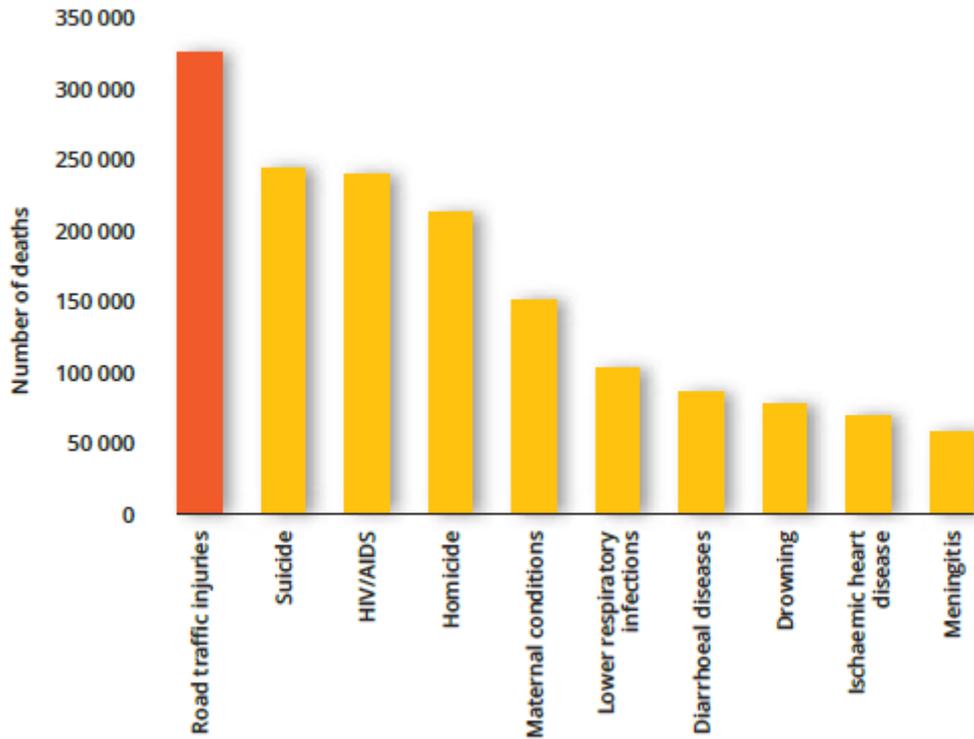


Figura 1 – Top das dez causas de morte nos indivíduos com idades compreendidas entre os 15-29 anos, em 2012.

Fonte: OMS, Relatório Global sobre Segurança Rodoviária, 2015.

De acordo com a OMS, a segurança nas estradas é de responsabilidade exclusiva dos utilizadores das vias e a resposta passa por encorajar os condutores a adotarem comportamentos responsáveis, pois se o acidente é um problema humano previsível e evitável, então poderá ser analisado e controlado (Featherstone, 2005).

Dado o fator humano ser a principal causa de acidentes rodoviários, também é o ser humano quem sofre as consequências do seu próprio erro (Leal, sd; Brunhoso, 2015). Por isso é necessário desenvolver um sistema de transporte que tenha capacidade de se adaptar às

limitações do ser humano, levando em conta a fragilidade do corpo humano. E dado que os automóveis são conduzidos por seres humanos, torna-se impossível eliminar o erro humano e o acidente que resulta do mesmo. O objetivo de um sistema seguro é, pois garantir que esses acidentes não provocam a morte ou nenhum ferimento grave. É necessária uma abordagem que tenha em consideração as limitações humanas, os utilizadores da via, os veículos (neste caso automóveis) e a rede rodoviária. Todos têm de ser abordados de uma forma integrada (ONU, 2010).

À medida que a velocidade média do tráfego aumenta, também a probabilidade de um acidente. Quando ocorre um acidente, o risco de morte e lesões graves é maior em velocidades mais elevadas. Outros fatores para além da idade e do sexo do indivíduo que provavelmente influenciam a velocidade, nomeadamente o álcool, o *design* da estrada, a densidade do tráfego e as condições climáticas (WHO, 2015).

A sinistralidade está associada não só às falhas humanas como a atitudes e comportamentos desadequados antes ou durante o ato de conduzir (Brunhoso, 2015).

- **Velocidade**

O excesso de velocidade é um dos fatores que contribuirão para que a probabilidade de um acidente acontecer seja maior, bem como para o maior nível de gravidade do mesmo. Porém, as viagens rápidas, fáceis e com custos baixos são preferenciais para os indivíduos e para o crescimento económico do país. É importante a gestão da velocidade para a promoção de segurança na via rodoviária. Para isso é necessário um conjunto de medidas de regulação da velocidade dos veículos nos diferentes ambientes rodoviários. Porém, para tornar os limites de velocidade efetivos é necessário executá-los e vigiá-los (ONU, 2010).

Pelo artigo 24º do Código da Estrada português,

“O condutor deve regular a velocidade de modo a que, atendendo à presença de outros utilizadores, em particular os vulneráveis, às características e estado da via e do veículo, à carga transportada, às condições meteorológicas

ou ambientais, à intensidade do trânsito e a quaisquer outras circunstâncias relevantes, possa, em boas condições de segurança, executar as manobras cuja necessidade seja de prever e, especialmente, fazer parar o veículo no espaço livre e visível à sua frente.”

Assim, o condutor deve não só cumprir os limites de velocidade impostos como também deve ter em atenção o ambiente em que circula e ter o cuidado em adequar a velocidade em que circula para sua proteção como de terceiros (passageiros, peões e outros condutores de veículos).

- **Consumo de bebidas alcoólicas e/ou substâncias psicotrópicas**

A ingestão de bebidas alcoólicas aumenta a probabilidade de se dar um acidente rodoviário, bem como da gravidade do mesmo. Está cientificamente provado que os condutores que acusarem um nível entre os 0,02g/dl e 0,05g/dl de álcool no sangue têm um risco três vezes maior de morrer; este risco aumenta pelo menos seis vezes quando se apresenta um consumo entre 0,05g/dl e 0,08g/dl; aumentando exponencialmente acima dos 0,08g/l (ONU, 2011). Em Portugal a legislação inscrita através do Código da Estrada, pelo artigo 81º afirma que “é proibido conduzir sob a influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas”, sendo considerado conduzir sob a influência de álcool, o condutor que acusa uma taxa de álcool no sangue igual ou superior 0,05g/l de sangue.

O consumo de álcool está associado a outros comportamentos de risco enquanto condutor, como seja o excesso de velocidade ou a não utilização dos cintos de segurança.

A aplicação das leis de condução de bebidas melhora a eficácia e a longevidade do cumprimento das mesmas e também que é mais eficaz quando é apoiada por campanhas de conscientização pública (ONU, 2011: 30-31).

- **Sistemas de retenção**

Foi em 1968 na Convenção de Viena sobre o Tráfego Rodoviário que passou a ser obrigatório a utilização de cintos de segurança pelos condutores e passageiros de veículos a motor, exceto se a legislação nacional não o exija (Ferreira e van As, 2017).

O cinto de segurança apresenta várias vantagens: 1) evita que o ocupante seja projetado para fora do automóvel após o impacto do acidente; 2) reduz o risco de contacto com o interior do automóvel, ou seja, que o ocupante embata no volante, painel ou assento à sua frente; 3) evita embater nos outros ocupantes do automóvel; 4) distribui a força de um acidente sobre a parte mais forte do corpo humano, reduzindo assim o risco de lesões internas (Ferreira e van As, 2017). Limita também o deslocamento dos ocupantes no automóvel em caso de acidente ou desaceleração brusca do automóvel, com a finalidade de reduzir o risco de lesões graves ou fatais. Fazem parte e trabalham como parte do sistema de retenção mais amplo, que inclui, também os *airbags*, assentos, apoios de cabeça, entre outros (ONU, 2010; Brunhoso, 2015).

Verifica-se um significativo benefício na utilização de dispositivos na prevenção de traumas decorrentes de acidentes de automóvel. Sabe-se que usar um cinto de segurança reduz o risco de ocorrência de morte entre condutores e ocupantes do banco dianteiro em 45-50%, e o risco de ferimentos ligeiros em 20% e graves em 45%. Diminui igualmente o risco de ser projetado do automóvel em caso de choque (ONU, 2010; Brunhoso, 2015).

Pelo artigo 82º do Código da Estrada português, “o condutor e passageiros transportados em automóveis são obrigatórios a usar os cintos e demais dispositivos de segurança com que os veículos estejam equipados”.

Em Portugal os acidentes rodoviários são uma das principais causas de morte entre as crianças, sendo fundamental o correto uso dos sistemas de retenção para crianças no transporte das mesmas, para que as possíveis lesões em caso de acidente sejam reduzidas (Brunhoso, 2015; Bernardo *et al*, 2011).

Os cintos de segurança não são projetados para crianças e não proporcionam a mesma segurança e proteção que dão aos adultos, porém é necessário restringi-los com cintos de segurança para adultos. E dado os automóveis não estarem adaptados e adequados ao transporte de crianças (e à idade das mesmas) é necessário adaptar os sistemas de retenção para que estes protejam as crianças. Sabe-se que as crianças com uma restrição adequada têm uma menor probabilidade/possibilidade de serem vítimas mortais de acidentes automobilísticos ou sofrerem ferimentos do que crianças sem quaisquer restrições (ONU, 2010; Ferreira e van As, 2017).

Pelo artigo 55º do Código da Estrada português,

- 1- “As crianças com menos de 12 anos de idade transportadas em automóveis equipados com cintos de segurança, desde que tenham altura inferior a 135 cm, devem ser segurar por sistema de retenção homologado e adaptado ao seu tamanho e peso.
- 2- O transporte das crianças referidas no número anterior deve ser efectuado no banco da retaguarda, salvo nas seguintes situações:
 - a) Se a criança tiver idade inferior a 3 anos e o transporte se fizer utilizando sistema de retenção virado para a retaguarda, não podendo, neste caso, estar ativada a almofada de ar frontal no lugar do passageiro;
 - b) Se a criança tiver idade igual ou superior a 3 anos e o automóvel não dispuser de cintos de segurança no banco da retaguarda, ou não dispuser deste banco;”

Tabela 2: Total de Vítimas entre os anos 2006-2015, em Portugal

2006-2015	Vítimas Mortais	Feridos Graves	Feridos Leves	Total
Com capacete/cinto de segurança	964	3818	89555	94337
Com sistema de retenção para criança	27	251	10416	10694
Sem capacete/cinto de segurança	372	889	9503	10764
Sem sistema de retenção para a criança	13	56	864	933
Total	1376	5014	110338	116728

Fonte: ANSR, Elaboração própria.

Desde 2006 até 2015 já se verificaram em um total de 274282 (Apêndice A) vítimas de acidentes rodoviários, das quais 17668 (Apêndice A) são crianças com idade igual ou superior a 14 anos.

Verifica-se que existe um maior número de vítimas mortais, bem como um maior número de feridos graves e leves, quando estas utilizam sistema de retenção para crianças (tabela 2). Isto pode ter diversas explicações nomeadamente os fatores que contribuíram para que o acidente se sucedesse, em particular o excesso de velocidade ou como Brunhoso (2015) verificou, o uso de sistema de retenção para crianças é elevado, no entanto a sua proteção efetiva não é total devido à utilização errada dos mesmos, que podem não só exponenciar a gravidade do acidente como das lesões causadas. Bernardo *et al.*, (2011) afirma que a utilização dos sistemas de retenção para crianças diminui à medida que a criança

crece, o que causa um aumento da probabilidade da ocorrência de mortes de crianças nos acidentes.

É necessário insistir nos cuidados a ter quando se colocam os sistemas de retenção à criança, já que colocados indevidamente poderão não ter o efeito desejado: proteger a criança aquando de um acidente rodoviário.

- **Distrações para o condutor**

Conduzir tornou-se num acumular de múltiplas atividades, cada uma realizada com diferentes graus de distração: comunicar com os passageiros ou outros condutores através de dispositivos do automóvel ou através de gesto e outras linhas de comunicação mediada (e.g. estar ao telemóvel ou na *internet*), ouvir o rádio ou a televisão, a fumar, entre outros (Featherstone, 2005; Beckmann, 2005).

Dentro desta variedade de tipos de distração estão os dispositivos (tecnologias) do automóvel. De todos o telemóvel é a principal causa de distração de quem vai ao volante. Este dispositivo cria diversos tipos de distração: visual, auditiva, manual e cognitiva. O envio de mensagens (conhecidas como *sms*) envolve a distração cognitiva, manual e visual; enquanto o falar ao telemóvel também envolve a distração cognitiva e auditiva (principalmente), o que vai prejudicar o desempenho da condução, nomeadamente o tempo de reação. No entanto, existem poucas informações sobre a eficácia de intervenções para reduzir o uso do telemóvel durante a condução (ONU, 2010).

Pelo artigo 84º do Código da Estrada português “é proibida ao condutor, durante a marcha do veículo, a utilização ou manuseamento de forma continuada de qualquer tipo de equipamento ou aparelho suscetível de prejudicar a condução, designadamente auscultadores sonoros e aparelhos radiotelefónicos”.

Apesar disso, o tipo de acidentes mais comum está relacionado com estágio de desenvolvimento das crianças, ou seja, as crianças em idade escolar ao ter as capacidades de

raciocínio e motores mais desenvolvidas contribuem para a distração do condutor, pois são mais independentes e curiosas afirma Bernardo *et al*, (2011).

- **A segurança na construção do automóvel**

Automóveis seguros são uma parte importante na prevenção e redução da probabilidade de ocorrer um acidente como de causar vítimas mortais e ferimentos graves (ONU, 2010). As medidas de segurança adotadas na última época têm beneficiado de forma positiva os ocupantes de automóveis (Adminaite *et al*, 2016).

A diminuição das mortes pode ter sido em resultado de diversos fatores, como a aplicação, mudança de comportamento e infraestruturas mais seguras. Denota-se assim a melhoria dos padrões de segurança dos veículos desde a década de 90 veio a ter um papel importante (Adminaite *et al*, 2016).

Com o avançar dos anos, foi-se exigindo uma combinação de requisitos regulamentares, e também por parte do consumidor, que levou a que os automóveis ficassem cada vez mais seguros. Muitas desses requisitos inicialmente eram complementos de segurança em automóveis de alta gama que depois vieram a tornar-se obrigatórios para todos os automóveis (ONU, 2010).

Os testes de colisão (*crash-cars*) feitos pelo Euro NCAP² são mais rigorosos do que aqueles exigidos pela regulação. Um automóvel que apenas preencha os requisitos legais mínimos de segurança da UE, irá receber a classificação de zero estrelas. É preciso que este tenha um bom desempenho em proteção para ocupantes adultos, proteção para ocupantes infantis, proteção para peões e sistemas de assistência de segurança (Adminaite *et al*, 2016). Em 2009 o Euro NCAP introduziu uma avaliação adicional, a assistência de segurança, com o intuito de testar a prevenção de colisões e as tecnologias de mitigação de lesões. A maioria dos fabricantes de automóveis superaram o “desafio”, o que demonstra que estes estão prontos para fornecer elevados padrões de segurança do que é usualmente exigido pela

² Programa Europeu de Avaliação de Automóveis Novos, fundado em 1997.

regulamentação. Os testes surgem e tornam-se mais rigorosos à medida que novas inovações se tornam disponíveis (Adminaite *et all*, 2016).

O nível de segurança é avaliado através de um número de testes de tecnologia e testes de colisão. Esses testes representam cenários de colisão da vida real que podem resultar em ocupantes feridos ou mortos. Embora seja impossível capturar completamente a complexidade do mundo real, estes testes têm como objetivo promover melhores práticas em segurança automóvel entre os fabricantes. O teste de colisão em laboratório só fornece uma avaliação limitada do nível geral de segurança de um modelo de automóvel específico num ambiente artificial. O desempenho do mundo real dá uma imagem abrangente do nível de segurança de inúmeros tipos de colisão e os seus resultados (Adminaite *et all*, 2016).

Os automóveis têm em média uma vida útil superior a 20 anos, sendo a renovação de automóveis um processo lento, portanto, é importante que as melhorias de segurança do automóvel atualmente disponível estejam incorporadas em todos os novos automóveis. É necessário que a UE adote uma forte legislação para que os segmentos de mercado com preços mais baixos também incorporem as melhorias de segurança dos “automóveis de topo”, pois nem todos os modelos vendidos na Europa são testados pelo Euro NCAP e nem todos os modelos do mesmo tipo são vendidos com os mesmos padrões de equipamento de segurança. O regulamento revela-se necessário para garantir que os benefícios de segurança se encontrem em todos os veículos novos, não se limitando àqueles consumidos que possuem capital monetário elevado ou apenas àqueles mais bem informados (Adminaite *et all*, 2016).

Para verificar o automóvel e os seus componentes (tanto dispositivos como acessórios) é importante e obrigatório em Portugal, pela legislação em vigor, que os automóveis sejam regularmente inspecionados para aprovação do respetivo modelo; atribuição de matrícula; aprovação de alteração de características construtivas ou funcionais; verificação periódica das suas características e condições de segurança; verificação das suas características construtivas ou funcionais do veículo, após a reparação em consequência de acidente; controlo aleatório da natureza técnica, na via pública, para verificação das

respetivas condições de manutenção nos termos de diploma próprio (Artigo 116º do Código da Estrada).

No Plano Global para a Década de Ação para a Segurança Rodoviária 2011-2020 a ONU afirma que é crucial para a sustentabilidade de uma estrada segura um plano urbano e planeamento de transporte, uma construção de estradas seguras, um melhoramento das características de segurança dos automóveis, bem como o controlo eficaz pelos agentes das autoridades para o reforço das leis do Código da Estrada, nomeadamente controlo da velocidade, o uso de sistemas de retenção (de adultos e crianças) e reforçar o controlo de álcool no sangue dos condutores. São também importantes campanhas de sensibilização que sublinhem a importância do cumprimento das leis do Código da Estrada através do conhecimento dos riscos, bem como das coimas associadas à violação das leis.

Bernardo *et al* (2011) declara que um “factor de risco importante é o conhecimento ou desconhecimento dos pais sobre o transporte seguro de crianças nos automóveis” (p. 29). Torna-se fundamental que os pais, e toda a sociedade, estejam consciencializados para esta problemática, a morte de crianças por acidentes rodoviários (Bernardo *et al*, 2011).

Em suma:

Embora exista uma consciencialização para a situação de crise de insegurança rodoviária em que vivemos, as atuais medidas para o aumento da motorização não são adequadas para parar ou inverter o número de mortes ou feridos resultantes de acidentes rodoviários.

A principal causa de acidentes é o fator humano, pelo que é necessário desenvolver um sistema de transporte que tenha capacidade de se adaptar às limitações do ser humano e à fragilidade do seu corpo. Não é só às falhas humanas que a sinistralidade está associada, mas também aos comportamentos e atitudes desadequados antes e durante a condução.

2. Focos e viragens: a atenção contemporânea sobre a criança e a infância

Nesta segunda secção, darei conta do porquê do enfoque na criança quando esta é passageira numa viagem de automóvel e, conseqüentemente, exposta ao risco. Para tal é necessária uma melhor compreensão da representação atual da sociedade sobre a criança. A representação que os adultos têm sobre o que é e quem é a criança irá ditar o peso da importância da mesma e assim o nível de preocupação e proteção sobre ela, ditando qual o papel que ocupa na sociedade.

2.1. O lugar da Criança na Sociedade

“Nos termos da presente Convenção, criança é todo o ser humano menor de 18 anos, salvo se, nos termos da lei lhe for aplicável, atingir a maioridade mais cedo.”³

A partir da observação de índices demográficos desde as últimas décadas, nos países do Ocidente, denota-se a existência de um decréscimo dos índices de mortalidade, quer de adultos, quer de crianças, que coexiste com um decréscimo da fecundidade e uma esperança média de vida longa (fruto de divulgação e utilização de meios contraceptivos e devido ao avanço da medicina em prol do bem-estar e saúde dos indivíduos). Estes fatores resultam em sociedades envelhecidas, onde a preocupação social em relação à criança tem aumentado. O facto de a criança simbolizar o futuro, torna-a, no centro de debates sobre “formas e fronteiras da vida, da parentalidade biológica, jurídica e social” (Almeida, 2009:19; Almeida, 2011), em especial em sociedades de risco e reflexivas, onde se cria na criança uma expectativa de estabilidade (Saramago, 2001; Almeida, 2009).

A aprovação das Nações Unidas da Convenção sobre os Direitos da Criança (1989), estabelece uma mudança decisiva na forma de olhar para o estatuto de criança. Por parte dos adultos há uma nova representação da criança, ao dar-se relevância ao seu “superior

³ UNICEF, Convenção sobre os Direitos da Criança, Artigo 1º, p. 6.

interesse” (Almeida, 2011). Porém, anteriormente à Convenção, a questão dos direitos da criança não estava esquecida. Em 1923 a Sociedade das Nações publica a primeira declaração sobre os direitos da criança (Almeida, 2009), onde em 1959 são aprovados na Assembleia Geral das Nações Unidas os 10 princípios da Declaração dos Direitos da Criança (Almeida, 2009; Almeida, 2011).

Só após a Convenção sobre os Direitos da Criança é que a Declaração dos Direitos da Criança é aprovada pela ONU (Almeida, 2011; Declaração dos Direitos das Crianças). A Convenção e a Declaração veem expor uma nova representação da criança, ao dar importância ao superior interesse da mesma. Dando-lhe “oficialmente” direitos-proteção e direitos-liberdades, “isto é, cada criança tem o direito de ser protegido contra todas as formas de discriminação (independentemente de sexo, raça, cor, língua, religião, nacionalidade, origem social ou étnica) ou de violência, abuso, exploração” (Almeida, 2011: 144).

Os países que assinaram esta declaração devem garantir todos os direitos e liberdades à criança, para que esta desenvolva uma personalidade plena e tenha um conjunto de direitos de participação na sociedade, “é como se lhe fosse atribuído um estatuto de quase-parceiro (do adulto) no contrato social” (*Ibidem*).

Na transição da família tradicional para a família moderna deu-se uma mudança de visão em relação às crianças, a qual as Nações Unidas e a UNICEF, foi criada no segundo pós-guerra com o intuito de melhorar a vida das crianças em todos os aspetos das suas vidas, nomeadamente ao nível da saúde, educação, etc., vieram reforçar ao torná-la “oficial” perante o mundo. A infância é, portanto, uma categoria diferente das outras etapas do social, que distancia a representação das crianças como sendo apenas objetos de socialização. Isto permite caracterizar a infância, mas igualmente a sociedade onde esta se encontra inserida, Saramago (2001) cita Corsaro (1997) “consideram-se assim as crianças “(...) componentes de um grupo social que tem um lugar na estrutura social mais vasta” (p. 26)”

2.2. O lugar da Criança na Família

A família tem tido um grande peso na transformação e reconfiguração da posição e do papel da criança na sociedade ao longo dos anos.

O termo família assinala uma variedade de formas de organização da vida em comum, que vão sendo diferentes em função de diversos contextos: históricos, sociais e culturais, nas quais as famílias se encontram (Dias, 2015). Esta autora menciona Gubrium e Holdstein (1990: 13), onde estes “referem que o termo família é uma componente de um discurso particular que serve para descrever as relações humanas tanto no interior como no exterior” (p.9). Assim, a caracterização da convivência da família impõe a existência de critérios claros sobre o espaço de convivência familiar, como também a definição das relações entre os indivíduos que compõem a família (Saraceno, 1997). A definição dos termos das relações dos indivíduos que compõem a família define papéis e posições sociais construídos e esperados com que os indivíduos iram identificar-se (Dias, 2015).

Na família dita tradicional, entre todas as classes sociais, o relacionamento conjugal e parental era formal e distanciado. Sentimentos como a amizade, o amor, a ternura ou afeição eram quase inexistentes (Dias, 2010). A comunicação era reduzida ao mínimo, o que conduzia ao isolamento no interior da própria família.

A infância não era, porém, vista socialmente de forma uniforme e regular no passado. Em alguns meios uma vez batizado, o recém-nascido era entregue a uma ama-de-leite mercenária⁴ até completar os dois anos de idade. Uma vez ultrapassada a primeira infância, este era colocado nas casas de outras famílias para ser aprendiz de um ofício, fazer o trabalho pesado, ser criado ou para aprender a ser cavaleiro “esta prática encontrava-se difundida em todas as condições sociais” (Dias, 2010:39). Embora no povo, os filhos fossem considerados mão-de-obra para auxiliar nas despesas da casa, nas classes mais altas estes possuíam a

⁴ Alguns autores, em particular Shorter (1975), denominam as amas-de-leite como “amas mercenárias”, pois a grande parte das mortes de crianças davam-se quando estas iam para os cuidados das mesmas. Estas eram pobres e na sua habitação verificavam-se más condições para a criação de um bebé e negligenciavam-no.

função de linhagem, um filho (em especial se fosse do sexo masculino) iria dar continuação ao nome de família e dos bens patrimoniais (Oliveira, 2011; Sá 2011).

A criança passava assim, após regressar à sua família, a conviver diretamente com os adultos através da aprendizagem de uma arte ou ofício, dando-se a socialização da mesma num meio heterogéneo e do adulto: a família, a vizinhança e a comunidade (Cunha, 2007).

Apesar das inúmeras gravidezes, a mortalidade infantil nos primeiros anos reduzia o número de filhos que o casal tinha. Existem duas teses: a primeira é defendida pela maioria dos historiadores, como por exemplo Stone e Ariés em que a indiferença parental seria uma autodefesa dos pais devido à elevada mortalidade infantil; outros como Badinter e Shorter afirmam que a mortalidade infantil elevada se devia à indiferença parental (Saraceno, 1997; Cunha, 2007; Shorter, 1975). Shorter (1975) chega mesmo a afirmar que “a elevada taxa de perda de bebés não constitui explicação suficiente para a falta de amor maternal tradicional *precisamente porque era esta falta de cuidados a responsável pela mortalidade*” (p. 219).

Embora existam algumas indicações que os pais faziam tudo o que conseguiam para que as crianças sobrevivessem (Saraceno, 1997), Sá (2011) declara que “as crianças eram alvo de afecto por parte dos pais, sobretudo quando tinham passado os perigos dos primeiros anos de vida”⁵. A pesar disso a tese principal é a de indiferença parental.

O número de filhos, na família tradicional, era delimitado por dois reguladores principais: o regulador natural da morte – não só a mortalidade infantil como também da própria mãe quando a gravidez tinha complicações ou quando o parto corria mal; o regulador social – o celibato feminino e o casamento tardio que tinha como função reduzir o período fértil da mulher. O regulador social funcionava de forma a prevenir uma família numerosa, seria, portanto, uma tentativa de controlar o número de filhos. Isto leva a pensar que os casais estavam a recorrer a práticas contraceptivas⁶ (Cunha, 2007; Sá, 2011).

⁵ O enfaixamento do corpo, Oliveira (2011) afirma que independentemente dos maiores ou menores malefícios que esta prática tenha provocado no crescimento, os pais faziam-no para proteger os pequenos dos animais com quem a família partilhava a casa e também para prevenir uma deformação do corpo do recém-nascido.

⁶ Na verdade, todas as sociedades são contraceptivas. Detrás vêm mais algumas práticas contraceptivas que se podem somar às já referidas como: ervas e chás, o aleitamento prolongado, a abstinência sexual em dias

A falta de princípios de higiene, o enfaixamento do corpo, a alimentação indigesta, deixar o bebê sem vigilância durante grandes períodos de tempo, o abandono de bebês e crianças, bem como a recusa do aleitamento, a entrega de recém-nascidos a amas mercenárias, o tratamento desigual dos filhos (em função da sua identidade social, sendo as raparigas e as crianças mais novas as vítimas), a difusão da aprendizagem, a não comparência dos pais ao enterro dos seus filhos eram características dessa relação marcada pelo desinteresse (este alimentava a negligência e o mais fundamental: o afeto) (Cunha, 2007; Shorter, 1975). Em contraste aos dias de hoje, os comportamentos da altura parecem negligentes. Contudo, o interesse ou a falta do mesmo pelas crianças, não são característicos de um determinado período histórico, coexistem na mesma sociedade (Cunha, 2007).

Na família tradicional, anterior ao século XIV, não se olhava para as crianças como crianças, mas sim como pequenos adultos. Ariès apoia-se nessa tese através da sua interpretação de arte onde as crianças quase não surgiam em pinturas e nas que eram representadas eram retratadas de forma semelhante aos adultos, sendo adultos em miniatura (Corsaro, 2011). Gélis (1990) afirma que apenas a partir do século XIV e prolongando-se até ao século XVII – embora Shorter (1975) declare que apenas no século XX – a transformação da representação da criança perante a família tenha terminado. A esta mudança na relação pais-filhos Ariès (1988) denomina: a sentimentalização, de onde nasce o sentimento de infância; Shorter (1975) designa este sentimento o amor maternal. Este autor declara que a causa da introdução do sentimento na família revelou-se principalmente através do cair do desuso do costume de enviar os seus bebês a amas mercenárias e as próprias mães começarem a amamentação, que fez consequentemente com que estas, passassem mais tempo com os seus bebês e se afeiçoassem e sentissem carinho perante os seus filhos. Deste modo a infância passe a ser uma fase independente da idade adulta.

Esta mudança face à relação com as crianças deu-se de forma gradual em primeiro lugar nas classes mais altas. As outras classes apenas chegaram a essa conceção através de

específicos da semana e em datas litúrgicas, o aborto, o abandono e o infanticídio “acidental” (Cunha, 2007; Sá, 2011).

outras formas: aquisição de poder económico, transformações das condições de trabalho e de vida (Saraceno, 1997; Shorter, 1975).

Ariès (1988) admite que o reconhecimento da infância tenha provocado um duplo sentimento: o sentimento da criança-brinquedo, isto é a criança enquanto fonte de prazer e divertimento onde “as crianças eram idolatradas e valorizadas como fonte de diversão ou escape para adultos, especialmente para as mulheres” (Corsaro, 2011:77). Este sentimento foi descoberto no contacto próximo entre a mãe (esta já sem o peso do dever reprodutivo e o bebé sem o enfaixamento); o sentimento de infância enquanto idade específica e vulnerável (onde os pais-adultos têm o dever de cuidar, proteger e formar) (Cunha, 2007; Almeida, 2011), quando a infância foi vista como um tempo de inocência. Igualmente surge o conceito de paternidade, tendo este associado deveres e obrigações em relação à criança por parte do homem (Dias, 2015).

O sentimento da criança-brinquedo foi criticado e deu lugar ao sentimento de moralização que surge no século XVI até ao século XVIII, vindo dos escolásticos e moralistas da época, que utilizavam como argumento o facto de a infância ser um período de imaturidade e preparação para a vida adulta, em que as crianças devem ser disciplinadas (Corsaro, 2011). Estes argumentos foram “a base para o desenvolvimento da psicologia da criança, que teve tremenda influência sobre as concepções da infância e de educação nos tempos contemporâneos” (Corsaro, 2011:78).

À medida que se vai desenvolvendo uma nova atitude em relação à criança, os casais começam a limitar a sua descendência com o propósito de investirem em cada filho (este é insubstituível), o que obriga à adoção de práticas de contraceção mais eficácias de forma à realização da estratégia familiar onde a criança está no centro enquanto “objeto” a acarinhar, a proteger, a educar e a moralizar (Cunha, 2007).

Na família moderna, como afirma Mckie, existe na sociedade a imagem de como deve ser uma família: feliz, afetuosa, permanente, onde existe confiança, lealdade, reciprocidade e intimidade (Dias, 2015). Estas representações revelam “um profundo simbolismo, como se tornam parte integrante da nossa estrutura de pensamento, formando uma matriz de

referência e de ação (...)” (Dias, 2015: 10). A família, agora aberta aos sentimentos, redefine o lugar dos filhos: “de elos da cadeia geracional que perpetua uma linhagem, ou força de trabalho em miniatura e em formação, com objectivos em si, a centro afectivo e simbólico da própria afectividade familiar” (Saraceno, 1997: 122).

Durante os anos 70 e 80, ocorreram alguns inquéritos em França e na Suíça que procuraram avaliar a importância que a reprodução tinha nos projetos de vida tanto pessoais como conjugais. Desses inquéritos retiraram-se algumas conclusões: a criança está associada ao casamento, porém de uma forma diferente de anteriormente, agora a criança não é acolhida a não ser que o casal faça sentido; apesar de a criança ainda estar associada ao casamento, existe uma dependência menor dos casais em relação aos filhos, ou seja não necessitam de ter filhos para que se sintam felizes a nível conjugal ou pessoal.

A possibilidade de decidir ter ou não filhos e planejar quando os desejam receber na sua vida fez com se desse uma quebra nas taxas de natalidade e de fecundidade e com que o adiamento do nascimento do primeiro filho recaísse em idades cada vez mais tardias (situando-se no final do período fértil da mulher), embora com diversas motivações e valores a ela associadas. Os casais têm em conta na sua decisão de quando ter filhos as suas trajetórias escolares longas (o facto de o ensino superior se ter tornado mais acessível, faz com que o ensino ocupe mais tempo nas vidas dos indivíduos), a procura de uma estabilidade tanto profissional como económica e até mesmo conjugal. Observando-se cuidadosamente, os casais parecem não rejeitar a vinda dos filhos em prol do seu bem-estar ou de investimentos alternativos, estes relevam insegurança em relação à sua capacidade de assumir o papel de pais e as responsabilidades intrincadas à parentalidade (Cunha, 2007; Costa, 2016).

A criança ao longo do tempo perdeu muitas das funções que tinha tradicionalmente e que a família tinha na sua existência. Cunha (2007) afirma que na perspectiva de Bassand e Kellerhaks (1975) uma das funções essenciais da criança era a função económica, sendo que quantos mais filhos o casal tinha, mais mão-de-obra tinha para participar na produção familiar. Porém, após a industrialização, a mão-de-obra infantil deixou de ser importante e

foi substituída pela função assistencial sendo esperado que os filhos quando adultos prestassem cuidados aos pais idosos. O facto de surgir a liberdade de escolha do cônjuge e o afastamento do local de residência do casal fez com os indivíduos se tornassem anónimos e assim a função de linhagem, onde um filho garantia a continuação da linhagem e da conservação da herança familiar, se perdesse. A função religiosa dos filhos, segundo a qual a vinda de uma criança era entendida como um sinal de que Deus abençoara a união do casal perdeu-se com a progressivamente laicização da sociedade. Por fim, a última função que a criança perdeu foi a estatutária, onde o casal só faria sentido através da reprodução, sendo que atualmente não ter filhos é visto como uma opção legítima. Assim, a principal função que a criança desempenha na família de hoje é a afetiva, onde para os pais é vista com origem de gratificação pessoal.

Em 1982, Kellerhals observou que o desejo de garantir uma relação afetiva privilegiada é uma razão central para ter filhos; outra é a função simbólica de coesão conjugal que este autor já tinha observado anteriormente e que se mantém: a criança simboliza o amor existente entre o casal (Cunha, 2007).

Singly (2011) afirma que a família contemporânea apesar de possuir menos critérios formais do que a família tradicional e a família moderna, não está vazia de normas, referências e lugar. A família contemporânea só é considerada (socialmente) uma “boa família” se esta permitir a adultos e a crianças um apoio por parte dos outros significativos pertencentes ao grupo. Este apoio (que funciona também como uma validação) exige por parte dos pais capacidades e práticas que sejam capazes de implementar novas normas na família.

A família, como a conhecemos hoje, gira em torno da criança e das suas necessidades: amor, segurança, disciplina/educação/formação, vigilância e investimento.

Cunha (2007) verificou no seu estudo sobre as funções simbólicas dos filhos nas famílias portuguesas que continuam a existir variadas expectativas colocadas na relação com os filhos e na função que estes desempenham ou devem desempenhar na família, porém a

função afetiva continua a ser destacada e colocada em cima de todas as outras, o que é um sinal efetivo de mudança do lugar da criança na família.

Em suma:

Nunca as crianças, no mundo ocidental, estiveram no centro da nossa preocupação como agora, não só por simbolizarem o futuro, mas como sendo seres frágeis que precisam de proteção.

Só a partir de 1959 com a aprovação dos dez primeiros princípios da Declaração dos Direitos da Criança é que o mundo dos adultos começou a olhar com interesse e preocupação para as crianças.

A família tem tido um grande peso na transformação e reconfiguração da posição e do papel da criança na sociedade ao longo dos anos. Para que possamos compreender o lugar da criança hoje, no presente, é necessário olharmos para a família do passado.

Parte II

“Uma viagem segura”

3. Problemática e Modelo de Análise

Analisando os índices demográficos das últimas décadas observa-se o decréscimo dos índices de mortalidade infantil e de adultos, bem como o decréscimo da fecundidade e uma esperança média de vida longa. Entre outros fatores, estes têm como resultado sociedades envelhecidas onde a preocupação recai na criança.

A mudança do lugar e da definição da criança perante a visão dos adultos iniciou-se na família e estende-se à sociedade mais ampla e ao mundo através da aprovação da Declaração dos Direitos da Criança pelas Nações Unidas. Atualmente a sociedade tem uma representação socialmente idealizada de como uma família deve ser: afetuosa e feliz, onde existe apoio mútuo e confiança entre os seus elementos.

Esta nova representação da família é fruto do surgimento da sentimentalização e tornou-se numa matriz de referência para todas as famílias. O lugar da criança dentro da família sofreu uma redefinição onde a criança perde todas as outras funções que tinha dentro da família e apenas lhe fica atribuída com a função de afeto. Esta é, portanto, sinónimo de futuro; um ser frágil e dependente de terceiros que tem de ser cuidada e protegida dos incontáveis riscos que o mundo, e em particular os seres humanos trazem para si próprios através, entre outros, do desenvolvimento tecnológico.

A produção de novos produtos tecnológicos faz-se com base nas suas virtudes, mas aparentemente são esquecidos os riscos que acompanham essa evolução. O risco avisa do perigo de uma potencial catástrofe e do rasto de destruição que esta deixará; o risco cessa quando se dá a catástrofe. “Todos nós sabemos que guiar um carro é uma actividade perigosa, que acarreta o risco de acidente” (Giddens, 2000:19) e o reconhecimento da existência do risco é aceitar a possibilidade de que o risco se concretize (Giddens, 2000).

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS) no Relatório Global sobre Segurança Rodoviária de 2015, a morte por acidente automobilístico ocupa o primeiro lugar entre as dez principais causas de morte no mundo.

Embora exista uma crescente consciencialização para a situação de crise que vivemos atualmente em termos de (in)segurança rodoviária, este problema trás consigo impactos a nível social e económico devastantes que ameaçam as recentes conquistas ao nível do desenvolvimento dos cuidados de saúde.

Em Portugal, entre os anos de 2006 – 2015 morreram nas estradas vítimas de acidentes rodoviários, enquanto passageiras, 71 crianças (até aos 14 anos incluídas); ficando 510 com ferimentos graves e 15329 com ferimentos ligeiros. Apesar do decréscimo verificado desde 2006 até 2015 nas mortes, feridos graves e feridos ligeiros, o que por si só já é encorajador num contexto de uma motorização cada vez mais crescente, ainda não há sinais de um declínio efetivo e duradouro.

A criança, na sua pressuposta ignorância e desconhecimento de todas as regras de condução e do funcionamento de automóvel, possui o sentimento de confiança (ontológica) perante o comportamento do condutor (frequentemente um dos seus pais): um adulto que foi certificado e aprovado como apto através de exames médico, escrito e prático para conduzir de forma responsável (segura) um automóvel.

O condutor possui o sentimento de confiança (ontológica), introduzido e transmitido pela publicidade, no conhecimento de todos os peritos que contribuíram para a construção do automóvel que comprou e conduz. Esta confiança aliada à rotina do quotidiano de onde o automóvel faz parte como sendo algo indispensável, apesar de ter conhecimento da sua fabilidade e de todos os riscos associados, faz com que se instale o sentimento de segurança perante a funcionalidade do mesmo.

Aliás, o automóvel está apetrechado de diversos dispositivos e acessórios pensados não só no conforto (principalmente) de quem conduz, mas também na segurança deste e dos passageiros transportados. Assim, o sistema de segurança do automóvel seduz o condutor com a promessa de evitar o acidente ou pelo menos a que este não seja de maior gravidade, fazendo com o que o sentimento de confiança que este tem com o automóvel se fortaleça.

Durante as viagens de férias ou fins-de-semana prolongados dezenas de pessoas entram nos seus automóveis e partem para ver familiares que vivem mais distantes ou para

relaxar noutra sítio, e levam a família consigo. Assim, no interior do automóvel não se encontram só os pais (pai e mãe) mas também os seus filhos. Porém quem está por detrás do volante é quem fica responsável pela segurança de todos os passageiros da viatura; essa pessoa será o pai ou a mãe, mas sempre um adulto, dado as crianças não terem competência para conduzir um automóvel. Sendo um dos pais o condutor usual, é pertinente conhecer quais as representações sociais que os pais possuem sobre a segurança rodoviária infantil. Daqui emergem sub-questões importantes: (1) Quais são as representações sociais dos pais e filhos/as sobre a segurança rodoviária? (2) Qual a representação de uma viagem segura na perceção dos pais-adultos? (3) Quais são as práticas que os pais adotam tendo em vista uma viagem segura (antes, durante a após esta)?

Para dar resposta a estas questões, definiram-se três objetivos gerais para este estudo: 1) Analisar as representações sociais pais-adultos (pai ou mãe) sobre a segurança rodoviária infantil; 2) Comparar e contrastar as representações sociais dos pais-adultos (pai ou mãe) e das crianças (dos/as filhos/as) sobre a segurança rodoviária infantil; e 3) Analisar as práticas associadas a uma viagem segura.

Não existe uma definição exata do que é a Segurança Rodoviária. Quando nos referimos à Segurança Rodoviária, é usualmente mencionado o conceito de “condução defensiva”, que é uma forma de condução cujo objetivo é prevenir qualquer acidente independente das condições de circulação, do veículo, meteorológicas e comportamentais, tanto de outros condutores como dos peões. É necessário ter consciência que cada viagem de automóvel, por muito curta que seja, é perigosa e por isso a atitude do condutor, é extremamente importante. O facto de este praticar uma condução defensiva contribui para evitar acidentes rodoviários. Para isso é necessário planejar a viagem, pois quando se planeia a viagem está-se a prever o que poderá acontecer; o que ajuda a ter uma melhor reação perante alguma situação de risco⁷.

⁷ Controlauto (2018). *Condução Defensiva*. Controlauto. Recuperado a 2 de março de 2018, <https://controlauto.pt/conducao-defensiva>

Quanto à Segurança Rodoviária Infantil, é colocada novamente em ênfase a atitude do condutor, neste não só no que já foi referido anteriormente, como tendo agora em atenção o passageiro-criança. Não existe somente a preocupação com a segurança do condutor e de todos aqueles com quem partilha a via, como existe um cuidado crescente quando há no automóvel uma criança. Deverá cumprir os regulamentos aplicados aos sistemas de retenção para crianças e de forma correta para que estes tenham eficácia⁸.

Neste estudo, a Segurança Rodoviária Infantil (SRI) constitui o conceito central no modelo de análise, o qual foi estudado a partir de duas dimensões principais de análise: representações sociais em torno da segurança rodoviária e práticas associadas à segurança rodoviária. Para cada uma destas dimensões de análise estabeleceram-se diversos indicadores. Para a primeira dimensão referida os indicadores estabelecidos são os seguintes: enunciação e caracterização do sistema de segurança do veículo e caracterização do que é “uma viagem segura” na perspetiva de adultos-pais e de crianças. Na segunda dimensão os principais indicadores selecionados são: caracterização do veículo (ano, cilindrada, etc.); condutor habitual e comportamentos adotados antes, durante e após a viagem.

4. Metodologia

4.1. Tipo de estudo e estratégia de investigação

Para alcançar os fins estabelecidos desenvolveu-se uma investigação exploratória de tipo qualitativo, utilizando métodos e técnicas a ela associadas.

A pesquisa qualitativa permite “[a] captação do significado subjetivo das questões a partir das perspetivas dos participantes (...). Com frequência, (...) [e] os significados latentes

⁸ Controlauto (2018). *Segurança Rodoviária Infantil*. Controlauto. Recuperado a 2 de março de 2018, <https://controlauto.pt/seguranca-rodoviaria/seguranca/seguranca-rodoviaria-infantil> e SapoLifestyle (2018) Rodrigues, Maria Cristina “Segurança Rodoviária para Crianças”. Recuperado a 2 de março de 2018, <https://lifestyle.sapo.pt/familia/crianca/artigos/seguranca-rodoviaria-para-criancas>

de uma situação estão em foco” (Flick, 2013: 23). Esta metodologia inclui uma variedade de técnicas interpretativas que têm como objetivo “descrever, decodificar, traduzir certos fenómenos sociais”, não dando uma grande importância à frequência destes como dá a metodologia de pesquisa quantitativa. Sendo a análise compreensiva não focada nos sujeitos em termos estatísticos, mas sim como “sujeitos socialmente significativos” (Guerra, 2014).

Esta pesquisa estudou as representações sociais de pais-adultos sobre a segurança rodoviária infantil e procurou compará-las/contrastá-las em seguida com as de crianças. A investigação tomou como unidade de análise os adultos (pai ou mãe) habilitados com carta de condução (com filhos com idades entre os 6 e os 14 anos) e crianças cuja idade está compreendida entre os 6 e os 14 anos. A amostragem é por caso múltiplos. A amostragem por casos múltiplos “demonstra bem as condições de generalização, que são muito diferentes em cada uma das «amostragens sugeridas»” (Guerra, 2014: 45). Em concreto, seguiu-se uma amostragem de casos múltiplos por homogeneização, onde “o analista quer estudar um grupo homogéneo. O controlo da diversidade não é realizado face a elementos externos ao grupo selecionado, mas internamente ao grupo” (Guerra, 2014: 46).

A escolha do intervalo de idades das crianças justifica-se pela necessidade de entrevistar crianças que ofereçam um mínimo de conversação com a entrevistadora/investigadora (6 anos, desde a entrada no 1º ciclo do Ensino Básico) e pelos dados disponíveis nas estatísticas da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, desagregadas até aos 14 anos, idade até a qual não lhes é permitido conduzir qualquer tipo de veículo.

Do ponto de vista ético, a investigação científica com crianças levanta questões particulares como a responsabilidade enquanto adultos (ocupando simultaneamente o papel de investigadores) perante crianças, a responsabilidade neste caso em particular traduz-se no pedido de permissão (Walsh, Graue, 1998), sobre a qual importa aqui refletir de modo um pouco mais aprofundado. Transversalmente, adotaram-se as boas práticas neste domínio, nomeadamente as que derivam do código deontológico da Associação Portuguesa de Sociologia, tal como não violar o princípio de voluntariedade de informação por parte dos

indivíduos, velar pela proteção da informação recolhida e salvaguardar o direito de privacidade, anonimato e confidencialidade de todos os que aceitam participar na investigação (APS, 1985.) Relativamente ao recrutamento, este concretizou-se de duas formas principais. A primeira foi através de bola de neve, situação em que a investigadora questionou dentro da sua rede social (por exemplo, académica e vicinal) se alguém conhecia um/a pai/mãe (ou encarregado de educação), residente na cidade de Évora, encartado, com filhos com idade compreendida entre os 6 e os 14 anos de idade, que aceitasse participar na investigação e que autorizasse igualmente a participação dos seus filhos. O local onde se realizaram as entrevistas, tanto de adultos como das crianças, foi definido *a priori* pelos pais e pela investigadora. Mediante autorização prévia, as entrevistas decorreram na habitação dos entrevistados, onde adultos e crianças foram entrevistados individualmente. Uma vez saturado o recrutamento em bola de neve a partir da rede social da investigadora, as novas unidades de análise foram selecionadas intencionalmente numa academia de desporto localizada em Évora, frequentada por adultos e crianças. Os adultos e crianças foram posteriormente contactados e com os que aceitaram participar do estudo foram realizadas entrevistas individuais, numa sala que o proprietário da academia disponibilizou para o efeito, garantido assim o enquadramento físico e a privacidade necessária à recolha de dados.

Em ambas as formas de recrutamento, a investigadora abordou e apelou pessoalmente aos pais/encarregados de educação para participarem na investigação, solicitando-lhes autorização prévia para o envolvimento das crianças. Essa autorização foi efetivada mediante a assinatura de uma Declaração de Consentimento Informado (Apêndice B e C), especificamente preparada pela investigadora para o efeito. De modo complementar, todas as crianças foram igualmente informadas e questionadas se gostariam de participar no estudo. A investigação decorreu na cidade de Évora, uma cidade de média dimensão localizada no Sul de Portugal. A escolha desta cidade justifica-se através do acesso ao campo por parte da investigadora, que é estudante e residente na mesma em período letivo.

4.2. Procedimentos de recolha de dados

Na metodologia de pesquisa de investigação qualitativa, os inquéritos por entrevista assumem um papel principal como técnica de recolha de dados, porque constituem uma forma de aceder em profundidade a perceções, significados de situações e construções da realidade das pessoas. É também uma das formas mais poderosas que temos de entender os outros (Punch, 1998).

Haguette (1995) define a entrevista “como um processo de interação social entre duas pessoas na qual uma delas, o entrevistador, tem por objetivo a obtenção de informações por parte do outro, o entrevistado” (p.86). As informações recolhidas a partir da entrevista são obtidas por meio de um guião de questões ou de tópicos previamente elaborados, estando de acordo com a problemática central que o investigador estuda.

O objetivo desta investigação é a caracterização e compreensão de um determinado momento da vida dos indivíduos e as representações sociais associados, pelo que a técnica de recolha de dados que se adequa mais é a entrevista semiestruturada. Esta é composta por algumas perguntas fechadas, que têm com função guiar a entrevista e “estimular os entrevistados a reflectir sobre a sua posição” (Flick, 2013:115), enquanto as questões de cariz aberto permitem que os indivíduos entrevistados exponham livremente e aprofundadamente as suas opiniões sobre o objeto de estudo (Flick, 2013).

Porém, a entrevista também tem desvantagens ou limitações que devem ser minimizadas pelo investigador para que as possibilidades de desvio sejam reduzidas através de mecanismos de controle. Assim, deverá existir uma cuidadosa/minuciosa atenção ao guião de entrevista ao entrevistado e à interação entre entrevistado e investigador (entrevistador) aquando do momento da entrevista (Haguette, 1995). Foram construídas e aplicados 2 guiões diferenciados pela entrevista a adultos e crianças (Apêndice D e Apêndice E respetivamente).

Mediante autorização prévia as entrevistas foram realizadas, em junho de 2017, e gravadas em suporte áudio para que assim fosse possível um “acesso repetido e menos

filtrado possível aos dados básicos” (Flick, 2013:129). Esta gravação foi alvo de uma transcrição *verbatim* (integral) para se manter fiel ao que foi dito na entrevista (Guerra, 2014). O processo de transcrição de entrevistas “não é apenas uma tarefa de organização e gestão da informação, é já parte da análise e difícil dela se distinguir” (Costa, 2011:5). Assim, numa fase de tratamento de dados para um manuseamento facilitado da informação o investigador já está a analisar e interpretar os dados (Costa, 2011).

Alguns cuidados éticos que foram aplicados implicaram a obtenção de uma autorização do entrevistado em como este aceita ser entrevistado e que essa mesma entrevista será gravada, assegurando-lhe o anonimato e não expondo a sua identidade na pesquisa no qual essa entrevista foi utilizada. Obteve-se igualmente uma autorização da parte parental para a participação das crianças na pesquisa através do preenchimento e assinatura de uma declaração de consentimento informado, pelas crianças e pelos respetivos pais (Almeida *et all*, 2012).

Em relação a eventuais desvios por parte do informante (entrevistado), o investigador deverá saber distinguir entre as informações de carácter subjetivo e aquelas que são de carácter objetivo; porém, o investigador não se deverá esquecer que as informações obtidas através do entrevistado representam a sua perceção da realidade, porque numa entrevista o investigador lida (Haguette, 1995) “com uma fala relativamente espontânea, com um discurso falado, que uma pessoa – o entrevistado – orchestra mais ou menos à vontade. Encenação livre daquilo que esta pessoa viveu, sentiu e pensou a propósito de alguma coisa. (...) com o seu próprio sistema de pensamentos, os seus processos cognitivos, os seus sistemas de valores e de representações, as suas emoções, a sua afectividade e a afloração do seu inconsciente” (Bardin, 2015: 89).

Haguette (1995) descreve de forma pormenorizada as dificuldades sentidas sobre a realização de uma entrevista aprofundada a adultos:

- a) *Motivos ulteriores* (posteriores), ou seja, quando o entrevistado pensa que as suas respostas poderão influenciar de forma positiva a sua situação no futuro (e.g. na empresa onde trabalha);

- b) *Quebra de espontaneidade*, fatores que param com o discurso (monólogo) espontâneo, e.g. características do entrevistador (sexo, educação ou classe social);
- c) *Desejo de agradar* o pesquisador, quando o entrevistado percebe qual as orientações do pesquisador/investigador;
- d) *Conhecimento* sobre o tema da entrevista, o entrevistado poderá ou não ser claro a relatar os eventos discutidos, poderá ter dificuldade em se expressar ou poderá não se lembrar exatamente como decorreu determinado momento.

Em relação às crianças, a timidez, o desinteresse e o pouco conhecimento das mesmas em relação ao tema desta investigação resultaram em entrevistas com pouca profundidade.

Para o tratamento e análise dos dados recolhidos através das entrevistas foi aplicada a técnica de análise de conteúdo. A análise de conteúdo poder-se-á aplicar em qualquer “tipo de procedimento lógico de investigação e servir igualmente os diferentes níveis de investigação empírica” (Pinto & Silva, 2009: 104). Esta técnica permite uma descrição objetiva e sistemática do conteúdo da entrevista realizada, permitindo também fazer inferências, válidas e replicáveis, dos dados para o seu contexto” (Guerra, 2014:103).

Foi utilizada a análise categorial, que compreende o reconhecimento de unidades⁹ de elevada importância que induzem ou influenciam o fenómeno em estudo (Guerra, 2014), das quais algumas se encontram de forma explícitas e outras de forma implícita (Apêndices H e I). Seguidamente foi elaborada uma codificação quantitativa e qualitativa e analisados os principais resultados por relação com a revisão da literatura.

⁹ Identificou-se os entrevistados pais-adultos por E_AP_x e as crianças por E_C_y.

5. Análise e Discussão de Resultados

5.1. Análise de Dados

Pelo facto de obtido informação através de entrevistas semiestruturadas a crianças e a adultos, a análise de conteúdo categorial dos dados recolhidos foi a realizada através de duas tabelas de análise autónomas uma relativa às crianças (Apêndice G) e outra aos adultos-pais (Apêndice F).

- Caracterização da Amostra

No total foram realizadas 30 entrevistas, 15 a adultos e 15 a crianças (ver caracterização sumária nos apêndices D e E, respetivamente). Os pais-adultos (7 do sexo masculino e 8 do sexo feminino) têm idades entre os 33 e os 50 anos, sendo a média de 42 anos de idade. Os filhos têm idades compreendidas entre os 21 e 1 ano de idade, sendo a média de filhos 3, embora a predominância seja de dois filhos. A maioria dos adultos-pais (10) possui habilitações de ensino superior, enquanto apenas um não possui o 12º ano de escolaridade. A média de anos que possuem a carta de condução é de 21 anos.

As crianças (9 do sexo masculino e 6 do sexo feminino), possuem idades compreendidas entre os 6 e os 13 anos de idade, encontrando-se todas em idade escolar entre o primeiro ano de escolaridade e o oitavo ano. Os agregados familiares apresentam no mínimo 2 elementos (os próprios e um dos progenitores) e podem chegar até aos seis elementos (os próprios, os seus pais, irmãos e outros familiares), sendo apenas cinco crianças filhos únicos e duas crianças com dois irmãos (os restantes têm apenas um irmão – maioria das vezes mais velho).

Segurança Rodoviária Infantil

1. Categoria: Representação em torno da Segurança Rodoviária.

a) Subcategoria: Sistema de segurança do automóvel

As respostas dos pais-adultos em relação ao sistema de segurança do veículo são bastante vagas, fazendo uma reduzida enumeração de dispositivos e acessórios, havendo mesmo alguns pais-adultos que admitem não conhecer o sistema de segurança do veículo ou saber pouco sobre o mesmo (tabela 3). Porém, existe uma homogeneidade nas respostas, no que diz respeito sobretudo aos sistemas de retenção, *airbags*, *ABS*, *cruise control system*.

Em relação ao sistema de segurança do veículo, a maioria das crianças (10 respostas) refere o cinto de segurança; das dez crianças que referem o cinto de segurança, 6 referem mais um acessório/dispositivo de segurança, como o *airbag* ou manípulo de segurança que está no teto do carro e as luzes. Como refere explicitamente uma criança entrevistada, sistemas de segurança do automóvel são “[o]s cintos de segurança, os *airbags*” [E_C_7].

Tabela 3: Descrição do sistema de segurança do automóvel

Pais-adultos	Referências	Crianças	Referências
ABS	7	-	-
Sistemas de retenção	6	Sistemas de retenção	10
Airbag	5	Airbag	4
Cruise control system	4	-	-
Blind-spot	3	-	-
Outros	2	Outros	3
Não sei	3	Não sei	3
-	-	Não respondeu	1

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

Nas respostas que se seguem observa-se o desconhecimento de alguns adultos sobre o sistema de segurança do automóvel:

“Só o airbag. Que eu saiba sim, porque é um, é um carro muito antigo é de 2000. Não sei se já tem essas coisas avançadas. O airbag eu sei que tem, que lá está escrito. Mas o resto não me informaram de nada.” [E_AP_5]

“Tudo! Tem todos os extras, ABS, ah localizados em vários pontos, nas laterais do veículo, à frente, atrás, ah... não faço a menor ideia, não sou mecânico.” [E_AP_11]

As crianças afirmaram que o cinto de segurança tem como função segurar os passageiros e condutor para que estes não embatam no banco da frente ou não sejam projetados para o exterior do veículo, aquando de uma travagem abrupta ou de uma colisão. Num dos testemunhos lê-se: *“Porque nós fomos chocar a algum lado nós não vamos bater com a cabeça na parte do banco da frente”* [E_C_9].

b) Subcategoria: O que é “uma viagem segura”?

Na caracterização de o que é “uma viagem segura” (tabela 4), a maioria dos pais referem principalmente:

- 1) cumprimento dos limites de velocidade (9 referências);
- 2) a utilização dos sistemas de retenção (6 referências);
- 3) o automóvel estar em boas condições e com a revisão antes do início da viagem (5 referências) (e.g. óleo, água, pneus, combustível);
- 4) prestar atenção à condução, sem quaisquer distrações (e.g. as crianças ou telemóveis) (6 referências, 3 cada uma);
- 5) respeitar e seguir o código da estrada (3 referências).

Acrescenta também que se deve cumprir as normas do código da estrada, que o condutor deve conduzir com atenção e sem quaisquer distrações, bem como estar atento às condições meteorológicas, às condições da via e não efetuar manobras perigosas.

Esta resposta demonstra que por vezes existe a consciência que é necessário seguir o Código da Estrada, embora se admita que nem todos o cumpram:

“...Isso é muito subjetivo. Ah, talvez poderei dizer que uma viagem segura para mim e para o carro seria, ah, cumprir com as regras de segurança todas elas, pela lei não é? Que não ultrapassar o excesso de velocidade, andar com o cinto, não utilizar os telemóveis, ter atenção redobrada em todos os movimentos de, de rodoviária, pronto, essas coisas que quase toda a gente sabe mas que, quase ninguém as pratica.” [E_AP_13]

As crianças salientam quatro aspetos que devem existir durante a condução para definir o que é “uma viagem segura”:

1) a utilização do cinto de segurança (5 referências), como refere [E_C_4] *“É uma viagem com, temos de levar sempre cinto de segurança, mas isso é óbvio, por isso. É... temos de ir bem sentados, acho que é só isso”;*

2) a velocidade a que o condutor conduz o veículo, não devendo esta ser excedida os limites (2 referências), visível em [E_C_3] *“Acho que, hum acho que é, [impercetível] se conduzires bem, se não fores com muita velocidade e que não faças manobras malfeitas, respeites todas as regras e que estejas sempre em segurança”;*

3) o cumprimento das regras de segurança (3 referências), como menciona [E_C_8] *“É viajar com cuidado, respeitar as regras da, da estrada. Respeitar o código... e acho que é só”;*

4) a atenção que o condutor deve ter quando conduz, não devendo ser distraído (5 referências, 2 referências e 3 referências respetivamente), como afirma [E_C_10] *“Ah... é, o, por exemplo o condutor não, não se distrair, ah pôr os cintos, ah... não distrair o condutor, pronto”. Algumas crianças, como [E_C_14] resumiram a: “Uma viagem em que nós não temos acidentes e não nos magoamos”.*

Observa-se que existe uma concordância de respostas sobre a caracterização do que é “uma viagem segura” entre os pais-adultos e as crianças. A única exceção, por parte dos pais-adultos, é referirem a importância do automóvel estar em boas condições para que a viagem seja segura, aspeto referido pelas crianças.

Tabela 4: Características de “uma viagem segura”

Adultos-pais	Referências	Crianças	Referências
Limites de velocidade	9	Limites de velocidade	2
Sistemas de retenção	6	Sistemas de retenção	5
Automóvel em boas condições	5	-	-
Atenção à condução	6	Ter atenção à condução	5
Respeitar o Código da Estrada	3	Respeitar o Código da Estrada	3

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

Nesta resposta de um adulto observa-se que dá importância à velocidade e à revisão do automóvel antes da viagem:

“Acho, primeiro tem a ver com a velocidade, tem que haver, ah que não tenha muita velocidade. Eu sou muito adepta de cumprir as, as velocidades que estão lá, embora ninguém cumpra, que eu já percebi isso (...). E, além de cumprir as normas, os, as velocidades não é? Que são sugeridas, a com o carro em boas condições para viajar, feita uma boa, ah revisão, com água, com óleo, com gasolina, com todos os equipamentos necessários para caso, o macaco, o triângulo, as ferramentas necessárias, a caixinha dos primeiros socorros que muitas pessoas se esquecem, os nossos, coletes, ah e acima de tudo a pessoas que vai conduzir vai ter de estar muito bem descansada e tem de prestar muita atenção.” [E_AP_5]

Nesta outra resposta observam-se vários aspetos a ter atenção para que a viagem seja segura:

“Em primeiro lugar uma viagem de carro segura, é logo partirmos do princípio que não podemos exceder os limites de velocidade, a outra é o carro estar extremamente em segurança. Ver os pneus, ver os cintos, ver se os miúdos estão bem presos, e basicamente acho que é a condução das pessoas. Isso é uma viagem segura.” [E_AP_8]

c) Subcategoria: Sentimento de segurança sobre o automóvel

Verifica-se que em 7 das respostas os adultos-pais referem que o seu veículo é igualmente seguro aos restantes que circulam na via (tabela 5). Ou seja, que é mais seguro do que alguns veículos (relativamente os mais antigos) e menos seguro do que outros (apontando os que são mais recentes). Neste excerto, um dos entrevistados refere: *“...É igual, não... é assim, os carros novos mais modernos podem ter mais dispositivos de segurança mas acho que tem o que é necessário.” [E_AP_3].*

Os sentimentos predominantes nas crianças, tendo 4 respostas cada, em relação à segurança do automóvel onde são passageiros são: ser mais seguro do que os outros automóveis (*“Acho que o preto, o Marca J é mais, o que tem a cor mais forte, ou seja a preta” [E_C_8]*) e ter uma segurança igual à dos outros automóveis que circulam na estrada (*“Porque têm todos a mesma coisa.” [E_C_3]* e *“Porque todos os carros têm, ah métodos de segurança” [E_C_10]*); 3 das crianças afirmam que o seu automóvel é seguro (*“Porque eu sinto-me segura dentro dele” [E_C_5]*); apenas 2 das crianças afirmam que o veículo em que circulam é mais seguro do que alguns, porém menos seguro do que outros (*“Porque, há carros que não têm segurança, nenhuma.” [E_C_12]* e *“Porque alguns não têm, muitas possibilidades de ter tantos como aquele tem. Digo eu.” [E_C_14]*). Quanto ao sistema de segurança, apenas uma criança afirma que o automóvel onde costuma ser passageira é menos seguro do que os outros

automóveis que circulam na via declarando “*porque não tem, não é tão avançado, não tem tanta tecnologia*” [E_C_1].

Tabela 5: Sentimento de segurança no automóvel

Nível de segurança sentido	Adultos-pais	Crianças
Não é seguro/ É menos seguro	2	0
É Seguro	3	3
É igualmente seguro aos outros automóveis	3	4
É mais ou menos seguro do que os outros automóveis	6	2
É mais seguro do que os outros automóveis	3	4

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

2. Categoria: Práticas associadas à Segurança Rodoviária

d) Subcategoria: Caracterização do veículo

Em termos de caracterização, os adultos destacam a marca do seu automóvel e há quanto tempo possuem o automóvel (uma média de 5 anos).

Também em relação à caracterização do veículo, as respostas das crianças demonstram que estas prestam atenção: à cor exterior e interior do automóvel (“*Ah, é pequeno. É vermelho. Tem dois lugares à frente e ... três lugares atrás como é normal. Tem rádio, rádio mas não é, não é daqueles normais*” [E_C_1]), ao número de bancos do veículo (“*Por fora é cinzento, é assim médio e comprido, ah, hum... ai, por dentro tem os bancos né? Dois à frente e três atrás, tem um porta bagagens, ah, e é preto por dentro*” [E_C_5]), à idade do mesmo (“*É bom... é espaçoso... já é velho, já é velho, já tem muitos anos de idade*” [E_C_3] e ao tamanho do automóvel, por exemplo “*É grande!*” [E_C_12]), ao nível de conforto (“*É branco, ah é confortável, hum, é muito confortável, ah, pronto não está no melhor estado em que podia*

estar, *ah mas pronto*” [E_C_7]) e a alguns dispositivos eletrônicos que se encontram no interior do veículo.

e) Subcategoria: Condutor habitual

Foram entrevistados 8 indivíduos do sexo feminino e 7 do sexo masculino.

Pelas respostas fornecidas pelas crianças, verifica-se que o condutor habitual é a “mãe” (9), sendo o pai o condutor em 4 respostas e ambos os pais em 2 respostas.

f) Subcategoria: Atenção dedicada à manutenção do automóvel

A maioria (8) dos adultos-pais afirma que a atenção dedicada ao veículo é mínima, indo apenas à revisão exigida por lei, significando isto que apenas se preocupam com o estado do veículo antes ou após à revisão do mesmo, ou que não fazem uma verificação regular do estado do veículo. Disto nos dão conta estas respostas:

“Ah, a obrigatória. Aquela que é obrigatória, que a fazer a inspeção (...).”
[E_AP_6]

“Oh, depende. Quando ele está muito mau eu mando para a oficina quando ele está bom eu vou andando.” [E_AP_5]

Apenas 4 adultos afirmam realizarem uma verificação frequente/regular do estado do veículo, como se constata nestas respostas

“... É regular de 10 em 10 mil km faço revisão de, do carro. Mudanças de óleo e de, dde 20 em 20 revisão normal” [E_AP_15]

“Sim, mas isso não verifico diariamente. Mas pronto, por várias vezes... várias vezes por mês, aliás várias vezes por semana, nos dirigimos a uma bomba de gasolina para, ah, colocar combustível acabo sempre por verificar, quando tenho mais tempo.” [E_AP_10].

São três os adultos que deixam para terceiros o cuidado da manutenção do veículo, como fica claro neste excerto: *“Eu nenhuma, o meu marido é que trata disso”* [E_AP_7].

g) Subcategoria: Primeira criança que o adulto transportou

A primeira criança que grande parte dos entrevistados (12) afirmaram transportar foi o seu primeiro filho, traço sintetizado nesta resposta *“Quando a minha filhinha nasceu”* [E_AP_5].

h) Subcategoria: O procedimento que adotou aquando da primeira vez que transportou a criança

A maioria dos pais refere que o procedimento principal na primeira viagem que fez com a criança foi colocá-la com extremo cuidado nos sistemas de retenção (8 respostas). Como refere [E_AP_7] *“Se, no banco, se ia comigo se ia, se eu ia a conduzir, virava-lhe, virava-o de costas para, a estrada, desligava o sistema de airbag, tem um mecanismo para desativar o airbag e colocava-lhe o cinto de segurança, transportando-o no ovinho adequado para ele. Atrás também, virado para trás e com, com o cinto de segurança”,* justificando *“Porque no caso de haver um, uma colisão o airbag não se soltar e não lhe ir bater na cadeirinha, daí também não, o não o impulsionar para bater no banco. (...) Em relação ao cinto será para manter a cadeira estável, durante a viagem”.* Verifica-se que para a maioria dos entrevistados existe dificuldade em explicar exatamente qual a razão fazer esse procedimento: *“Penso eu que é para se ele, ah o carro fizer um travão ela não, ela está mais protegida, acho eu. Não sei”* [E_AP_5].

i) Subcategoria: Destino de viagem das crianças

Quanto ao destino de viagem, constata-se que os pais-adultos transportam as crianças (os seus filhos) principalmente para a escola (tabela 6).

Concomitantemente, as crianças afirmam que o lugar para onde costumam ser transportadas de automóvel mais frequentemente é a escola (9).

Tabela 6: Principal destino de viagem das crianças

Adultos-pais	Referências	Crianças	Referências
Escola	13	Escola	9
Atividades desportivas/extracurriculares	7	Atividades desportivas	2
Visitas a familiares	2	-	-
Passeios em família	3	-	-
-	-	Atividades de lazer/culturais	2
-	-	Férias	2
Outros	5	Outros	4

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

j) Subcategoria: Diferenças entre viagens esporádicas e viagens diárias

A maioria dos condutores (10) respondeu não existir quaisquer diferenças entre viagens diárias e viagens esporádicas no transporte de crianças. Um dos entrevistados afirma:

“Ah, haver há sempre diferenças, é, as diferenças não, ou seja diferenças não há. Diferenças não há diferenças, a segurança rodoviária em termos de crianças é igual para todos os transportes que ela seja feita. Se levá-los até à escola tenho de, ter a mesma, mesma regra de, de segurança que ponho quando vou com eles fazer um, uma viagem. Não é, por ser mais uns metros ou menos uns metros que eu tenho que alterar, assim vai na cabeça de cada um pensar assim, mas é o incorreto” [E_AP_13].

Apenas 5 adultos afirmaram que existem de facto diferenças entre viagens diárias e viagens esporádicas, fazendo a distinção entre viagens curtas (sendo estas as viagens diárias, dentro da cidade) e viagens longas (sendo estas as viagens esporádicas, como por exemplo, visitar familiares na terra natal ou ir de férias).

“Ah, reconheço que tenho mais cuidado quando vou para fazer viagens mais longas. Tenho mais cuidado da, da, dos sistemas de retenção, dos cuidados a ter do que propriamente quando ando dentro da cidade, é o que eu digo não é que eles estão sempre presos, sempre com, com mas noto que há mais cuidado” [E_AP_2];

“Sim, é diferente, é diferente a vários níveis. Na cidade nós se calhar fazemos uma, conduzimos menos tempo mas com, temos de ter mais cuidados. Existe mais trânsito, ah, normalmente é o que acontece, relativamente ao ir de férias, acontece muito que é, os miúdos cansam-se de ir sentados com o cinto de segurança muito tempo de viagem. (...) Ah, não. A nível de concentração, se calhar a concentração a condução na cidade como é menos tempo existe mais nível de concentração do que numa longa viagem que a agente depois passado um tempo já começa a dispersar” [E_AP_3].

Os adultos revelaram que têm como precaução um maior grau de atenção na condução, não existindo quaisquer distrações principalmente vindo de parte das crianças; e um maior cuidado nos sistemas de retenção das mesmas. Denota-se, porém, uma mudança de opinião ao longo da sua resposta à questão.

“Hum, não. Não há muitas diferenças significativas é a diferença entre o conduzir dentro da cidade, e conduzir em estrada. É a diferença que, hum os cuidados aqui são, são quisá menores do que quando se está a viajar, quando se está a fazer uma viagem. Também as velocidades são outras, hum pronto é diferente aqui é o para arranca. (...) Não, acho que a nível de segurança os cuidados são os mesmos. Um bocado mais de atenção na estrada como é natural, mas...” [E_AP_1].

k) Subcategoria: Diferenças no transporte de crianças ao longo do tempo

A maioria (8) dos entrevistados afirmou existirem diferenças ao longo do tempo no transporte de crianças até aos dias de hoje: *“Acho que sim. Já não me preocupo tanto, ela já sabe que tem de pôr o cinto, ela própria põe o cinto”* [E_AP_5].

Apenas 6 entrevistados afirmam que não existem quaisquer diferenças desde que começou a transportar crianças, até à atualidade porque mantém sempre os mesmos cuidados: *“Não sempre tive o cuidado de, de os transportar com segurança levando-lhes sempre as cadeirinhas seguras com, o cinto de segurança”* [E_AP_7].

l) Subcategoria: Adoção por parte do condutor de algum comportamento específico antes do início da viagem de automóvel

Verifica-se que 10 dos condutores afirmam adotar algum comportamento em específico antes da viagem (tabela 7).

“Eu costumo por exemplo antes das viagens costumo ter, ter algumas preocupações ah, de verificação do carro dos níveis do carro da, dos pneus, faço isso. Por exemplo não aqui na regularidade do dia-a-dia como é óbvio não é? Mas quando vou para fora é sempre uma questão mesmo de hábito que é de verificar se está tudo okay nos pneus nos níveis do carro, nas cadeiras (...).”

[E_AP_2]. Justifica assim o porquê de se verificar o automóvel antes de iniciar uma viagem:

“Ah, então mas se os pneus não estiverem em condições a viagem nunca há de ser segura [risos]. É mais fácil ter um, uma derrapagem ou um pequeno acidente ou até grande, nunca se sabe, se os pneus estiverem cheios demais ou vazios demais, isso é óbvio. Em relação a ter gasóleo tem é só para não ficar no meio da estrada [risos e]. Não provoca nenhum acidente em principio. (...) A água e o

óleo, se o carro tiver pouca água pode entrar, em problemas mecânicos e podem ser graves, podem até provocar pequenos curto circuitos.” [E_AP_14].

Cinco adultos afirmam não o fazer ou não se lembrar de nenhum comportamento específico a ter antes de iniciar a viagem.

“...Hum... como faço a manutenção do carro regularmente acho que não é necessário, ah deveria haver não é? Se o carro trava e isso tudo, não é? Se tem o óleo nos níveis. Mas como faço regularmente não me preocupo com, com isso” [E_AP_15].

Tabela 7: Comportamento adotado pelo condutor antes do início da viagem

Adultos-pais	Referências	Crianças	Referências
Verificam o automóvel apenas em viagens longas	4	Pôr cinto	6
Verificam os sistemas de retenção	3	Não beber	1
Fazem uma verificação regular do automóvel	3	Não ir ao telemóvel	1
Não adotam qualquer comportamento	5	Atenção à estrada	1
-	-	Outros	3
-	-	Não sei	4
-	-	Nenhum comportamento	2

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

Uma das entrevistadas afirma que deveria efetivamente fazer uma verificação do veículo, mas assume não o fazer, demonstrando consciência perante o seu comportamento:

“Ah, para além da manutenção do carro, ver se o óleo está bom, se os travões estão bons, se os espelhos retrovisores estão bem, portanto pequenas coisinhas se calhar se houvesse uma check list que a gente fizesse antes das viagens vamos aqui ver vá cinco coisas, ‘isto está, isto está bem, isto está bem então podemos avançar’ seria de facto procedimentos a ter para que a viagem corresse bem. Claro que tenho de ser crítica também em relação a mim porque muitas vezes, hum parto do princípio não é? Que na viagem anterior estive tudo bem esta viagem a seguir também vai estar tudo bem então não vou verificar, até porque os carros também dão os sinais” [E_AP_6]

Na globalidade as crianças responderam que colocar o cinto de segurança era um dos comportamentos que o condutor deveria adotar ou adota antes de iniciar a viagem (seis crianças); duas crianças afirmam que acham que o condutor não tem de adotar um comportamento específico antes de iniciar a viagem; e quatro afirmam não saber que comportamentos o condutor deve adotar.

Um dos entrevistados acrescenta que para além da colocação do cinto de segurança que se *“deve preparar as coisas previamente. Ver se está tudo certo, (...) e depois começa a arrancar”* [E_C_3]; outra refere simplesmente *“Tem de levar tudo o que necessita, ah, especialmente o quê? Os óculos de sol e outras coisas por causa do sol”* [E_C_4]; enquanto [E_C_8] denota a importância de não consumir bebidas espirituosas, nem a utilização do telemóvel *“Não beber álcool, qualquer coisa assim. Não ir ao tele, não ir a falar ao telefone”* justificando *“se a polícia nos apanha depois, por causa do álcool ele pode ser, preso, preso, tirar a carta, por causa deles terem visto que ele, estivesse tinha estado a beber”*; afirma que é importante estar atento aos outros veículos que circulam na via *“olhar para a estrada, para ver se vêm outros”* [E_C_12].

m) Subcategoria: Comportamento (que deveria ser) adotado pelas crianças antes a viagem

Neste domínio, a principal resposta fornecida pelas crianças foi que o comportamento a adotar antes de iniciar a viagem seria colocar o cinto de segurança (6 referências); enquanto quatro crianças afirmam que não é necessário fazer nada antes de a viagem ter início; três afirmam que não sabem responder a esta questão; uma criança afirma que se deve “*ir sossegado*” [E_C_8], enquanto outra declara que “*não me sentar mal*” [E_C_2] é o comportamento que se deve adotar antes do início da viagem. Outra ainda aponta que se deve olhar para a estrada e uma outra acrescenta que para além do cinto se deve “*ver se está tudo bem, se está tudo pronto*” [E_C_3] (tabela 8).

Tabela 8: Comportamento adotado pela criança antes do início da viagem

Crianças	
Comportamento adotado	Ref.^a
Colocar o cinto	6
Outros	4
Não sei	3
Nenhum comportamento	4

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

n) Subcategoria: Comportamentos adotados pelos condutores durante a viagem de automóvel

Observa-se que os comportamentos mais referidos que são adotados pelos entrevistados durante a viagem, (tabela 9) são a “atenção à condução”. Segundo [E_AP_15] “*Hum, ter sempre muita atenção e evitar distrações. Mesmo quando os miúdos chamam*” e “*uma condução calma*”, onde se referem a conduzir sem excesso de velocidade e sem *stress*,

não realizando manobras perigosas [E_AP_12] *“Eu tento, como disse manter uma velocidade adequada, à viagem, ao percurso, às condições, em que estamos a fazer a viagem”*; [E_AP_11] *“O comportamento mais normal possível. Sem muitas extravagâncias e sem muita, é conduzir com segurança”*; [E_AP_13] *“O comportamento enquanto condutor... ah, calmo. Atento aos outros condutores. E, não fazer manobras perigosas”*.

Não se observa uma homogeneidade de respostas em relação a quais os comportamentos que o condutor deve adotar durante a viagem para que esta seja segura. Apesar de existir uma concordância por parte de algumas crianças em relação à colocação do cinto de segurança, à não utilização do telemóvel *“Não estar ao telemóvel, não mandar mensagens, ir sempre atenta... à estrada”* [E_C_1] porque *“ao estarmos a olhar para o telemóvel não estamos o caminho e podemos bater”* [E_C_14] e em estar atento à condução sem qualquer distração, *“porque se tiver distraída pode chocar com algum carro”* [E_C_13]. Outras respostas que partem de crianças, abrangem: a não ingestão de bebidas espirituosas, a verificação do carro (e.g. água, gasolina), colocar as duas mãos no volante, ter atenção aos sinais, conduzir sem excesso de velocidade, aquando de uma viragem dar sempre os piscas para avisar quando se vai virar e em que direção e quando conduzir de noite, ligar as luzes. Note-se que a diversidade de comportamentos apontados pelas crianças é maior que os apontados pelos adultos.

Tabela 9: Comportamento adotado pelo adulto durante a viagem

Adultos-pais	Referências	Crianças	Referências
Atenção à condução	9	Atenção na condução	6
Condução calma/sem excessos de velocidade	5	Não estar ao telemóvel	4
Verificação do automóvel	3	Respeitar o Código da Estrada	3
Outros	3	Pôr cinto	2
Nenhum comportamento	1	Não beber	1
-	-	Duas mãos no volante	1
-	-	Utilizar as luzes quando necessário	1

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

o) Subcategoria: Comportamentos adotados pela criança durante a viagem de automóvel

Comportamentos adotados pela criança durante a viagem colocados em foco pelos adultos-pais são (tabela 10) ter o cinto colocado [E_AP_3] “Devem se manter sentadas no lugar delas com o cinto de segurança”, irem sossegadas para não causar distrações ao condutor [E_AP_7] “Se possível sossegadas. [risos] Ajuda a não distrair, e, a pelo menos isso mas nem sempre é possível porque são crianças. Mas evitar que haja grandes movimentações, e que tenham, e que tentem às vezes mudar de lugar a meio da viagem” e bem sentadas [E_AP_14] “Não meter mal o cinto. Porque às vezes metem o braço e acabam por não ficar, estão presas mas não estão bem presos na parte de cima quando são maiores. Ah, tentar estar bem sentados, com as pernas sem estar cruzadas, estar com as pernas direitas, com a coluna direita, cabeça encostada para trás” [E_AP_13] afirma que devem estar bem sentados porque “facto do impacto de qualquer desastre que possa acontecer para os segurar no sítio onde estão e não serem projetados para outros, para outros locais”. Confessam que nem sempre é possível tal

acontecer porque as crianças, principalmente nas viagens longas, ficam entediadas com facilidade.

Na generalidade, as crianças sublinham os seguintes comportamentos que devem ser adotados durante uma viagem para que seja segura: um bom comportamento, o que implica estar bem sentado, com o cinto colocado (sem nunca o retirar) e estar sossegado durante toda a viagem para que o condutor não se distraia, “Devo-me comportar bem. Não, não andar aos saltos nem aos gritos, nem nada que perturbe a condução” [E_C_1]; “Ah, não chatear a mãe, que ela tem de estar atenta na condução. Ah, e... e ter o cinto de segurança e acho que é só isso.” [E_C_5] justificando que “Para, hum, não correr riscos de haver algum acidente de carro”, “Devo, ah devo estar sempre sentado e quieto” [E_C_8], [E_C_2] afirma que se deve ir sossegado “porque se, fizer uma travagem e tiver assim a mexer-me posso ou bater no meu irmão ou bater com a cabeça na cadeira do meu irmão.” Enquanto o [E_C_14] afirma que é “porque se nos mexermos muito o cinto pode encravar”.

Tabela 10: Comportamento adotado pela criança durante a viagem

Adultos- pais	Referências	Crianças	Referências
Sistema de retenção colocado	8	Ir com o cinto colocado	4
Sossegadas	6	Sossegado	7
Bem sentadas	4	Bem sentado	3
		Não distrair o condutor	5
Outros	7	Outros	1
-	-	Não sei	1

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

p) Subcategoria: Comportamentos adotados pelo condutor após a viagem de automóvel

As principais preocupações observadas através das respostas dos entrevistados são (tabela 11): travar o veículo e sair pelo lado mais seguro do mesmo. Como exemplifica [E_AP_5] “O travão de mão, fechar bem o carro, sair, estacionar o carro direito, não estacionar, numa via em que eu possa sair com facilidade que possa abrir as portas com espaço e ver se está tudo correto, ver se tem gasolina ainda, essas coisas”.

Os comportamentos que as crianças destacaram, a ser adotados pelo condutor após a viagem, são: estacionar e/ou travar e desligar o automóvel “Estacionar o carro, desligar e sair”[E_C_4], retirar o cinto, sair e trancar o mesmo “Costuma sair do carro e trancar as portas” [E_C_7], justificando [E_C_10] “Porque o carro pode começar a andar de repente e pode atropelar pessoas e, e bater com o carro, ah várias coisas”. Apenas uma criança afirma que o condutor não tem de adotar nenhum comportamento aquando da chegada ao destino final da viagem.

Tabela 11: Comportamento adotado pelo condutor após a viagem

Adultos-pais	Referências	Crianças	Neferências
Travar o automóvel	6	Travar o automovel	3
Sair pelo lado seguro do automóvel	5	Sair do automóvel	7
Estacionar	3	Estacionar o automóvel	4
-	-	Desligar o automóvel	3
-	-	Tirar o cinto	3
-	-	Trancar as portas	3
-	-	Abrir a porta às crianças	1
Outro	3	-	-
Não sei	1	-	-
Nenhum comportamento	4	Nenhum comportamento	1

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

q) Subcategoria: Comportamento a adotar pelas crianças após a viagem

Quanto ao fim da viagem, a grande maioria das crianças responderam que apenas quando o automóvel estivesse parado e o condutor já estivesse estacionado, deveriam tirar o cinto, sair do automóvel e trancar a porta: *“Devo esperar que eles estacionem o carro, que, ah, eles digam para nós sairmos. Nós tiramos os cintos e saímos do carro”* [E_C_3]. [E_C_11] afirma que não se deve tirar o cinto antes de o automóvel estiver imobilizado *“porque senão ela à última da hora podia ter um acidente e eu poderia ir parar lá à frente”* (tabela 12).

Tabela 12: Comportamento adotado pela criança após a viagem

Crianças	
Comportamento adotado	Ref. ^a
Sair do automóvel	8
Tirar o cinto	6
Esperar que o automóvel pare/estacione	5
Trancar a porta	3
Sair pelo lado seguro do automóvel	3
Nenhum comportamento	1

Fonte: Elaboração própria, com base nas entrevistas (junho, 2017).

5.2. Discussão de resultados

O avanço da tecnologia trouxe à sociedade diversas formas de mobilidade que tornaram possível o deslocamento rápido entre distâncias relativamente curtas ou longas. O automóvel é de todos os meios o mais popular porque permite ao indivíduo ir sozinho ou acompanhado para onde quer e quando quer. Isto demonstra como o automóvel é prático, flexível e individual, permitindo uma liberdade de movimentos e comodidade que outro transporte, limitado por horários e pontos de paragem, não consegue oferecer.

Para além do apelo e sedução que o automóvel tem sobre os indivíduos – parte dele resultante da publicidade –, foi necessário que para além de conforto oferecesse também garantias de segurança, fundamentais para que os indivíduos sintam confiança no veículo que conduzem, dado ser de conhecimento geral que existe o risco de acidente. Para isso foram adicionados dispositivos que não só ajudam o condutor como por vezes substituem algumas das suas tarefas.

Esta promessa de liberdade aliada a garantias de segurança dada pelos cada vez mais recentes dispositivos do sistema de segurança do automóvel fez com que as famílias também o adotassem no seu quotidiano – pois não são só os adultos que habitam o automóvel, também as crianças. As vantagens parecem inúmeras: simplifica os horários apertados com que calendarizam a sua vida com a sua família, como levar as crianças à escola e seguidamente ir para o trabalho e no final do dia sair do trabalho, ir tratar da burocracia importante, ir à escola e distribuir as crianças pelas várias atividades enquanto se passa pelo supermercado para comprar algo para o jantar.

Mas, quais as representações sociais de adultos e crianças sobre segurança rodoviária infantil? A discussão de resultados obtidos através de entrevista permite destacar várias questões que se tratarão a seguir de forma autónoma: (des)conhecimento dos adultos-pais/filhos sobre o automóvel e a relação que têm com o mesmo; a (in)experiência dos pais-adultos enquanto condutores com crianças no automóvel; a perceção tanto dos pais-adultos como das crianças em torno de o que é “uma viagem segura” e, finalmente, quais os comportamentos – dos adultos-pais e crianças – adotados ou a adotar antes, durante e após a viagem de automóvel.

- **O (des)conhecimento e os modos de relação com o automóvel**

É demonstrado pelos adultos-pais um conhecimento vago ou até desconhecimento absoluto sobre os componentes que constituem o sistema de segurança do automóvel que conduzem diariamente. Já as crianças apenas se referem aos acessórios de segurança pertencentes ao sistema do automóvel. Destes, os cintos de segurança são o componente mais citado pelas mesmas, em parte e talvez, porque seja o que o condutor incute nelas, não só através de ordens explícitas para a colocação do mesmo, mas porque transmite também conhecimento com a rotina diária de entrar no automóvel. Os entrevistados sabem que é necessário a utilização do cinto de segurança (e outros sistemas de retenção para crianças,

como a cadeira auto) para que, em caso de acidente, a criança não seja arremessada para fora do automóvel e/ou não se magoe.

A utilização do cinto de segurança faz com que as crianças se sintam mais seguras no automóvel em que diariamente são transportadas, enquanto os adultos-pais já não partilham desse sentimento. Estes sentem mais insegurança em relação ao automóvel em que eles próprios conduzem no seu quotidiano. A explicação poderá residir no facto de apesar destes não terem conhecimento em detalhe do sistema de segurança do seu automóvel, terem noção de que os automóveis mais recentes estão equipados com uma tecnologia de ponta relativamente ao seu sistema de segurança, enquanto o automóvel do qual são proprietários possui uma tecnologia inferior e logo um sistema de segurança menos eficaz ou eficiente. A questão de segurança é fulcral. A fabricação de automóveis seguros é crucial na prevenção de um acidente e na redução da gravidade caso este ocorra. Para que existam automóveis seguros é exigido uma combinação de requisitos regulamentares obrigatórios para que, todos, sejam seguros (independente da marca ou ano de fabricação do mesmo) (ONU, 2010). Estas mesmas medidas têm beneficiado de forma positiva os ocupantes de automóveis (Adminaite *et all*, 2016). Os testes de colisão são a forma de avaliar se todos os componentes do automóvel funcionam e o mais importante, se os dispositivos do sistema de segurança realmente cumprem os seus propósitos. Ao surgir mais inovações tecnológicas pensadas na proteção dos ocupantes, mais rigorosos se tornam os testes (Adminaite *et all*, 2016), o que significa que os automóveis se tornam mais seguros a cada vez que é descoberto um novo dispositivo de segurança.

O facto de os adultos-pais não possuírem um sentimento de segurança completa, faz com que se confirme que estes, apesar de terem confiança nos sistemas periciais na construção do automóvel (caso contrário não seriam proprietários e condutores de um), estão conscientes do risco associado à condução de um automóvel (Giddens, 2000).

Apesar de não se demonstrarem tão confiantes em relação à segurança do seu automóvel, os adultos-pais dedicam-se muito pouco à manutenção do seu automóvel. O que se poderia observar contraditório, porém o sentimento de insegurança não se encontra na

construção do automóvel, mas sim no facto de este não possuir “todos” os dispositivos de segurança conhecidos pela tecnologia. Verifica-se que os pais-adultos apenas deixam os cuidados com o seu automóvel para a revisão exigida pela legislação. Isto significa que, com algumas exceções, apenas uma vez por ano existe uma concreta preocupação com o estado geral em que o automóvel se apresenta. A legislação obriga a que todos os automóveis sejam regularmente inspecionados. Caso sejam aprovados neste “teste”, onde se coloca à prova as suas características construtivas ou funcionais e condições de segurança, verifica-se que o automóvel está em boas condições e que não constitui perigo (a nível funcional) para o público (Artigo 116º do Código da Estrada). É, portanto, colocado de parte, o erro mecânico num possível acidente automobilístico, deixando assim a responsabilidade de uma condução segura nas mãos dos indivíduos.

- A (in)experiência dos adultos-pais com crianças enquanto passageiras

Apesar de a média de anos de carta de condução dos adultos-pais entrevistados ser de 21 anos, a primeira criança que transportaram enquanto passageira foi principalmente o/a seu/sua primeiro/a filho/a, no trajeto vindo da maternidade a caminho de casa. Este facto demonstra a inexperiência que estes tinham quando transportaram pela primeira vez o/a seu/sua filho/a, o que redobrou a preocupação dos adultos-pais a colocarem a criança em segurança no interior do automóvel. Com a criança recém-nascida no interior do “ovinho”; colocaram este no banco da frente (virado de costas para a estrada e de frente para o banco) e com o cuidado de desativar o *airbag*. Apesar de conhecerem o procedimento a seguir, observa-se que a maioria dos pais-adultos não conseguem explicar a razão pela qual se deve proceder desta forma quando se transporta um recém-nascido no automóvel, recorde-se o testemunho: “Penso que é para se ele, ah o carro lhe fizer um travão ela não, ela está mais protegida, acho eu. Não sei.” [E_AP_5].

Os adultos-pais confirmam que desde a primeira vez que transportaram uma criança, até hoje se deu uma mudança de comportamento em relação ao transporte das mesmas. O

quotidiano, onde frequentemente a criança é transportada de uma atividade para outra, como também o facto de terem tido mais filhos e conseqüentemente mais crianças para transportar, resulta numa acumulação de experiência dos adultos-pais no transporte das mesmas. Verifica-se que, dos pais, é a mãe quem com frequência transporta a criança.

Oliveira (2015) e Araújo (s.d.) afirmam que o automóvel permite gerir de forma livre e eficientemente o seu tempo, sendo isto apenas possível devido à flexibilidade que o automóvel coloca à disposição dos indivíduos, permitindo que estes se desloquem através de sistemas rodoviários construídos com esse intuito: facilitar o deslocamento através do automóvel, por exemplo no trajeto casa-escola (Urry, 2000). Sheller afirma que quando se associam sentimento de segurança ao automóvel, os adultos-pais sentem-se capazes de ultrapassar a insegurança sentida quando conduzem as crianças – os seus filhos – no automóvel. Os acessórios de segurança, como a cadeira auto, permitiram à família a aquisição do automóvel, permitindo com que mães trabalhadoras se deslocassem com os seus filhos. Sheller (2004) afirma que a autodisciplina que faz com que os pais se sintam melhor em estar no carro.

O crescimento das crianças, o seu maior desenvolvimento cognitivo e motor promovem uma maior autonomia, sendo já elas que entram no automóvel e colocam o cinto sem a ajuda do pai ou da mãe, o que também contribui para uma mudança significativa no processo comportamental dos adultos-pais no transporte das crianças. Recorde-se este testemunho: [E_AP_5] *“Acho que sim. Já não me preocupo tanto, ela já sabe que tem de pôr o cinto, ela própria põe o cinto.”*

O mesmo já não se verifica, no comportamento adotado, entre viagens esporádicas (viagens longas, e.g. visita a familiares, férias) e viagens diárias (viagens curtas, e.g. casa-escola, escola-casa, atividades desportivas). Aliás, são as viagens diárias, dentro da localidade, as mais frequentes, motivadas pela necessidade do transporte das crianças, à escola e as atividades desportivas ou extracurriculares. Os adultos-pais afirmam que não existem quaisquer diferenças entre umas e outras viagens e que o seu comportamento em relação à segurança das crianças e ao cuidado com a sua condução é a mesma.

- **O que é “uma viagem segura”?**

Tanto os adultos-pais como as crianças percebem o que é “uma viagem segura” de forma semelhante: sem incidentes que levem a uma possível colisão. As crianças observam que para que uma viagem decorra de forma segura é necessário que o condutor esteja atento à condução, ignorando quaisquer distrações (e.g. telemóvel ou mesmo as próprias crianças), respeite os limites de velocidade, siga as normas determinadas no Código da Estrada e o condutor como os passageiros, têm de colocar os sistemas de retenção (para crianças). Os adultos-pais, corroboram o que as crianças referem, acrescentando que é necessário ter em atenção o estado em que o automóvel está. Para isso faz-se uma breve ou mais demorada (em caso de viagens longas poderão levar o automóvel ao mecânico) verificação do estado em que este se encontra para eliminar da equação um possível erro mecânico, que poderia por em causa a segurança da viagem. Poder-se-ia resumir assim de forma sintetizada tudo o que estes afirmaram: respeitar todas as normas em vigor do Código da Estrada.

- **Comportamentos adotados antes, durante e após a viagem de automóvel**

Antes do início da viagem, o comportamento que os adultos-pais afirmam que é hábito realizarem tem que ver com a verificação do estado em que o automóvel se encontra (e.g. verificando o nível da água, a pressão dos pneus), para que a viagem decorra sem incidentes resultantes de falha mecânica. Aqueles que afirmam não ter qualquer procedimento específico em relação ao automóvel possuem consciência de que o deveriam ter.

A maioria das crianças refere que não existe nenhum comportamento a ser adotado (por desconhecimento próprio “não sei” ou porque na sua opinião não existe nenhum comportamento a ter), tanto por parte do condutor como delas próprias, antes da viagem. Aquelas que responderam à questão, mencionam que a utilização do sistema de retenção é o comportamento principal a ter antes de dar início à viagem de automóvel tanto pelo condutor como o seu próprio comportamento. Algumas acrescentam que o condutor não

deverá beber bebidas alcoólicas com o perigo não só de “ser apanhado” pelos agentes da autoridade em uma operação stop, e não deverá utilizar o telemóvel para que esteja atendo à condução.

Este aspeto é de salientar, já que se verifica que a ingestão de bebidas alcoólicas aumenta exponencialmente a probabilidade de se concretizar uma colisão, dado que o consumo destas está associado a comportamentos de risco, o excesso de velocidade é um dos exemplos. Enquanto a utilização do telemóvel quer para efetuar/atender uma chamada quer para enviar uma mensagem envolve uma distração do condutor, o que significa que este não está focado totalmente na condução prejudicando o desempenho na condução (ONU, 2011).

Durante a condução, os adultos-pais sublinham o cuidado para a atenção ao ato de conduzir, bem como respeitar o limite de velocidade imposto na via em que transitam, não o excedendo, e verificar se o automóvel se encontra em condições para que a viagem seja o mais segura possível. As crianças dão igualmente importância à atenção do condutor enquanto este está ao volante, bem como não ter nenhuma distração, como o telemóvel (para que este possa ter as mãos no volante), não ingerir bebidas alcoólicas, ter o sistema de retenção colocado, no fundo respeitar e cumprir as normas impostas pela legislação no Código da Estrada.

Em relação aos comportamentos das crianças durante a viagem, verifica-se uma grande preocupação dos adultos-pais perante as crianças que transportam em viagem de automóvel – os seus filhos. Esta preocupação centra-se na utilização dos sistemas de retenção para crianças (o cinto e a cadeira auto ou apenas o cinto para quem já não se aplica pela legislação o sistema de retenção para crianças). Segundo a legislação portuguesa “as crianças com menos de 12 anos de idade transportadas em automóveis equipados com cintos de segurança, desde que tenham altura inferior a 135 cm, devem ser seguras por sistema de retenção homologado e adaptado ao seu tamanho e peso” (primeira alínea do Artigo 55º do Código da Estrada). Verificando-se que estes sabem o perigo da não utilização pela criança dos sistemas de segurança para a criança, pois em caso de travagem brusca ou colisão

quando se dá o acidente poderá provocar não só o embate da criança dentro da viatura, como poderá projetá-la para o exterior o automóvel (ONU, 2010; Brunhoso, 2015). Assim, observa-se que o sistema de retenção (para criança) na perceção dos adultos-pais é uma mais-valia na proteção das crianças impedindo que estas corram maiores riscos caso a viagem tenha um desfecho menos feliz.

Estes dados vêm deixar em suspenso se de facto esta preocupação se concretiza ou se existe uma correta utilização dos sistemas de retenção (para crianças) (Brunhoso, 2015; Bernardo *et al*, 2011), pois pelos dados da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2006 até 2015), verifica-se que o número de mortes (27), como de feridos graves (251) e ligeiros (10416) é superior em crianças que tinham colocado o sistema de retenção para crianças, do que em crianças que não o utilizavam (13 mortes; 56 feridos graves; e 864 feridos ligeiros). Estes números poderão ser explicados não só através da má colocação dos sistemas e retenção como também de atitudes de comportamentos por parte dos condutores desadequados e potenciadores de acidentes com maior gravidade, que poderão provocar mortes.

Em contraste, as crianças sublinham que durante a viagem o seu comportamento deve ser calmo, devendo estar sossegadas para não distrair o condutor bem como irem bem sentadas e com os sistemas de retenção (para crianças). Dado as crianças encontrarem-se em idade escolar, significando serem mais desenvolvidas e curiosas, logo poderão contribuir para distração do condutor (Bernardo *et al*, 2011), poder-se-á afirmar que estas têm a perceção que o condutor deverá ter atenção à estrada e que para isso estas não deverão desviar a atenção de quem está ao volante, para que a possibilidade de existência de um acidente seja menor. Denota-se igualmente que estão, como os adultos-pais, consciencializadas da necessidade da utilização dos sistemas de retenção (para crianças).

Quando a viagem termina os pais-adultos declaram preocupar-se em travar o automóvel e em sair do lado seguro deste. As crianças afirmam que o principal comportamento a ter quando viagem termina é sair do automóvel (tanto elas como o condutor), mas apenas quando o automóvel está travado e/ou estacionado.

Conclusão

Não há dúvida que o desenvolvimento da ciência e a aplicação desta para a descoberta de novas tecnologias proporciona não só conforto, como vem facilitar a vida do Homem. Das máquinas que possibilitam que os indivíduos se desloquem, o automóvel é o que faz de uma forma rápida, confortável e flexível. Isto fez com que muitos indivíduos não imaginem a sua vida sem o automóvel, tornando-se assim dependentes para conseguir cumprir todas as atividades agendadas.

A democratização do automóvel possibilitou que todos, e inclusive a família, tivessem ao seu alcance a oportunidade de o adquirir. Agora não só os adultos utilizam o automóvel, como também as crianças o fazem, enquanto passageiras, estando por isso também elas expostas aos riscos de uma viagem de automóvel. O indivíduo, ao entrar dentro de um automóvel (quer seja condutor ou passageiro), possui a noção que corre risco.

Numa altura em que a OMS e a ONU alertam para a calamidade que é o número de vítimas resultantes de acidentes automobilísticos e uma vez que os sistemas de segurança dos automóveis se tornam cada vez mais evoluídos para evitar colisões, torna-se urgente compreender a representação de segurança rodoviária por parte dos indivíduos, dado que a principal causa de acidentes é o fator humano, ou seja, o erro humano. Uma vez que os adultos têm a preocupação crescente de proteger as crianças que transportam no seu automóvel – os seus filhos –, é importante compreender quais as representações de segurança estes têm, já que estas refletem a forma como percecionam a segurança através não só do seu conhecimento sobre o assunto, como também das experiências que tiveram no passado enquanto condutores, levando crianças a bordo do automóvel.

Tendo estas preocupações como pano de fundo, esta investigação procurou responder à questão: Quais as representações sociais sobre a segurança rodoviária infantil? Para tal, estabeleceram-se três objetivos. O primeiro objetivo propôs-se caracterizar as representações sociais de pais-adultos (pai ou mãe) sobre a segurança rodoviária infantil. A este propósito evidencia-se que a principal preocupação em relação à segurança das crianças é a utilização dos sistemas de retenção para crianças, como garantia que estas estarão mais

protegidas caso aconteça um eventual acidente. Parece existir uma mudança de comportamento na condução do condutor quando esta se encontra a bordo do automóvel. Afirma-se que é necessário que o automóvel esteja em boas condições, viajar a uma velocidade controlada, sem excessos nem distrações, para que possam estar concentrados na atividade de conduzir, cumprindo igualmente a legislação em vigor.

O segundo objetivo do estudo procurou caracterizar as representações sociais de crianças (filhos/as) sobre segurança rodoviária infantil. Constata-se que as crianças partilham das mesmas representações dos pais-adultos sobre a segurança rodoviária infantil, nomeadamente a utilização dos sistemas de retenção, o cumprimento dos limites de velocidade e das regras de segurança e também a atenção que o condutor deve manter dirigida para a estrada. No fundo, tal como os adultos, têm como representação social de segurança rodoviária (infantil) a legislação em vigor, embora possuam um conhecimento diminuto da mesma.

O último e final objetivo pretendia identificar as práticas associadas de uma viagem na perspetiva de adultos e crianças. Na perspetiva do adulto, antes de se dar início à viagem dever-se-á verificar o estado em que automóvel se encontra. Durante a viagem estes sublinham que a sua atenção deve estar focada no ato de conduzir, ter uma condução calma e sem excessos de velocidade, referindo que a importância de ter o automóvel em boas condições para que a viagem seja segura; referem que as crianças durante a viagem devem ter os sistemas de retenção para criança colocados. Por fim, quando a viagem termina, os adultos preocupam-se em travar o automóvel e sair do lado mais seguro.

As crianças, por seu lado, afirmam que não há nenhum comportamento a adotar por parte do condutor ou delas próprias a ter antes de iniciar a viagem. No entanto, durante a viagem afirmam que o condutor deve ter atenção à condução, ignorando qualquer distração como o uso do telemóvel, respeitando as normas impostas pela legislação no Código da Estrada. Em relação ao seu próprio comportamento durante a viagem, as crianças referem que devem estar sossegadas para não distrair o condutor e tal como os adultos preocupam-se em ter colados os sistemas de retenção para crianças colocados. Quando chegam ao

destino da viagem, as crianças declaram que o comportamento a ter é sair do automóvel quando este está travado.

Se observarmos as respostas dos pais à questão: o que é “uma viagem segura?” obtemos a representação social que estes têm sobre segurança rodoviária (infantil), ou seja, os pais percecionam “segurança rodoviária” através da legislação em vigor. O que significa que apesar de declararem não a cumprirem à letra, ainda assim assumem que ela existe para que as viagens de automóvel decorram sem problemas. Apesar disso, a formação que os condutores recebem para obterem a sua licença de condução não lhes dá toda a informação sobre o sistema de segurança dos automóveis, o que inclui os dispositivos e acessórios de segurança não só para adultos como para as crianças. Embora exista uma grande preocupação em relação ao transporte automóvel dos seus filhos, os pais iniciam esta experiência total ou parcialmente desconhecedores de como colocar todos os dispositivos de segurança infantil de forma correta.

Perante este facto seria pertinente introduzir de forma mais aprofundada no conteúdo da formação de futuros encartados conhecimentos específicos em torno de como transportar adequadamente crianças, informando sobre todos os dispositivos e acessórios que estas estão obrigadas por lei e pela sua segurança a utilizar. Mais tarde, visto que geralmente os recém encartados são jovens adultos com o pensamento longe de alguma vez transportarem uma criança no seu veículo, seria útil “relembrar” os futuros pais de como transportar adequadamente as crianças, por exemplos através de *workshops* integrados em escolas de pais ou cursos de preparação para a parentalidade.

Uma vez que se sabe que as crianças aprendem (também) através do exemplo e da rotina quotidiana, seria vantajoso que a escola dedicasse mais tempo no currículo escolar à educação rodoviária. Assim, as crianças também iriam conseguir recordar aos pais comportamentos a ter em atenção em relação ao automóvel e à condução.

Concluída esta investigação, torna-se essencial refletir sobre as limitações e dificuldades sentidas ao longo do percurso, pois estas afetaram o fluxo da elaboração da mesma. O fator tempo foi uma das principais limitações sentidas: um ano demonstrou-se

insuficiente para concluir esta investigação. A pesquisa e seleção da literatura tornou-se igualmente uma limitação e uma dificuldade sentida ao longo do desenvolvimento deste trabalho. Inicialmente tornou-se difícil encontrar literatura sobre o tema e os tópicos relacionados, principalmente em língua portuguesa. Isto fez com que a leitura se prolongasse e o cronograma se arrastasse no tempo inicialmente previsto. De todas, o acesso a entrevistados demonstrou-se a tarefa mais difícil e demorada de realizar. Encontrar quem se disponibilizasse para participar nesta investigação foi uma enorme e dolorosa batalha, devido à necessidade de entrevistar crianças. Os pais inicialmente demonstravam-se dispostos a ser entrevistados, porém quando se informava que a entrevista também incluía os seus filhos, e que esta seria realizada separadamente deles, estes rapidamente recuavam na decisão e retiravam a sua boa vontade em participar neste trabalho. Vencida a batalha de recrutar quem estivesse disponível para participar na investigação surgiram diversos fatores que ainda assim dificultaram a recolha de informação nas entrevistas, nomeadamente a quebra de espontaneidade, o nível de desconhecimento e a falta de clareza com que muitas vezes relatam a sua experiência ou as representações sociais.

Apesar disso, seria pertinente replicar esta investigação a nível nacional, aprofundada com técnicas e métodos complementares de investigação para obter uma informação mais completa possível sobre as representações sociais sobre a segurança rodoviária infantil, o que permitiria contribuir para combater um problema social que a todos preocupa.

Apesar dos obstáculos enunciados, a investigação veio a tornar-se gratificante do ponto de vista pessoal e relevante do ponto de vista científico. De facto, urge repensar os conteúdos da formação para a condução, nomeadamente no âmbito da preparação pré-natal dos futuros pais e mães condutores, para que sejam adequadamente informados de todos os aspetos, comportamentos e atitudes perante a criança e o automóvel.

Referências Bibliográficas

Almeida, Ana Nunes de (2009). *Para uma sociologia da infância: Jogos de olhares, pistas para a investigação*. Lisboa: ICS.

Almeida, Ana Nunes (2011). *Os mundos da infância: olhares, espaços e personagens*. pp.142-173 in MATTOSO, José (Org.); Almeida, Ana Nunes (Coord.), (2011). *História da Vida Privada em Portugal: Os nossos dias*. Maia: Círculo de Leitores e Temas e Debates.

Almeida, Ana Nunes de; Carvalho, Diana; Delicado, Ana; Alves, Nuno de Almeida (2012). *Pela Mão Das Crianças: Metodologias Em Construção*. VII Congresso Português de Sociologia, Universidade do Porto.

Adminaite, Dovile; Jost, Graziella; Stipdonk, Henk; Ward, Heather; (2016). *How safe are new cars sold in the EU? An analysis of the market penetration of Euro NCAP-RATED cars*. PIN Flash Report 30.

Agamben, Giorgio (2005). *O que é um dispositivo?* Ilha de Santa Catarina: Conferência Outra Travessia.

Araújo, Emília Rodrigues (2004). *A Mobilidade como objecto sociológico*. II Ciclo de Encontros em Sociologia, Braga.

Ariès, Philippe (1988). *A criança e a vida familiar no Antigo Regime*. Lisboa: Relógio D'Água.

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Sinistralidade Rodoviária: Ano de 2007*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Sinistralidade Rodoviária: Ano de 2008*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Sinistralidade Rodoviária: Ano de 2009*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Sinistralidade Rodoviária: Ano de 2010 – Vítimas a 30 dias*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Ano de 2010 – Vítimas a 30 dias*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Ano de 2011 – Vítimas a 30 dias*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Ano de 2012 – Vítimas a 30 dias*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Ano de 2013 – Vítimas a 30 dias*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Ano de 2014 – Vítimas a 30 dias*. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, *Ano de 2015 – Vítimas a 30 dias*. em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (2013). *Código da Estrada* Lei n.º 72/2013, de 3 de setembro.

Baert, Patrick; Silva, Filipe Carreira da (2014). *Teoria Social Contemporânea*, Lisboa: Editora Mundos Sociais.

Bardin, Laurence (2015). *Análise de Conteúdo*. Lisboa: EDIÇÕES 70.

Bébé-confort, We carry the future (2014). *Como funciona o Isofix?*. Recuperado a 17 de Agosto de 2017, <http://www.bebeconfort.com/pt-pt/cadeiras-auto/viajar-em-seguranca-com-as-criancas/escolher-uma-cadeira-auto/como-funciona-o-isofix.aspx>

Bébé-confort, We carry the future (2014). *Porquê escolher o Isofix?* Recuperado a 17 de Agosto de 2017, <http://www.bebeconfort.com/pt-pt/cadeiras-auto/viajar-em-seguranca-com-as-criancas/escolher-uma-cadeira-auto/porque-escolher-isofix.aspx>

Beckmann, Jorg (2005). *Mobility and Safety*, pp. 81-100 in Edited by Featherstone, Mike; Thrift, Nigel; Urry, John (2005). *Automobilities*. SAGE.

Brunhoso, Maria Germana de (2015). *Segurança Infantil: Observação da Criança no Transporte Automóvel*. Dissertação de Mestrado, Instituto Politécnico de Viseu.

Bull, Michael (2004). *Automobility and the Power of Sound*. *Theory Culture Society*, 21(4/5), 243-259.

Bernardo, Alexandra; Cardoso, Miriam; Cardoso, Nélia; Henriques, Inês; Santos, Joana; Ramos, Ana (2011). *Segurança Rodoviária: Momento de Agir*. *Percursos*, 20, 27-35.

Associação Portuguesa de Sociologia (1985), *Código Deontológico*

Controlauto (2018). *Condução Defensiva*. Controlauto. Recuperado a 2 de março de 2018, <https://controlauto.pt/conducao-defensiva>

Controlauto (2018). *Segurança Rodoviária Infantil*. Controlauto. Recuperado a 2 de março de 2018, <https://controlauto.pt/seguranca-rodoviaria/seguranca/seguranca-rodoviaria-infantil>
corsaro, William A. (2011). “*Sociologia da Infância*”, São Paulo: ARTNED® EDITORA S.A.

Costa, Rosalina (2011). *Ridendo Castigat mores. A Transcrição de entrevistas e a (re)construção social da realidade*. VIII Congresso Português de Sociologia

Costa, Rosalina (2016). *Famílias e Famílias no Portugal contemporâneo. Discursos, trama e textura em perspectiva sociológica*. Pp.95-136 Eboresia nº50

Cunha, Vanessa (2007). *O lugar dos filhos: ideais, práticas e significados*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.

Dant, Tim (2005). *Driver-car*. pp. 61-79 in Edited by Featherstone, Mike; Thrift, Nigel; Urry, John (2005). *Automobilities*. SAGE.

Dias, Isabel (2010). *Violência na Família: Uma abordagem Sociológica*. Edições Afrontamento.

Dias, Isabel (2015). *Sociologia da Família e do Género*. Lousã: Editora Pactor.

Edmunds, *Top 10 High-Tech Car Safety Technologies*. Tori Tellem. Recuperado a 4 de Fevereiro de 2017, <https://www.edmunds.com/car-reviews/top-10/top-10-high-tech-car-safety-technologies.html>

Featherstone, Mike (2005). *Automobilities: An Introduction*. pp. 1-17 in Edited by Featherstone, Mike; Thrift, Nigel; Urry, John (2005). *Automobilities*. SAGE.

Ferreira, Y.; van As, A. B. (2017). *Promote buckling up and save a child's life*. *S Afr Med J* 2017;107(4):292-294.

Flick, Uwe (2013). *Introdução à Metodologia de Pesquisa: Um guia para iniciantes*. Brasil: Editora Penso.

Gélis, (1990). *A individualização da criança*. pp. 331-329 in Airès, Pilippe; Duby, Georges (1990). *História da Vida Privada vol. III: Do Renascimento ao Século das Luzes*. Universidade do Porto.

Giddens, Anthony (2000). *As Consequências da Modernidade*. Celta Editora.

Guerra, Isabel Carvalho (2014). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: Sentido e formas de uso*. Cascais: Editora Principia, Lda.

Haguette, Teresa Maria Frota (1995). *Metodologias Qualitativas na Sociologia*. Editora Vozes.

Hannam, Kevin; Sheller, Mimi; Urry, John (2006). *Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings*. *Mobilities* Vol.1, No. 1, 1-22.

Graue, M. Elizabeth; Walsh, Daniel J. (1998) *Investigação Etnográfica com Crianças: Teorias, Métodos e Ética*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Leal, António José Pereira [tenente coronel da GNR] (s.d.). *Manual de Formação*. Estudos Avançados em Direito e Segurança, Universidade Nova de Lisboa.

Kathleen D. Klinich, Marco Benedetti, Miriam A. Manary & Carol A. Flannagan (2016). *Rating Child Passenger Safety Laws Relative to Best Practice Recommendations for Occupant Protection*. Traffic Injury Prevention.

Lopes, Anabela de Sousa (2010). *Tecnologias da Comunicação: Novas Domesticacões*. Dissertação de Doutoramento, Covilhã: Universidade da Beira Interior.

Mattedi, Marcos António (2008). *A abordagem psicológica da problemática dos desastres: um desafio cognitivo e profissional para a Psicologia*. Psicologia Ciência e Profissão, vol. 28, nº1, pp.162-173, Brazil.

Miller, Daniel (2001). *Driven Societies*. pp.1-33 in MILLER, Daniel (edited) (2001). *Materializing Culture: Car Cultures*. New York: Oxford.

Ministério da Administração Interna (2007). *Sinistralidade Rodoviária 2006: Elementos Estatísticos*. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. Recuperado em 13 de Outubro de 2016, <http://www.ansr.pt>

Oliveira, Ana Rodrigues (2011). *A Criança*. in MATTOSO, José (Org.); Sousa, Bernardo Vasconcelos e (Coord.), (2011). *História da Vida Privada em Portugal: A Idade Média*. Maia: Círculo de Leitores e Temas e Debates.

Oliveira, Catarina Sales (2015). *(Auto)mobilities and social identities in Portugal*. Sociologia, Problemas e Práticas, 77 pp. 137-151.

ONU (2011). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2010*

Punch, Keith F. (1998). *Introduction to Social Research: Quantitative & Qualitative Approaches*. SAGE Publications.

Reader's digest (2017). *9 Car Safety Features to Look Out For*. Reader's digest. Recuperado a 4 de Fevereiro de 2017, <http://www.rd.com/advice/9-car-safety-features-to-look-out-for/>

SÁ, Miguel dos Guimarães (2011). *As crianças e as idades da vida*. in MATTOSO, José (Org.); Monteiro, Nuno Gonçalo (Coord.), (2011). *História da Vida Privada em Portugal: A Idade Moderna*. Maia: Círculo de Leitores e Temas de Debates.

Saraceno, Chiara (1997). *Sociologia da Família*. Lisboa: Editorial Estampa.

Saramago, Sílvia Sara Sousa (2001). *Metodologias De Pesquisa Empírica Com Crianças*. *Sociologia, Problemas e Práticas*, n.º 35, pp. 9-29.

SapoLifestyle (2018). Rodrigues, Maria Cristina *Segurança Rodoviária para Crianças*. Recuperado a 2 de março de 2018, <https://lifestyle.sapo.pt/familia/crianca/artigos/seguranca-rodoviaria-para-criancas>

Sheller, Mimi (2004). *Automotive Emotions: Feeling the Car*. *Theory, Culture & Society* vol. 21, 4-5: pp. 221-242 London: Sage.

Sheller, Mimi; Urry, John (2006). *The new mobilities paradigm*. *Environment and Planning A*, 38, 207-226.

Silva, Priscila da (2014). *Dispositivo: um conceito, uma estratégia*. *Profanações* (ISSN-2358-6125) Ano 1, nº2, p.144-158.

Singly, François de (2011). *Sociologia da Família Contemporânea*. Lisboa: Edições texto&grafia.

Shorter, Edward (1975). *A Formação da Família Moderna*. Lisboa: Terramar.

The Travelers Indemnity Company (2017). *Shopping for a Safe car*. The Travelers Indemnity Company. Recuperado a 4 de Fevereiro de 2017, <https://www.travelers.com/resources/auto/safe-driving/how-to-shop-for-a-safe-car.aspx>

UNICEF (s.d.). *Convenção para os Direitos das Crianças*. Recuperado a 13 de Outubro de 2016, <https://www.unicef.pt/>

Ulrich, Beck (2000). *Risk society Revisited: Theory, Politics and Research Programmes*. pp.211-229 in Adam, Barbara; Beck, Ulrich; Loon, Joost van (2000). *The Risk society and beyond: critical issues for social theory*. SAGE Publications.

Urry, John (2000). *Inhabiting the car*. Lancaster, UK: Lancaster University,

Apêndices

Apêndice A: Estatísticas Relativas ao Total de Vítimas de Acidentes Rodoviários (2006-2015)

	≤ 14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	≥65	Total
2006	2027	2242	4431	3846	3332	2556	2354	2150	1770	1374	1176	2625	30127
2007	2032	2111	4269	3633	3270	2578	2400	2076	1707	1458	1140	2759	29504
2008	1903	1994	4085	3529	3277	2585	2262	1985	1716	1406	1116	2711	28657
2009	1968	2097	4337	3651	3326	2817	2509	2126	1893	1579	1281	3118	30816
2010*	1891	2067	4228	3704	3444	2881	2518	2190	1968	1685	1353	3295	31329
2011*	1690	1825	3543	3071	2826	2621	2132	2018	1689	1354	1253	2965	27060
2012*	1517	1507	3083	2521	2469	2302	1894	1843	1585	1407	1150	2936	24246
2013*	1502	1356	3002	2502	2392	2312	2053	1772	1663	1417	1133	3206	24310
2014*	1525	1414	3073	2446	2232	2276	2039	1862	1667	1393	1223	3314	24464
2015*	1613	1508	3191	2403	2275	2204	2061	1881	1736	1534	1361	3615	23769
Total	17668	18121	37242	31306	28843	25132	22222	19903	17394	14607	12186	30544	274282

Fonte: Elaboração própria, ANSR

(*) – Vítimas a 30 dias

Apêndice B: Declaração de Consentimento Informado - Adultos

Original

 UNIVERSIDADE DE ÉVORA

Declaração de Consentimento Informado

Eu, _____ declaro que tomei conhecimento dos objetivos do trabalho de dissertação "Uma viagem segura. Representações sobre a segurança rodoviária infantil", desenvolvido no âmbito do Mestrado de Sociologia, na Variante de Recursos Humanos e Desenvolvimento Sustentável, na Universidade de Évora, no ano letivo 2016/2017, e que nesse contexto autorizo a recolha de informação através de uma entrevista com recurso a gravação áudio para fins exclusivamente académicos.

_____, ____ de _____ 2017

Assinatura: _____

Aluna: Helena Patronilho | m34713@alunos.uevora.pt
Orientadora: Professora Doutora Rosalina Pisco Costa
Orientador: Professor Doutor Eduardo Esperança

Apêndice C: Declaração de Consentimento Informado - Crianças

Original

 UNIVERSIDADE
DE ÉVORA

Declaração de Consentimento Informado

Eu, _____ declaro que tomei conhecimento dos objetivos do trabalho de dissertação "Uma viagem segura. Representações sobre a segurança rodoviária infantil", desenvolvido no âmbito do Mestrado de Sociologia, na Variante de Recursos Humanos e Desenvolvimento Sustentável, na Universidade de Évora, no ano letivo 2016/2017, e que nesse contexto autorizo a recolha de informação por parte dos/as meus/minhas _____
filhos/as _____
através de uma entrevista com recurso a gravação áudio para fins exclusivamente académicos.

_____, ____ de _____ 2017

Assinatura: _____

Aluna: Helena Patronilho | m34713@alunos.uevora.pt
Orientadora: Professora Doutora Rosalina Pisco Costa
Orientador: Professor Doutor Eduardo Esperança

Apêndice D: Guião de Entrevista – Adultos

Universidade de Évora
Mestrado em Sociologia, Variante em Recursos Humanos
Guião: Uma viagem segura: Representações Sociais sobre Segurança Rodoviária Infantil

I

Caraterização do(a) Entrevistado(a)

Primeiro algumas questões de caraterização...

1. Sexo: Feminino/ Masculino [Registar]
2. Idade:
3. Nacionalidade
4. Habilitações Literárias
5. Profissão:
6. Composição do Agregado Familiar:
7. Tem filhos? Quantos? Com que idade?

II

Práticas Associadas à Segurança Rodoviária Infantil

Vamos agora falar sobre a sua condução enquanto conductor...

1. Há quanto tempo possui carta de condução?
2. Descreva o seu automóvel: ano, marca, ..., há quanto tempo adquiriu o seu veículo?
3. Caraterize o seu automóvel em termos de segurança. [Acessórios e Dispositivos]
4. Que atenção dedica à manutenção do seu automóvel? [Inspeção, Mecânico...]

5. Em relação a outros automóveis, acha que é mais ou menos seguro?

6. Recorda-se da primeira vez que transportou crianças de automóvel?

- Quando foi?

- Em que circunstâncias?

- Qual era a sua relação com essas crianças? [Filhos, Sobrinhos, Filhos dos Amigos...]

- Qual a idade dessas crianças?

- Como era o automóvel em que esse transporte decorreu? [Ano, Marca, Sistema de Segurança...]

- Quais os procedimentos específicos que adotou na altura?

- Porquê?

7. Atualmente, qual o motivo pelo qual transporta crianças? [Escola, Atividades Extracurriculares, Passatempos...]

- Frequência? [Diariamente]

- Qual a sua relação com as crianças que transporta? [Filhos, Sobrinhos, Filhos dos Amigos...]

- Há diferença entre situações mais diárias e outras mais específicas? [Casa-Escola; Casa-Férias]

8. Desde então para cá (ao longo do tempo), verificam-se algumas alterações nos procedimentos que adota para transportar crianças no automóvel?

- Quais?

- Porquê?

- O que pensa dessas alterações?

III

Representações e Práticas em torno da Segurança Rodoviária Infantil

Vamos falar sobre o que é “uma viagem segura” (antes, durante e após a mesma)...

1. O que é para si uma viagem de automóvel segura?
 2. Existe algum procedimento especial que deva fazer antes de entrar para automóvel para que a viagem seja (mais) segura?
 - Qual?
 - Porquê?
 - Costuma fazer sempre isso? / Em que circunstâncias?
 3. Qual o comportamento que deve ter durante a viagem de automóvel para que a viagem seja (mais) segura?
 - Porquê?
 - Costuma fazer sempre isso?
 - E por parte das crianças?
 - Porquê?
 4. Quais os procedimentos específicos a adotar quando a viagem termina, para que esta termine em (maior) segurança?
 - Porquê?
 - Costuma fazer sempre isso?

Obrigada pela sua colaboração!

Apêndice E: Guião de Entrevista – Criança

Universidade de Évora

Mestrado em Sociologia, Variante em Recursos Humanos

Guião: Uma viagem segura: Representações Sociais sobre Segurança Rodoviária Infantil

I

Caraterização do(a) Entrevistado(a)

Primeiro algumas questões de caraterização...

1. Sexo: Feminino / Masculino
2. Idade:
3. Nacionalidade:
4. Habilitações literárias:
5. Composição do agregado familiar:

II

Práticas associadas à Segurança Rodoviária Infantil

Vamos agora falar sobre a sua condição de passageiro...

1. Descreve o automóvel.
 2. O que o automóvel tem que o torna seguro? [Dispositivos e Acessórios]
 3. Em comparação com os outros automóveis, achas o teu mais ou menos seguro?
 4. Habitualmente, quais as circunstâncias em que viagens de automóvel?
- Qual a relação com o adulto que conduz [Pai, Mãe, Irmã, Tia, ...]

II

Representações e Práticas em torno da Segurança Rodoviária Infantil

Vamos falar sobre o que é “uma viagem segura” (antes, durante e após a mesma)...

1. O que é para ti uma viagem de automóvel segura?
 - Há algum comportamento especial que devas fazer antes de entrar para o automóvel para que a viagem seja segura?
 - Qual?
 - Quando?
 - Porquê?
 - Fazes isso?
2. O que o/a pai/mãe deve fazer antes de entrar no automóvel para que a viagem seja (mais) segura?
 - Quando?
 - Porquê?
 - Fazes isso?
3. O que deves fazer/como te deves comportar durante a viagem de automóvel para que a viagem seja (mais) segura?
 - Quando?
 - Porquê?
 - Fazes isso?
4. O que o/a pai/mãe deve fazer/como se deve comportar durante a viagem para que esta seja (mais) segura?
 - Quando?
 - Porquê?
 - Faz isso?
5. O que deves fazer/como te deves comportar quando a viagem de automóvel termina para que termina em (maior) segurança?
 - Quando

-
- Porquê?
 - Fazes isso?
 - 6. O que o/a pai/mãe deve fazer/como se deve comportar quando a viagem de automóvel termina para que termine em (maior) segurança?
 - Quando?
 - Porquê?
 - Faz isso?

Obrigada pela sua colaboração!

Apêndice F: Caracterização de Síntese dos Entrevistados – Adultos

Entrevistado	Sexo	Idade	Nacionalidade	Habilitações Literárias	Profissão	Antiguidade da condução	Composição do agregado familiar	Nº de filhos	Idade dos filhos
E_AP_ [1]	M	44	Portuguesa	Licenciatura	Funcionário Público	23 anos	2 elementos	2	12; 13
E_AP_ [2]	M	37	Portuguesa	Licenciatura	Técnico Superior de Desporto	19 anos	5 elementos	3	2; 5; 9
E_AP_ [3]	F	39	Portuguesa	Licenciatura	Bancária	21 anos	3 elementos	2	13; 19
E_AP_ [4]	F	46	Portuguesa	12º ano	Administrativa	26 anos	4 elementos	2	11; 19
E_AP_ [5]	F	50	Brasileira	Licenciatura	Educadora de Infância	10 anos	3 elementos	1	11
E_AP_ [6]	F	46	Portuguesa	Licenciatura	Técnica de Desporto	26 anos	3 elementos	2	8; 11
E_AP_ [7]	F	37	Portuguesa	Licenciatura	Técnica Superior	18 anos (37 anos – 19 anos)	4 elementos	2	3; 12
E_AP_ [8]	F	38	Portuguesa	12º ano	Estudante	20 anos	4 elementos	2	7; 9
E_AP_ [9]	M	47	Portuguesa	9º ano	Empresário	27 anos (47 anos – 20 anos)	4 elementos	2	12; 19
E_AP_ [10]	M	44	Portuguesa	Licenciatura	Economista	26 anos	6 elementos	4	21; 19; 16; 9
E_AP_ [11]	M	40	Portuguesa	Licenciatura	Militar da GNR	20 anos	4 elementos	2	10
E_AP_ [12]	F	33	Portuguesa	Licenciatura	Técnica Social	12 anos	4 elementos	2	4; 7
E_AP_ [13]	M	38	Portuguesa	12º ano	Comerciante de Hotelaria	26 anos	5 elementos	3	3; 10; 14
E_AP_ [14]	F	45	Portuguesa	Mestre	Engenheira Civil	25 anos (45 anos – 20 anos)	3 elementos	1	7
E_AP_ [15]	M	41	Portuguesa	12º ano	Polícia	20 anos	4 elementos	2	8; 1

Fonte: Elaboração própria.

Apêndice G: Caracterização de Síntese dos Entrevistados – Crianças

Entrevistado	Sexo	Idade	Nacionalidade	Habilitações Literárias	Composição do agregado familiar	Nº de irmãos	Idade dos irmãos
E_C_[1]	M	13	Portuguesa	8º ano	Pai (2 elementos)	-	-
E_C_[2]	M	9	Portuguesa	3º ano	Pai, Mãe, irmãos (5 elementos)	2	5; 3
E_C_[3]	M	13	Portuguesa	7º ano	Pai, Mãe, irmão (4 elementos)	1	19
E_C_[4]	F	11	Portuguesa	5º ano	Mãe, irmão (3 elementos)	1	19
E_C_[5]	F	11	Portuguesa	5º ano	Mãe, pai (3 elementos)	-	-
E_C_[6]	F	8	Portuguesa	3º ano	Avó, avô, mãe, irmã (5 elementos)	1	11
E_C_[7]	F	11	Portuguesa	5º ano	Avó, avô, mãe (4 elementos)	-	-
E_C_[8]	M	12	Portuguesa	6º ano	Bisavó, bisavô, mãe, pai, irmão (6 elementos)	1	3
E_C_[9]	F	7	Portuguesa	1º ano	Pai, mãe, irmã (4 elementos)	1	9
E_C_[10]	F	12	Portuguesa	7º ano	Pai, mãe, irmã (4 elementos)	1	19
E_C_[11]	M	9	Portuguesa	4º ano	Mãe (2 elementos)	1	-
E_C_[12]	M	10	Portuguesa	5º ano	Pai, madrasta, irmã (4 elementos)	1	1
E_C_[13]	M	6	Portuguesa	1º ano	Pai, mãe (3 elementos)	-	-
E_C_[14]	M	10	Portuguesa	5º ano	Pai, mãe e irmãos (4 elementos)	2	13; 3
E_C_[15]	M	8	Portuguesa	2º ano	Pai, mãe (3 elementos)	1	1

Fonte: Elaboração própria.

Apêndice H: Análise de Conteúdo – Grelha Resumo – Adultos

Fonte: Elaboração própria.

Tema	Categoria	Subcategoria	Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
Segurança Rodoviária Infantil (SRI)	Representação em torno da Segurança Rodoviária (SR)	Enunciação do sistema de segurança do veículo	1	Tem os acessórios e os dispositivos daquela altura, o carro tem vinte anos portanto já é um carro antigo não tem as mesmas condições de segurança que os carros modernos que os carros actuais. Não tem os abs nem aquelas coisas todas, que são uma mais valia a nível da segurança rodoviária.	Tem os acessórios e os dispositivos daquela altura (...). Não tem os abs nem aquelas coisas todas, que são uma mais valia a nível da segurança rodoviária.
			2	Ah, tenho cadeiras para eles. Ah, tenho, o que é que mais... -- Sim. Aqueles de retenção, isso é os cintos de segurança. -- Ah, tem ABS, tem, tem ABS. Tem mais o quê? Não me lembro de mais alguma coisa que o veículo tenha. Mas tem ABS sim, do condutor e do passageiro. Ah, tem cintos atrás. O cinto de trás por exemplo que é uma coisa que afecta ali o mais pequeno só tem o cinto, o pequeno não neste caso é o maior que anda sempre ao meio ah, tem só um cinto tem o cinto diagonal.	Cadeiras (...) cintos de segurança (...) ABS
			3	Ah é um carro familiar, ah robusto e que, hum acho que tem todas as condições, tem cintos de segurança. Acho que é um carro seguro.	Cintos de segurança (...) airbag

			-- O airbag, tem airbag é o que tem.	
			-- [ABS] Sim, acho que tem. -- [Sabe mais algum?] Não [risos e]	
		4	Tem cruise control, tem ABS, tem hum, como é que se chama? Que ajuda a estacionar... eu sei mas agora não me lembro. Pronto tem aquele aviso de estacionamento se estiver muito próximo de um obstáculo ela apita. Depois tem uma particularidade que eu também acho, ah interessante, tem imensos avisos no visor sempre que há qualquer problema de motor ou de qualquer coisa, com aquela electrónica toda agora. Mas já algumas coisas modernas, tem um, que faz um ponto de embraiagem, travão automático, fecha os vidros depois de sairmos de lá. É fantástica	Cruise control (...) ABS (...) aquele aviso de estacionamento se estiver muito próximo de um obstáculo ela apita (...) travão automático
		5	Só o airbag. Que eu saiba sim, porque é um, é um carro muito antigo é de 2000. Não sei se já tem essas coisas avançadas. O airbag eu sei que tem, que lá está escrito. Mas o resto não me informaram nada.	Airbag (...). Mas o resto não me informaram nada
		6	Tem os cintos de segurança que já é uma evolução. Eu sou ainda da geração em que não era obrigatório o cinto de	Cintos de segurança

				segurança, portanto isto também gostava que reflectissemos nisso. O cinto de segurança é uma coisa relativamente recente portanto eu enquanto criança não usava cinto de segurança. Agora o meu carro tem os cintos todos de segurança, tem atrás e tudo, tem... em termos de retenção é o cinto de segurança, não tem airbag. Hum e mais nada.	
			7	O Mercedes tem, tem cruise control, tem o sistema de travagem, aquele o ABS ou EBS, por ai. Sei que ele também tem um sistema que controla na derrapagem... tem para lá uns, não lhe sei dizer todos [risos E, e] portanto. Mas sei que tem lá, sei que quando, quando tem tendência para derrapagem que ele tem um sistema de segurança, tem cruise control para podermos fazer, manter a velocidade, sem, hum, é automática andar com a velocidade automática.	Cruise control (...) ABS (...) um sistema que controla na derrapagem (...) não lhe sei dizer todos (...) velocidade automática
			8	Câmara não, não é? Mas tem os cintos todos, tem os ABS, tem, os airbags, tem, tudo o que é a nível de segurança tem porque eu sou muito comichosa com as minhas filhas. Até a minha maneira de conduzir mudou depois de as ter a elas. Ah, pronto, tenho cuidado também com os pneus com essas coisas todas, isso está tudo em cima do acontecimento. Porque nós fazemos muitos quilómetros por dia.	Câmara (...) cintos (...) ABS (...) airbags (...) tudo o que é a nível de segurança tem

			9	Não faço ideia. Não percebo muito de carros.	Não faço ideia
			10	É assim ABS têm os dois, ah airbag têm os dois, cruise control só tem um. Ah câmaras, que tipo de câmara? -- Não, um deles tem sensores atrás o outro não tem.	ABS (...) airbag (...) cruise control (...) sensores atrás
			11	Tudo! Tem todos os extras, ABS, ah localizados em vários pontos, nas laterais do veículo, à frente, atrás, ah... não faço a menor ideia, não sou mecânico. [risos E, e]	não faço a menor ideia, não sou mecânico
			12	Hum não. [risos e] Não sei, isso é mais o marido é que decide o que é que é seguro.	Não sei
			13	Em termos de segurança é básica, nem [impercetível] de segurança tem. Tem o, o airbag do e laterais. Ah ABS não tem porque é uma carrinha, carrinha comercial, mas, mas é isso mais ou menos está nisso.	Airbag
			14	A nível de segurança já possui esofiz ah, tem airbags frontais e laterais... e tem ABS.	Esofiz (...) airbags (...) ABS
			15	... Os cintos, isofiz não tem. Isofiz não tem, porque a carrinha não vem adaptada com isofiz. Mas de resto são os cintos de segurança normais. -- Tem, também tem. [cruise control system]	Cintos de segurança (...) cruise control system
			1	Uma viagem de carro segura é, chegar ao meu destino a tempo e horas sem	chegar ao meu destino a tempo e horas sem haver,

		Caraterização do que é "uma viagem segura"		haver, nenhum tipo de stress durante a viagem. Eu não sou de acelerar portanto também...	nenhum tipo de stress durante a viagem
			2	Como eu tenho uma, primeiro eu não, não gosto de andar em velocidade, faço viagens longas não sou de dá sou de, e tenho de fazer sempre quando vou à, minha terra natal 300km ou quando vou de férias e vou com regularidade até com alguma regularidade, tipo uma vez por mês a fazer viagens muito mais longas. Uma viagem segura é andar, não andar com excesso de velocidade ah, não gosto de andar rápido ah, gosto que, gosto faço aquela condução de, de segurança não de arrancadas não de ultrapassagens bruscas e não, tento sempre que a viagem em segurança seja feita e depois como toda a gente com os sistemas de retenção... a trabalhar como deve ser e bem colocados é o que interessa. Sem incidentes é claro.	não andar com excesso de velocidade (...) faço aquela condução de, de segurança não de arrancadas não de ultrapassagens bruscas e não, tento sempre que a viagem em segurança seja feita e depois como toda a gente com os sistemas de retenção... a trabalhar como deve ser e bem colocados é o que interessa
			3	Uma viagem segura, ah para além do carro estar nas devidas condições, o condutor também ter descansado e evitar fazer longos percursos sem parar.	carro estar nas devidas condições (...)o condutor também ter descansado (...) evitar fazer longos percursos sem parar
			4	... O que é uma viagem de carro segura. Bem, pelo menos manter os mínimos não é? Os cintos de segurança, hum as questões das idades e dos bancos da	Mas, acho que o mínimo de segurança é ter o carro em condições, a manutenção tudo que é desde o pneu à, a

				<p>frente brancos de trás conforme os tamanhos deles. Ah, eu lembro por exemplo, a minha filha é dorminhoca e às vezes em viagem gosta de ser deitar no banco de trás e eu normalmente não deixo, às vezes quando vou ver adormeceu e caiu para o lado, mas tem o cinto posto e está lá na mesma. Mas, acho que o mínimo de segurança é ter o carro em condições, a manutenção tudo que é desde o pneu à, a tudo não é? E manter as crianças, com o que por lei, o que a lei diz o que é a segurança devida, para as idades e tamanhos. Embora eles já sejam os dois grandes e já não precisam de cadeiras nem andar nos bancos de trás.</p>	<p>tudo não é? E manter as crianças, com o que por lei, o que a lei diz o que é a segurança devida, para as idades e tamanhos.</p>
			5	<p>Acho, primeiro tem haver com a velocidade, tem que haver, ah que não tenha muita velocidade. Eu sou muito adepta de cumprir as, as velocidades que estão lá, embora ninguém cumpra, que eu já percebi isso, eu é que sou a boba, a empata não sei o quê, sou eu, a 80 km/h, a 90 km/, 100 km/h está tudo 140 [km/h], 150 [km/h]... dão buzinas porque eu estou devagar, mas eu não estou devagar. E isso me irrita bastante, porque ninguém cumpre. E, além de cumprir as normas, os, as velocidades não é? Que são</p>	<p>Acho, primeiro tem haver com a velocidade, tem que haver, ah que não tenha muita velocidade. (...)Que são sugeridas, a com o carro em boas condições para viajar, feita uma boa, ah revisão, com água, com óleo, com gasolina, com todos os equipamentos necessários para caso, o macaco, o triângulo, as ferramentas necessárias, a caixinha de primeiros socorros que</p>

				<p>sugeridas, a com o carro em boas condições para viajar, feita uma boa, ah revisão, com água, com óleo, com gasolina, com todos os equipamentos necessários para caso, o macaco, o triângulo, as ferramentas necessárias, a caixinha de primeiros socorros que muitas pessoas se esquecem, os nossos, coletes, ah e acima de tudo a pessoas que vai a conduzir vai ter de estar muito bem descansada e tem de prestar muita atenção.</p>	<p>muitas pessoas se esquecem, os nossos, coletes, ah e acima de tudo a pessoas que vai a conduzir vai ter de estar muito bem descansada e tem de prestar muita atenção.</p>
			6	<p>Uma viagem segura é, tudo o que nós conseguimos prever, e que conseguimos elencar, portanto em termos de previsão eu digo assim 'se eu aumento o excesso, se eu aumento a velocidade se entro em excesso de velocidade a segurança diminui seria vá lá um gráfico, ah outra coisa é, hum velocidade sem sombra de dúvida outra coisa e não haver distrações para o condutor, portanto ela as miúdas ou quem quer que esteja constantemente a chamar a atenção e a perguntar e 'agora caiu-me isto' isso não pode acontecer para que a viagem seja segura. Os sistemas de retenção ajudam bastante os cintos, ah também a colocação dos cintos é uma viagem segura e depois acho que depende</p>	<p>Uma viagem segura é, tudo o que nós conseguimos prever (...) hum velocidade sem sombra de duvida outra coisa e não haver distrações para o condutor (...)Os sistemas de retenção ajudam bastante os cintos, ah também a colocação dos cintos é uma viagem segura e depois acho que depende muito do condutor a capacidade de antecipação da, do que pode vir a acontecer (...) Estar concentrado portanto uma viagem segura também depende muito sobre o condutor e sobre o seu estado, de atenção</p>

				<p>muito do condutor a capacidade de antecipação da, do que pode vir a acontecer não é? Estar concentrado portanto uma viagem segura também depende muito sobre o condutor e sobre o seu estado, de atenção, e de preparação, está pré-disposto a que vai fazer uma viagem e que tem os conhecimentos suficientes para analisar aquela situação. O que me parece é que muitas vezes nós entramos no piloto automático e não nos, não analisamos a situação correctamente, e portanto não estamos sequer pré-dispostos para, a meter aquele chip a que há procedimentos que temos de ter cuidado e às vezes, eu também às vezes entro em piloto automático e não tenho uma viagem segura porque eu própria minha variável dependente de mim não está activada.</p>	
			7	<p>É quando nós dentro daquilo que está ao nosso alcance conseguimos de certa forma garantir, a segurança deles através da aplica das regras que também nos vão sendo, ainda que impostas assim ao cabo é a lei que nos obriga a isso mas que efectivamente elas podem, ajudar a, em momento, ah ajudar a não haver consequências mais</p>	<p>É quando nós dentro daquilo que está ao nosso alcance conseguimos de certa forma garantir, a segurança deles através da aplica das regras (...). A utilização do cinto de segurança, irem bem sentados, ah bem com o</p>

				drásticas em caso de acidente. A utilização do cinto de segurança, irem bem sentados, ah bem com o rabinho sossegadinho e com as perninhas para baixo	rabinho sossegadinho e com as perninhas para baixo
				bem sentados, ah bem com o rabinho sossegadinho e com as perninhas para baixo, e com o cinto de segurança posto e no caso do mais pequeno, indo sempre transportado na cadeira.	
			8	Em primeiro lugar uma viagem de carro segura, é logo partirmos do principio que não podemos exceder os limites de velocidade, a outra é o carro estar extremamente em segurança. Ver os pneus, ver os cintos, ver se os miúdos estão bem presos, e basicamente acho que é a condução das pessoas. Isso é uma viagem segura. É a condução das pessoas, que é o que há menos hoje em dia, é conduções seguras. Na minha opinião, porque como lhe disse sou muito comichosa com as minhas filhas dentro de um carro.	não podemos exceder os limites de velocidade, a outra é o carro estar extremamente em segurança. Ver os pneus, ver os cintos, ver se os miúdos estão bem presos, e basicamente acho que é a condução das pessoas. Isso é uma viagem segura.
			9	O que é que penso que é uma viagem de carro segura? É o carro ter segurança e elas irem em segurança. Para mim é o [impercetível]	É o carro ter segurança e elas irem em segurança
			10	Isso depende de vários motivos não é? Depende das condições da estrada, depende do carro que temos [risos e] depende dos outros também. Tentemos que não haja nada de especial, que, hum o piso não esteja, escorregadio, que não haja, ah excesso de velocidades. Nem sempre isso acontece não é? Mas pronto.	Depende das condições da estrada, depende do carro que temos depende dos outros também. (...), hum o piso não esteja, escorregadio, que não haja, ah excesso de velocidades. (...)

			11	<p>Uma viagem de carro segura? Novamente, obedecendo a todas as normas de segurança, aquelas exigidas. Colocar o cinto, ajeitar o banco antes de, conduzir.</p> <p>--</p> <p>Porque é que se coloca o cinto? Coloca-se o cinto porque à priori o, o veiculo tem um habitáculo de segurança que, ah ao termos o cinto nos permite ficar dentro dele, pelo menos isto acontece com a minha viatura.</p>	<p>Novamente, obedecendo a todas as normas de segurança, aquelas exigidas. Colocar o cinto, ajeitar o banco antes de, conduzir.</p> <p>(...) Coloca-se o cinto porque à priori o, o veiculo tem um habitáculo de segurança que, ah ao termos o cinto nos permite ficar dentro dele</p>
			12	<p>Dentro do limite de velocidade, sempre. Porque acho que ficar sem carta, já pensando nas penalizações ficar sem carta para mim seria um grande transtorno, portanto manter, a, a velocidade se ela existe por algum motivo é porque também é o mais seguro para nós que andamos diariamente na estrada. Tenho muito cuidado com ultrapassagens, com zonas de menos visibilidade, tenho muita, eu pessoalmente tenho algum receio enquanto conduzir quando está muito nevoeiro, prefiro conduzir de dia do que de noite também. Se tiver que fazer viagens opto sempre por fazê-las de dia e não de noite, com eles sobretudo.</p>	<p>Dentro do limite de velocidade, sempre.</p> <p>(...)Tenho muito cuidado com ultrapassagens, com zonas de menos visibilidade, tenho muita, eu pessoalmente tenho algum receio enquanto conduzir quando está muito nevoeiro, prefiro conduzir de dia do que de noite também.</p>
			13	<p>... Isso é muito subjetivo. Ah, talvez poderei lhe dizer que uma viagem segura para mim e para o carro seria, ah, cumprir com as regras de segurança todas elas, pela lei não é? Que é não ultrapassar o excesso de velocidade,</p>	<p>poderei lhe dizer que uma viagem segura para mim e para o carro seria, ah, cumprir com as regras de segurança todas elas, pela lei</p>

				andar com o cinto, não utilizar os telemóveis, ter atenção redobrada em todos os movimentos de, de rodoviária, pronto, essas coisas que quase toda a gente sabe mas que, quase ninguém as pratica.	(...) é não ultrapassar o excesso de velocidade, andar com o cinto, não utilizar os telemóveis, ter atenção redobrada em todos os movimentos de, de rodoviária, pronto
			14	Uma viagem segura? É aquela viagem que, que, que os adultos fazem com crianças, com o máximo de respeito. Por nós adultos, pela criança que vai atrás e pelos outros, porque se conduzir com alguma distância do veículo da frente, é muito, provável que não tenha de fazer nenhuma travagem brusca, se ele tiver muito próximo do veículo da frente ou se passar amarelos quase vermelhos é natural que uma vez ou outra tenha que fazer uma travagem brusca, a criança possa correr riscos ou os outros veículos, ah envolvidos possam sofrer algum dano. Incluindo o meu.	conduzir com alguma distância do veículo da frente, é muito, provável que não tenha de fazer nenhuma travagem brusca, se ele tiver muito próximo do veículo
			15	... Uma viagem de carro segura? Para já de tudo é não haver nenhum acidente, isso é logo o que a gente pensa à partida, não haver ninguém ou nós mesmos, um erro e nos faça ter um acidente. Hum, dentro da viatura ter sempre os cintos colocados e não haver o mínimo de distrações, porque à mínima distração é a morte do artista, como se costuma dizer.	não haver nenhum acidente (...) ter sempre os cintos colocados e não haver o mínimo de distrações

			1	Hum, não é seguro. Não é um carro seguro, comparativamente aos carros actuais não é um carro seguro.	não é seguro
			2	O carro é seguro. Parece-me seguro sim.	é seguro
			3	...É igual, não... é assim, os carro novos mais modernos podem ter mais dispositivos de segurança mas acho que tem o que é necessário.	É igual (...) acho que tem o que é necessário
		Sentimento de segurança em relação ao automóvel que conduz	4	Ah, okay. Quer dizer o meu há de ser um meio termo não é? Porque há carros com certeza mais seguros que eu até gostaria de ter mas infelizmente não é para todas as bolsas não é? Como há também carros menos seguros, isto é uma questão de poder ou não manter um carro, que eu acho que sim, que há carros se calhar bem mais seguros do que por exemplo, hum ah, tenho esta, o meu pai tem um mercedes muito velhinho de 91 e eu quando me sento dentro do carro sinto uma estabilidade diferente. Hum, acho que pronto, era carros que se faziam antigamente e se calhar como se diz com uma chapa diferente. -- Eu acho que é um misto, acho que se devia avançar com a tecnologia e manter-se a construção de antigamente. Porque bom, bom seria um carro com os, os carros hoje em dia têm mais plástico. Eu graças a deus	um meio termo

				nunca tive um acidente, nem espero em boa hora o diga, mas os carros dantes tinham mais chapa e eu acho que se calhar, não faço ideia, isto depende muito de tudo porque há certos casos que o facto de ter mais chapa pode ser mais prejudicial isto nunca se sabe.	
			5	Não sei dizer, se é mais ou menos seguro. Eu só tive ele. O outro que eu tinha mais velho do que ele era nada seguro também, mas acho que é razoável. Está com os pneus novos, eu sempre procuro tê-lo, ah em condições, os cintos todos funcionam, com água, com coiso, com pneus novos, com os para-brisas novos também todo ano praticamente troco as borrachas. Para ter o mínimo de, segurança, não é? O mínimo. -- Sim. Os novos são mais seguros.	é razoável (...) Os novos são mais seguros
			6	Hum, em relação se considerarmos por exemplo o airbag uma questão de segurança, então é menos seguro. Só nestas coisas concretas de, coisas concretas que eu posso, que eu posso enunciar e conheça. O meu carro não tem airbag, então tem menos uma variável de segurança, ah o meu carro não tem alertas do cinto ou de alguma portanto depende também de mim ver se todos temos cinto, portanto é mais	Menos seguro.

				<p>uma coisa a, que, portanto de insegurança. Hum também não tem ah o ABS, portanto diria que é mais três condições de segurança que o meu carro não possui.</p> <p>--</p> <p>Menos seguro. Face a estas novas tecnologias.</p>	
			7	<p>São mais. Mesmo o O não tendo, as mesmas, os mesmos sistemas de proteção que já tem o M. No caso do O, para o transporte de crianças é pouco mais, é considero mais seguro na medida em que ele não tem portas atrás, por exemplo, para o mais velho já não, mas para o mais pequeno sim. Ele não tem, ele não conseguirá nunca abrir as portas quando é transportado no banco de trás.</p>	São mais
			8	<p>Ah, eu quem tem filhos deve ser tudo mais ou menos seguros, não é? Os novos agora devem ser provavelmente serão mais seguros do que os meus que são mais antigos, não é? Digo eu.</p> <p>--</p> <p>Porque são automóveis novos, já têm outra, outras medidas de segurança que provavelmente estes mais antigos não têm. Digo eu, não é? Às vezes também se move mais com estas mariquises todas do que, destes antigos.</p>	Os novos agora devem ser provavelmente serão mais seguros do que os meus que são mais antigos

			9	Ah, mais seguros são de certeza absoluta.	mais seguros
			10	Há medida que, os anos vão passando os carros vão trazendo mais componentes, o que não quer dizer que não existam carros mesmo atuais com, com menos segurança do que algum deles não é?	o que não quer dizer que não existam carros mesmo atuais com, com menos segurança do que algum deles
			11	Pelo menos, muito mais do que muitos que ai andam.	muito mais do que muitos que ai andam
			12	É bastante seguro, acho que sim. -- Porque é que eu acho? Para já porque é um carro ligeiramente mais alto, do que os carros comuns, acho que isso também dá alguma segurança, no caso de haver alguma colisão, alguma coisa. E mesmo, aliás nós adquirimos exatamente por isso, por nós fazemos viagens diariamente sempre com os meninos e convém ter um carro, mais seguro, o mais seguro possível não é? Claro que acidentes todos nós podemos ter mas pelo menos o carro que nos defenda um bocadinho em caso de acidente.	bastante seguro
			13	A segurança é idêntica.	é idêntica
			14	... Em relação aos outros, há automóveis bem melhores, ao nível de segurança este é um médio.	é um médio
			15	Já foi pior, já foi pior. Já se viu mais, mas carros velhos do que se vê hoje em dia	Já se viu mais, mas carros velhos do que se vê hoje

				ai, e as inspeções contribuíram um bocado para isso.	
			1	Hum, é um F, de 96	F, de 96
			2	Com mais frequência é aquele que eu, ando aqui na cidade. É um carro mais pequeno, é um T ah, de 2002 de cinco lugares.	T ah, de 2002 de cinco lugares
			3	Ah, é um R com treze anos.	R com treze anos
			4	Tenho uma carrinha P 5008. É um monovolume. -- Hum 2010 e é bom, ótima. -- Desde 2010 portanto há 6 anos, 7 quase.	P 5008. É um monovolume. (...) Desde 2010 portanto há 6 anos, 7 quase.
			5	Eu tenho um P preto, ano 2000, P 206 preto. -- Há cinco anos.	ano 2000, P 206 preto (...) cinco anos
			6	O meu automóvel é de, o meu automóvel tem 19 anos. É um P 106	tem 19 anos. É um P 106
			7	Então temos dois veículos, temos um M de 2011, uma carrinha M 720 e temos um O, não sei o ano dele, mas é mais antigo. É de 2000 ou 2000 e poucos, é por aí. -- Um vai fazer, o M há 3 e o O vai fazer 2 mais ou menos.	M de 2011, uma carrinha M 720 (...) O É de 2000 ou 2000 e poucos, é por aí. (...) M há 3 e o O vai fazer 2 mais ou menos
			8	O que costumo conduzir mais é o F, o meu é o P [risos e]. Os anos um é de 99 e o outro também acho eu.	F de 99
	Práticas associadas à Segurança Rodoviária (PSR)	Caraterização do veículo (ano, marca, etc.)			

			-- Eu sei lá! Praticamente novos. Já têm uns anos.	
			9 É pah... Elas andam em todos, agora a mais velha já tem um... Posso ter um A... 2006 -- Dois anos.	A... 2006 (...) Dois anos
			10 É assim V[impertivel] não ando com um, normalmente ando com dois, são duas carrinhas. -- Em qualquer uma delas. Uma é de 2012 outra é de 2007. -- ... O de 2007 adquiri na altura, o de 2012 adquiri o ano passado [2016].	V 2012
			11 M 2014.	M 2014.
			12 Sim. Neste momento é um A, de 2013. -- Em... novembro deste ano salvo erro. Não, novembro do ano anterior [2016].	A, de 2013. do ano anterior
			13 ... É uma P, carrinha, de dois lugares. E é de 2012. -- Tenho o veiculo há coisa de, 4 meses.	P, carrinha, de dois lugares. E é de 2012. 4 meses.
			14 Um VG, uma carrinha VG, ah o ano não faço a menor ideia. [risos e] Sei que é uma carrinha VG, estilo P. -- Este? Há cerca, de, 3 anos, por aí. Mas ele já era usado, portanto, por isso estava a dizer que não sei quantos anos tem, não me lembro.	uma carrinha VG Há cerca, de, 3 anos. Mas ele já era usado

			15	É de, 2000 é um, uma carrinha F. -- É nova, é desse ano é de 2000. Abril 2009	carrinha F. 2009
		Atenção dedicada à manutenção do veículo	1	Ah, mínimo. -- Ah, pronto vai-se vendo se os pneus estão, estão em condições para rodar e pouco mais as outras coisas, aquelas pequenas coisas mecânicas que os carros precisam. Nada mais do que isso.	mínimo
	2		A manutenção, hum, ah faz as manutenções sempre, regularmente neste caso. -- Sim, sim, isso sim. Isso é o carro em que eu ando porque temos um que é maior que é de sete lugares esse é mais para fazer viagens andamos menos. Curiosamente hoje tenho o outro na oficina e ando com este, mas normalmente cá na cidade, para os transportes das crianças e da, para me poder deslocar aqui para o trabalho, ah andamos sempre com esse mais pequeno.	regularmente	
	3		É assim ele vai à revisão pelo menos uma vez por ano. -- Não, vai uma vez por ano que é quando faz a manutenção, a mudança do óleo,	revisão pelo menos uma vez por ano	

				dos filtros, e quisá mais alguma reparação.	
			4	Ah, eu vou dizer não tenho muita experiência em termos de carros. Para mim seria ótimo que os carros fossem só meter gasóleo e andar e mesmo assim se houvesse alguém que pusesse gasóleo seria ótimo. Ah mas não, então eu tenho uma relação próxima com o senhor da oficina, que sempre que há uma revisão a fazer ele manda um <i>sms</i> eu vou lá com o carro e fazemos o que ele acha que tem de ser feito. E sempre que surge alguma duvida, já agora acrescento, também agarro no telefone e telefono-lhe 'olhe isto apitou, como é que faço'. [risos e]	tenho uma relação próxima com o senhor da oficina, que sempre que há uma revisão a fazer ele manda um <i>sms</i> eu vou lá com o carro
			5	Quanto tempo? Oh, depende. Quando ele está muito mau eu mando para a oficina quando ele está bom eu vou andando [risos e]. Agora ultimamente tem estado na oficina.	Oh, depende. Quando ele está muito mau eu mando para a oficina quando ele está bom eu vou andando
			6	Ah, a obrigatória. Aquela que é obrigatória, que a de fazer a inspeção, portanto a inspeção também é uma coisa recente que veio exatamente monitorizar, as condições de circulação dos automóveis e portanto isto de alguma forma responsabiliza ainda mais os condutores visto que se não passarem depois na inspeção, então	Ah, a obrigatória.

				quer dizer que a manutenção não foi a correta porque a inspeção de facto é um controlo apertadíssimo.	
			7	Eu nenhuma, o meu marido é que trata disso [risos e]. -- É, tem a revisão em dia.	o meu marido é que trata disso
			8	Exatamente, muito atenção à manutenção do carro. -- Normalmente deixo, se for fazer uma viagem muito grande deixo-o no mecânico. Para ver se está tudo em ordem, os pneus, a pressão dos pneus, ah se tem água se não tem água, se está tudo impecável se não está. De, esporadicamente depois faço as revisões habituais, e normalmente de 6 em 6 meses vê o motor todo, vê se estão os cintos de segurança em condições, tudo.	muito atenção à manutenção do carro
			9	É pah, normalmente é nas revisões.	normalmente é nas revisões
			10	Sim, mas isso não verifico diariamente. Mas pronto, por várias vezes... várias vezes por mês, aliás várias vezes por semana, nos dirigimos a uma bomba de gasolina para, ah, colocar combustível acabo sempre por verificar, quando tenho mais tempo. Acabo por verificar. --	várias vezes por mês

				Sim, sei! Por uma questão de segurança minha e também de conforto. E de evitar despesas futuras também.	
			11	Ah, não sei. Vai à revisão de três em três meses ou de quatro em quatro para ai.	Vai à revisão de três em três meses ou de quatro em quatro
			12	Normalmente é o marido que faz isso. Sou sincera não, mas ele todas as semanas vê aquelas questões mais essenciais. -- O óleo, e por ai [risos e] pneus.	marido que faz isso
			13	Muito pouco. -- Sim. Isso, quando é altura da inspeção à data faço ah, quando é revisão também em termos de data faço. Ah mas andar sempre como muito gente faz, andar sempre em cima do carro e sempre as, ah a actualização e [imperceptível] não sou assim muito dado a esses campos. Só quando ela me aparece com algum, vejo ou cinto que está com algum problema então preocupo-me com isso.	Muito pouco (...) quando é altura da inspeção
			14	Ai eu não dedico tempo nenhum, isso são coisas que são feitas ou pelo mecânico ou pelo meu marido. [risos e]	são coisas que são feitas ou pelo mecânico ou pelo meu marido
			15	... É regular de 10 em 10 mil kms faço revisão de, do carro. Mudanças de óleo e de, de 20 em 20 revisão normal.	É regular

			1	Ah, sim. Quando, os miúdos eram pequenos. Lembrar-me concretamente, concretamente da data específica não mas...	os miúdos eram pequenos
		Relação [parentesco] com a primeira criança que transportou	2	Epah, quando nasceu o meu primeiro é que comecei a andar mais regularmente com crianças no carro sim. Mas foi à nove anos.	quando nasceu o meu primeiro
			3	Desde que nasceram sempre transportei.	Desde que nasceram
			4	Ai não, isso já foi há muito, muito tempo. Mas talvez tenha sido um afilhado, um primo, não faço ideia. Muitos, muitos anos.	talvez tenha sido um afilhado, um primo, não faço ideia. Muitos, muitos anos.
			5	Quando a minha filhinha nasceu.	Quando a minha filhinha nasceu
			6	Então a primeira vez que eu transportei crianças foi exatamente à saída da, da maternidade no caso das minhas filhas. Contudo na minha profissão eu já transportei crianças, como era professora de educação física e treinadora de vez em quando tinha de transportar crianças para os jogos.	foi exatamente à saída da, da maternidade no caso das minhas filhas.
			7	[Filhos] Tinha dias, semanas. Praticamente desde que nasceram que andam de carro.	desde que nasceram
			8	Foi ir buscar a minha afilhada com 15 dias para ir passar o fim-de-semana a minha casa. E não tinham com quem a deixar.	minha afilhada com 15 dias

			9	Foi quando a minha filha mais nova, mais velha nasceu.	mais velha nasceu
			10	... Deve ter sido quando o meu filho, quando o meu filho mais velho nasceu, portanto devemos andar aí à volta de 97.	quando o meu filho mais velho nasceu
			11	Hum, não faço a menor ideia. Há 19 anos, se calhar. -- Não faço a menor ideia.	não faço a menor ideia
			12	A primeira, foi quando o meu filho nasceu, há sete anos atrás.	foi quando o meu filho nasceu, há sete anos atrás.
			13	Lembro-me. Lembro-me foi, foi o primeiro filho que tive.	primeiro filho que tive
			14	... Sim, o, presumo, crianças, crianças pequenas que tivesse sido a minha filha.	a minha filha.
			15	Lembro, lembro. Foi quando o meu bicho mais velho saiu da maternidade. No ovinho. Recordo.	bicho mais velho saiu da maternidade
		Os procedimentos que adotou na primeira vez que transportou crianças	1	Comecei a ser mais cuidadoso, comecei a ser um bocado mais cuidadoso a nível da condução e a nível de, a nível de pronto da própria gestão do carro para o carro estar em condições para, para uma questão de condução por causa deles os dois. Dele inicialmente e da irmã.	comecei a ser um bocado mais cuidadoso a nível da condução e a nível de, a nível de pronto da própria gestão do carro para o carro estar em condições
			2	Como lhe tinha dito o facto de ter três crianças, ah o facto, é como eu costumo dizer 'é para o bem e para o mal', o facto de ter um acho que há	o facto de ter um acho que há mais preocupação nos centra mais naquele, neste

				mais preocupação nos centra mais naquele, neste momento com três, ah menos preocupação, sinto isso. E tenho noção disso, o que é pior. Até para o mal, para a parte mal que é: facilitamos mais, criamos muitas vezes mais, naqueles, naqueles que estão presos mas por exemplo, eu já vi as normas, dou sempre este caso, eu vejo miúdos que na idade do meu, do meu com nove anos que utilizam cadeiras que não são apropriadas no sentido negativo, isto são aquelas cadeiras quase de bebé já eles têm os ombros a saírem para fora. Também não sei até que ponto há um exagero, eu vejo isso, já vi isso. E por exemplo, basta seguir os pesos e as alturas para perceber qual é o tipo de cadeira que se pode usar não é, os sistemas de retenção que podem ser utilizados, basta olhar para isso.	momento com três, ah menos preocupação
			3	Era a colocação do ovo no banco da frente e posteriormente a cadeirinha no banco de trás.	colocação do ovo no banco da frente e posteriormente a cadeirinha no banco de trás
			4	-	-
			5	Então eu colocava no ovinho e no banco de trás e ia com ela.	colocava no ovinho e no banco de trás e ia com ela
			6	Ah, os procedimentos? Pôr o cinto. E essencialmente duas coisas, entrar	Pôr o cinto. (...) entrar pelo lado mais seguro

				<p>pelo lado mais seguro, sendo que às vezes o lado mais seguro nem sempre é o, o do lado, portanto do pendura, vá lá. Isto é, muitas vezes pela condição do tráfego de como as coisas, de como a, as vias estão colocadas, aquela regra do 'é sempre pelo lado do pendura' nem sempre se aplica portanto é sempre pelo lado mais seguro, a regra é 'sempre pelo lado mais seguro'. Portanto essa era, eu só tenho duas questões para, para, para fazer é o ver de que lado é que entro, sempre que possível e colocar o cinto. São as duas condições.</p>	
			7	<p>Se, no banco, se ia comigo se ia, se eu ia a conduzir, virava-lhe, virava-o de costas para, a estrada, desligava o sistema de airbag no caso do 106 porque, tem mecanismo para desativar o airbag e colocava-lhe o cinto de segurança, transportando-o no ovinho adequado para ele. Atrás também, virado para trás e com, com o cinto de segurança.</p>	<p>Se, no banco, se ia comigo se ia, se eu ia a conduzir, virava-lhe, virava-o de costas para, a estrada, desligava o sistema de airbag no caso do 106 porque, (...) e colocava-lhe o cinto de segurança, transportando-o no ovinho adequado para ele. Atrás também, virado para trás e com, com o cinto de segurança.</p>
			8	<p>Aprendi a cadeirinha, o ovo no carro. Não sabia. Perguntei como, se o ovo ia à frente se ia atrás porque isso não fazia a mínima ideia. E pôs-lhe uma fraldinha por causa do sol e essas</p>	<p>Aprendi a cadeirinha, o ovo no carro.</p>

				coisas todas. Na altura o carro era novo, por isso a segurança estava.	
			9	É pah, já foi há uns anos, já foi há 19. Mas deveria ter sido cadeirinha. Já não me lembro a minha mulher é que andava mais com ela.	Mas deveria ter sido cadeirinha.
			10	Na altura o procedimento que havia era a cadeira, era só as cadeiras lá atrás, já era obrigatório, a cadeira. Os sistemas de retenção das cadeiras é que não eram tão evoluídos como, são hoje não é? Até porque os carros na altura, nem todos tinham cintos atrás, portanto alguns teriam de ser adaptados.	era só as cadeiras lá atrás
			11	Os procedimentos, normais. -- Os normais, todos os exigidos pela lei.	todos os exigidos pela lei
			12	Se, foi mais cuidado provavelmente sim. Não tenho assim presente, mas também não me considero um perigo na condução [risos e] acho que tenho sempre algum cuidado.	acho que tenho sempre algum cuidado
			13	Os procedimentos, os normais. Cadeirinha, do ovo à frente ao meu lado virado, virado de costas ou seja, com a criança a ver, a mãe atrás. A mãe vinha atrás. As condições gerais que se deve ter no automóvel com a criança.	Cadeirinha, do ovo à frente ao meu lado virado, virado de costas ou seja, com a criança a ver, a mãe atrás
			14	Estamos a falar de ovo na altura, portanto tinha uma base, o ovo tem uma base de apoio. Aquele ovo que eu tenho tem uma base de apoio e o ovo	Estamos a falar de ovo na altura, portanto tinha uma base, o ovo tem uma base de apoio.

				em si encaixa no, na base. Como o outro não tinha izofix, portanto era amarrado pelo cinto de segurança.	
				Traseiro. Ah, na altura lembro-me que foi assim que se transportou até compramos este que já tinha izofix e aí a forma de afixar é diferente.	
			15	Foi para o banco de trás dentro do ovinho e com o cinto de segurança colocado. Cadeirinha virada para trás acho que, é mais ou menos isso.	Foi para o banco de trás dentro do ovinho e com o cinto de segurança colocado. Cadeirinha virada para trás
		Justificação dos procedimentos adotados no primeiro transporte de crianças	1	-	-
			2	-	-
			3	[ovo a frente] Porque é, hum para além de ser o procedimento normal é o mais seguro, não é? Por motivos de segurança.	Por motivos de segurança.
			4	-	-
			5	Penso eu que é que para se, ah o carro fizer um travão ela não, ela está mais protegida, acho eu. Não sei.	o carro fazer um travão ela não, ela está mais protegida
			6	-	-
			7	Porque no caso de haver um, uma colisão o airbag não se soltar e não lhe ir bater na cadeirinha, daí também não, o não o impulsionar para bater no banco. -- Em relação ao cinto será para manter a cadeira estável, durante a viagem.	uma colisão o airbag não se soltar e não lhe ir bater na cadeirinha, daí também não, o não o impulsionar para bater no banco (...) relação ao cinto será para manter a cadeira estável

			8	-	-
			9	-	-
			10	Por uma questão de, em caso de uma travagem mais, ah complicada ou em caso de embate para evitar algumas lesões, portanto logicamente o corpo, naquele efeito de chicote e outros não é? Acaba por estar mais apoiado.	ou em caso de embate para evitar algumas lesões
			11	-	-
			12	-	-
			13	... Ah pelo facto de caso houvesse alguma colisão, a criança estar protegida e não fazer o impacto dos vidros e, ser projetada para fora mas sim para, pela retaguarda.	caso houvesse alguma colisão, a criança estar protegida e não fazer o impacto dos vidros e, ser projetada para fora
			14	-	-
			15	É mais seguro do que no banco da frente, não é?	É mais seguro do que no banco da frente, não é?
		Lugares onde costuma transportar crianças	1	Ah, idas à escola para ir para a escola e as atividades desportivas [tosse de e] dá-me licença, alguns passeios poucos, cinema não há cinema cá e há cinema no M e, hum não mais do que isso.	idas à escola para ir para a escola e as atividades desportivas (...) alguns passeios poucos (...) cinema
			2	Sim, vão muito para a escola, todos os dias para a escola, todos os dias para os treinos, hum como eles jogam futebol muitas vezes para fora, ah aí normalmente nunca levo este carro levo sempre o outro quando saio para fora, da cidade levo sempre o outro, vou muitas vezes para fora ao fim-de-semana vão jogar a 50km a 100km e às	para a escola, todos os dias para a escola, todos os dias para os treinos

				vezes até um bocadinho mais e tenho de andar sempre com eles.	
			3	Para os levar à escola. Transporto-os até à escola. -- Não, têm também atividades extracurriculares, sim posterior às horas de aulas.	à escola (...) atividades extracurriculares
			4	Ah, porque tenho filhos e sou eu que faço a distribuição deles pelas escolas, pelas atividades, no social no mais velho no mais novo ainda não tem social [impercetível] mas sou eu que faço essas voltinhas todas.	pelas atividades
			5	Para a escola, para casa da colega, para a evangelização infantil, para casa da avó, para todos os lugares que eu vou eu a levo.	Para a escola, para casa da colega, para a evangelização infantil, para casa da avó, para todos os lugares que eu vou eu a levo.
			6	As são as viagens de casa-atividades extracurriculares.	de casa-atividades extracurriculares
			7	Para irem para a escola, para irem sair, para ir às compras. Mas neste momento já circulam todos só no banco de trás.	a escola, para irem sair, para ir às compras
			8	Porque tenho as minhas filhas para vir buscar e levar à escola. -- E passeios, não a gente andamos muito de carro. [impercetível] gostamos muito de andar de carro.	vir buscar e levar à escola (...) passeio

			9	Estão na escola. A mais velha já não, já tem carro. Por isso já não é preciso trazê-la.	na escola
			10	Tudo!	Tudo!
			11	Não, só à escola. Não é nenhum transporte público.	à escola
			12	Para a escola.	a escola
			13	Transporto os meus filhos quando os levo para a escola, quando os trago para os eventos que têm.	para a escola (...) os eventos que têm
			14	Ah, às vezes, às vezes na ida da escola ou o transportar da escola para a academia [de artes marciais], ou outras transportar em viagens. Viagens de família.	escola ou o transportar da escola para a academia [de artes marciais], ou outras transportar em viagens de família
			15	... Sempre que é necessário, para os treinos para, para a escola, para a casa dos avós. Para todo o lado, quando há torneios fora a mesma coisa, é sempre de carro.	Sempre que é necessário, para os treinos para, para a escola, para a casa dos avós.
		Relação [parentesco] com a/as criança/as que transporta frequentemente	1	Filhos	Filhos
			2	Filhos	Filhos
			3	Filhos	Filhos
			4	Filhos	Filhos
			5	Filhos	Filhos
			6	Filhos	Filhos
			7	Filhos	Filhos
			8	Filhos	Filhos
			9	Filhos	Filhos
			10	Filhos	Filhos
			11	Filhos	Filhos
			12	Filhos	Filhos

			13	Filhos	Filhos
			14	Filhos	Filhos
			15	Filhos	Filhos
		Diferenças de transporte entre viagens diárias e viagens esporádicas	1	<p>Hum, não. Não há muitas diferenças significativas é a diferença entre conduzir dentro da cidade, e conduzir em estrada. É a diferença que, hum os cuidados aqui são, são quisá menores do que quando se está a viajar, quando se está a fazer uma viagem. Também as velocidades são outras, hum pronto é diferente aqui é o para arranca.</p> <p>--</p> <p>Não, acho que a nível de segurança os cuidados são os mesmos. Um bocado mais de atenção na estrada como é natural mas...</p> <p>--</p> <p>Sou mais cuidadoso. Menos pé na tábua mais cuidadoso, alguma atenção inicialmente agora já nem tanto não é? Mas quando eram mais pequenos uma atenção mais redobrada, em relação a possíveis toques ou outros carros que pronto, há, tem de se ter, mudamos o chipe automaticamente a partir do momento em que levamos crianças porque ainda por mais sendo os nossos filhos ou outras crianças, mas sendo os nossos filhos os cuidados têm de ser outros como é natural.</p>	<p>Não há muitas diferenças significativas é a diferença entre conduzir dentro da cidade, e conduzir em estrada. (...) Também as velocidades são outras, hum pronto é diferente aqui é o para arranca. (...)Um bocado mais de atenção na estrada (...) Menos pé na tábua mais cuidadoso</p>

			2	<p>Por exemplo, ah como mudo de carro e tenho cadeiras nos dois carros não mudo as cadeiras. Ah, reconheço que tenho mais cuidado quando vou para fazer viagens mais longas. Tenho mais cuidado da, da, dos sistemas de retenção, dos cuidados a ter do que propriamente quando ando dentro da cidade, é o que eu digo não é que eles estão sempre presos, sempre com, com mas noto que há mais cuidado. Aliás as cadeiras até parecem melhores.</p>	<p>Ah, reconheço que tenho mais cuidado quando vou para fazer viagens mais longas. Tenho mais cuidado da, da, dos sistemas de retenção</p>
			3	<p>Sim, é diferente, é diferente a vários níveis. Na cidade nós se calhar fazemos uma, conduzimos menos tempo mas com, temos de ter mais cuidados. Existe mais trânsito, ah, normalmente é o que acontece, relativamente ao ir de férias, acontece muito que é, os miúdos cansam-se de ir sentados com o cinto de segurança muito tempo de viagem. Isso acontece e por vezes pedem para tirar o cinto para se deitar.</p> <p>--</p> <p>Ah, não. A nível de concentração, se calhar a concentração a condução na cidade como é menos tempo existe mais nível de concentração do que numa longa viagem que a gente depois passado um tempo já começa um pouco a dispersar. Mas também se calhar os perigos não são tantos.</p>	<p>é diferente a vários níveis. Na cidade nós se calhar fazemos uma, conduzimos menos tempo mas com, temos de ter mais cuidados. Existe mais trânsito (...) a concentração a condução na cidade como é menos tempo existe mais nível de concentração do que numa longa viagem que a gente depois passado um tempo já começa um pouco a dispersar.</p>

			4	Não. Eu tenho o mesmo tipo de abordagem. Não faço diferença.
			5	<p>As viagens mais longas eu tenho mais cuidado, tenho mais, fico mais preocupada. Peço para ela colocar o cinto, estou sempre a olhar para trás, para ver se está tudo bem. Me preocupo mais, eu não gosto muito de conduzir na estrada, tenho medo. Mas conduzo, quando conduzo se possível não conduzo com ela, não sou assim muito boa em conduzir em estrada. Mas há pouco tempo fiz uma viagem fiz cento e poucos quilómetros e não aconteceu nada.</p> <p>--</p> <p>Porque ela já está maior. E a gente acha que ela já está mais consciente de algumas normas de segurança, mesmo porque na própria escola eles fazem seminários com, com a polícia [tosse e] com departamento de segurança do trânsito, então ela já sabe. É que ela às vezes, é a primeira a dizer 'não ligues o carro enquanto eu não coloco o cinto'. Ela mesma fala para mim, as vezes eu vou ligando enquanto ela está 'mãe, não ligues o carro enquanto eu não coloco o cinto primeiro eu tenho de colocar o cinto'. Ela própria já se auto,</p>
				Eu tenho o mesmo tipo de abordagem.
				As viagens mais longas eu tenho mais cuidado (...) Peço para ela colocar o cinto, estou sempre a olhar para trás, para ver se está tudo bem (...) Porque ela já está maior. E a gente acha que ela já está mais consciente de algumas normas de segurança (...) já se autorregula no sentido de estar bem protegida

				já se autorregula no sentido de estar bem protegida.	
			6	Não. Em termos de procedimentos não. Os procedimentos são sempre iguais. -- Sendo que o procedimento é, têm os cintos. Quando, portanto o procedimento que eu tenho de segurança é este, é também o que o meu carro também me permite. Todos têm o cinto e a segunda coisa é, quando é uma viagem mais longa, não haver distrações no banco de trás, não haver bolas nem coisas, ah nem brincadeiras que me possam causar um acidente.	Os procedimentos são sempre iguais.
			7	Não, porque ele tem que andar sempre com o cinto de segurança.	Não
			8	Não. Basicamente é igual.	Basicamente é igual.
			9	Sim. É igual.	É igual
			10	É assim nós, em principio não deverá haver não é, não deverá existir, trata-se de um transporte. É natural que nestes percursos mais pequenos eles, ah se descuidem um bocadinho mais, mas isso são eles. Por qualquer motivo, porque demoram mais tempo a pôr o cinto ou qualquer coisa, mas à partida não. À partida colocam o cinto antes de arrancarmos e vão presos. --	não deverá existir

				Não, nas viagens mais longas o que acontece é que eles acabam por ficar cansados muitas vezes, e os dispositivos de retenção também não pressupõe, o cansaço portanto, o que significa, quando eles se cansam, as crianças pequenas normalmente as cabeças pendem. Até que ponto daí, a, os sistemas de retenção são seguros. Isso aí já não prevem não é?	
			11	... Acho, acho que não há diferenças nenhuma. Desde que obedeça às regras.	não há diferenças
			12	Não.	Não.
			13	Ah, haver há sempre diferenças, é, as diferenças não, ou seja diferenças não há. Diferenças não há diferenças, a segurança rodoviária em termos de crianças é igual para todos os transportes que ela seja feita. Se levá-los até à escola tenho de, ter a mesma, a mesma regra de, de segurança que ponho quando vou com eles fazer um, uma viagem. Não é, por ser mais uns metros ou menos uns metros que eu tenho que alterar, assim vai na cabeça de cada um pensar assim, mas é o incorreto	Diferenças não há diferenças, a segurança rodoviária em termos de crianças é igual para todos os transportes que ela seja feita. Se levá-los até à escola tenho de, ter a mesma, a mesma regra de, de segurança que ponho quando vou com eles fazer um, uma viagem.
			14	A única diferença que, que, que tenho é que quando vou para fora, ou seja quando vou fazer uma viagem mais longa tenho o cuidado de meter uma	não há diferença

				proteção no livro para não apanhar sol [risos e], tirando isso, e ter água por perto e comida. Tirandō isso não há diferença nenhuma.	
			15	Não, para mim não. Não.	Não
		Diferenças desde o início de transporte de crianças até hoje	1	-	-
			2	As alterações do comportamento ah, o que eu noto, por exemplo quando eu tenho só um notava que era muito, ah até pelo tempo, pelo tem que a gente, para apertá-lo para verificar se estava tudo bem e não sei quē levava muito mais tempo agora, eles faço as mesmas coisas mas é tudo muito mais rápido e, e muitas vezes às vezes a rapidez é inimiga do, da, da perfeição não é? E reconheço que o facto como antes há nove anos preocupava-me em mete-lo numa cadeira, na cadeira, ah por exemplo noto que agora os sistemas são completamente diferentes há cadeiras com roda de um lado outras que apertam, que têm outros sistemas de apoio e outra coisa, e tudo isso e agora não, como é que eu ei-de dizer? Não me centro tanto nisso preocupo-me em que eles vão em segurança mas que não, que não, é diferente é diferente.	eu tenho só um notava que era muito, ah até pelo tempo, pelo tem que a gente, para apertá-lo para verificar se estava tudo bem e não sei quē levava muito mais tempo agora, eles faço as mesmas coisas mas é tudo muito mais rápido
			3	Ah, tem sempre atenção em não arrancar sem eles terem colocado o	Tenho sempre esse cuidado

				<p>cinto de segurança. Tenho sempre esse cuidado, verificar se as portas estão fechadas, mas normalmente é isso.</p> <p>--</p> <p>Não. Quando eu comecei a transportar os miúdos o cinto de segurança não era obrigatório dentro das localidades e agora já é, o que é muito importante. Pois se calhar é uma das maiores mudanças.</p> <p>--</p> <p>Foram boas evitam em caso de acidente, danos maiores.</p>	
			4	<p>No meu comportamento não. Nenhumas. Sou sempre exigente.</p>	<p>Nenhumas. Sou sempre exigente.</p>
			5	<p>Acho que sim. Já não me preocupo tanto, ela já sabe que tem de pôr o cinto, ela própria põe o cinto. Às vezes eu estou ligando o carro e 'não ainda não ligues deixa' ela mesmo diz 'deixa eu colocar o cinto primeiro', 'e despacha-te'.</p>	<p>Já não me preocupo tanto, ela já sabe que tem de pôr o cinto, ela própria põe o cinto.</p>
			6	<p>No meu modo de comportamento? Ah sim, houve alterações de, também porque vamos acumulando experiência e situações que não, que não prevíamos não é? Uma travagem brusca, depois da experiência acontecer, ah há aqui uma alteração comportamental ao nível da, também da velocidade. Eu já conduzo devagar,</p>	<p>porque vamos acumulando experiência (...) há aqui uma alteração comportamental ao nível da, também da velocidade (...) tenho mais capacidade crítica</p>

				pronto mas agora tenho mais capacidade critica, sou uma pessoa que conduzo devagar, não é muito frequente, não que dizer que não aconteça mas não é muito frequente e acho que tenho evoluído, vou procurando mais, a redução da velocidade isso vou procurando ah, sim. -- Em relação às crianças, ah não permito que elas venham não banco da frente. Por exemplo a mais velha que já tem altura para vir no banco da frente eu não deixo e vou explicando que o banco da frente, tem mais probabilidades de sofrer hum maiores acidentes portanto o lugar do morto não, ainda não é para ela.	
			7	Não sempre tive o cuidado de, de os transportar com segurança levando-lhes sempre as cadeirinhas seguras com, o cinto de segurança. Se iam à frente desligar o, o airbag do lado do passageiro, não. Hoje, hoje já nenhum circula à frente como referi, vão sempre, aliás o mais velho já pode andar à frente não é? Mas, mas, o que ainda usa sistemas de adaptação, os adaptadores vão atrás mas também vão sempre com o cinto, no caso agora do mais pequeno uma coisa que ele já tem na altura do mais velho não tínhamos era o isofix que também permite que a cadeira, no	sempre tive o cuidado

				banco de trás o adaptar para ele também esteja mais seguro.	
			8	A minha condução mudou. A minha condução mudou. Ah andava mais depressa agora ando mais devagar, tenho mais cuidado com os cintos de segurança, tenho o cuidado de ver se elas estão bem presas, tenho o cuidado das cadeiras. Tenho esse tipo de cuidado e de atenção que não tinha pois claro. -- No caso de embate é terrível, não é? Aquilo abala por ai fora. E o meu maior medo é morrer dentro de uma caixinha daquelas ou voar por ali.	A minha condução mudou. Ah andava mais depressa agora ando mais devagar, tenho mais cuidado com os cintos de segurança, tenho o cuidado de ver se elas estão bem presas, tenho o cuidado das cadeiras.
			9	Sei lá, acho que poucos.	acho que poucos
			10	Não isso basicamente, não.	Não
			11	Não. Mantenho os mesmos cuidados. -- Esses cuidados, é aqueles que, as normas de segurança exigem.	Não. Mantenho os mesmos cuidados.
			12	Sincera, sete anos já são algum tempo, provavelmente, uma coisa que sim sem duvida nenhuma mas isso ainda hoje acontece, se eu andar sozinha no carro a minha velocidade provavelmente é mais alta do que aquilo que é quando tenho os miúdos. Sou talvez mais atenta ou mais protetora ainda quando, quando os tenho comigo, isso sim sem duvida.	se eu andar sozinha no carro a minha velocidade provavelmente é mais alta do que aquilo que é quando tenho os miúdos

			13	A diferença do meu comportamento é que quando ando com alguém tenho tendência de andar um pouco mais devagar do que costumo andar. Gosto de andar muito depressa. E quando ando sozinho, ando depressa. [risos e]	quando ando com alguém tenho tendência de andar um pouco mais devagar do que costumo andar
			14	Não. Eu tinha, agora não tenho porque o carro entretanto foi a lavar e retirámos e não voltámos a meter, portanto há a questão de um mês ou dois que não o tenho lá. Eu tenho um espelho retrovisor pequeno, que dá para ver a criança. E costumava com alguma frequência olhar para trás, quando era bebé olha para ver o que é que estava a fazer e agora depois de grande costumava olhar para ver se não estava a fazer asneiras. [risos e] Portanto, mas com alguma frequência, quando a minha filha chama, ah eu não viro a cabeça, eu olho para o espelho. O meu marido é ao contrário, mesmo com o espelho à frente olha para trás, eu não faço isso é uma questão de hábito. Porque fui sempre eu que a levei, ah diariamente para o infantário, e para o, e para a escolinha portanto, talvez me tenha habituado a olhar para a frente, para o espelho em vez de olhar para trás. --	Não.

				Eu quando olho para trás viro a cabeça, viro as mãos portanto viro tudo [risos e] portanto não é muito seguro. [risos e]	
			15	Não, é igual. Sempre com cuidado.	é igual. Sempre com cuidado
		Comportamentos adotados antes da viagem	1	É pah sinceramente. Não estou a ver, não estou a ver. Dar, quando se vai viajar dar uma vista de olhos como estão os pneus, se têm todas as coisas que nos fazem falta dentro do carro desde os triângulos e essas coisas que podem eventualmente vir a fazer falta, rodas suplentes, o óleo, pouco mais. De facto essas coisas não são tanto a nível da segurança mas tem de se de, uma olhada para ver se está tudo em condições.	Dar, quando se vai viajar dar uma vista de olhos como estão os pneus, se têm todas as coisas que nos fazem falta dentro do carro desde os triângulos e essas coisas que podem eventualmente vir a fazer falta, rodas suplentes, o óleo, pouco mais.
			2	Eu costumo por exemplo antes das viagens costumo ter, ter algumas preocupações ah, de verificação do carro dos níveis do carro da, dos pneus, faço isso. Por exemplo não aqui na regularidade do dia-a-dia como é obvio não é, mas quando vou para fora é sempre uma questão mesmo de habito que é de verificar se está tudo 'okay' nos pneus nos níveis do carro, nas cadeiras muita vez, ah prontas as pessoas como não têm filhos não têm noção, mas por exemplo os miúdos com os cintos muitas vezes os cintos ficam dobrados e, e a gente tem de os estar a desenrolar para depois	verificação do carro dos níveis do carro da, dos pneus (...) quando vou para fora é sempre uma questão mesmo de habito que é de verificar se está tudo 'okay' nos pneus nos níveis do carro, nas cadeiras

				poderem, porque as vezes quando eles ficam enrolados, eles mexem de um lado mexem no outro quando tiram, ou estão a sair do e carro ah, ah o cinto fica enrolado e aquilo vai enrolando e os sistemas de retenção a nem sequer a funcionar, isso já me acontece e às vezes tenho sempre o cuidado de ver se está tudo a funcionar minimamente.	
			3	...Normalmente não faço nada, não é? A não ser quando vamos de longas viagens, normalmente verificamos a pressão dos pneus, ah é procedimento normal. Agora no dia-a-dia mesmo que a gente veja que existe menos pressão num pneu depressa vamos a qualquer posto de abastecimento e conseguimos verificar isso.	Normalmente não faço nada, não é? A não ser quando vamos de longas viagens, normalmente verificamos a pressão dos pneus, ah é procedimento normal.
			4	Não. Não tenho nenhum procedimento, normalmente assim que nos metemos no carro, cinto. Mas antes não, não me recorde de nada. Estou a esquecer-me de alguma coisa? [risos E, e]	Não.
			5	Rezar. [risos E, e] Rezar porque a gente não conduz pela gente a gente conduz pelos outros.	Rezar.
			6	Ah, para além da manutenção do carro, ver se o óleo está bom, se os travões estão bons, se os espelhos retrovisores estão bem, ah se o espelho central está bem, portanto pequenas coisinhas se calhar se houvesse um check list que a	Claro que tenho de ser crítica também em relação a mim porque muitas vezes, hum parto do princípio não é? Que na viagem anterior estive tudo bem esta viagem a

				gente fizesse antes das viagens vamos aqui ver vá cinco coisas, 'isto está, isto está bem, isto está bem então podemos avançar' seria de facto procedimentos a ter para que a viagem corresse bem. Claro que tenho de ser critica também em relação a mim porque muitas vezes, hum parto do princípio não é? Que na viagem anterior esteve tudo bem esta viagem a seguir também vai estar tudo bem então não vou verificar, até porque os carro também dão os sinais. O meu dá poucos [risos e] mas os carros dão bastante sinais.	seguir também vai estar tudo bem então não vou verificar
			7	Se calhar, se calhar haver até há, dever deveríamos, se calhar verificar os sistemas de retenção em caso se estariam operacionais, ver se calhar se o lustrador do carro principalmente daqueles que são electrónicos, não dão nenhum sinal de alerta. Possivelmente sim, até ver se calhar o estado dos pneus ah, águas, nos radiadores, no sistema. Bom, verificar [risos e] as coisas mínimas, óleos por ai acho que sim, acho que deveria haver.	acho que sim, acho que deveria haver
			8	Lá está, é outra vez do mesmo. É primeiro tenho de ver se elas estão bem presas aos cintos e às cadeiras e àquelas coisas todas. Essa para mim é prioritário delas todas.	ver se elas estão bem presas aos cintos e às cadeiras

			9	Verificar como é que está o carro. Manutenção e pneus.	Verificar como é que está o carro. Manutenção e pneus.
			10	<p>... É assim os únicos procedimentos que eu acautelo é que eles quando entram, hum os outros, que tenham o cinto, e ele tem o cinto obviamente e tem, está, no banco porque ele só usa banco neste momento. Quando utilizava cadeira, era colocá-lo dentro da cadeira e prende-lo devidamente.</p> <p>--</p> <p>Com eles? Não, entro normalmente, estão, eles já tratam de colocar os cintos. Portanto já não tomo, não tenho nenhum cuidado, adicionar neste momento já.</p> <p>--</p> <p>... O carro tem sempre cuidados porque ando com o carro todos os dias. Faço imensos quilómetros, portanto, hum tento controlar ah, ah, hum pelo menos os pneus, verificar os pneus, se o piso, está em condições, se, se o ar, se o pneu não está demasiado cheio ou vazio. Mas depois há outros controlos, como ah, a água do limpa para-brisas se precisa de lavar os vidros, mas isso, tem a ver com segurança também mas...</p>	que tenham o cinto (...) tento controlar ah, ah, hum pelo menos os pneus, verificar os pneus, se o piso, está em condições, se, se o ar, se o pneu não está demasiado cheio ou vazio. Mas depois há outros controlos, como ah, a água do limpa para-brisas se precisa de lavar os vidros
			11	Antes de entrar dentro do carro? Provavelmente verificar, ah o estado do veiculo, o óleo, verificar se os pneus estão carecas ou não. Coisas desse género.	Provavelmente verificar, ah o estado do veiculo, o óleo, verificar se os pneus estão carecas ou não

			12	... Bom aquilo que eu costumo fazer sempre, é, pôr-lhe os cintos a eles, ter o cuidado de ver se eles estão seguros, recentemente pela primeira vez e foi mesmo muito recente, ah a porta do meu filho mais velho já não está trancada, do lado da menina continua a estar. O ele também já lhe transmitimos um bocadinho de, confiamos mais na atitude dele em viagem, ele é mais consciente do que ela portanto, ele já não tem a porta trancada, já consegue sair ele autonomamente do carro. Essencialmente é isso.	pôr-lhe os cintos a eles
			13	... Acho que não.	Acho que não
			14	Pequenas viagens não. Grandes viagens, sim. Ah pneus, ter a certeza das condições de, de rasto de ar e de alguma amossadela que possa surgir ou, na jante e ter a certeza se temos gasóleo para a viagem, não é? Convém, ter água fazer uma mínima revisão, ao veiculo acho que são coisas que se fazem em pouco tempo.	Pequenas viagens não. Grandes viagens, sim. Ah pneus, ter a certeza das condições de, de rasto de ar e de alguma amossadela que possa surgir ou, na jante e ter a certeza se temos gasóleo para a viagem (...) ter água fazer uma mínima revisão
			15	... Hum... como faço a manutenção do carro regularmente acho que não é necess, ah deveria haver não é? Se o carro trava e isso tudo, não é? Se tem o óleo nos níveis. Mas como faço regulamente não me preocupo com, com isso.	como faço a manutenção do carro regularmente acho que não é necess, ah deveria haver
			1	-	-
			2	-	-

		Justificação dos comportamentos adotados antes da viagem	3	-	-
			4	-	-
			5	-	-
			6	Ah em rigor, teríamos sempre de fazer uma, uma verificação de uma máquina antes dela. Que é o caso estamos aqui perante um amontoado de metal que tem, que tem ali o motor e as outras coisas todas associadas, em rigor deveríamos ter sempre um procedimento. Se calhar fazíamos deixa ver 'tem óleo? Tem, os travões estão bons?' mas voltamos ao mesmo, está dependente também das verificações anuais que fazemos, se eu já fiz a mudança de óleo, se eu já fui ao mecânico, se eu já fiz a inspeção isto se calhar dá-nos uma sensação de segurança, e portanto, ah pelo menos uma segurança anual, se eu acabei de fazer a inspeção, se o carro passou, os travões estão bem. Porque eles inspecionam os travões, ah, se calhar desvalorizamos depois o que podemos fazer ali naquele momento. Mas os procedimentos nós não temos nenhum <i>check list</i> , não há, não há nada escrito ou dito que antes de uma viagem, temos que fazer quatro coisas 'esta, esta, esta e esta' e portanto se calhar temos a falsa sensação, se calhar eu	Que é o caso estamos aqui perante um amontoado de metal que tem, que tem ali o motor e as outras coisas todas associadas, em rigor deveríamos ter sempre um procedimento.

				tenho a falsa sensação de que a inspeção e as rotinas mecânicas, ah	
				chegam.	
			7	Para evitar que eu tenha algum problema a meio da viagem, e até porque pode se houver alguma avaria e ou por exemplo no caso dos pneus, se houver um rebentamento de pneu pode ser... pode ter uma consequência bastante, gravosa não é? Pode haver despiste e, coisas que a gente não deseja mas, às vezes acontecem mesmo por isto, a gente quer entrar, quer sair, quer é despachar e, esquecemo-nos de pequenos pormenores.	Para evitar que eu tenha algum problema a meio da viagem
			8	-	-
			9	-	-
			10	-	-
			11	Porque é que tenho de fazer esses procedimento? Porque levo crianças a bordo e a mim mesmo.	Porque levo crianças a bordo e a mim mesmo.
			12	Sim, porque em caso de colisão é uma proteção para eles. Pode não ser, também já houve situações em que o facto de ter o cinto, ah foi um problema não é? Ele pode até causar algumas lesões, mas é muito mais seguro, claro que sim eles andarem no carro com cinto e isso não dispenso em momento algum. Seja a viagem curta ou mais longa. Nem que seja dentro da localidade. Já vi várias vezes ou os	porque em caso de colisão é uma proteção para eles (...) Para não correr o risco de ele em viagem abrir a porta

				<p>meninos andarem no banco da frente, já vi várias vezes isso e não, não consigo perceber porque é que os pais facilitam! Porque a qualquer momento qualquer esquina pode acontecer alguma coisa, acho que não vale a pena correr riscos porque a vida deles é o que nós temos de mais importante. Não vale a pena arriscar.</p> <p>--</p> <p>Sim. Para não correr o risco de ele em viagem abrir a porta. Hoje em dia já confio nele ao ponto de deixar que ele não irá nunca fazer isso. É o mesmo que os vidros, os vidros também estavam sempre trancados para eles não conseguirem abrir, no caso dele eu sei que confio que ele não vá, não faz isso, ele é consciente. Nós também falamos com ele sobre o assunto, ele sabe que não pode fazer e qual é que é o risco disso acontecer, portanto.</p>	
			13	-	-
			14	<p>Ah, então mas se os pneus não estiverem em condições a viagem nunca há de ser segura [risos e]. É mais fácil ter um, uma derrapagem ou um pequeno acidente ou até grande, nunca se sabe, se os pneus estiverem cheios demais ou vazios demais, isso é obvio. Em relação a ter gasóleo tem é só para não ficar no meio da estrada [risos e]. Não provoca nenhum acidente em principio.</p>	<p>então mas se os pneus não estiverem em condições a viagem nunca há de ser segura (...) se o carro tiver pouca água pode entrar, em problemas mecânicos e podem graves, podem até provocar pequenos curtos circuitos. Isso pode levar a um incêndio.</p>

				-- A água e o óleo, se o carro tiver pouca água pode entrar, em problemas mecânicos e podem graves, podem até provocar pequenos curtos circuitos. Isso pode levar a um incêndio. Há carros que têm graves problemas. O meu carro não tem, mas em trabalho em carros que têm esse problema da água no radiador, e é complicado. Tenho de estar sempre com esse cuidado de ver se tem água, se não tem água. [risos e] Quer dizer não faço no meu, mas faço no dos outros, já percebeu. [risos e]	
			15	-	-
		Frequência dos comportamentos adotados antes da viagem	1	Não. Não costumo fazer isso com a alguma frequência. É pah vai-se fazendo alguma manutenção como é natural mas, não é, não é uma frequência, se calhar não é uma frequência desejada.	Não costumo fazer isso com a alguma frequência.
			2	-	-
			3	-	-
			4	-	-
			5	Ora senão! Antes, durante e depois. Antes para me proteger, 'ai meu deus tomara que corra tudo bem, tomara que eu não tenha nenhum treco', depois 'ai graças a deus cheguei em paz'. [risos E, e]	Antes, durante e depois.
			6	Não, não costumo.	não costumo

			7	Não. [risos e] Eu não, eu não! Como eu digo não tenho muito, porque quando é para viagens longas nunca sou eu, por norma não sou eu que faço a condução. Mas, depois aqui no dia-a-dia com a ajuda, com a pressa da manhã e com a vontade de chegar a casa a gente entra e sai do carro e na verdade não. Se eventualmente ele no dia anterior me ter, tiver dado algum sinal, se calhar antes verifico se aquilo que eu tinha detectado ou tinha ouvido ou tinha visto se continuava a verificar-se mas se calhar mais do que isso, por norma não faço.	Não
			8	-	-
			9	Nem sempre.	Nem sempre.
			10	Se o faço com frequência? Como faço a revisão de 3 em 3 meses, à priori o, o mecânico fá-lo por mim, não é? Com mais atenção.	Como faço a revisão de 3 em 3 meses, à priori o, o mecânico fá-lo por mim
			11	-	-
			12	-	-
			13	-	-
			14	Os pneus é o meu marido que faz, o gasóleo sou eu e em relação à água e óleo e tudo isso é, é, também é ele que faz.	é o meu marido que faz
			15	-	-
			1	Atenção acima de tudo. Atenção em torno da condução na estrada, atenção	Atenção em torno da condução na estrada,

		Comportamentos adotados durante a viagem		
				redobrada a outros carros, não andar muito depressa, porque até muitos acidentes que acontecem são motivados por excesso de velocidade, e, em determinadas estradas as pessoas andam sempre, sempre, sempre a abrir.
			2	O comportamento é tranquilo eu não gosto de, como não gosto de andar de velocidade o meu comportamento é sempre tranquilo, não, faço uma viagem para o norte e faço a 110, 120(km/h) mesmo a 100, apanho estradas nacionais gosto sempre de ir muito tranquilo, não vou com aquela pressão 'olha tenho que fazer isto em duas horas'.
			3	Ter muita atenção aos carros que vêm noutro sentido. Muitas vezes o perigo não somos nós mas sim os que vêm ter connosco, temos de ter muita, muita atenção a isso.
			4	Hum, eu se vou fazer uma viagem longa tenho de já aquela preocupação que não tinha ai a tempos mas agora tenho, de ver se está tudo conforme e como tenho um carro que ajuda em termos de eletrónica mas normalmente ainda sou daquelas que vou ver o óleo, vou ver a água, vou ver a temperatura e estou sempre atenta à temperatura tenho algum receio que possa ocorrer alguma coisa. Os pneus também

				pneus estou mais tranquila porque quando se muda uma vez depois durante uns tempos funciona não é? Ah, e pronto, obviamente que a limpeza e a higiene também conta imenso dentro do carro e fora dele, porque é o básico.	
			5	Sim. Uma coisa que eu não gosto de ter é as portas travadas, quando estou dentro do carro porque se acontece algum acidente a impressão que eu tenho é que se estiver as portas travadas eu não saio de dentro do carro, eu fico numa situação sem poder sair. Ah tenho sempre o telemóvel caso aconteça alguma coisa, eu poder me comunicar é, tenho sempre, eu não ligo o som porque às vezes eu não escuto os barulhos que o carro está a fazer. Cintos de segurança, os retrovisores todos bem colocados, hum água, óleo, ver se está tudo correto tudo em dia, hum e pronto.	não gosto de ter é as portas travadas (...) tenho sempre o telemóvel caso aconteça alguma coisa (...). Cintos de segurança, os retrovisores todos bem colocados, hum água, óleo, ver se está tudo correto tudo em dia
			6	Ah, pronto aqui essencialmente é o, estar nesta tarefa, portanto eu tenho de encarar isto como uma tarefa. Que é uma tarefa única não dá para ter outras tarefas, não é? Não dá para eu olhar para trás e 'estejam caladas' ou não dá para atender o telefone, não dá para 'ai que giro está ali um monumento deixem-me olhar para o monumento'	estar nesta tarefa, portanto eu tenho de encarar isto como uma tarefa. Que é uma tarefa única não dá para ter outras tarefas

				<p>todas as coisas que são outras tarefas que são outras ah capacidades que nós temos para sermos seguros em rigor não as poderíamos ah fazer porque estamos a sair da tarefa principal que é a tarefa de conduzir. Portanto para a viagem ser mais segura, eu diria mais segura mesmo sobre o utilizador, sobre eu condutor e dependente de mim seria estes comportamentos única e exclusivamente aquela tarefa e durante esta tarefa não há mais nenhuma tarefa. A dependente da, do recurso que eu estou a utilizar não é? Já não dependendo sobre mim inteiramente, sobre os meus comportamentos, diretos, mas sobre os meus comportamentos indiretos, então qual é que é o meu grau de fiscalização e de controlo perante o automóvel? Ah vou de 6 em 6 meses ao mecânico, verifiquei, fiz a inspeção, pronto isto seriam duas condições que eu enunciava. Uma terceira que eu também, que neste caso não depende de mim, também diretamente que é, as condições de circulação automóvel. Se as estradas estão bem, se, foram verificadas, quase semanalmente, senão abriu um buraco, senão há uma lomba, se não há um passeio, coisas</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>que podem provocar um acidente, e que são da responsabilidade de outros, que não são da minha</p> <p>responsabilidade contudo vão interferir na minha segurança. E aqui ah o controle, de trafego, das condições de trafego de circulação, seja, sei lá das entidades não sei penso nas estradas de Portugal, a câmara municipal, a forma como as coisas estão, ah evidenciadas, vou fazer aqui uma crítica, em Évora praticamente não há sinalização no chão, portanto não há limites de velocidade em lado nenhum no chão. Estamos a aproximarmo-nos de uma escola e não estão lá 20 para as pessoas perceberem, isto seria uma condição que iria aumentar a minha segurança porque era mais um alerta para o meu comportamento e para a minha tarefa. Portanto eu destacava três coisas a variável interna, portanto eu o que é que é predominante na minha tarefa e que depende de mim, o que é que é, indirecto porque é as condições que eu tratei de realizar para o carro, seria a segunda coisa e a terceira coisa, eu diria, e a condição onde eu circulo, o trafego, as estradas, os passeios, a sinalética.</p>	
--	--	--	--	--	--

			7	Por um lado também estar atento a alguma coisa que o carro, se for em relação ao veículo estar atenta a algum sinal que o, carro nos possa dar alguma informação, porque hoje em dia, ainda que hajam muitos veículos antigos em circulação a maior parte mesmo os mais antigos já têm alguns sistemas de aviso, já pouca coisa lhes escapa. Além de estar atento, penso que não só estar atento ao interior mas ao exterior não é? Porque por vezes os perigos não estar dentro, estão fora e então, é preciso também ter algum cuidado com os veículos, que passam à nossa volta.	estar atento a alguma coisa que o carro, se for em relação ao veículo estar atenta a algum sinal que o, carro nos possa dar alguma informação (...) Porque por vezes os perigos não estar dentro, estão fora e então, é preciso também ter algum cuidado com os veículos, que passam à nossa volta.
			8	A minha condução, tenho uma condução muito calma, que irrita a maior parte das pessoas que anda comigo.	tenho uma condução muito calma
			9	É atenção, já tenho carta há não sei quantos anos e nunca tive acidente nenhum.	É atenção
			10	É assim eu não, sinceramente não sigo todos os procedimentos que são, comunicados em termos de segurança rodoviária, paragem de hora e meia em hora e meia, não faço isso. Lógico que tenho os meus limites, quando eu sinto que por qualquer motivo... que estou a ficar cansado páro, não é? Mas não tenho aquele ritmo como, como ando muito na estrada e ando muito sozinho, não tenho aquele ritmo de parar de hora e meia em hora e meia até porque muitas vezes quando, ah eu faço as	sinceramente não sigo todos os procedimentos

				viagens mais ou menos longas e não, nem sequer sinto o cansaço. Portanto não.	
			11	O comportamento mais normal possível. Sem muitas extravagâncias e sem muita, é conduzir com segurança.	O comportamento mais normal possível. Sem muitas extravagâncias e sem muita, é conduzir com segurança.
			12	Eu tento, como disse manter uma velocidade adequada, à viagem, ao percurso, às condições, em que estamos a fazer a viagem. Não olho para trás quando eles falam comigo e muitas vezes digo 'a mãe está a conduzir tem de estar com atenção, agora não pode falar' mas tenho o cuidado de ter sempre o espelho retrovisor virado na direção deles para perceber se também, ir olhando para ver se, para ver se está tudo bem com eles.	Eu tento, como disse manter uma velocidade adequada, à viagem, ao percurso, às condições, em que estamos a fazer a viagem. Não olho para trás quando eles falam comigo
			13	O comportamento enquanto condutor... ah, calmo. Atento aos outros condutores. E, e não fazer manobras perigosas.	calmo. Atento aos outros condutores. E, e não fazer manobras perigosas.
			14	Ter uma, tentar pelo menos ter uma condução... uma condução... mais segura não é bem o termo, mais defensiva possível. Entre, em relação aos outros. -- Por acaso o meu marido não faz isso, mas eu por acaso não, não. Eu faço, por norma, ah quando os outros fazem asneiras e fazem-no muito e nós também as fazemos. Aquelas	uma condução... mais segura não é bem o termo, mais defensiva possível (...) tentar evitar que o risco dos outros nos possa afetar a nós, portanto dar espaço desacelerar

				ultrapassagens mal feitas e aquelas situações um bocadinho, um bocadinho desastrosas que podem provocar acidentes. Quando a gente está a ver o risco, deixar que, evitar, tentar evitar que o risco dos outros nos possa afetar a nós, portanto dar espaço desacelerar, e para a berma se for preciso, coisas do género.	
			15	Hum, ter sempre muita atenção e evitar as distrações. Mesmo quando os miúdos chamam.	ter sempre muita atenção e evitar as distrações
		Comportamentos adotados pela criança durante a viagem	1	É difícil estar a, a aferir comportamentos infantis. Os miúdos vão, às vezes vão zangados ou vão a brincar ou vão isto ou vão aquilo ou vão se a mexer, agora já não tanto mas quando eram mais pequenos iam sempre a fazer banzé e eu a refilar com eles porque depois não estava tão atento com as brincadeiras deles ou porque cantavam ou porque mexiam ou porque ... coisas de miúdos coisas típicas das crianças.	É difícil estar a, a aferir comportamentos infantis. (...) vão se a mexer
			2	Ah, os cuidados que eles têm é primeiro ah, a questão dos apoios estarem sempre bem colocados, porque hoje em dia com os tablets e com as coisas eles às vezes vão debruçados, e tenho sempre o cuidado de, de lhes, muitas vezes tiro-lhes os tablets por causa da, de distrai, distrai e eles encostam-se	questão dos apoios estarem sempre bem colocados

				para a frente ah, estão a jogar e começam a sair das posições e depois de vez em quando tiram o ombro e pronto tenho sempre esse cuidado de muitas vezes dizer 'olha a partir daqui não há tablets'. Quando eles começam a ficar muito ah agitados 'olha não há tablet para não haver problemas'. E às vezes, nestas viagens como eu costumo dizer às vezes ah na viagem que aparece mais tranquila é aquela que às vezes ah há problemas.	
			3	Devem se manter sentados no lugar delas com o cinto de segurança. As portas trancadas, porque os carros modernos temos o sistema de poder trancar as portas e as janelas na, nos ah nas portas da frente conseguimos controlar isso, acho que é muito importante.	Devem se manter sentados no lugar delas com o cinto de segurança. As portas trancadas
			4	Por parte das crianças, que deveriam obedecer aos pais e às vezes temos de nos zangar. Eu chego a dizer duas ou três vezes 'ponham o cinto, ponham o cinto, ponham o cinto' antes de sair, mas estou a falar da mais nova, do mais velho já não. -- Ah sim. Isso eu tenho uma criança mais nova essencialmente muito agitada e muito faladora. Mas adormece logo ao	que deveriam obedecer aos pais e às vezes temos de nos zangar (...) distrai-me imenso

				<p>fim de pouco tempo quando as viagens, são por vezes adormece. Ah mas sim, distrai-me imenso, imenso, imenso em viagem ela fala imenso e exige, lembro-me uma vez de o pediatra me dizer 'ó mãe quando ela sair em viagem meta-lhe um bocadinho de atarax não faz mal' [risos e] lembro-me disso. Mas, mas normalmente tento não me distrair com essas coisas obviamente.</p>	
			5	<p>Então tem de estar com o cinto, no banco de trás de preferência quando a gente viaja. Quando estamos com acompanhantes ela vai no banco de trás e o acompanhante vai no banco da frente. Quando estou sozinha geralmente ela vai à frente, mas na estrada eu não gosto muito que ela vá à frente. Prefiro que ela vá atrás, mas ela quando está sozinha comigo vai à frente o que é muito difícil, nunca viajo sozinha na estrada. É, pronto, está bem sentada, não tem assim nenhum, eu penso que ela se preocupa muito com a velocidade, quando a gente está a conduzir mais 'olha cuidado e tal está muito rápido', meu marido conduz mais rápido do que eu.</p>	<p>estar com o cinto, no banco de trás de preferência (...) está bem sentada (...) eu penso que ela se preocupa muito com a velocidade</p>

			6	<p>Bem, as crianças têm um grau de, de imprevisibilidade grande, portanto, estão a aprender, são crianças e portanto há coisas, que vão conseguindo aprender mas o processo delas é um processo de desenvolvimento infantil portanto estão, está a maturidade a acompanhar, o grau de, de, de vá lá, de capacidade de perceber o que é que aquilo implica ainda é baixinho numa criança portanto eu não consigo controlar todos os comportamentos da criança. Agora a mim compete-me estar constantemente, constantemente, constantemente a assinalar os perigos dos seus comportamentos.</p> <p>--</p> <p>O brincarem com, com objectos no carro, o estarem por exemplo à bulha, o tirarem o cinto sem eu me aperceber, já aconteceu. Ah, e, esses essencialmente são os mais perigosos, levantarem-se isso ainda não aconteceu mas o facto de estarem de repente andarem à bulha entre aspas não é? Uma bulha de irmãos, ah isso é perturbador e é inseguro.</p>	as crianças têm um grau de, de imprevisibilidade grande, portanto, estão a aprender
			7	Se possível sossegadas. [risos e] Ajuda a não distrair, e, a pelo menos isso mas nem sempre é possível porque são	Se possível sossegadas

				crianças. Mas evitar que haja grandes movimentações, e que tenham, e que tentem às vezes mudar de lugar a meio da viagem, porque 'agora não vejo e ali vejo melhor e agora a meio do caminho é que me lembrei', é evitar isso.	
			8	Durante a viagem é, elas já estão tão habituadas a mim que já vão mesmo calmas. Ao principio não esta mais pequena tirava o cinto. [impercetível] o carro ali e abria a porta e fazia esse tipo de atrocidade. Agora não, elas próprias sabem que se a mãe vai a conduzir elas não se brigam, se sabem se a mãe vai a conduzir não pedem para olhar para trás, elas próprias também já, perguntam por causa da condução, por causa da segurança por causa disto e por causa daquilo por isso não tenho grandes dificuldades em andar com elas dentro do carro.	já vão mesmo calmas
			9	É meter o cinto de segurança e, pronto e, e partir.	meter o cinto de segurança
			10	Eles acabam sempre por ter de parar mais cedo não é? Nem que seja para ir ao wc, portanto com eles, acaba por haver mais paragens em viagens longas, se for uma viagem, por exemplo daqui a Lisboa é uma hora, em principio não há paragens. -- ... É assim eles vão entretidos ah, a brincar uns com os outros ou a dormir muitas vezes.	acaba por haver mais paragens em viagens longas (...) eles vão entretidos ah, a brincar uns com os outros ou a dormir muitas vezes

			11	Por parte das crianças a mesma coisa.	Por parte das crianças a mesma coisa
			12	O irem o mais sossegados e calados possível, o que nem sempre é fácil [risos e]. Porque eu falo por mim, pelo menos a mim muita agitação no carro também, nós perdemos um bocadinho da nossa atenção se eles forem lá atrás a fazer muito barulho ou a discutirem um com o outro, não é? Porque acontece, tiramos um bocadinho a atenção daquilo que é a viagem, e eu estou sempre a repreende-los no sentido de 'não façam barulho, estejam quietos', mas pronto é normal que aconteça. Acontece cada vez menos porque eles estão cada vez mais crescidos não é? Mas acontece.	O irem o mais sossegados e calados possível
			13	O comportamento de uma viagem, penso que, deverá ser calmo. Estarem sentadas nas cadeiras delas como deve ser, ah não poderem a saltitar de um lado para o outro. Mas sim fazer o trajeto, nos seus lugares apropriados, tentar arranjar algo para as entreter que é complicado de deixá-las sempre sentadas para não estarem ah, a brincar. À partida seria esse. -- Estar bem sentado é ter a cadeira adequada para cada um, ter o cinto, o cinto de, de pronto de segurança para cada um e, pronto basicamente seria isto só.	deverá ser calmo. Estarem sentadas nas cadeiras delas como deve ser, ah não poderem a saltitar de um lado para o outro (...) é ter a cadeira adequada para cada um, ter o cinto, o cinto de, de pronto de segurança
			14	Não meter mal o cinto. Porque às vezes metem o braço e acabam por não ficar,	Não meter mal o cinto (...) tentar estar bem sentados,

				estão presas mas não estão bem presos na parte de cima quando são maiores.	com as pernas sem estar cruzadas, estar com as pernas direitas, com a coluna direita, cabeça encostada para trás.
				Ah, tentar estar bem sentados, com as pernas sem estar cruzadas, estar com as pernas direitas, com a coluna direita, cabeça encostada para trás. Eu sei que em viagens de muitas horas às vezes não é fácil, mas para isso parasse mais vezes, dá-se uma volta, vai-se à casa de banho, as pessoas acabam por andam um bocadinho, relaxam e voltam outra vez a sentar [risos e]. Basicamente é isso. Porque as crianças têm de estar a fazer alguma coisa, têm de estar ah, a brincar, com o tablet ou então com bonecos, seja lá o que for eles têm de estar fazendo alguma coisa nem que seja dormir. Não podem é estar ali não sei quantas horas, a olhar para o infinito.	
			15	Ui, isso é muito difícil [risos e] não param quietos e calados. Os meus sogros são de, do norte são de Chaves e eu faço sempre viagens à noite, principalmente já ao fim do dia, que é para eles irem mais sossegados. Jantam, adormecem que é para não haver, não haver muito barulho e muita distração. Assim vão a dormir, não me chateiam, como se costuma dizer.	não param quietos e calados (...) não haver muito barulho e muita distração
			1	-	-

			2	-	-
			3	-	-
			4	-	-
		Justificação dos comportamentos adotados pela criança durante a viagem	5	Porque ela já está instruída para isso, a escola também fornece muita informação a respeito disso, dessa prevenção contra a estrada, não é?	ela já está instruída para isso
			6	-	-
			7	-	-
			8	-	-
			9	É obrigatório e tem que, é uma segurança para elas se houver algum acidente.	É obrigatório (...) é uma segurança para elas
			10	-	-
			11	-	-
			12	-	-
			13	... Ah, para ser concreto, concreto a razão específica, penso que poderá ser pelo facto de o impacto de qualquer desastre que possa acontecer para os segurar no sitio onde estão e não serem projetados, para outros, para outros locais.	penso que poderá ser pelo facto de o impacto de qualquer desastre que possa acontecer para os segurar no sitio onde estão e não serem projetados
			14	-	-
			15	-	-
			Comportamentos adotados após a viagem	1	Acho que não há procedimentos específicos a adotar é chegar ao nosso destino e, pronto. Chegar seguros. Acima de tudo é chegar seguros.
		2		O procedimento que utilizo quando termino a viagem, não tenho assim grandes, tenho o cuidado antes de ver	tenho o cuidado antes de ver e verificar se está tudo bem

				e verificar se está tudo bem. Depois não tenho grandes cuidados, terminou, terminou. É só tirá-los.	
			3	A nível do, ah controlo de velocidade. E ah fazer paragens no percurso como para descansarmos como para beber água para ficarmos mais despertos.	ah controlo de velocidade. E ah fazer paragens no percurso como para descansarmos como para beber água para ficarmos mais despertos
			4	... Não. Desde chegue ao destino em segurança e o carro em condições, é o pretendido.	Não
			5	O travão de mão, fechar bem o carro, sair, estacionar o carro direito, não estacionar, numa via em que eu possa sair com facilidade que possa abrir as portas com espaço e ver se está tudo correto, ver se tem gasolina ainda, essas coisas.	O travão de mão, fechar bem o carro, sair, estacionar o carro direito, não estacionar, numa via em que eu possa sair com facilidade que possa abrir as portas com espaço e ver se está tudo correto
			6	Ah, no final da viagem escolher um estacionamento, correto sem stress, sem, com calma. Acho que o estacionamento, portanto o, a imobilização do carro, em que o carro efetivamente fica, parado tem que ser também em segurança e tem que ser sem stress, não é 'ai não há passeio, não há estacionamento, vou estacionar em cima do passeio' isso é uma condição de stress ou 'vou estacionar em segunda fila' não. Penso que o	viagem escolher um estacionamento, correto sem stress, sem, com calma. Acho que o estacionamento, portanto o, a imobilização do carro, em que o carro efetivamente fica, parado tem que ser também em segurança (...) Estacionar num sitio quieto, essencialmente o estacionamento depois a

				estacionamento é fundamental para a viagem acabar bem. Estacionar num sitio quieto, essencialmente o estacionamento depois a verificação da saída pelo lado mais seguro.	verificação da saída pelo lado mais seguro.
			7	[risos e] Deveria de ser mais ou menos aquilo que se deveria fazer no principio. Ver se não há nada que, que tenha, transformado para pior durante a viagem. Se calhar dever-se-ia ver novamente a questão dos pneus porque acho que é uma questão importante. Ah, e mais? Não sei. Não sei, normalmente, como não conduzo em grandes percursos não, não são coisas que, para as quais eu esteja, assim muito desperta, se por exemplo uma coisa que eu aprendi, pela razão dos carros terem turbo é não ligarmos logo o motor temos de ter esse cuidado, por uma questão de preservação do próprio motor para garantir que, o seu estado de saúde seja o melhor possível. Mais do que isso não, eu não faço, porque como lhe digo não costumo fazer viagens de longo curso.	Deveria de ser mais ou menos aquilo que se deveria fazer no principio. Ver se não há nada que, que tenha, transformado para pior durante a viagem.
			8	Termina a viagem. Em primeiro lugar sou eu que as tiro, que é para não abrirem as portas erradas do lado do carro. Para não haver aquela sensação de abrir a porta para o lado que não é, sou eu as tiro. Sou eu que lhe tiro o cinto, sou eu que vejo se o carro está bem parado se o carro está mal parado, sou, basicamente passa por aí.	Em primeiro lugar sou eu que as tiro, que é para não abrirem as portas erradas do lado do carro. (...) Sou eu que lhe tiro o cinto, sou eu que vejo se o carro está bem parado se o carro está mal parado (...) Depois não, depois de estar parado, já

				Basicamente passa por ai. Depois não, depois de estar parado, já não, já não vou ver mais nada nestas viagens de curta duração. -- Nas de longa duração já é diferente. Já tenho o cuidado de ver se está tudo bem, se não está tudo bem, se fica bem parado se não fica bem parado, se, se há perigo de haver alguma coisa se não há, se já, já vou ver a água, já vou ver as coisas todas do carro.	não, já não vou ver mais nada nestas viagens de curta duração. (...) Nas de longa duração já é diferente. Já tenho o cuidado de ver se está tudo bem, se não está tudo bem, se fica bem parado se não fica bem parado, se, se há perigo de haver alguma coisa
			9	O que é que se deve fazer no final da viagem? [risos e] É parar o carro e irmos à vida.	É parar o carro
			10	Quando estacionamos o carro acabamos, assim que se desliga o carro não é? É lógico que, todos os sistemas de retenção que o carro tem são desativados inclusivamente os nossos cintos de segurança, e os deles. É a única coisa que eu estou a ver, em termos de estacionamento é lógico, que quando vamos estacionar temos de ter algum cuidado não é? Mas nada de especial.	quando vamos estacionar temos de ter algum cuidado
			11	Quando termino a viagem, mantenho a viatura ligada durante 1 minuto e só desligo depois.	Quando termino a viagem, mantenho a viatura ligada durante 1 minuto e só desligo depois.
			12	Para além daquilo que eu já falei, de ter cuidado com as portas, com os cintos, manter uma velocidade adequada, ir	Garantir que eles só saem do carro quando está estacionado e em segurança

				<p>tentando com que eles vão mais, tranquilos porque nada, nada nos perturbe a nós que também vamos a conduzir. Penso que essencialmente é isso. Garantir que eles só saem do carro quando está estacionado e em segurança e saem sempre pela porta que está do lado do passeio não a que dá para a estrada. Essencialmente é esse cuidado que eu tenho com eles.</p>	<p>e saem sempre pela porta que está do lado do passeio não a que dá para a estrada.</p>
			13	<p>Procedimentos? Ah, basicamente os mesmos do início da viagem, ah voltarem a sair, voltarem a tirar o cinto de onde estão presos, sair um de cada vez, para não sair à pressa pelo facto de que poderá haver algum movimento exterior para não haver mais chatices. Seria isso.</p>	<p>basicamente os mesmos do início da viagem (...) tirar o cinto (...) não sair à pressa</p>
			14	<p>Ah... eu não faço grandes procedimentos para além de tirar a, o pano que está no vidro lateral, quando bate sol, a criança já é grande já se desembaraça sozinha, já sai sozinha, pronto já consegue, sair do carro. Depois é tentar não atravessar a rua ou não ir para dentro de casa sem olhar quando sai. Mesmo assim nós estacionamos o carro, por acaso no lado da casa mas mesmo assim, há sempre o veículos a passar portanto, é fácil haver um acidente quando de quem está a sair do carro para a estrada. Mais do que isso não faço, confesso que não faço [risos e].</p>	<p>não faço grandes procedimentos (...) tentar não atravessar a rua ou não ir para dentro de casa sem olhar quando sai.</p>
			15	<p>Isso não sei, não sei o que...</p>	<p>não sei</p>

Apêndice I: Análise de Conteúdo – Grelha Resumo – Crianças

Fonte: Elaboração própria.

Tema	Categoria	Subcategoria	Entrevistado	Unidade de Contexto	Unidade de Registo
-Segurança Rodoviária Infantil (SRI)	Representação em torno da Segurança Rodoviária (SR)	Enunciação do sistema de segurança do veículo	1	Tem cinto... E acho que é só.	cinto
			2	-	-
			3	Cintos?! E airbags... e coisas assim.	Cintos (...) airbags
			4	O cinto... mais?...[impercetível] As luzes, ah... acho que mais nada.	O cinto (...). As luzes
			5	Eu acho que é aquela coisa lá em cima, uma coisa que agarra-se assim [demonstra por gestos]... e acho que é só isso.	aquela coisa lá em cima, uma coisa que agarra-se
			6	O cinto. -- Sim. Hum, lá em cima no tecto.	O cinto. -- lá em cima no tecto
			7	Os cintos de segurança, os airbags, e não sei. Mais nada.	Os cintos de segurança, os airbags
			8	Cintos de segurança... e acho que é só. Só tem cintos de segurança.	Cintos de segurança
			9	Os cintos... o tecto, mais nada.	Os cintos... o tecto
			10	O cinto, ah... [risos] acho que é só o cinto.	O cinto
			11	Essa não sei.	não sei
			12	... Não sei.	Não sei
			13	... [não sabe]	... [não sabe]
			14	Cintos de segurança, airbags...	Cintos de segurança, airbags

				Cinto de segurança... --	Cinto de segurança --
			15	... Aquilo quando há um acidente, para o condutor não bater no volante faz assim uma bolha.	para o condutor não bater no volante faz assim uma bolha.
		Justificação de utilização dos Acessórios/Dispositivos de segurança do veículo	1	[Cinto de segurança] Para me segurar. Para se houver um acidente não ser... transportado para a frente.	Para me segurar. (...) não ser... transportado para a frente.
			2	[Cinto de segurança] ... Porque se fizermos uma travagem ele pode, e se não tiver o cinto ele pode, ir para a frente e bater com a cabeça em algum sitio.	Porque se fizermos uma travagem ele pode, e se não tiver o cinto ele pode, ir para a frente e bater com a cabeça em algum sitio.
			3	[Cinto de segurança] Se tivermos um acidente, coisas más podem acontecer e ...	Se tivermos um acidente, coisas más podem acontecer e ...
			4	-	-
			5	-	-
			6	[Cinto de segurança] Porque senão a minha mãe pode travar de repente e eu não ter o cinto e depois bater ah no vidro da frente.	travar de repente e eu não ter o cinto e depois bater ah no vidro da frente.
			7	[Cinto de segurança] Porque pode haver um acidente e eu ser projetada para a frente.	Porque pode haver um acidente e eu ser projetada para a frente.
			8	-	-
			9	[Cinto de segurança] Porque se nós fomos chocar a algum lado nós não vamos bater com a cabeça na parte do banco da frente.	Porque se nós fomos chocar a algum lado nós não vamos bater com a cabeça na parte do banco da frente.
			10	[Cinto de segurança] Por exemplo, se tivermos um acidente ah, corremos menos riscos de, de ficar ah, ah coiso.	se tivermos um acidente ah, corremos menos riscos de, de ficar ah, ah coiso.
			11	[Cinto de segurança] Podes ter um acidente ou ter de travar com muita força para, e tens	tens de ter o cinto para não saíres do carro e partires o vidro.

				de ter o cinto para não saíres do carro e partires o vidro.	
			12	-	-
			13	-	-
			14	[Cinto de segurança] Para que não haja acidentes. E se o carro bater, não batermos no banco da frente.	E se o carro bater, não batermos no banco da frente.
			15	-	-
		Sentimento de segurança em relação ao automóvel de onde é passageiro	1	Acho que é menos. -- Hum, porque não tem, não é tão avançado, não tem tanta tecnologia.	é menos -- não é tão avançado, não tem tanta tecnologia
			2	Sim. [é seguro] -- Porque, ando nele lá mais vezes?!	Sim. [é seguro] -- Porque, ando nele lá mais vezes?!
			3	Acho que é igual aos outros carros. -- Porque têm todos a mesma coisa. São todos iguais, quase todos pelo menos.	é igual aos outros -- São todos iguais, quase todos pelo menos.
			4	Mas um bocadinho mais.	bocadinho mais.
			5	...É seguro, acho que é. -- Porque eu sinto-me segura dentro dele.	É seguro -- sinto-me segura dentro dele
			6	... não sei. Acho que é, normal?!	normal
			7	Não sei.	Não sei.
			8	É mais, ele é preto o Opel é preto, o mercedes é meio azul, escuro. Acho que o	o que tem a cor mais forte, ou seja a preta.

				preto, o Opel é mais, o que tem a cor mais forte, ou seja a preta.	
			9	É seguro. -- Porque é mais grande... mais giro e mais seguro.	É seguro. -- é mais grande mais giro e mais seguro.
			10	Eu acho que é igual. -- Porque todos os carros têm, ah métodos de segurança.	é igual -- todos os carros têm, ah métodos de segurança
			11	É igual aos outros.	É igual
			12	Mas é mais seguro que alguns e menos seguro que outros. -- ... Porque, há carros que não têm segurança, nenhuma.	mais seguro que alguns e menos seguro que outros -- há carros que não têm segurança
			13	Acho. [mais seguro]	Acho. [mais seguro]
			14	[mais seguro] Que alguns. -- Porque alguns não têm, muitas possibilidades de ter tantos como aquele tem. Digo eu.	[mais seguro] Que alguns. -- alguns não têm, muitas possibilidades de ter tantos como aquele tem.
			15	Mais seguro.	Mais seguro
		Caraterização do que é "uma viagem segura"	1	Pôr o cinto, não andar [ouve-se o pai a tossir na outra divisão] não andar muito rápido. [ouve-se o pai a tossir na outra divisão] não andar muito rápido, por o cinto [diz baixo, a pensar em mais coisas] respeitar as regras, da, da ... da condução.	Pôr o cinto (...) não andar umito rápido (...) respeitar as regras, da, da ... da condução

			2	... É chegarmos ao sitio que queremos em segurança.	chegarmos ao sitio que queremos em segurança
			3	Não tenho bem a certeza do que é uma viagem de carro segura. Acho que, hum acho que é, [impercetível] se conduzires bem, se não fores com muita velocidade [impercetível] muita velocidade e que não faças manobras malfeitas, respeites todas as regras e que estejas sempre em segurança.	se conduzires bem (...) não fores com muita velocidade (...) que não faças manobras malfeitas (...) respeites todas as regras
			4	... Não sei. É uma viagem com, temos de levar sempre cinto de segurança, mas isso é obvio, por isso. É... temos de ir bem sentados, acho que é só isso.	temos de levar sempre cinto de segurança (...) ir bem sentados
			5	É ah, ah ir lá dentro do carro a respeitar as regras de condução ah e, ter cuidado com a estrada.	respeitar as regras de condução (...) ter cuidado com a estrada
			6	Hum, acho que é ir em segurança? -- É por exemplo... hum, por exemplo numa viagem ter os cintos de segurança, ah, não estar a brincar no carro, ah é só isso.	ir em segurança (...) ter os cintos de segurança (...) não estar a brincar no carro
			7	É, bem, ah, ter o cinto de segurança posto, ah, não andar com o cinto tirado e andar sempre levantado no carro e... pronto. Acho que é importante ter a porta fechada.	ter o cinto de segurança (...) não andar com o cinto tirado e andar sempre levantado no carro (...) ter a porta fechada.
			8	É viajar com cuidado, respeitar as regras da, da estrada. Respeitar o código... e acho que é só.	viajar com cuidado (...) respeitar as regras da, da estrada (...) Respeitar o código
			9	É gira.	É gira.

			10	Ah... é, o, por exemplo o condutor não, não se distrair, ah pô os cintos, ah... não distrair o condutor, pronto.	o condutor não, não se distrair (...) pô os cintos (...) não distrair o condutor
			11	É uma viagem de carro que não tem acidentes.	uma viagem de carro que não tem acidentes
			12	... Sem acidentes.	Sem acidentes
			13	Uma viagem com coisas de, segurança. -- [impercetível] o cinto de segurança... ah [impercetível] segurança, só isso	Uma viagem com coisas de, segurança -- o cinto de segurança
			14	Uma viagem em que nós não temos acidentes e não nos magoamos.	Uma viagem em que nós não temos acidentes e não nos magoamos
			15	Ah.. não sei.	não sei
			Práticas associadas à Segurança Rodoviária (PSR)	Caraterização do veículo	1
2	É azul escuro, é um Toyota. Hum... No espelho tem lá uma coisa pendurada com uma cruz... e não sei mais. --- Por dentro, ele é pequeno. Tem cinco lugares... e.... acho que não é mais nada.	azul escuro (...) No espelho tem lá uma coisa pendurada com uma cruz Por dentro, ele é pequeno (...) Tem cinco lugares			
3	É, é bom... é espaçoso... já é velho, já é velho, já tem muitos anos de idade. Mas	é bom (...) é espaçoso (...) é velho (...) funciona bem			

				funciona bem e eu gosto dele. Não consigo bem descrever um carro. São todos iguais.	
			4	É preto, tem cinco portas, sete lugares, duas televisões, hum... e o resto é comum. --- Como todos os outros. Dois bancos à frente, três atrás, dois atrás destes três, um espelho, não sei.	É preto, tem cinco portas, sete lugares, duas televisões Dois bancos à frente, três atrás, dois atrás destes três, um espelho
			5	Por fora é cinzento, é assim médio e comprido, ah, hum... ai, por dentro tem os bancos né? Dois à frente e três atrás, tem um porta bagagens, ah, e é preto por dentro.	Por fora é cinzento, é assim médio e comprido (...) por dentro tem os bancos né? Dois à frente e três atrás, tem um porta bagagens (...) é preto por dentro.
			6	Ah, é um bocado pequeno, ah, tem quatro lugares ou cinco ah... não sei mais	é um bocado pequeno (...) tem quatro lugares ou cinco
			7	É branco, ah é confortável, hum, é muito confortável, ah, pronto não está no melhor estado em que podia estar, ah mas pronto.	É branco (...) é confortável (...) não está no melhor estado em que podia estar
			8	Que é pequenino, tem, [impercetível] tem tudo o que um carro tem. -- Tem rádio, tem bancos, tem cinco lugares... tem, tem bagagem...	é pequenino -- Tem rádio, tem bancos, tem cinco lugares... tem, tem bagagem...
			9	É azul, é grande, tem uma roda atrás, por dentro é todo cinzento.	É azul, é grande, tem uma roda atrás, por dentro é todo cinzento.
			10	Sim, é preto, ah é um audi, ah tem cinco lugares, ah... estofos do carro são em cabedal, ah... tem... e pronto.	é preto (...) tem cinco lugares (...) estofos do carro são em cabedal
			11	[Por fora] É branco. -- [Por dentro] É preto.	É branco -- É preto

			12	É grande!	É grande
				[Por fora] É vermelho.	É vermelho
			13	-- [Por dentro] Preto.	-- Preto
			14	Grande, espaçoso, confortável.	Grande, espaçoso, confortável.
			15	É preta, com seis lugares... e mais nada.	É preta, com seis lugares
		Condutor habitual	1	É a minha mãe.	mãe
			2	Mais vezes vai o meu pai?	pai
			3	O meu pai e cá em Évora a minha mãe.	mãe
			4	É. [mãe]	mãe
			5	Sim. [mãe]	mãe
			6	A minha mãe.	mãe
			7	A minha mãe.	mãe
			8	É o meu pai.	pai
			9	Às vezes o meu pai, para o treino é a minha mãe sempre e para a escola é o meu pai.	pai (...) mãe
			10	A minha mãe.	Mãe
			11	Sim. [mãe]	[mãe]
			12	O meu pai.	Pai
			13	Quem costuma mais vezes conduzir é a mãe, porque ela é que leva para a escola.	Mãe
			14	No carro em que eu costumo ir para a escola é a mãe.	Mãe
			15	O meu pai.	pai
		Lugares para onde costuma ser transportado de automóvel	1	Para a escola. É quase sempre para a escola.	Escola
			2	Para a escola e para dos meus avós.	Escola (...) avós
			3	Para a minha escola ou para uma aldeia.	Escola (...) aldeia

			4	Para a escola, quando a mãe vai sair e eu vou com ela, quando vamos fazer compras, quando vamos de férias e, acho que é só.	quando a mãe vai sair e eu vou com ela (...) quando vamos fazer compras (...) quando vamos de férias
			5	hum, vou para a escola de carro, e... ah, de vez em quando vou ah, em viagens com ele e, andar pela cidade.	Escola (...) pela cidade
			6	Hum, normalmente costumo ir para a escola.	escola
			7	Para ir ao cinema, para ir para cidades mais, ah longe.	Cinema (...) cidades mais, ah longe
			8	Ah, da casa para a escola, e da escola para casa. E depois às vezes venho para cá né? [impercetível] com a minha mãe.	casa para a escola (...) escola para casa (...) venho para cá [local de trabalho da mãe]
			9	Para a Madeira, para o Algarve... [escola]	Madeira (...) Algarve (...) [escola]
			10	-	-
			11	Para a escola, para casa e às vezes vou para Lisboa.	Escola (...) Casa (...) Lisboa
			12	-	-
			13	-	-
			14	Para a escola e para o café, para casa.	Escola (...) Café (...) casa
			15	Para os nacionais, ah e para mais lado nenhum.	nacionais
		Comportamentos adotados antes da viagem	1	Pôr o cinto.	Pôr o cinto
			2	... Apertar o cinto e... não me sentar mal.	Apertar o cinto não me sentar mal
			3	Quando entras no carro senta-se, primeira coisa. Ah, vê-se se está tudo bem, se está tudo pronto, metes o cinto.	senta-se (...) vê-se se está tudo bem, se está tudo pronto, metes o cinto.

			4	... Não.	Não
			5	Acho que não.	Não
			6	Ah... não sei.	não sei
			7	Ah, ah, não sei.	não sei
			8	Ir sossegado.	Ir sossegado.
			9	...Não.	Não
			10	Não sei.	Não sei
			11	[Cinto de segurança] Ponho.	[Cinto de segurança]
			12	A mesma coisa. [Olhar para a estrada, para ver se vêm outros.]	[Olhar para a estrada, para ver se vêm outros.]
			13	... Pôr o cinto de segurança.	Pôr o cinto de segurança
			14	Pôr o cinto.	Pôr o cinto
			15	Ah... não sei.	não sei
		Justificação dos comportamentos adotados antes da viagem	1	-	-
			2	-	-
			3	-	-
			4	-	-
			5	-	-
			6	-	-
			7	-	-
			8	Porque assim às vezes distrai o condutor nós estarmos a fazer coisas cá atrás por causa do espelho lá em cima. -- Porque pode-se, ah tem mais chances, entre aspas, de causar um acidente.	distrai o condutor nós estarmos a fazer coisas cá atrás por causa do espelho lá em cima -- tem mais chances, entre aspas, de causar um acidente
			9	-	-
			10	-	-
			11	-	-
			12	-	-

			13	-	-
			14	-	-
			15	-	-
		Comportamentos adotados pelo condutor antes da viagem	1	Põe sempre o cinto.	Põe sempre o cinto
			2	Apertar o cinto.	Apertar o cinto
			3	Preparar as coisas, obviamente. Ver se está tudo certo, e meter o cinto e depois começa a arrancar.	Preparar as coisas (...) Ver se está tudo certo (...) meter o cinto (...) arrancar
			4	Tem de levar tudo o que necessita, ah, especialmente o quê? Os óculos de sol e outras coisas por causa do sol... hum, mais nada.	levar tudo o que necessita (...) Os óculos de sol
			5	acho que não.	acho que não
			6	Ah... não sei.	não sei
			7	Ah, ah, não sei.	não sei
			8	Não beber álcool, qualquer coisa assim. Não ir ao tele, não ir a falar ao telefone, com ele aqui [demonstra por gestos] porqu, e ir a conduzir só com uma mão, ah... e acho que é só.	Não beber álcool (...) não ir a falar ao telefone (...) [não] ir a conduzir só com uma mão
			9	O cinto metemos, sempre.	O cinto
			10	Não sei.	Não sei
			11	Pôr o cinto.	Pôr o cinto
			12	Olhar para a estrada, para ver se vêm outros.	Olhar para a estrada, para ver se vêm outros.
			13	Não.	Não
			14	Pôr o cinto.	Pôr o cinto
			15	... Ah não me estou a lembrar.	não me estou a lembrar

			1	-	-	
			2	-	-	
			3	-	-	
			4	-	-	
			5	-	-	
			6	-	-	
			7	-	-	
		Justificação dos comportamentos adotados pelo condutor antes da viagem	8	Porque, para, por exemplo se a policia nos apanha depois, por causa do álcool ele pode ser, preso, preso, tirar a carta, por causa deles terem visto que ele, estivesse, tinha estado a beber.	por exemplo se a policia nos apanha depois, por causa do álcool ele pode ser, preso, preso, tirar a carta	
			9	-	-	
			10	-	-	
			11	-	-	
			12	Porque senão pode-se, podem atropela-lo.	podem atropela-lo.	
			13	-	-	
			14	-	-	
			15	-	-	
			Comportamentos adotados durante a viagem	1	Devo-me comportar bem. Não, não andar aos saltos nem aos gritos, nem nada que perturbe a condução.	Devo-me comportar bem não andar aos saltos nem aos gritos, nem nada que perturbe a condução.
				2	... Ir quieto... e não me sentar mal.	Ir quieto não me sentar mal

			3	Acho que devo ser sossegado, não começar a mexer em muitas coisas e respeitar o condutor.	devo ser sossegado (...) não começar a mexer em muitas coisas e respeitar o condutor
			4	O que toda a gente faz numa viagem, acho eu. Estar sentado, por o cinto, estar atento ao caminho.	Estar sentado, por o cinto, estar atento ao caminho
			5	Ah, não chatear a mãe, que ela tem de estar atenta na condução. Ah, e... e ter o cinto de segurança e acho que é só isso.	não chatear a mãe (...) ter o cinto de segurança
			6	Pôr o cinto?	Pôr o cinto
			7	Ah, devo estar em silêncio, bem sentada, não andar em pé, ah, ter sempre a porta fechada.	devo estar em silêncio, bem sentada, não andar em pé, ah, ter sempre a porta fechada
			8	Devo, ah devo estar sempre sentado e quieto.	devo estar sempre sentado e quieto.
			9	Devo não tirar o cinto, mais nada.	Devo não tirar o cinto
			10	Olhar para a frente, ah pôr o cinto, ah... sei lá.	Olhar para a frente (...) pôr o cinto
			11	Eu vejo as coisas, as árvores que estão de lado.	Eu vejo as coisas, as árvores que estão de lado.
			12	Ah não devo de gritar para não distrair, o meu pai quando está a conduzir.	não devo de gritar para não distrair
			13	Não sei.	Não sei
			14	Devo ir sempre sossegado, sentado. Direito.	Devo ir sempre sossegado, sentado. Direito
			15	Bem.	Bem.
		Justificação dos comportamentos adotados durante a viagem	1	-	-
			2	[ir quieto] Porque se, fizer uma travagem e tiver assim a mexer-me posso ou bater no	[ir quieto] Porque se, fizer uma travagem e tiver assim a mexer-me

				irmão ou bater com a cabeça na cadeira do meu irmão.	posso ou bater no irmão ou bater com a cabeça na cadeira do meu irmão
			3	Para não termos acidentes ou alguma coisa má.	Para não termos acidentes
			4	-	-
			5	Para, hum, não correr riscos de haver algum acidente de carro.	não correr riscos de haver algum acidente de carro
			6	-	-
			7	-	-
			8	-	-
			9	-	-
			10	-	-
			11	-	-
			12	-	-
			13	A acidentes.	A acidentes
			14	Porque se nos mexermos muito o cinto pode encravar.	Porque se nos mexermos muito o cinto pode encravar
			15	Porque... para não distrair o condutor.	para não distrair o condutor
		Comportamentos adotados pelo condutor durante a viagem	1	Não estar ao telemóvel, não mandar mensagens, ir sempre atenta... à estrada.	Não estar ao telemóvel, não mandar mensagens, ir sempre atenta... à estrada.
			2	Não, não deve... olhar para os lados, só para a frente. Não pode telefonar, enquanto está a conduzir... e não fazer mais nada.	não deve... olhar para os lados, só para a frente. Não pode telefonar, enquanto está a conduzir
			3	Respeitar-se bem, ah fazer as coisas bem. -- Costumam [impercetível], eles costumam falar connosco mas nunca se distraem	fazer as coisas bem --

				muito. E, vão andando, fazem tudo bem nunca, para mim nunca tive queixas... pessoalmente. E, acho que é bom o que eles fazem.	eles costumam falar connosco mas nunca se distraem muito. E, vão andando, fazem tudo bem
			4	Ter a duas mãos no volante....hum, ver se tem tudo bem com o carro, se tem água, se tem gasolina, e... também tem de ver se está tudo, se está tudo bem que eu já disse.	Ter a duas mãos no volante (...) ver se tem tudo bem com o carro, se tem água, se tem gasolina (...) ver se está tudo
			5	Estar atenta à condução.	Estar atenta à condução
			6	Pôr o cinto?	Pôr o cinto
			7	Ah, acho que deve, estar, sem muito barulho para se concentrar a conduzir.	deve, estar, sem muito barulho para se concentrar a conduzir
			8	Não deve de li, não deve ter o telemóvel ligado, na orelha ou então a minha mãe segura o telemóvel e ele encosta assim [demonstra através de gestos], ah ou então não beber. E não beber também.	não deve ter o telemóvel ligado, na orelha (...) não beber
			9	É não irem contra as coisas, não bater com os carros.	É não irem contra as coisas, não bater com os carros
			10	Ah, pôr o cinto, ah...	pôr o cinto
			11	... Conduzir em segurança.	Conduzir em segurança
			12	Conduzir controladamente, seguir os sinais de, de condução.	Conduzir controladamente, seguir os sinais de, de condução
			13	Bem.	Bem.
			14	Ir sempre a olhar para a frente e não se distrair com o telemóvel.	Ir sempre a olhar para a frente e não se distrair com o telemóvel
			15	Ah... à noite tem que ligar os faróis, ah também quando for virar o pista, ah não ir muito rápido e mais nada.	à noite tem que ligar os faróis (...) quando for virar o pista (...) não ir muito rápido
		Justificação dos comportamentos adotados	1	-	-
			2	-	-

		pele condutor durante a viagem	3	-	-
			4	-	-
			5	É para não ir contra nada.	É para não ir contra nada.
			6	-	-
			7	-	-
			8	-	-
			9	-	-
			10	-	-
			11	Sem acidentes.	Sem acidentes.
			12	-	-
			13	Porque se tiver distraída pode chocar com algum carro.	Porque se tiver distraída pode chocar com algum carro.
			14	Porque, ao estarmos a olhar para o telemóvel não estamos o caminho e podemos bater.	Porque, ao estarmos a olhar para o telemóvel não estamos o caminho e podemos bater
			15	Para não haver um acidente.	Para não haver um acidente.
		Comportamentos adotados após a viagem	1	Sair do carro e tranco a porta.	Sair do carro e tranco a porta.
			2	Saio do carro e vou para ao pé dos meus pais.	Saio do carro e vou para ao pé dos meus pais.
			3	Devo esperar que eles estacionem o carro, que, ah, eles digam para nós sairmos. Nós tiramos os cintos e saímos do carro. Tiramos as compras ou as coisas, se nós tivermos. E vamos para o sitio a andar, para o sitio que nós queremos, para casa ou para outro sitio.	Devo esperar que eles estacionem o carro (...) eles digam para nós sairmos. Nós tiramos os cintos e saímos do carro.
			4	Se, esperar que o carro pare, tirar o cinto, sair.	esperar que o carro pare, tirar o cinto, sair.
			5	Ai, tenho de sair do carro, não é? E... e, e, fechar a porta? Ai, e... acho que é, hum, acho	tenho de sair do carro (...)fechar a porta (...).Tirar o cinto e sair do carro.

				que é só sair do carro. Tirar o cinto e sair do carro.	
			6	... acho que não também.	acho que não também
			7	Eu devo, sair em segurança. -- Eu costumo também trancar a porta.	sair em segurança -- trancar a porta
			8	Ah, sair do carro só quando o carro estiver parado.	sair do carro só quando o carro estiver parado.
			9	Tirar o cinto. Abrir a porta para sair, mais nada.	Tirar o cinto. Abrir a porta para sair
			10	Ah, só devo tirar o cinto quando o carro parar, ah... ah sair do lado do passeio, ah...	só devo tirar o cinto quando o carro parar (...) sair do lado do passeio
			11	Quando a minha mãe já estacionou o carro, tiro o cinto.	Quando a minha mãe já estacionou o carro, tiro o cinto
			12	A mesma coisa.	A mesma coisa.
			13	A minha por dá para abrir.	A minha por dá para abrir
			14	Tirar o cinto quando o carro estiver parado	Tirar o cinto quando o carro estiver parado (...) e a seguir espero, espero para abrirem a porta
			15	... Tiro o cinto, e a seguir espero, espero para abrirem a porta, do meu irmão e a seguir saio eu.	Tiro o cinto (...) espero para abrirem a porta
		Justificação dos comportamentos adotados após a viagem	1	-	-
			2	-	-
			3	-	-
			4	-	-

			5	-	-
			6	-	-
			7	-	-
			8	-	-
			9	-	-
			10	-	-
			11	Porque senão ela à última da hora podia ter um acidente e eu poderia ir para lá à frente.	Porque senão ela à última da hora podia ter um acidente e eu poderia ir para lá à frente.
			12	-	-
			13	-	-
			14	-	-
			15	-	-
		Comportamentos adotados pelo condutor após a viagem	1	Faz a mesma coisa.	Faz a mesma coisa.
			2	Desapertar os cintos, sairmos todos e fechar o carro.	Desapertar os cintos, sairmos todos e fechar o carro
			3	[Mesmo comportamento] Sim.	[Mesmo comportamento] Sim.
			4	Estacionar o carro, desligar e sair.	Estacionar o carro, desligar e sair.
			5	Desligar o carro.	Desligar o carro.
			6	Acho que não.	Não
			7	Costuma sair do carro e trancar as portas.	Costuma sair do carro e trancar as portas

				Estacionar devagar, ver se tem algum carro ao pé para fazer marcha atrás, pôr marcha atrás se for para estacionar o carrão com a bagageira no sitio e aí, a parte do motor para a frente para sair melhor. Tem de ver se não está algum carro atrás para ver se não bate nesse carro. -- Não também deve estar a olhar para o espelho. Ah, para ver se vem algum, se não vier, é, também se tem de ir devagar, mas se vier um carro tem de se ter muito mais cuidado.	Estacionar devagar -- deve estar a olhar para o espelho.
			8		
			9	A mesma coisa do que eu. Desligar o carro.	A mesma coisa do que eu. Desligar o carro.
			10	Ah, travar o carro.	travar o carro.
			11	Estaciona o carro.	Estaciona o carro.
			12	Deve de abrir a porta, acho que tem de ver se há algum carro para vir para a porta não bater.	Deve de abrir a porta
			13	Abre a porta para nós sairmos do carro.	Abre a porta para nós sairmos do carro.
			14	Travar o carro para que não, deixa.	Travar o carro
			15	Trava o carro e abre a mala do carro e tira tudo o que está lá dentro.	Trava o carro
		Justificação dos comportamentos adotados pelo condutor após a viagem	1	-	-
			2	-	-
			3	-	-

			4	-	-
			5	-	-
			6	-	-
			7	-	-
			8	-	-
			9	-	-
			10	Porque o carro pode começar a andar de repente e pode atropelar pessoas e, e bater com o carro, ah várias coisas.	Porque o carro pode começar a andar de repente e pode atropelar pessoas e, e bater com o carro
			11	-	-
			12	-	-
			13	-	-
			14	-	-
			15	Para o carro não, não ir... para ele, não se, para não ir sozinho. E mais nada.	Para o carro (...) para ele, não se, para não ir sozinho