

FISCALIZAÇÃO NO USO DE CADEIRINHAS DE CRIANÇA EM AUTOMÓVEIS

MONITORING THE USE OF CHILDREN'S CAR SEAT IN VEHICLES

FILHO, Sílvio Nunes¹

OTTONI, Thiago Rodrigues²

RESUMO

O presente artigo trata da fiscalização quanto ao uso das cadeirinhas infantis nos veículos, de maneira que possibilita consolidar a caracterização de como é viver em um ambiente propício para mantermos nossas crianças em seguro, sem gerar fatalidades. Ao discorrer sobre a temática, espera-se colaborar, ainda que de maneira modesta, para a melhor compreensão da “Lei da Cadeira”, podendo contribuir para a ponderação de práticas policiais, de maneira a acrescentar a estes profissionais conhecimento qualitativo. Concluiu-se que, o policial militar no momento da fiscalização analisa não somente outras questões de transgressão da lei, como conduzir veículo roubado, sem CNH, ou sem as devidas regularidades do veículo em dias, o mesmo observa se a(s) criança(s), no interior do veículo encontra-se devidamente instalada em sua cadeirinha, e se a mesma obedece as exigências do INMETRO, quando existe alguma irregularidade, as devidas penalidades são aplicadas.

Palavras – chave: Lei da cadeirinha. Segurança. Fiscalização. Polícia Militar.

ABSTRACT

This article deals with the supervision of the use of infant seats in vehicles, in a way that allows us to consolidate the characterization of what it is like to live in an environment conducive to keeping our children safe, without causing fatalities. When discussing the subject, we hope to collaborate, albeit in a modest way, for a better understanding of the "Law of the Chair", and can contribute to the consideration of police practices, so as to add to these professionals qualitative knowledge. It was concluded that the military police officer at the time of the inspection examines not only other issues of transgression of the law, such as driving a stolen vehicle, without CNH, or without due regularity of the vehicle in days, s), inside the vehicle is properly installed in your wheelchair, and if it meets the requirements of INMETRO, when there is an irregularity, the appropriate penalties are applied.

Keywords: Law of the chair. Safety. Oversight. Military police.

¹ Aluno do Curso de Formação da Polícia Militar de Goiás, Turma Echo Anápolis, do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, galegonunes1@hotmail.com.

² Professor especialista orientador: Cabo do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, Thiago.ottoni01@gmail.com, Goiânia – Go, Maio de 2018.

1 INTRODUÇÃO

Conduzir crianças em veículos sempre causou preocupação marcante de todos os que lidam com o trânsito. O perigo que representam as crianças no interior dos veículos é preocupante, visto que não possuem discernimento em relação as atitudes de risco, e desconhecem o verdadeiro significado do perigo (SOUZA et al., 2014).

No Brasil, a principal causa de morte acidental de crianças e adolescentes, entre um e 14 anos, é acidente de trânsito. Em 2015, 1.389 crianças e adolescentes sofreram acidentes fatais de trânsito. Desse total de mortes, 34% ocorreram enquanto estavam como ocupantes do veículo, e 30% foram devido a atropelamentos. No ano de 2016, foram 12.288 hospitalizados em consequência desses acidentes (BRASIL, 2016).

A legislação brasileira determina que crianças de até 10 anos de idade devem ser transportadas no banco traseiro do veículo, e utilizando o cinto de segurança. Até os sete anos e meio é necessário usar um dispositivo de retenção veicular, como o bebê conforto, a cadeirinha e assento de elevação. Ao instalar e usar esses dispositivos corretamente, as chances de mortalidade reduzem em até 71% em caso de um acidente de trânsito (ONG CRIANÇA SEGURA, 2017).

O CONTRAN com intuito de diminuir essas elevadas taxas de morbidade e mortalidade entre crianças e adolescentes tem realizado mais campanhas educativas e exercido maior fiscalização quanto ao uso de dispositivos de restrição infantil (DRI) nos veículos (SOUZA et al., 2014).

A presente pesquisa abrange um tema atual e relevante, de maneira que possibilita consolidar a caracterização de como é viver em um ambiente propício para mantermos nossas crianças em seguro, sem gerar fatalidades. Ao discorrer sobre a temática, espera-se colaborar, ainda que de maneira modesta, para a melhor compreensão da “Lei da Cadeirinha”, podendo contribuir para a ponderação de práticas policiais, de maneira a acrescentar a estes profissionais conhecimento qualitativo.

O objetivo deste artigo é analisar a Lei da Cadeirinha, observando o que o CTB estabelece como critérios de fiscalização. Para alcançar esses objetivos foram especificados os objetivos: estudar a história da legislação em relação ao tema; investigar os tipos de dispositivos existentes em concordância com a legislação; e, identificar os meios de fiscalização no exercício da lei.

A metodologia utilizada será uma revisão de bibliográfica sistemática. A identificação dos artigos será feita através de uma busca bibliográfica nos bancos de dados informatizados

SciELO e Google Acadêmico. As buscas serão delimitadas no período do ano de 2001 a 2017. As palavras-chaves na pesquisa dos artigos foram: Dispositivo de segurança, trânsito, Lei da Cadeirinha, Código de trânsito Brasileiro.

Após o levantamento bibliográfico, inicialmente, foi feita uma análise preliminar por meio de leitura exploratória, definindo, assim quais textos se enquadravam na temática. Em seguida, buscou-se, por meio de uma leitura mais aprofundada, localizar informações pertinentes ao tema, com o intuito de realizar ao objetivo deste estudo.

1 REVISÃO DE LITERATURA

Está definido no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), expresso pela Lei 9.503/ 1997, nos artigos 64 e 65, o transporte em veículos automotores de crianças menores a dez anos, e o uso de cinto de segurança, e foram regulamentados em 1998 pela Resolução nº 15 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Ainda naquela época, os dispositivos eram bastante genéricos e rústicos, e a lei só estabelecia que o transporte dessas crianças fosse feito no banco traseiro dos veículos, com o uso do cinto de segurança (ALMEIDA SOBRINHO, 2012).

Ainda em 1998 com a instalação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o Brasil concretizou a exigência do uso do cinto em todo território nacional, tanto em estradas e rodovias quanto no perímetro urbano. Essa obrigatoriedade surgiu após iniciativas de decretos municipais ao longo dos anos 90, cujo benefício sobre o uso do cinto foi reconhecido rapidamente (HOFFMANN; CRUZ, 2011).

A regulamentação do uso do cinto para condutor e passageiros prevista no artigo 65 do CTB, fez com que o não uso fosse reconhecido como risco e, a partir de então, houve maior sensibilização para o uso. Já no que diz respeito à segurança das crianças, o CTB dispunha de dois artigos, o art. 64: que determina às crianças com idade inferior a dez anos necessitam ser levadas nos bancos traseiros dos veículos, com exceções presidido pelo CONTRAN, e o art. 168: que dita que o transporte de crianças em violação dessa norma é uma infração gravíssima, cuja penalidade é multa e, como medida administrativa, o veículo ficará retido até que a irregularidade seja desfeita (BRASIL, 1997).

Anteriormente ao CTB, a regulamentação do transporte de crianças era feita pela Resolução CONTRAN nº 611/83 na qual, havia apenas a recomendação de que os menores de sete anos fossem conduzidos no banco traseiro do veículo. Porém, como se tratava de recomendação, não culminava em nenhuma sanção para o condutor que não conformasse. Até então não havia a solicitação da existência de dispositivos especiais utilizados como mecanismo

de segurança obrigatório, é dito apenas que crianças sejam transportadas nos bancos traseiros (SANTOS, 2010).

As cadeirinhas surgem como dispositivos de segurança e servem para minimizar as mortes e sequelas de acidentes desde que corretamente utilizadas. Esses dispositivos surgiram como artigo com o poder de levar com segurança as crianças até sete anos e meio, segurança essa que o carro não é mais identificado como sendo apto a proporcionar por si só (FIGUEIREDO, 2014).

Segundo Santos (2010), a restrição proporcionada pelos dispositivos durante as colisões distribui as forças de impacto para partes do corpo da criança que são mais resistentes e impedem o choque com outras pessoas no veículo, além de impedir o lançamento contrapartes do automóvel ou para fora deste. As cadeirinhas reduzem as mudanças de posição da criança durante desacelerações rápidas e curvas, bem como impedem movimentações que podem ser inadequadas, tais como a abertura inadvertida de portas, a exposição de cabeça ou braços para fora das janelas do carro e a intromissão na área de pilotagem.

1.1. HISTÓRIA DA CADEIRINHA INFANTIL

Por décadas após a invenção do automóvel, os assentos infantis não estavam voltados para questões de segurança, e sim tinham por preocupação principal de manter as crianças contidos no carro. Os primeiros assentos infantis datam de 1898 e se resumiam a um pano de saco com uma alça de cordão que ficava pendurada no encosto de cabeça do assento do passageiro, tendo por intento não deixar a criança cair ou se levantar quando o carro estivesse em movimento (SCHNARR, 2008 apud FIGUEIREDO, 2014).

Nos anos de 1940, vários fabricantes lançaram assentos de tecido numa armação de metal que eram anexadas ao assento frontal do carro para que as crianças pudessem ver melhor pelo para-brisas. Para dar a ideia de que era a criança que dirigia o carro, um volante de brinquedo era frequentemente adicionado à estrutura, de maneira que a criança podia brincar de que estava dirigindo (FIGUEIREDO, 2014).

O primeiro assento de segurança infantil para crianças apareceu em 1962, quando o inglês Jean Ames criou um assento infantil que ficava de frente para o assento do carro, completo com um sistema de amarras em formato de Y para prender o bebê com segurança em caso de acidentes. Ele escolheu fazê-lo dessa forma – voltado para trás – porque ele operava com o conceito de que é mais seguro que, em caso de colisão, a criança desacelerasse na mesma direção em que o carro estava se movendo (FIGUEIREDO, 2014).

Desde as primeiras cadeirinhas desenhadas com o objetivo de segurança, seus modelos vêm evoluindo bastante. Vale ressaltar que desde que as cadeirinhas passaram a ser identificadas como os objetos que promovem a segurança para crianças que não podem dispor apenas do cinto de segurança do carro, passam a surgir normas que visam regulamentar a fabricação desses dispositivos (ONG CRIANÇA SEGURA, 2017).

Como regra geral, os dispositivos de segurança infantis têm uma concha de assento estofada, que deve ser travada em uma estrutura de suporte, contendo uma pluralidade de posições articuladas entre uma posição sentada vertical e uma posição deitada horizontal. Uma fita de segurança está localizada em cada uma das duas porções laterais do revestimento do assento e uma trava de bloqueio acionada por botão é integrada ao centro.

1.2. LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

A norma brasileira NBR 14400 tem padrão internacional, e foi elaborada pela ABNT em 1999 para regulamentar os requisitos técnicos na fabricação dos assentos infantis. Desde de abril de 2009, todos dispositivos de retenção infantil novos, fabricadas no Brasil ou importadas, necessitam ser avaliados no Inmetro, de acordo com a Portaria n°. 38 de 2007, resolvida pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO, 2007).

Algumas definições importantes, instituídas pela Portaria Inmetro n° 38/2007, no que diz respeito aos procedimentos de fiscalização dos dispositivos de retenção disponíveis no mercado brasileiro:

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

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

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

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

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

Dispositivo de retenção para crianças com necessidades específicas: Dispositivo de retenção para crianças destinado a crianças que possuem necessidades específicas em função de um problema físico ou mental. (INMETRO, 2007, p.1)

Atentando para o risco à saúde e à segurança do não atendimento à norma, e atendendo à solicitação de pais e mães que ligaram para ouvidoria, o Inmetro incluiu a cadeira infantil em seu Plano de Ação Quadrienal de 2004-2007. O relatório menciona a já existência de um programa de certificação voluntária para as cadeirinhas vendidas no Brasil. Posteriormente, o órgão tornou compulsória a certificação pelo Inmetro em todas as cadeiras infantis disponíveis, de acordo com a norma NBR 14400 (INMETRO, 2007).

Tal portaria surge após diferentes testes feitos pelo Inmetro em relação à conformidade das cadeirinhas e como resultado do Plano de Ação Quadrienal 2004-2007 da instituição, mencionado no capítulo dois, e foi no ano de 2007 e através desta portaria que se inicia a certificação compulsória das cadeirinhas de acordo com a norma NBR 14400, prevendo a obrigatoriedade do selo em todos os dispositivos disponíveis no mercado até 01 de outubro de 2008 (INMETRO, 2007).

O processo de homologação das cadeirinhas é administrado por um órgão acreditado pelo Inmetro, o Organismo de Certificação do Produto, que ao final o produto recebe um número de autorização, que deve estar contido no selo de identificação de conformidade, “o conhecido selo do Inmetro” (FIGUEIREDO, 2014).

Tomando como ponto de partida a lacuna presente no CTB, em relação a quais seriam os dispositivos ideais para crianças abaixo de dez anos, está relatado o desconhecimento dos pais e mães em relação à importância do uso desses dispositivos. Essa falta de conhecimento pode ser conferida nas estatísticas oficiais, que trazem os acidentes de trânsito como a principal causa de morte nessa faixa etária. Diferente de quando os dispositivos são instalados e usados corretamente, poderia reduzir os riscos de morte em 71%, e uma possível hospitalização em 69% (JORGE; PRADO; MARTINS, 2013).

O objetivo da resolução do CTB em relação ao uso de dispositivos de segurança é o de regulamentar, deixando claro e detalhado, para todos efeitos, os artigos 64 e 65. Infelizmente, ao anunciar as novas medidas para o uso desses dispositivos a população foi em busca de maneira desordenada, enfrentando filas de espera, falta do produto e a elevação dos preços (aproximadamente 100% em três anos).

1.3 USO DOS DISPOSITIVOS DE RETENÇÃO INFANTIL

Em sua pesquisa, Figueiredo, Araújo e Batista (2015) constataram que todos os pais participantes asseguraram a promoção de segurança oferecido pelos dispositivos. Contudo, cada entrevistado demonstrou maneiras diferentes de como os dispositivos são afirmados seguro, acompanhado por dificuldades e interações diversas no uso cotidiano.

A importância do uso de dispositivo de retenção infantil já é reconhecida na comunidade médica. A Diretriz da Associação Médica Brasileira afirma que de dez mortes em crianças, nove poderiam ser evitadas, pois são decorrentes ao não uso da cadeirinha ou outro dispositivo correto. A Diretriz continua ao dizer que “o cinto de segurança é um equipamento que tem a finalidade de proteger os ocupantes de um veículo em caso de um acidente”, pois ao sofrer impacto, os ocupantes do veículo não sofrem uma segunda colisão, com a estrutura do veículo. Assim, se dá a finalidade dos dispositivos de retenção também (AMB, 2006).

Em um estudo sobre o uso de assentos de elevação infantil ficou constatado uma redução do risco de ferimento nas crianças envolvidas em colisões de veículos. Este estudo confirma que assentos de elevação estão associados a queda no risco de lesão, quando comparado com só o uso de cintos de segurança, em crianças de 4 a 7 anos. Esses assentos de elevação funcionam de maneira que a criança sentada fique numa altura certa, permitindo que o cinto de segurança se encaixe melhor (ELLIOT et al., 2016).

A tabela abaixo ilustra e especifica cada dispositivo de segurança apropriado para cada idade:

DISPOSITIVO DE RETENÇÃO INFANTIL	ESPECIFICAÇÃO	POSIÇÃO
<i>Dispositivo do tipo bebê conforto ou conversível</i>	Desde o nascimento até 13 Kg ou conforme recomendação do fabricante (1 ano de idade)	Voltada para o vidro traseiro, atrás do banco do motorista ou passageiro, com uma inclinação de 45° ou conforme recomendado pelo fabricante
<i>Cadeira de segurança ou “cadeirinha”</i>	De 9 a 18 Kg (de 1 - 4 anos)	Posicionado no banco traseiro, voltada para frente (em direção à frente do veículo).
<i>Assento de elevação ou booster</i>	De 15 até 36 Kg (4 - 10 anos)	Posicionado no banco traseiro, fixado com cinto de três pontos.
<i>Cinto de segurança de três pontos do automóvel.</i>	Acima de 36 Kg, com o mínimo de 145cm de altura (aproximadamente 10 anos).	Posicionado no banco traseiro, com as costas apoiadas no banco.

Fonte: Inmetro, 2007

Os motoristas devem se atentar a cada especificação conforme peso ou idade da criança antes de realizar a compra de um dispositivo. O Inmetro recomenda que antes de instalar um dispositivo é necessário ler o manual de instruções com cuidado. Ao término da instalação, o dispositivo não pode estar frouxo ou folgado no banco do veículo, assim garantindo sua eficácia (INMETRO, 2007).

2 DISCUSSÃO E RESULTADOS

A polícia militar não pode se omitir do controle e fiscalização do trânsito, pois neste sentido estaria a descumprir a determinação prevista em lei na qual lhe atribui o policiamento de trânsito, expressa no ANEXO I do CTB (Código de Trânsito Brasileiro) foi atribuído a polícia militar, “função exercida pelas Polícias Militares com o objetivo de prevenir e reprimir atos relacionados com a segurança pública e de garantir obediência às normas relativas à segurança de trânsito, assegurando a livre circulação e evitando acidentes”, (BRASIL, 1997).

Essa função não foi atribuída aos policiais militares por acaso, mas sim no intuito de promover a manutenção do trânsito sabendo – se que a esta ação está associada diretamente a preservação da paz e da ordem pública. Neste sentido, fica entendido que é por meio das vias públicas que a sociedade mantém um nível de convivência indireta todos os dias.

Teza (2011) afirma,

Igualmente, em todos os manuais existentes a respeito, nas Polícias Militares, historicamente, estas instituições preocuparam-se com o policiamento, a guarda e a fiscalização do trânsito, tanto que a própria Inspetoria Geral das Polícias Militares – IGPM, a qual era encarregada de inspecionar e contribuir para que as Polícias Militares bem executassem suas missões, em seu mais conhecido manual, denominado de “MANUAL BÁSICO DE POLICIAMENTO OSTENSIVO” estabelece doutrina de que o “policiamento de trânsito” é um tipo de policiamento executado por instituições militares estaduais. (TEZA, 2011. p. 33)

Dessa maneira, é de suma importância o respeito a legislação de trânsito para se garantir não somente a segurança de pedestres, condutores e passageiros, como também a ordem pública. Sendo assim, é preciso assegurar a preservação da segurança e a integridade física daqueles que fazem uso das vias públicas, e esta é também uma função da polícia militar.

E uma das maneiras de se garantir o respeito às leis de trânsito é por meio da fiscalização, sobretudo a fiscalização que diz respeito ao uso de cadeirinhas em automóveis. Esse tipo de fiscalização, é bastante rigorosa, visto que a mesma se reflete diretamente nas questões de segurança das crianças, por este fator se faz imprescindível uma fiscalização rigorosa, pois os menores são mais vulneráveis a ferimentos graves, podendo ocasionar até mesmo sua morte.

De acordo com Figueiredo (2014), o uso da cadeirinha como dispositivo de segurança assegura a criança proteção em casos de acidente, reduzindo os casos de mortalidade infantil

ocasionada por acidentes de trânsito, entretanto em diversas pesquisas apesar de os autores afirmarem que os dispositivos são totalmente seguros, diversos entrevistados discordam da opinião, e afirmam uma certa dificuldade no uso do dispositivo decorrente de intempéries do cotidiano. (FIGUEIREDO; ARAÚJO; BATISTA, 2015)

Neste sentido, Jorge, Prado, Martins, (2013), embora diversos entrevistados na pesquisa acima afirmem que o dispositivo não é seguro e que existem dificuldades em sua instalação, os autores em estudos recentes afirmam que, quando o dispositivo se encontra instalado corretamente, existe uma redução em cerca de 30% nos acidentes resultantes em hospitalização, neste mesmo estudo ainda são afirmados que as cadeirinhas ao longo dos anos passaram por diversas mudanças a fim de se tornarem confortáveis para a criança e de fácil instalação, prevenindo de maneira eficiente lesões e mortes decorrentes de acidentes.

Com base neste contexto, é que a polícia militar realiza periodicamente ações de fiscalização nas blitz, no intuito de coibir a irresponsabilidade e negligência daqueles que deixam de observar a lei vigente, e colocam o menor incapaz em risco com suas condutas.

A legislação prevê a infração como gravíssima, aplicando punições por meio de multas que podem chegar até duzentos e trinta e sete reais, a aplicação de sete pontos na CNH (Carteira Nacional de Habilitação) do condutor, e a apreensão do veículo, até que o condutor providencie a devida cadeirinha para o transporte adequado da criança. Dessa forma, como alguns pensam o código de trânsito não modificou de maneira profunda as funções da polícia militar, mas sim a usa dentro de uma de funções já previstas outrora em lei, no apoio a fiscalização e aplicação da lei.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Portanto conclui-se que, a obrigatoriedade do uso das cadeirinhas infantis nos veículos, para crianças menores de sete anos, mas é importante ressaltar que o uso deste dispositivos de segurança é obrigatório para aqueles veículos que possuem cinto de três pontos, quando o veículo não possui, a lei obriga que as crianças em idade superior a sete anos estejam seguras pelo cinto de segurança, e que quando a criança não possui idade, o ideal é que a mesma não seja conduzida no veículo.

A lei tem por objetivo regulamentar o transporte seguros de crianças menores de sete anos, e portanto incapazes de prover sua própria segurança, a ampla divulgação da mídia em torno da lei, e dos benefícios do uso do dispositivo, e ainda o trabalho do DETRAN em prol da conscientização da população, torna impossível que o cidadão comum não tenha ciência das

consequências negativas acerca do não uso do dispositivo, que incluem as penalidades da lei, tal qual como a multa.

O policial militar no momento da fiscalização analisa não somente outras questões de transgressão da lei, como conduzir veículo roubado, sem CNH, ou sem as devidas regularidades do veículo em dias, o mesmo observa se a(s) criança(s), no interior do veículo encontra-se devidamente instalada em sua cadeirinha, e se a mesma obedece as exigências do INMETRO, quando existe alguma irregularidade, as devidas penalidades são aplicadas. É nítida a capacidade disciplinar da atuação da polícia militar no que se refere as vias públicas e a preservação e cumprimento de sua legislação vigente, como uma maneira de garantir a harmonia entre segurança pública e trânsito.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997** - Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília. 1997.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). **Resolução n.º 277, de 28 de maio de 2008**. Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos. Ministério das Cidades. Brasília: 2008. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_277.pdf. Acesso em 15 de janeiro de 2018.

FIGUEIREDO, Pedro Paulo Viana. **A criança em risco no trânsito: O caso da “lei da cadeirinha”**. Tese apresentada como exigência parcial para obtenção do título de Doutor em Psicologia Social, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2014. 240f. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/bitstream/handle/17067/1/Pedro%20Paulo%20Viana%20Figueiredo.pdf> Acesso em 26 de janeiro de 2018.

OFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes. Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. Em: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011.

INMETRO. Portaria Inmetro 38/2007 - PROCEDIMENTO DE FISCALIZAÇÃO - DISPOSITIVOS DE RETENÇÃO PARA CRIANÇAS. Disponível em: <http://www.inmetro.gov.br/fiscalizacao/treinamento/retencaoCrianca.pdf> Acesso em 15 de janeiro de 2018.

INMETRO. Relatório sobre análise em cadeiras infantis para automóvel. Brasília, 2005. Disponível em <http://www.inmetro.gov.br/consumidor/produtos/cadeirainfantil.pdf> Acesso em 18 de janeiro de 2018.

JORGE, Mello; PRADO, Maria Helena; MARTINS, Christine BG. A criança, o adolescente e o trânsito: algumas reflexões importantes. **Revista da Associação Médica Brasileira**, v. 59, n. 03, p. 199-208, 2013. Disponível em: <http://ramb.elsevier.es/pt/a-crianca-o-adolescente-e/articulo/90204472/> Acesso em 15 janeiro de 2018.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 9ª ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

SANTOS, J. A. D. O uso da cadeirinha para crianças em veículos e a Resolução nº 277/CONTRAN. Uma análise prática. **Jus Navigandi** - Teresina, 15, n. 2540, 15 jun 2010. Disponível em: <<http://jus.com.br/artigos/15032>>. Acesso em 18 de janeiro de 2018.

WAKSMAN, Renata D.; PIRITO, Regina M. B. O pediatra e a segurança no trânsito. **J Pediatr (Rio J)**, v. 81, n. 5 Supl, p. S181-S188, 2005. Disponível em: http://www.jpmed.com.br/conteudo/05-81-S181/port_print.htm. Acesso em 15 de janeiro de 2018.

ALMEIDA SOBRINHO, José. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Forense: Rio de Janeiro, 2012.

SOUSA, R. M.; JÚNIOR, P. F.; DE MOURA BRAGA, F.; DA COSTA NETO, S. D.; BELO, F. M.; DA SILVA REGINALDO, S.; DE MORAES, F. B. Uso correto do cinto de segurança e dos dispositivos de restrição infantil em automóveis de Goiânia. **Revista Brasileira de Ortopedia**, v. 49, n. 4, p. 340-344, 2014. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S010236161400054X> Acesso em 20 de fevereiro de 2018.

ELLIOTT, MR; KALLAN, MJ; DURBIN, DR; WINSTON, FK. Effectiveness of Child Safety Seats vs Seat Belts in Reducing Risk for Death in Children in Passenger Vehicle Crashes. **Arch Pediatr Adolesc Med**. 2016;160(6):617–621. doi:10.1001/archpedi.160.6.617 Disponível em: <https://jamanetwork.com/journals/jamapediatrics/fullarticle/205063> Acesso em 05/04/2018.

TEZA, Marlon Jorge. **Temas de polícia militar: novas atitudes da polícia ostensiva na ordem pública**. Florianópolis: VW Editor Gráfico, 2011.