

— GUIA DE —
BOAS
PRÁTICAS
— NO —
TRÂNSITO



FICHA TÉCNICA

Realização

CRIANÇA SEGURA SAFE KIDS BRASIL

Supervisão geral

GABRIELA GUIDA DE FREITAS

Elaboração

MARIANA REGINATO DIAS LORENCINHO

Projeto Gráfico, Diagramação e Ilustrações

MULLER SILVA

Revisão e Edição de Texto

VANESSA MACHADO

Patrocinador

FEDEX

Outubro de 2017



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	04
O PROBLEMA	05
NOSSO PAPEL	08
OBJETIVO DO GUIA	10
A CRIANÇA E O TRÂNSITO	11
FATORES DE INFLUÊNCIA	15
O QUE É POSSÍVEL SER FEITO	17
EDUCAÇÃO	18
BOAS PRÁTICAS	19
ENGENHARIA E MODIFICAÇÃO DO AMBIENTE	22
BOAS PRÁTICAS	23
EVALUATION (AVALIAÇÃO)	26
BOAS PRÁTICAS	28
ECONOMIA	31
BOAS PRÁTICAS	32
EMPOWERMENT (FORTALECIMENTO DE GRUPOS CIVIL)	35
BOAS PRÁTICAS	36
ENACTMENT AND ENFORCEMENT	40
BOAS PRÁTICAS	41
CONCLUSÃO	44
BIBLIOGRAFIA	45



INTRODUÇÃO

A Criança Segura acredita que é possível vivermos em uma sociedade com um trânsito seguro, que permita a circulação e o desenvolvimento saudável de todos, principalmente de crianças e adolescentes. Acredita, também, que é fundamental que as boas práticas realizadas para atingir esse propósito sejam compartilhadas para que ações que já apresentam resultados positivos em certas localidades possam ser implementadas em mais municípios e estados a fim de ampliar a segurança dos meninos e meninas brasileiros.

Divulgar ações positivas que têm acontecido no Brasil e no mundo e contribuir para despertar o olhar dos gestores, formadores de opinião, organizações sociais, poder público e população em geral, com o objetivo de que compreendam a importância de atuar por um trânsito mais seguro para crianças e adolescentes, é o objetivo deste **Guia de Boas Práticas no Trânsito**.

Isso porque, segundo o Ministério da Saúde, os acidentes são hoje a causa número um de mortalidade infantil de um a 14 anos no país e, dentre todos os tipos de acidentes, o trânsito é o responsável pelo maior número de óbitos dessa população. Pensar um trânsito mais seguro é, portanto, necessário e urgente para garantir a saúde e a vida de nossas crianças e adolescentes.

Este material faz parte do Projeto Walk This Way, que reúne as estratégias de ação da Criança Segura para trabalhar o tema da prevenção de acidentes de trânsito e tem a FedEx como grande parceiro e financiador, responsável por viabilizar todas as suas ações. A estratégia de ação do projeto foi pensada como forma de contribuir com as políticas públicas da área dos municípios e estados brasileiros, dar suporte e ser referência para pensar soluções para reduzir o número de mortes na infância e adolescência por acidentes de trânsito.



O PROBLEMA

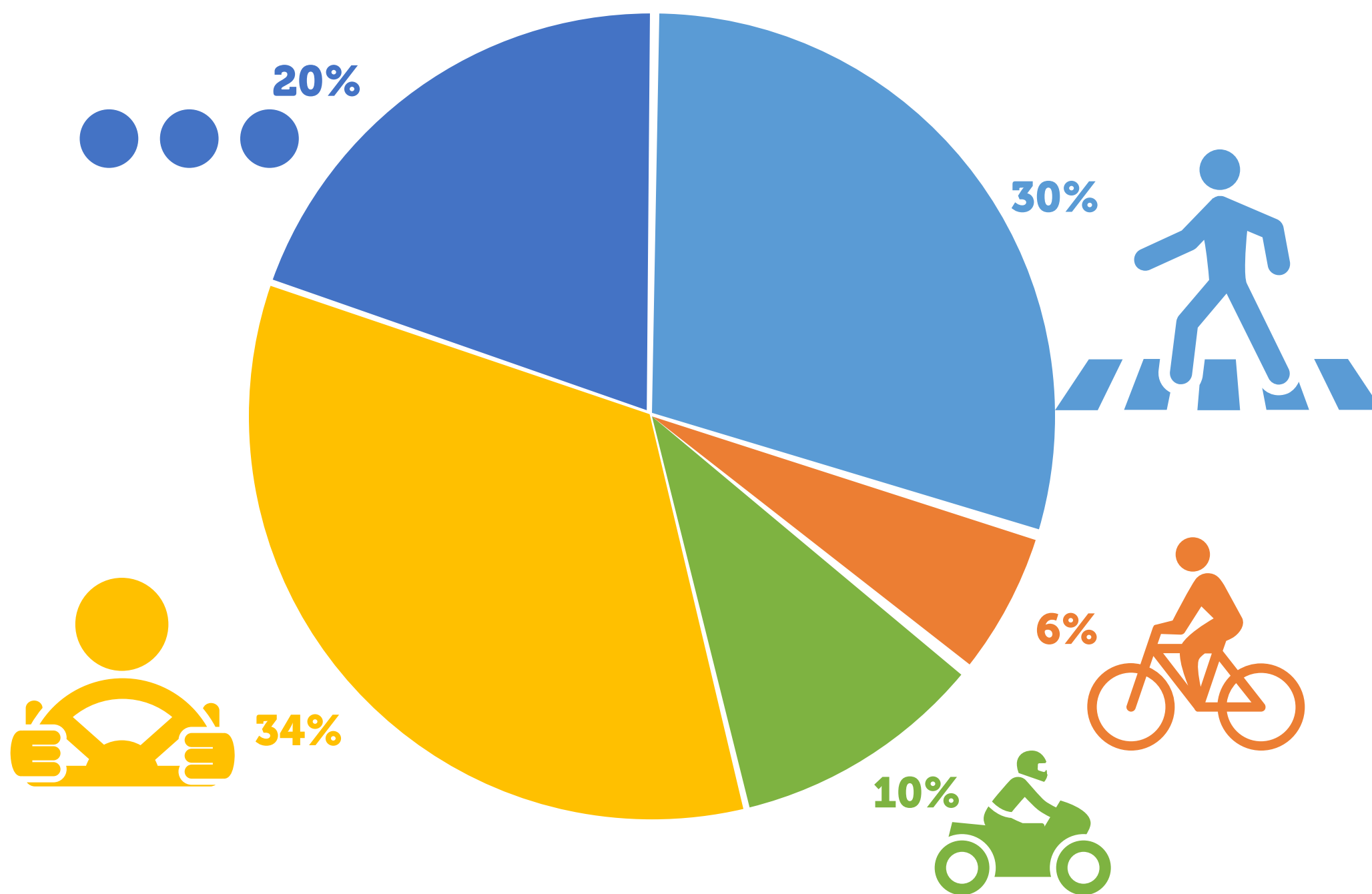
O trânsito é a principal causa de morte por motivos acidentais de crianças e adolescentes de cinco a 14 anos no Brasil. Em 2015, segundo dados do Ministério da Saúde, 3.886 crianças de zero a 14 anos morreram por algum tipo de acidente no país. Desse total, 1.389 óbitos foram devido a acidentes de trânsito, o que representa 36% do total de mortes por acidentes registrados no país naquele ano. Além disso, ainda em 2015, 12.979 meninos e meninas brasileiros de zero a 14 anos foram internados em decorrência de algum tipo de acidente de trânsito.

Estudos mostram que 90% dos acidentes poderiam ser evitados com medidas simples de prevenção, por meio da adoção de comportamentos seguros, mudanças no ambiente e uso de equipamentos de proteção. Sendo assim, podemos afirmar que é possível desenvolvermos e adotarmos - em diversas esferas - formas de reduzir o número de mortes de crianças e adolescentes por acidentes de trânsito no país.

Mas, para se planejar estratégias efetivas para redução desses óbitos na infância e adolescência, é preciso observar o perfil das mortes por esses acidentes, para que as ações a serem tomadas sejam pensadas com base na realidade global e local e, assim, gerem um impacto concreto na redução desse índice de mortalidade.

O gráfico abaixo mostra em que condições ocorreram as mortes de crianças e adolescentes de zero a 14 anos no trânsito em 2015 no país. Como pode-se observar, a maior parte das vítimas fatais desse tipo de acidente eram crianças que estavam dentro de automóveis, como passageiras do veículo, seguidas de crianças na condição de pedestres, depois como passageira de moto e em bicicleta.



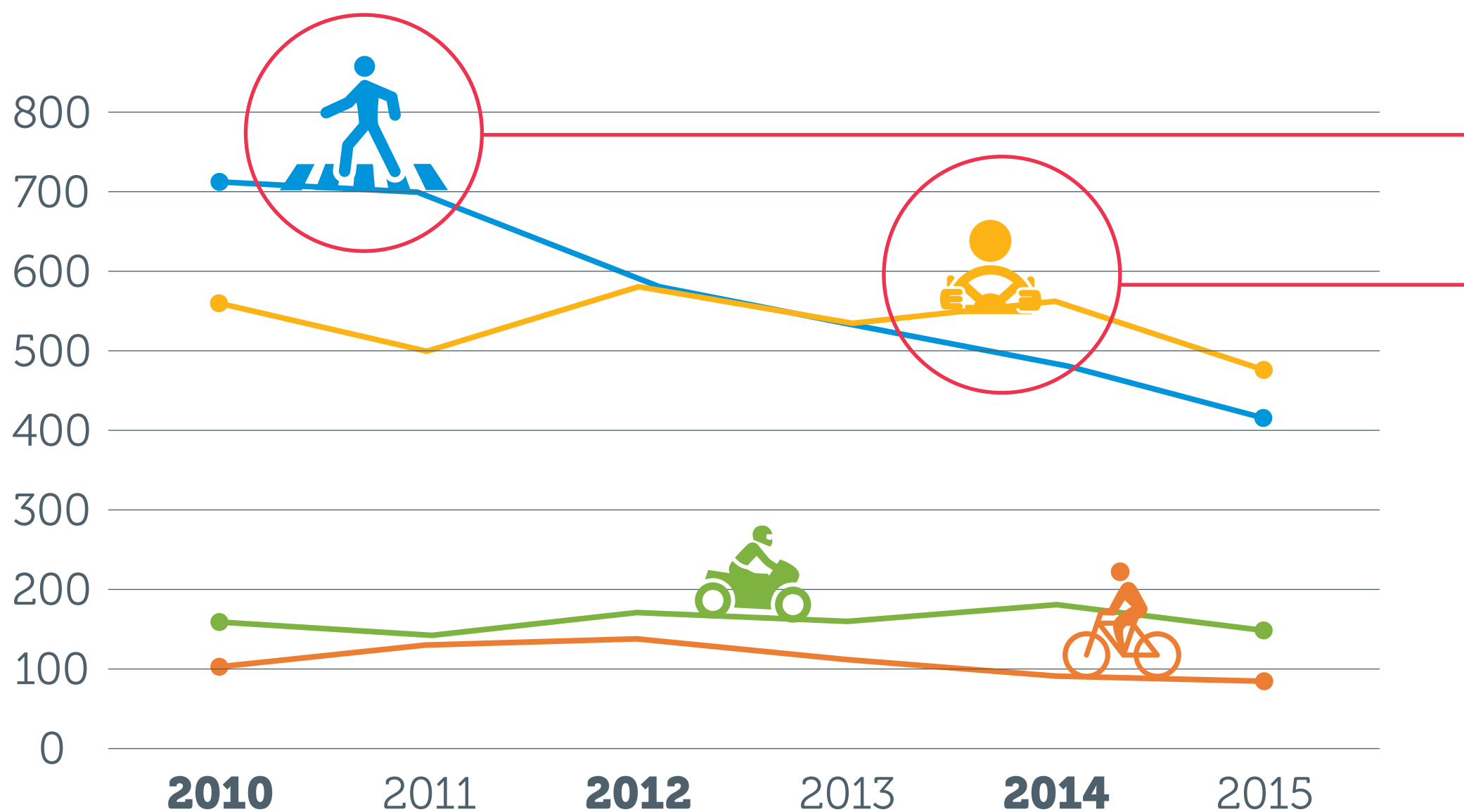


Fonte: Ministério da Saúde, DATASUS, 2015

É interessante, também, olharmos para o avanço e as oscilações das mortes por acidentes de trânsito entre 2010 e 2015. No gráfico abaixo, é possível perceber que, mesmo após o início da obrigatoriedade do uso dos dispositivos de retenção veicular infantil (bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação) no Brasil, o número de mortes de crianças dentro de automóveis não vem apresentando uma considerável queda, como poderia ser esperado. Esse índice oscila no passar dos anos e hoje já é maior que o número de mortes de crianças e adolescentes pedestres - dado que já foi, por muitos anos, o acidente que fez mais vítimas fatais entre os acidentes de trânsito com a população dessa faixa etária.



EVOLUÇÃO DA MORTALIDADE NO TRÂNSITO - 0 A 14 ANOS NO BRASIL, POR CAUSA



Fonte: Ministério da Saúde, DATASUS

Com base nos dados analisados podemos, então, perceber que, historicamente, **as mortes de passageiros ocupantes de veículos e por atropelamentos de pedestres são as principais causas dos óbitos de crianças e adolescentes de até 14 anos no trânsito.** Tais índices podem ser melhorados com medidas de prevenção, como a ampliação da divulgação da importância do uso do dispositivo de retenção veicular, o aumento da fiscalização sobre o uso desses equipamentos e ações educativas que abordem a importância do respeito às leis de trânsito e o cuidado com os pedestres, por exemplo.



NOSSO PAPEL

Considerando que o trânsito é a principal causa de mortalidade infantil acidental no país, essa é, sem dúvida, uma grande preocupação da Criança Segura, que vem, ao longo de seus 16 anos de atuação no Brasil, desenvolvendo projetos específicos sobre segurança viária de crianças a fim de reduzir o número de mortes de meninos e meninas nesse ambiente.

Um desses projetos é o Walk This Way, cujo objetivo é reduzir o número de mortes de crianças e adolescentes por acidentes de trânsito no Brasil. Para alcançar esse objetivo, o projeto faz o levantamento dos dados dos estados e capitais brasileiros para traçar um cenário detalhado das mortes de crianças no trânsito em todo o país e contribuir para engajar as capitais identificadas com os piores índices.

Para isso, a Criança Segura atua de forma a sensibilizar os gestores locais para a realidade dos acidentes de trânsito e contribuir para que sejam focados esforços na prevenção desses casos.

Além da atuação direta com os municípios, é feito um trabalho de Advocacy para a causa acompanhando projetos de lei direcionados aos acidentes de trânsito e a organização participa de grupos de discussão sobre segurança no trânsito e forma parceria com outros atores relacionados ao tema para unir forças por um trânsito mais seguro.

Esse projeto é realizado com o apoio da FedEx, um parceiro de longa data fundamental para fortalecer as ações da Criança Segura na área de segurança no trânsito. Como uma das principais empresas de serviços de entrega do mundo, ela considera esse tema de extrema relevância e desenvolveu uma parceria com a Safe Kids Worldwide, rede global da qual a Criança Segura faz parte. O programa Walk This Way acontece em 10 países, além do Brasil. São eles: Canadá, China, Índia, México, Filipinas, África do Sul, Coreia do Sul, Tailândia, Estados Unidos e Vietnã.



No Brasil, o Walk this Way une as principais estratégias já consolidadas de atuação da Criança Segura e inova ao desenvolver um ranking dos locais com piores índices de acidentes de trânsito com crianças e adolescentes no país.

Esse estudo, definindo a situação nos estados e capitais, é muito importante, pois, a partir disso, é possível definir quais serão as localidades onde a Criança Segura deverá investir esforços para formar multiplicadores da causa de prevenção de acidentes no trânsito e contribuir para a ampliação e aperfeiçoamento das políticas públicas voltadas à segurança das crianças no trânsito. Também será possível realizar um melhor acompanhamento da evolução do número de acidentes e verificar se de fato houve melhora dos resultados após a adoção das ações de educação, engenharia e demais estratégias possíveis de serem tomadas para a mudança local do cenário.

Além disso, outro objetivo da Criança Segura com esse projeto é contribuir com ideias, sugestões e ferramentas de ações para que outros municípios ou outras organizações motivadas em atuar pela prevenção de acidentes possam ter acesso a informações sobre o que é possível ser feito para melhorar esse cenário em sua comunidade e, assim, definir estratégias locais eficientes.



OBJETIVOS DO GUIA

Contribuir para a mudança da realidade dos índices de mortes no trânsito por acidentes de crianças e adolescentes nas cidades brasileiras a partir da divulgação de boas práticas de prevenção de acidentes de trânsito já realizadas por outras organizações e municípios.



A CRIANÇA E O TRÂNSITO

O trânsito é um reflexo da nossa sociedade. Vivemos hoje um modelo de mobilidade insustentável, focado no uso irrestrito de veículos que concretiza o quadro epidêmico, dramático e violento de mortes e internações que acontecem em decorrência de acidentes que acontecem nesse ambiente. Atualmente, aproximadamente 40 mil pessoas morrem vítimas de acidentes de trânsito no Brasil todos os anos.

Além dos impactos físicos e emocionais causados por esses acidentes, tanto às próprias vítimas quanto a sua família, há ainda os custos financeiros gerados pelos acidentes. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), os custos econômicos de acidentes de trânsito (com socorro às vítimas, leito de hospital, medicamentos, afastamento de trabalho etc.) foram de R\$ 30 bilhões em rodovias e de R\$ 9 bilhões em cidades em 2014.

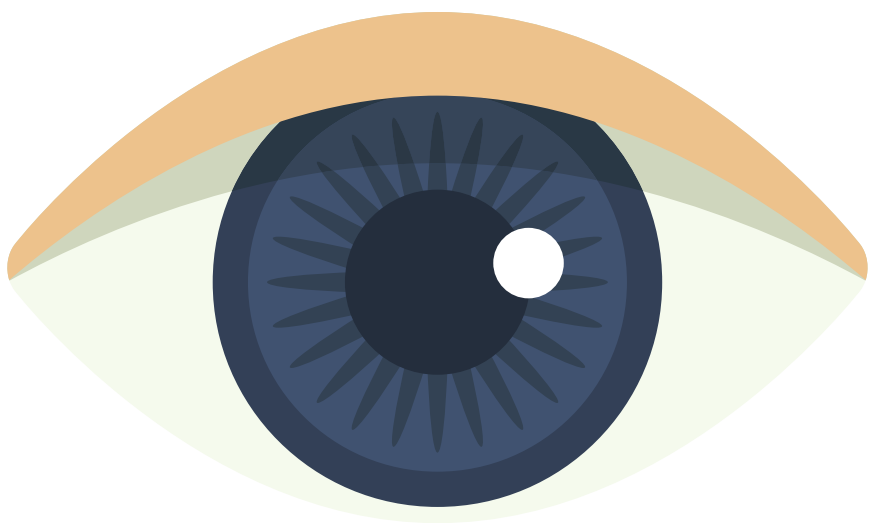
Considerando a fragilidade e falta de experiência no trânsito das crianças, podemos afirmar que esse é um grupo que merece atenção especial quando falamos sobre esse tema.

Um ponto muito importante a ser considerado quando falamos das questões que envolvem trânsito e infância é a diferença do desenvolvimento cognitivo, físico e emocional de uma criança em comparação ao adulto. Por isso, quando o foco das ações de prevenção de acidentes são as crianças, é necessário, além dos dados, levar em consideração as especificidades da criança e sua correlação com a mobilidade e o trânsito. Utilizaremos neste material a visão de Bernard Schneider e Jacques Robin¹, descrita no Guia Criança Segura Pedestre, para evidenciar as especificidades da criança em relação à rua e ao perigo no trânsito.



¹ - Livre tradução do cartaz “Les limites physiques et psychologiques de l’enfant dans la rue”, publicado pelo Instituto Nacional para a Segurança das Crianças da França. O original, em francês, está disponível em <http://secuenfant.free.fr/articles.php?pg=art19>





A VISÃO

O modo de ver e compreender o mundo por meio da visão de uma criança é diferente do adulto. Ela não tem a visão panorâmica que um ser já adulto tem, vê unicamente o que está na frente dela. Para uma criança, leva aproximadamente quatro segundos para que ela consiga distinguir se um automóvel está em movimento ou parado. Ela confunde “altura” e “distanciamento”: um automóvel, que é menor, lhe parece mais afastado que um caminhão, por exemplo. Confunde “ver” e “ser visto” e, conseqüentemente, negligencia mostrar-se. Além da questão da visão, em consequência à sua baixa estatura, a criança não pode ver por cima dos automóveis estacionados, o que, ao mesmo tempo, tira a criança muitas vezes do campo de visão também dos motoristas.



A SÍNTESE

Uma criança não sabe pensar e reagir a várias coisas que acontecem ao mesmo tempo, como observar a travessia para pedestres, a indicação de verde no semáforo e o movimento dos automóveis.

A IMITAÇÃO

Crianças tendem a sempre imitar os adultos. Pensam que, se os outros atravessam, elas também podem atravessar, sem perceber que em alguns segundos a situação se altera.

A AUDIÇÃO

Em relação à audição, crianças ainda não têm desenvolvida a potencialidade de detectar bem de onde provêm os sons que ouvem. Os ruídos da vida cotidiana a distraem. Entende apenas os barulhos que a interessam (o chamado de um colega, por exemplo).



A RELAÇÃO CAUSA-EFEITO

Uma criança não entende esse conceito efetivamente. Por isso, não compreende que é necessária uma distância e tempo de frenagem para um veículo parar. Ela acredita que o automóvel pode parar imediatamente, desde que o motorista freie. O mesmo acontece com a avaliação da criança sobre distância, tempo e velocidade.



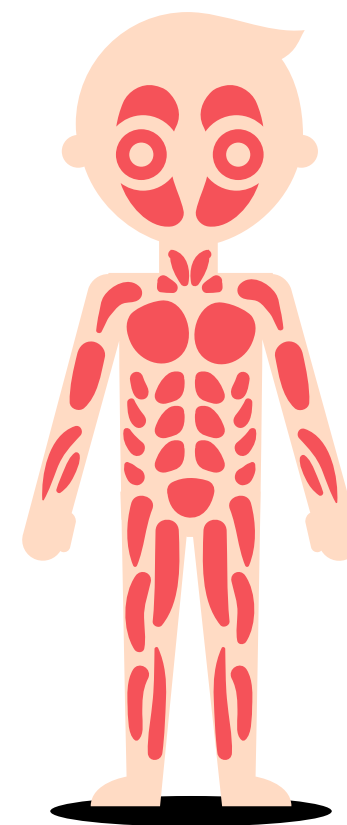
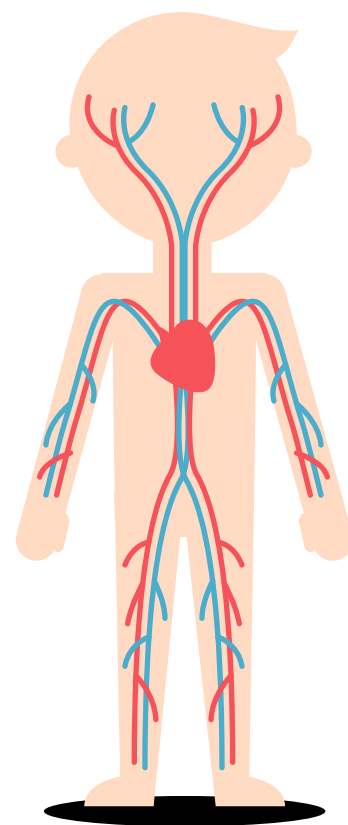
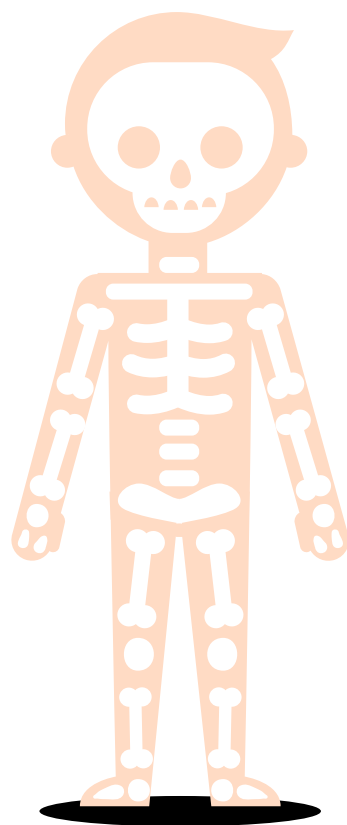
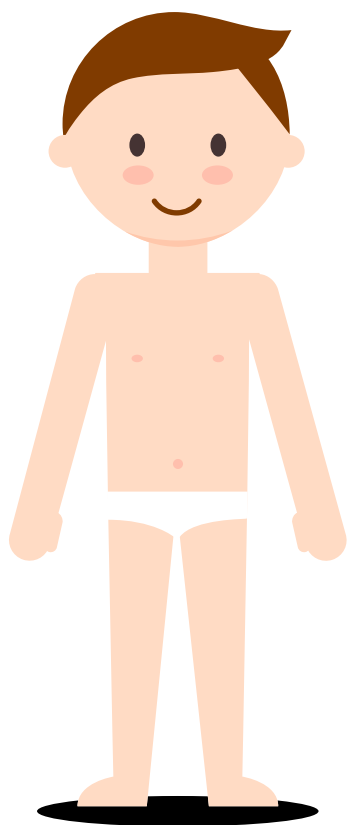
É consenso entre os estudiosos do desenvolvimento infantil que crianças menores de dez anos ainda não possuem habilidades motoras e cognitivas totalmente amadurecidas para perceber e para reagir de forma segura diante dos riscos e das regras que o trânsito dispõe. Quando se discute o desenvolvimento infantil e a relação de uma criança com o trânsito, três aspectos fundamentais se destacam:

1. Desenvolvimento físico-motor – O corpo físico da criança é muito mais frágil que o dos adultos, uma vez que seus ossos e músculos ainda estão em desenvolvimento, o que aumenta a gravidade das lesões que podem acontecer em caso de acidentes.

Outro componente de risco é a baixa estatura, que atua como um elemento complicador, porque, dependendo de onde a criança está posicionada, o motorista pode não a enxergar, devido a um ponto cego, e ela também pode não ver o veículo se aproximando, o que contribui para a ocorrência de acidentes. Além disso, a inexperiência da criança em relação ao trânsito a induz a travessias imprevistas, em locais não sinalizados (por exemplo, a criança pode surgir para atravessar a rua por trás de árvores e de veículos estacionados), e, em decorrência dessas atitudes, até o mais prudente condutor de veículo pode se envolver em acidentes.

Ainda devido a baixa estatura, em um atropelamento, o impacto de um veículo contra o corpo de uma criança atinge as regiões da cabeça, pélvis e abdômen, que são regiões muito frágeis do corpo humano, o que acaba aumentando as chances que ocorram lesões gravíssimas e/ou fatais.



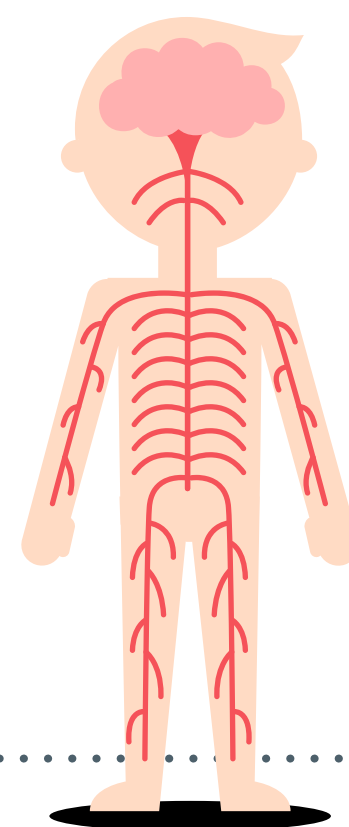


2. Desenvolvimento perceptivo-motor – As crianças até 12 anos, por se encontrarem em fase de crescimento, apresentam habilidades de percepção, de cognição, esquema corporal, noção espacial e temporal, percepção visual e percepção auditiva ainda em desenvolvimento. Isso significa que elas não desenvolveram, ainda, discernimento preciso sobre distância, velocidade e posição dos veículos em circulação. Quando estão atravessando uma rua, encontram dificuldades não apenas para calcular o tempo que necessitam para efetuar a travessia, mas também para diferenciar sons diversos, como buzina, freada de pneus, gritos etc.

O desenvolvimento perceptivo-motor constitui a base fundamental para que a criança possa transitar em vias públicas de forma segura. Esse desenvolvimento se manifesta por meio da observação, da percepção e da interpretação adequada dos estímulos do ambiente, que atuarão como ferramentas capazes de habilitá-la a uma tomada de decisão e ação eficientes e eficazes diante dos riscos que se apresentam no decorrer de todo o tempo em que se encontra em circulação no trânsito.

3. Desenvolvimento para socialização – A percepção das crianças em relação ao funcionamento social de tudo o que as cerca, inclusive do trânsito, ainda está em fase de amadurecimento, o que as faz não ter ainda bem desenvolvida a capacidade de reconhecer os riscos de determinadas atitudes e situações. Por vezes, quando não têm acesso a espaços adequados para brincar, por exemplo, elas podem utilizar as vias mais próximas para essa atividade e acabam se colocando em situação de risco de atropelamento.

Para evitar esse tipo de situação, deve-se, então, estabelecer oportunidades educacionais às crianças, por meio de atividades lúdicas, que estimulem a maior percepção dos riscos e a consequente tomada de decisão segura sobre situações de trânsito.



FATORES DE INFLUÊNCIA

Os acidentes de trânsito não acontecem apenas por limitações naturais do desenvolvimento infantil. São diversos os fatores envolvidos, como as condições ambientais, de infraestrutura de tráfego, a política de mobilidade urbana vigente em nosso país, o mau comportamento de motoristas e pedestres e o descuido dos responsáveis por crianças e jovens.

As condições ambientais interferem na incidência dos acidentes de trânsito quando representam obstáculos para a boa visibilidade de motoristas e pedestres. Noite, chuva e neblina tornam-se perigos adicionais tanto para quem está dirigindo quanto para quem está transitando a pé. Não é a toa que o período mais crítico para a ocorrência de acidentes de trânsito é das 18h às 20h, pois nesse horário, além do intenso movimento, há ainda rápida alteração da luminosidade natural.

Além disso, os centros urbanos brasileiros, no geral, deixam muito a desejar quanto às condições de tráfego e das vias públicas. As cidades estão cada vez mais superlotadas de veículos e precisam de melhor planejamento urbano e de tráfego. Vê-se inúmeras vias em péssimas condições de manutenção, falta sinalização adequada em diversos pontos de tráfego e ainda carecemos de uma fiscalização de trânsito mais eficiente.

Outro fator que aumenta o risco de acidentes é a política de mobilidade urbana vigente em nosso país, que prioriza o tráfego de automóveis



FATORES DE INFLUÊNCIA

em detrimento da circulação de todos. Os privilégios concedidos ao automóvel na gestão de obras viárias e rodoviárias, pelas várias instâncias de governos, sobrepõem-se aos direitos elementares das pessoas.

No âmbito do comportamento coletivo, as chances de um acidente de trânsito acontecer aumentam muito devido a posturas agressivas, impulsivas e competitivas, à desatenção ou desconhecimento das regras de trânsito e ao individualismo e pressa característicos do estilo de vida moderno. Todos querem chegar ao seu destino antes, beneficiando apenas a si mesmos, ainda que isso custe infringir as regras de trânsito ou coloque em risco a vida de outras pessoas. Esse tipo de atitude, na qual predomina o individualismo, a violência e a impunidade, muitas vezes sobrepõem-se à construção de um trânsito seguro, cujos imperativos devem sempre ser a coletividade e o exercício diário de cooperação e solidariedade.

São muitos os caminhos e esforços possíveis para que o trânsito se torne um ambiente mais seguro, não apenas para crianças e adolescentes, mas sim para toda a população. Por isso, é necessário repensar uma série de comportamentos e padrões e construir espaços mais seguros.

Apesar desse ser um problema social complexo, é possível desenvolvermos ações efetivas para a redução dos riscos que podem causar acidentes ao engajarmos gestores públicos, legisladores, organizações da sociedade civil e a população em geral.



O QUE É POSSÍVEL SER FEITO

A Criança Segura acredita que os esforços para garantir a redução de acidentes com crianças e adolescentes são multidisciplinares e requerem o envolvimento de todos: poder público, sociedade civil organizada, pais e responsáveis por crianças e população em geral.

Em nossa atuação, utilizamos uma abordagem multifacetada abrangente para a prevenção dos acidentes, chamada de 6 E's de Prevenção e Controle:



EDUCAÇÃO



**ENGENHARIA E MODIFICAÇÃO
DO AMBIENTE**



ECONOMIA



EVALUATION
(avaliação)



ENACTMENT AND ENFORCEMENT
(aprovação e fortalecimento
de leis e regulamentações)



EMPOWERMENT
(fortalecimento de grupos e sociedade civil).

**Em uma ação, pode-se agir utilizando todos esses E's
ou aplicar os esforços em apenas um.**





EDUCAÇÃO

Inclui os esforços utilizados para alcançar crianças e adolescentes, familiares e responsáveis, cuidadores de crianças, profissionais de saúde e educação, legisladores e outros grupos a fim de oferecer informações para que possam adotar atitudes e comportamentos seguros.

POR QUÊ?

A educação para o trânsito é uma temática que precisa ser trabalhada continuamente e envolvendo diversos grupos sociais.

É fundamental, por exemplo, que a mensagem chegue aos pais e responsáveis pelas crianças e adolescentes, pois são eles os responsáveis pelo transporte desses indivíduos e pelos ensinamentos no dia a dia deles. Como citado anteriormente, uma das características do desenvolvimento da criança é a tendência de imitar o comportamento do adulto. Assim, ensinar aos familiares e responsáveis quais são os comportamentos adequados no trânsito pode garantir que a criança consiga aprender como se comportar de forma segura através do exemplo.

Outro público que é muito importante educar para o trânsito são os profissionais que atuam no dia a dia da criança enquanto elas não estão sob os cuidados de seus familiares. São eles: educadores, assistentes sociais, profissionais de escolas e orga-

nizações sociais, médicos e demais profissionais da área da saúde. A formação desses profissionais é fundamental, pois eles são fortes multiplicadores da prevenção e fazem parte da rotina de aprendizado e cuidado com essas crianças e adolescentes.

Por fim, também é preciso que a formação para prevenção de acidentes chegue aos legisladores e responsáveis pela tomada de decisões sobre a segurança no trânsito. É somente através do conhecimento sobre o problema e as possíveis soluções para ele que legisladores e administradores públicos poderão planejar leis que contemplem, de fato, a segurança de crianças e adolescentes e realizem as intervenções necessárias para garantir um trânsito mais seguro.

VOCÊ SABIA QUE A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO É OBRIGATÓRIA SEGUNDO O CTB?

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionado pela lei nº. 9503/1997, prevê em seu texto uma perspectiva de inserção da educação para o trânsito, como podemos verificar :

Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas do 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação. Esta educação deve proceder: 1º. Na adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança do trânsito; 2º. Na adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores.



BOAS PRÁTICAS



SOROCABA

Em 2011, a Urbes (Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social) de Sorocaba (SP) criou o projeto “Meu Tesouro, Meu Bebê”, agenda permanente de visita programadas aos cursos de gestantes e quartos hospitalares nas maternidades de Sorocaba. Também são oferecidas palestras em maternidade e Unidades Básicas de Saúde.

O objetivo dessas visitas e palestras é conscientizar mães, pais e responsáveis sobre a importância da correta utilização dos dispositivos de retenção veicular para crianças no interior dos veículos desde o primeiro dia de vida do bebê e oferecer orientação às gestantes em relação aos cuidados ao dirigir, para evitar acidentes.

A equipe de educação da Urbes, em parceria com os agentes de trânsito, realiza, ainda, diversas blitz de orientação à população sobre a necessidade do uso adequado do bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação nos principais

estabelecimentos comerciais e ruas da cidade. Além disso, são realizadas parcerias com empresas locais para a sensibilização dos colaboradores para a causa de prevenção de acidentes de trânsito com crianças.

Uma das questões mais importantes do trabalho realizado pela Urbes é sua atuação contínua e o fato das atividades do projeto fazerem parte do cronograma da Secretaria de Mobilidade e Acessibilidade do município. Isso significa que muitas famílias e mulheres, ainda enquanto gestantes, terão a informação necessária sobre a importância do uso e a melhor forma de utilização dos equipamentos de segurança dentro do carro. Ações como essa, que acontecem em um momento no qual as pessoas estão muito sensibilizadas em respeito a vida do bebê são muito interessantes, pois com certeza esses familiares e responsáveis irão receber com mais atenção as informações sobre como evitar acidentes com as crianças.

O QUE FAZEMOS

A Criança Segura oferece três turmas do curso de prevenção de acidentes de trânsito todos os anos gratuitamente para participantes de todo o Brasil.

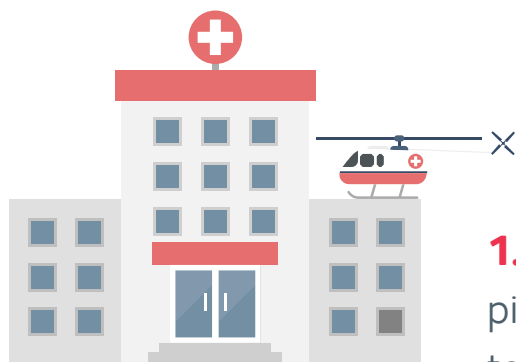
Para participar, basta ficar atento ao site e canais digitais da Criança Segura e se inscrever enquanto as turmas estiverem com vagas disponíveis. O curso é gratuito e integralmente realizado à distância.

Nele você encontrará muitas informações sobre segurança de crianças no trânsito e também aprenderá a realizar ações educativas e de mobilização sobre o assunto.





COMO REPLICAR?



- 1.** Realizar visitas programadas aos cursos de gestantes e quartos hospitalares nas maternidades da cidade para conversar com as gestantes, mães e familiares sobre a importância do uso dos dispositivos de retenção veicular para o transporte de crianças;
- 2.** Oferecer palestras sobre o tema em maternidades e Unidades Básicas de Saúde;
- 3.** Realizar blitz de orientação sobre segurança da criança dentro de veículos em locais estratégicos da cidade – as blitz de orientação são importantes pois tem como objetivo orientar sobre a correta instalação e utilização dos dispositivos de segurança que ainda geram grande dúvida;
- 4.** Firmar parceria com empresas locais para sensibilizar os colaboradores sobre utilização dos equipamentos de segurança dentro do veículo.





NATAL

Em 2011, Natal (RN) foi uma das primeiras cidades do país a receber o Projeto Vida no Trânsito (PVT), do Ministério da Saúde. Essa iniciativa do governo federal é voltada para a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito e promoção da saúde, em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020.

O sucesso das atividades realizadas e dos resultados alcançados pelo município na prevenção de acidentes de trânsito nos primeiros anos do projeto fez com que, em 2016, a cidade adotasse um cronograma anual permanente de atividades a serem realizadas para evitar esse tipo de acidente.

As ações definidas para serem realizadas regularmente têm como princípio o monitoramento constante dos dados de mortes por acidentes de trânsito no município e a realização de ações educativas tanto diretamente com o público infantil quanto com o público em geral.

Além dessas ações, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (STTU) de Natal também implementa no município

o projeto Agente Mirim de Trânsito, que forma jovens conscientes sobre educação no trânsito que se tornam multiplicadores da causa ao disseminar esse conteúdo para um número cada vez maior de pessoas, por meio da interatividade entre as crianças, suas famílias e a comunidade.

Esse projeto acontece em parceria com escolas públicas e particulares da cidade. Uma equipe do Departamento de Educação da STTU orienta e forma crianças de sete a 12 anos através de dicas de comportamento e de segurança no trânsito com o objetivo de que eles se tornem agentes multiplicadores em sua escola e suas casas. Mais de 100 alunos já foram selecionados para serem agentes mirins de trânsito.

A realização do projeto é dividida em três fases: a primeira etapa é de orientação e preparação das crianças para serem cidadãs no trânsito e para multiplicar as informações aprendidas; a segunda e terceira fases proporcionam à criança uma compreensão maior sobre a função do agente mirim e estimulam a participação das crianças em atividades como blitz educativas na própria escola em que estudam.



COMO REPLICAR?

1. Procure saber junto ao Ministério da Saúde como realizar o Projeto Vida no Trânsito em seu município.
2. Formar jovens a respeito das regras de trânsito e medidas de segurança para que eles sejam capazes de replicar esse conhecimento em suas casas, escolas e comunidades;
3. Estimular os jovens a realizarem blitz educativas na própria escola que estudam.





ENGENHARIA E MODIFICAÇÃO DO AMBIENTE

Inclui a realização de alterações no ambiente físico e ações que visam influenciar a concepção, o desenvolvimento, a fabricação e a adoção do uso de produtos de segurança.

POR QUÊ?

Garantir que haja mobilidade urbana qualificada e uma estrutura viária que favoreça a segurança dos cidadãos é um desafio para os gestores municipais.

Sabe-se, também, que em áreas onde há maior fluxo de crianças e adolescentes é necessário um cuidado especial para que esses tenham segurança ao transitar em seus percursos para a escola e outras atividades diárias. Nesses locais, principalmente no entorno escolar, os investimentos em engenharia, modificações do espaço e sinalizações viárias podem ser os grandes responsáveis pela segurança no trânsito de crianças e adolescentes.

Garantir a velocidade máxima de 30km/h nas regiões próximas às escolas, sinalizar locais seguros para a travessia com faixas de segurança e faixa elevada e instalar semáforos são algumas medidas que podem ser adotadas para garantir que crianças e adolescentes possam circular de forma mais segura.



BOAS PRÁTICAS



BARCELONA

Desde 2010, a cidade espanhola desenvolve o projeto Caminho da Escola (Camino Escolar), que realiza modificações no ambiente do entorno das áreas escolares com o objetivo de favorecer a autonomia e a segurança no trânsito de crianças a partir de oito anos de idade em sua rotina diária para ir à escola, parques e demais atividades de seu cotidiano.

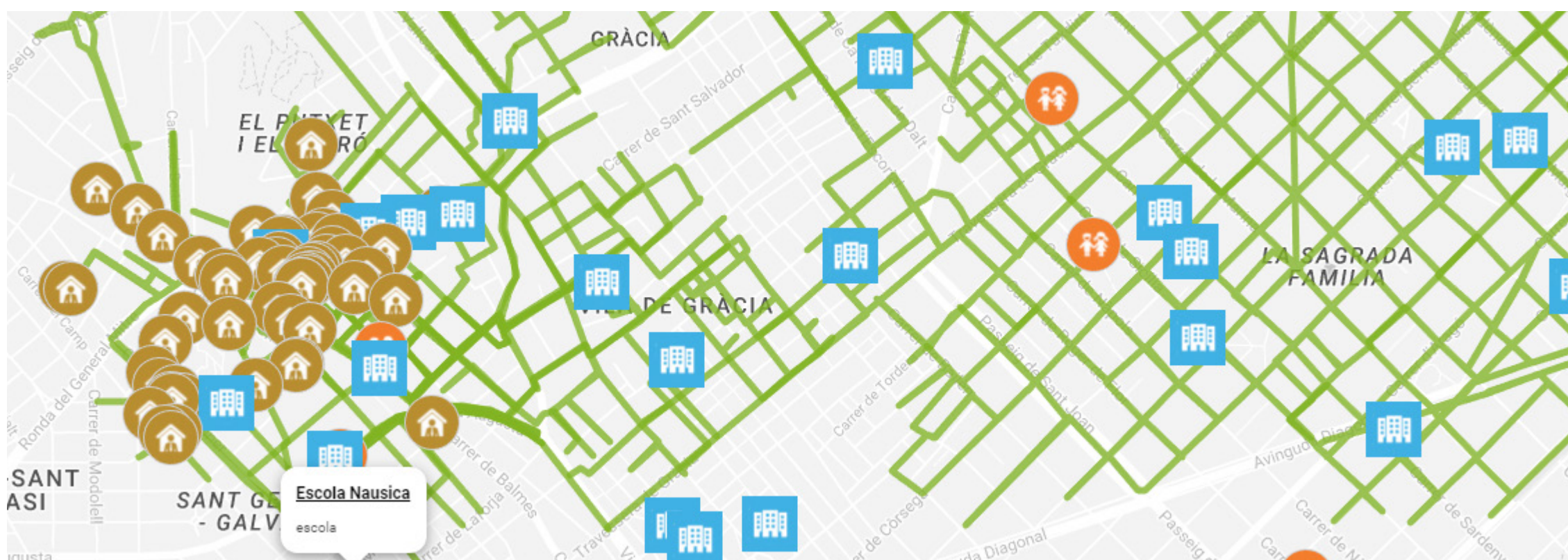
Além das modificações no ambiente, o projeto realiza outras atividades com as crianças que as ajudam a melhorar seu conhecimento sobre o bairro no qual circulam e sua capacidade de orientação. Elas aprendem, também, a identificar situações de risco no trânsito e a se adaptar a novas situações que podem acontecer no percurso. Com isso, passam a ter subsídios que as tornam capazes de escolher caminhos e passeios que sejam mais seguros e agradáveis

O projeto desenvolve, ainda, um trabalho em conjunto entre as

famílias de crianças e adolescentes locais, comércio da região, organizações sociais e associações da localidade e a comunidade escolar. O percurso escolar é trabalhado dentro das áreas curriculares e também com as famílias, para que elas possam complementar a formação para o trânsito no tempo em que as crianças estão fora da escola.

Um mapa do entorno escolar também foi criado. Nele foram sinalizadas as áreas que foram reformuladas e também destacados os pontos onde se localizam as escolas, organizações e pontos importantes na região.

Outra ação proposta pelo projeto é a criação de uma rede de garantia de segurança das crianças em parceria com outros públicos, como os comerciantes locais. Dessa forma, a comunidade ajuda a cuidar dos meninos e meninas que circulam pela localidade.



Além disso, uma das principais atividades desenvolvidas é a criação de novas rotas escolares. Para a concepção desses trajetos, são seguidas as seguintes etapas:

Avaliação / diagnóstico inicial: o novo percurso é estudado e analisado para verificar qual a autonomia possível para crianças realizarem o trajeto, quais os meios de transporte disponíveis, a percepção da rota, as dificuldades encontradas, a dimensão dos problemas ou disfunções, entre outros pontos. Essa fase de diagnóstico é centralizada na prefeitura local e serve de referência para as medidas subsequentes.

Design específico do projeto para a região da escola ou distrito: de acordo com o que foi identificado no diagnóstico inicial, um plano de ação é criado, priorizando ações a serem realizadas com base nos critérios técnicos e o orçamento disponível. Ações participativas são propostas para envolver a população no propósito de desenvolver localmente um trânsito mais seguro. Essas ações são acordadas respeitando as especificidades das regiões da cidade, da população e das oportunidades de cada região escolar, mas sempre com o foco nas crianças, pais, responsáveis, comunidade e professores.

Implementação de projetos: ao colocar o plano desenvolvido em prática, é importante observar que cada projeto, cada atividade, tem sua própria dinâmica e envolvem públicos diferentes. Por isso, é necessário planejar cada ação detalhadamente, de acordo com suas especificidades.

Avaliação: a avaliação de cada projeto é realizada continuamente, em intervalos alinhados com cada escola. A avaliação total do projeto em relação à cidade é compartilhada com todos os envolvidos em reuniões periódicas.



COMO REPLICAR?

1. Faça uma análise da região do entorno escolar, observe os pontos que oferecem riscos, onde precisa de mais sinalização etc.;
2. Mobilize a comunidade e as autoridades responsáveis para realizar as mudanças estruturais necessárias para aumentar a segurança das crianças;
3. Realize a formação dos alunos da escola para segurança no trânsito;
4. Observe quais os melhores caminhos para percorrer determinados trajetos que são utilizados pelas crianças e as oriente a utilizar os que oferecem menos riscos para sua locomoção de forma segura;
5. Crie uma rede de proteção das crianças que circulam pelo entorno escolar, envolvendo os comerciantes locais, por exemplo, para que eles atuem como agentes que garantirão a segurança de meninos e meninas durante seus deslocamentos.



PORTO ALEGRE

Recentemente, Porto Alegre (RS) recebeu uma premiação no concurso internacional Evonik Road Safety Award 2017 por um projeto de sinalização viária, implantado pela Gerência de Projetos e Estudos de Mobilidade da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), para melhorar a segurança de ciclistas e pedestres na rua José de Alencar, localizada no bairro Menino Deus. Essa rua foi escolhida para receber essas melhorias devido ao alto número de mortes e lesões por acidentes de trânsito que aconteciam no local.

Na rua, foram criadas e renovadas as sinalizações de solo. Houve a demarcação de faixas para ciclistas, o melhoramento nas travessias para pedestres, com faixas de segurança, e redesenho das faixas de carros, para a redução das velocidades.

Com os resultados positivos na diminuição do número de acidentes alcançados devido às mudanças realizadas, essas mesmas medidas passaram a ser adotadas em outras vias da capital gaúcha.

As alterações realizadas no projeto da rua José de Alencar priorizaram o transporte coletivo e a circulação de pessoas a pé ou de bicicleta. Esses são pontos bastante relevantes relacionados

ao trânsito de crianças e adolescentes, já que são os meios de transporte e locomoção possíveis, pelas leis de trânsito brasileiras, de serem utilizados por esse público para sua circulação autonomamente.

Uma ação de modificação viária que foi utilizada na rua da capital gaúcha e que merece destaque foi a implantação de ilhas para acumulação do pedestre, em cores que favoreçam a visibilidade, o que melhora a circulação de crianças pedestres de forma mais segura e com facilitação de orientação.

As ações realizadas pelo projeto exigiram pouco investimento financeiro e proporcionaram aumento significativo na segurança e incentivaram a população ao uso de transportes seguros e sustentáveis.

A iniciativa da rua premiada já tem sido replicada em outras regiões do município, o que favorece a circulação das crianças e adolescentes utilizando vias públicas com mais segurança.

Para saber mais, é possível acessar o site do projeto e conhecer os vídeos informativos, as alterações construídas na cidade, os caminhos escolares e alguns resultados já alcançados.





COMO REPLICAR?

1. Levantar dados sobre as vias de sua cidade onde mais ocorrem acidentes de trânsito;
2. Planejar que tipo de ações podem ser feitas para melhorar a segurança na localidade com base nos dados levantados;
3. Propor as mudanças pensadas às autoridades responsáveis;

IMPORTANTE

A Criança Segura reconhece a importância de garantir o acesso seguro para a escola para os meninos e meninas pedestres, mas recomenda que as crianças não façam percursos a pé sozinhas (sem a presença de um adulto responsável) antes dos 10 anos de idade.



EVALUATION (AVALIAÇÃO)

Inclui a pesquisa e coleta de dados estatísticos, bem como a avaliação da eficácia de programas e produtos.

POR QUÊ?

Trabalhar o tema de prevenção de acidentes é sempre, em qualquer situação, algo que deve ser feito continuamente e envolver esforços e grupos variados.

Porém, é muito importante que a realidade dos acidentes seja analisada e compreendida, pois isso permite que os esforços aplicados na solução do problema sejam focados e qualificados. Assim, todo o trabalho de modificações, educação e sensibilização pode alcançar os melhores resultados.






De fato, cada cidade e região apresenta uma realidade de acidentes diferente umas das outras. Isso acontece por razões como diferenças econômicas, sociais, geográficas e culturais. Devido a esses motivos, o número de acidentes com crianças e adolescentes em cada localidade precisa ser compreendido dentro de suas especificidades para que as iniciativas pensadas sejam adequadas para atender às necessidades locais.



O QUE É POSSÍVEL SER FEITO

A tabela abaixo mostra como exemplo a comparação dos perfis das mortes por acidentes de trânsito que acontecem com crianças de zero a 14 anos de idade em cada região do país:

	Pedestres	Ciclistas	Motocicleta	Automóvel	Outros
Brasil	30%	6%	10%	34%	20%
Norte	39%	3%	11%	18%	28%
Nordeste	25%	6%	15%	27%	27%
Sudeste	36%	8%	10%	34%	13%
Sul	25%	6%	6%	46%	18%
Centro Oeste	24%	6%	8%	45%	18%

Dados do Ministério da Saúde (DATASUS 2015) por regiões do país.

Pelos dados apresentados acima, é possível perceber as particularidades dos casos de acidentes fatais no trânsito de acordo com cada região. Ao aprofundarmos ainda mais o olhar para cada estado, cada município, é possível perceber novas diferenças. Ao trabalharmos em cima de dados mais detalhados, podemos tomar decisões voltadas especificamente para atender o real problema de cada localidade e enfrentá-lo com maior foco, alcançando, assim, melhores resultados.



BOAS PRÁTICAS



MOVIMENTO PAULISTA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO

O Movimento Paulista de Segurança no Trânsito é um programa criado pelo Governo do Estado de São Paulo com o objetivo de reduzir pela metade o número de vítimas fatais de acidentes de trânsito no estado até 2020.

Para atingir esse objetivo, uma importante ferramenta criada para ajudar na avaliação da realidade dos acidentes foi o Infosiga SP, um banco de dados que reúne informações de acidentes de trânsito de fontes variadas. O monitoramento dos dados permite que as ações realizadas no estado tenham mais precisão, já que é possível basear as tomadas de decisão tanto em nível estadual quanto local.

As informações do banco de dados são atualizadas mensalmente e contam com dados sobre o perfil do acidente, da vítima e da frota, além da localidade da ocorrência. Os dados de acidentes com vítimas são enviados pela Polícia Militar do Estado de São Paulo (PMESP), obtidos do Sistema de Informações Operacionais da Polícia Militar (SIOPM), e

pela Polícia Rodoviária Federal (PRF).

As informações disponibilizadas no Infosiga são analisadas com base nos boletins de ocorrência que constam a existência de vítimas fatais provenientes de acidentes de trânsito. Os boletins são analisados pela equipe do Movimento Paulista de Segurança no Trânsito, que seleciona os casos identificados como sendo relativos a acidentes de trânsito. Em seguida, essas informações são tabuladas e, como resultado, são obtidas as variáveis contidas nos relatórios do Infosiga SP. Por último, é realizada uma auditoria para retificar a identificação como acidente de trânsito e os dados tabulados.

Para a Criança Segura, a análise detalhada dos dados de acidentes é uma ferramenta muito importante, pois os esforços para resolver essa problemática podem ser melhor direcionados se traçados a partir de um cenário com maior riqueza de informações, o que acaba gerando impactos melhores.



COMO REPLICAR?

1. Busque informações sobre os dados de acidentes de trânsito com crianças com os órgãos públicos de sua cidade, como a Secretaria de Saúde ou em hospitais. Você pode também requisitar essas informações para a Polícia Militar ou Samu;
2. Busque as informações referentes a acidentes de seu estado ou cidade no banco de dados do Ministério da Saúde, o Datasus.



VIDA
DÊ PREFERÊNCIA

MOVIMENTO PAULISTA DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO



FUNDAÇÃO GONZALO RODRIGUES

A Fundação Gonzalo Rodrigues, que atua no Uruguai, lançou, em 2017, um estudo sobre as condições do transporte de crianças em motocicletas na América Latina. Tendo em vista que em toda a América Latina e no Caribe os acidentes de trânsito são a principal causa de morte de crianças entre quatro e 14 anos de idade, a organização, que faz parte da Safe Kids Worldwide, uniu forças com a Fundação UPS (United Parcel Service), Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), Banco Mundial e Observatório Ibero-Americano de Segurança de Estrada (OISEVI) para a realização de um estudo exploratório do cenário do transporte por motocicleta em 45 cidades, em seis diferentes países (Argentina, Brasil, Colômbia, Paraguai, República Dominicana e Uruguai).

Como metodologia para essa pesquisa foi utilizada a técnica de observação não participante, descrevendo situações observadas no trânsito com base em critérios previamente definidos.

Esse tipo de pesquisa possibilitou um olhar mais humano e prático sobre o que acontece no transporte de crianças em motocicleta nas cidades selecionadas. A observação da realidade traz mais do que apenas números, possibilita um olhar comportamental do que está acontecendo em relação ao uso da motocicleta como meio de transporte e de como está a segurança de meninos e meninas no uso desse modal nas cidades participantes.

Além das observações, foram aplicados questionários para entender a percepção da população sobre as questões de

segurança e, assim, foi possível realizar um comparativo entre a compreensão da população e o comportamento observado dos motoristas.

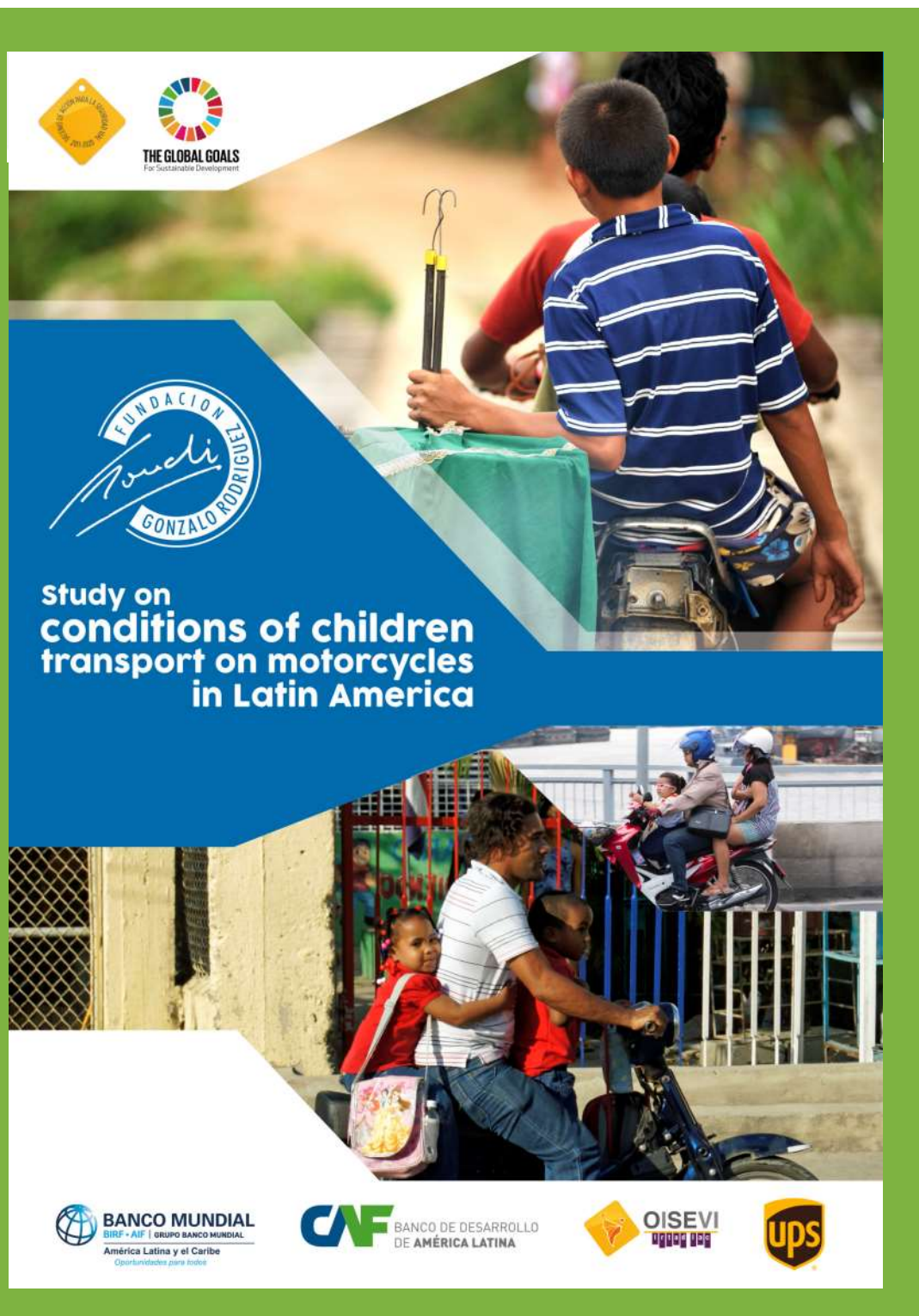
O resultado percebido pelos pesquisadores, de um modo geral, é que a maior parte da população entrevistada demonstra conhecimentos satisfatório das normas vigentes; no entanto, isto não coincide com a observação do comportamento dos condutores no trânsito.

Em relação ao Brasil, todas as cidades avaliadas apresentaram conhecimento superior a 90% sobre o uso dos equipamentos de segurança e o transporte de crianças e adolescentes em motocicleta. Porém, nas observações realizadas, a utilização dos equipamentos por crianças e adolescentes foi constatada em 81% dos casos observados no Rio de Janeiro e em 77% em Fortaleza. Já nas cidades de Belém e Recife, o resultado foi ainda pior: o uso foi constatado somente em de 74% e 46% dos casos, respectivamente.

A diferença entre o conhecimento sobre a importância do uso dos equipamentos de segurança para o transporte de crianças e adolescentes em motos e o uso de fato desses dispositivos é preocupante.

Essa pesquisa é um material riquíssimo de ser observado e utilizado mais a fundo por quem pretende trabalhar essa temática de prevenção. Para lê-la na íntegra, acesse: http://www.gonzalorodriguez.org/data/paginas/2017_05_05_FGR_Reporte_final_Estudio_Motos_Ingles.pdf





COMO REPLICAR?

1. Organize um grupo e realize a observação do trânsito em locais estratégicos de sua cidade. Anote quantas vezes você observa desrespeito às leis de trânsito ou situações de imprudência que podem colocar a vida das crianças em risco;
2. Realize uma pesquisa com a população em geral para verificar qual o conhecimento das pessoas sobre as leis de trânsito e das medidas de segurança recomendadas para a proteção das crianças nesses ambientes.
3. Com base nessas informações, planeje ações que possam melhorar a realidade local.

O QUE FAZEMOS?

Nas ações da Criança Segura, utilizamos sempre dados atualizados relativos aos tipos de acidentes que acontecem com crianças e adolescentes no país.

Essas informações são provenientes da base de dados do Ministério da Saúde, o Datasus.

Os dados coletados e analisados por nós ficam disponíveis no site da Criança Segura.





ECONOMIA

Inclui medidas que possibilitam a redução do custo de fabricação e comercialização de dispositivos de segurança.

POR QUÊ?

Para que a criança esteja protegida no transporte e, assim, possamos reduzir ao máximo os riscos de lesões graves de crianças em acidentes de trânsito, muitas vezes é fundamental que ela seja conduzida utilizando algum tipo de equipamento de segurança.

Em veículos, por exemplo, o uso dos dispositivos de retenção veicular (bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação) são obrigatórios e indispensáveis. Esses equipamentos têm o objetivo de reter a criança dentro do veículo em caso de uma colisão e distribuir a energia do impacto gerado pela batida por uma área maior do corpo da criança, segurando-as pelas partes mais fortes de seu corpo (ombros, tórax e a crista ilíaca). Segundo estudos do National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), dos EUA, quando corretamente usados e instalados, esses equipamentos podem reduzir em até 71% as chances de mortes de crianças em casos de acidentes.

Há também equipamentos de proteção fundamentais para mitigar o impacto de acidentes com crianças e adolescentes em motos, como vestimentas apropriadas e capacetes. Segundo estudo realizado em Michigan, nos EUA, o uso do capacete reduz em 72% o risco de uma lesão e em até 39% o risco de morte em caso de acidente de moto.

Para a utilização de bicicletas, também é necessário o uso de capacetes, joelheiras e cotoveleiras.

Além disso, no Brasil, existe ainda o desafio de melhorar a adequação de nossa frota de vans escolares para que estejam aptas para utilização dos dispositivos de proteção de crianças no interior dos veículos.

Uma das questões muito importante para a prevenção de acidentes de trânsito, assim como os demais tipos de acidentes com crianças, é facilitar o acesso a esse tipo de equipamentos de proteção. O Brasil é um país que vive uma enorme desigualdade social. Pensarmos em soluções que reduzam o custo desses equipamentos, aliadas a planos de sensibilização e divulgação da importância do uso desses dispositivos, pode ser primordial para a redução do número de mortes de crianças em acidentes de trânsito.



BOAS PRÁTICAS



FLÓRIDA

O estado da Flórida, nos EUA, aprovou, em 2014, uma lei que garante a isenção permanente de taxas e impostos que incidiam sobre equipamentos de retenção veicular de crianças (bebê conforto, cadeirinha e assento de elevação) e também para capacetes infantis para bicicleta.

Os equipamentos que tiveram seus impostos anulados são de uso obrigatório no país. A partir da redução desses impostos, o governo conseguiu reduzir significativamente o valor desses produtos e, assim, garantiu a democratização do acesso aos equipamentos para as famílias em situação de maior vulnerabilidade social.



COMO REPLICAR?

1. Apoie projetos de lei que tratem desse tema no Congresso Federal.
2. Entre em contato com seus parlamentares e os estimule a criarem leis referentes a isenção fiscal para esse tipo de equipamento.





CAMBOJA

Em 2011, a Organização AIP Foundation desenvolveu um projeto no Camboja chamado Capacetes para Crianças.

No país, as motocicletas são o principal meio de transporte utilizado pela população, representando 80% de toda a frota de veículos a motor da região. A idade mínima para condução desse tipo de veículo é de 16 anos.

Por serem tão utilizadas, elas também representam a maior parte das causas de mortes por acidentes de trânsito: 67% dos óbitos nesse ambiente ocorrem com condutores ou passageiros desse tipo de veículo. Um dos motivos para isso era o baixo índice de utilização dos equipamentos de segurança pela população.

Tendo em vista esse cenário local, o objetivo do projeto da AIP Foundation foi, portanto, aumentar o acesso e o uso de capacetes por crianças e adolescentes, tanto para condutores de motocicletas quanto para ciclistas.

As escolas escolhidas para participarem do projeto foram aquelas que apresentavam maior risco dos estudantes sofrerem acidentes de trânsito. O critério foi selecionar escolas em que ao menos 50% dos estudantes utilizassem motocicleta ou bicicleta como meio de locomoção, que estivessem localizadas em regiões de risco ou que já recebessem alguma iniciativa de educação para uso do capacete.

O projeto forneceu “capacetes tropicais” para os estudantes das escolas selecionadas. Esses capacetes foram desenvolvidos especialmente para serem utilizados em localidades de clima quente, pois são muito ventilados e com baixo peso. Eles foram desenvolvidos para serem adequados para serem utilizados em bicicletas e motocicletas.

Além da doação de 7.031 capacetes, houve um trabalho de educação nas mesmas escolas sobre a utilização desse equipamento. As atividades de educação no trânsito realizadas eram focadas em explicar a importância do uso e qual a correta forma de utilização do capacete.

Complementando, ainda, essas atividades, foram criadas campanhas de mídia sobre a importância da utilização do equipamento de proteção, chamada Iniciativa de Vacinação de Capacete (Helmet Vaccine Initiative), que levou o tema a vários canais de mídia.

Observações realizadas antes e após a implementação do projeto concluíram que menos de 0,5% dos jovens utilizavam o capacete antes do projeto. Após sua realização, esse índice chegou a de 80%.

Isso significa que um trabalho de educação, somado a facilidade de acesso ao produto, é fundamental para que os usos dos equipamentos de proteção sejam efetivados.





COMO REPLICAR?

- 1.** Forme parcerias com empresas fabricantes de equipamentos de proteção para projetos específicos.
- 2.** A partir de parcerias, estimule a confecção de equipamentos adequados à realidade local.
- 3.** Cobre e apoie legisladores para ampliarem políticas de democratização do acesso à equipamentos de segurança no trânsito.

O QUE FAZEMOS

A Criança Segura monitora o Projeto de Lei 1221/2015 que pede que seja retirado ou reduzido o imposto dos dispositivos de segurança também no Brasil, pois sabemos da importância de garantir o acesso ao maior número possível de familiares e responsáveis pelo transporte de crianças.





EMPOWERMENT (FORTALECIMENTO DE GRUPOS E SOCIEDADE CIVIL)

Inclui ações que estimulem o ativismo de base, bem como a formação de grupos ou parcerias em nível estadual, nacional ou local para a prevenção de acidentes.

POR QUÊ?

A união de esforços entre diversos atores sociais e a realização de ações conjuntas são medidas essenciais para alcançar o sucesso na redução do número de mortes e lesões graves causadas por acidentes de trânsito de meninos e meninas brasileiros.

Em sua rotina diária, uma criança realiza diversas atividades e, para se locomover entre cada uma delas, há um tempo de permanência dessa criança no trânsito, seja no transporte público, como pedestres acompanhada ou não de um adulto ou dentro do carro. Cada uma dessas situações envolve possíveis riscos estruturais e no ambiente.

Qual é a estrutura viária do caminho, por exemplo, que a criança precisa fazer até a escola? A criança mora próxima ao seu local de estudo? Ela precisa pegar transporte público, vai caminhando ou um responsável a leva?

Para resolvermos essas questões, precisamos que organizações ou universidades pesquisem o tema e levantem dados, que o poder público e outras entidades trabalhem questões relacionadas à mobilidade urbana, que os governos realizem investimentos em infraestrutura para garantia de um ambiente urbano que assegure a circulação segura de crianças e adolescentes etc. Esses são só alguns exemplos que deixam claro a importância da união de esforços para a garantia do transporte seguro de crianças.



BOAS PRÁTICAS



Carona a Pé

A Professora Carolina Padilha, observando que o ir e vir tornou-se uma preocupação para quem vive em São Paulo ou em outras grandes cidades, teve uma ideia simples enquanto caminhava até a escola onde trabalhava como professora do Ensino Fundamental I: oferecer companhia para os estudantes que estavam indo para o mesmo local, no mesmo horário. Para ela, certamente a iniciativa proporcionaria uma experiência rica de troca e aprendizado para todos.

Então, em 2015, com a ajuda de outras duas mães do colégio, a cineasta Juliana Levy e designer Renata Morettin, surgiu o Carona a Pé, com o objetivo de diminuir o trânsito local, aproximar as pessoas, aumentar o compromisso com o horário, criar vínculos com o entorno escolar e tornar a cidade um lugar mais amigável para todos.

O Carona a Pé começou suas atividades com o percurso de apenas uma rota e com a participação de nove crianças e dois adultos. Hoje já conta com 10 rotas diferentes, 80 crianças e 24 adultos participantes, que se revezam na condução dos grupos, guiando os passos e olhares das crianças pela cidade, oferecendo uma nova possibilidade de deslocamento. Recentemente, o projeto deu um novo passo: iniciou suas atividades em um novo centro educacional, expandindo ainda mais sua área de atuação pela cidade.

Organizar a comunidade escolar que mora próxima para que pequenos grupos de estudantes possam percorrer o trajeto



de ida ou de volta do colégio junto com adultos condutores, seguindo uma rota determinada, é apenas parte do trabalho do Carona a Pé. O projeto acredita que o caminhar coletivo ensina às crianças sobre como se comportar no trânsito e gera confiança entre elas e entre todos os envolvidos.

É muito mais que uma caminhada em grupo. A intenção do grupo é tornar essas crianças mais ativas como cidadãs, colocá-las juntas para olharem as belezas e os problemas do bairro e propor uma nova relação com a cidade onde vivem. A experiência de transitar pelas ruas pode ser desafiadora, mas ela é essencial para o desenvolvimento da identidade dos futuros adultos.

O trio de fundadoras do projeto transformou uma simples ideia em uma empresa social que atualmente busca alternativas para viabilizar a expansão da iniciativa, incentivando a adesão de outras escolas que se interessem pela metodologia desenvolvida, com a perspectiva de que cada vez mais crianças tenham acesso a essa prática. Uma ação que engaja, sociabiliza e gera saúde deve ser multiplicada.

Uma boa notícia que mostra o engajamento e o reconhecimento das ações do grupo é que, recentemente, foi pintada uma faixa de segurança na porta de uma das escolas em que acontece o projeto, pedido antigo do grupo e que foi atendido pelo poder público, garantindo maior segurança à circulação do grupo de alunos.





COMO REPLICAR?

- 1.** Observe o entorno escolar, verifique que rotas são utilizadas pelas crianças que estudam na escola para chegar até o local e trace rotas que sejam mais seguras para a circulação a pé de crianças e adolescentes.
- 2.** Estimule a formação de grupos de alunos e pais para realizarem o ir e vir à escola, assim, as crianças estarão sempre acompanhadas e protegidas.
- 3.** Forme profissionais de educação, pais e familiares para que saibam como aplicar o projeto ou procure ajuda de grupos que realizam a ação em outras localidades.
- 4.** Utilize o Guia da Ônibus a Pé, da Criança Segura, como material de apoio para implementação da iniciativa na sua localidade.



VOCÊ SABIA?

Se você gostou desse projeto, existe a possibilidade de entrar em contato com o Movimento Carona a Pé e solicitar a realização do projeto em sua localidade.

Além disso, a Criança disponibiliza para todos o Guia do Programa Ônibus a Pé, um material que incentiva e orienta pais, responsáveis, educadores e gestores sobre como criar uma alternativa para o caminho para a escola em que as crianças circulem em grupo, acompanhadas de voluntários e, assim, façam o caminho para a escola forma mais segura. Para conhecer o material acesse nosso site: <http://criancasegura.org.br/materiais-educativos/>.





GOIÁS

A Universidade Estadual de Goiás (UEG) e o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (Detran/GO), em fevereiro de 2006, criaram em parceria o Programa Educando e Valorizando a Vida (EVV). A iniciativa visa desenvolver políticas educacionais de trânsito, aplicar exames teórico-técnicos (LT), promover o apoio logístico ao exame de prática de direção veicular (PD) e a reabilitação de condutor à CNH, exigidos pela legislação vigente em Goiás.

Desde sua criação, EVV tem primado pela preservação da vida, buscando a valorização da educação e cidadania no trânsito, por meio da atuação ética e desenvolvimento de atividades diversas junto à população goiana.

Como parte do programa, esses dois importantes atores do estado realizam, ainda, um trabalho de mediação com os municípios que contribui para as ações educativas a serem realizadas no Maio Amarelo – mês de conscientização sobre a prevenção de acidentes de trânsito em todo o Brasil.

Essas ações de sensibilização culminam no Encontro Estadual de Prevenção de Acidentes de Trânsito: Colaboração Intersetorial, realizado anualmente. Participam do evento organizações

atuantes na causa de prevenção de acidentes de trânsito, tanto com crianças e adolescentes quanto com a população em geral. O propósito do encontro é levar ideias de ações possíveis de serem realizadas e contribuir para a construção de planos de ações municipais de prevenção de acidentes de trânsito. Para isso, além do próprio evento formativo, o programa também distribui material educativo para que os municípios utilizem em suas ações locais.

Em 2017, a parceria criou uma nova ferramenta que pretende valorizar as ações realizadas no estado sobre essa temática. Trata-se de um prêmio de reconhecimento às iniciativas de educação no trânsito, que irá envolver alunos de 200 escolas da rede estadual de ensino e irá premiar ações criadas e executadas pelas próprias crianças e adolescentes sobre o assunto.





COMO REPLICAR?

- 1.** Organizar seminários e eventos formativos que integrem diversas cidades e grupos regionais. Esses momentos são sempre ótimas oportunidades para trocar experiências e aprender juntos.
- 2.** Desenvolver materiais de apoio para que ações de prevenção de acidentes possam ser realizadas por educadores, agentes de trânsito, agentes de saúde e profissionais que atuem com crianças.
- 3.** Reconhecer iniciativas – valorizar e compartilhar ações positivas reforçam e fortalecem o trabalho para prevenção de acidentes.



O QUE FAZEMOS

A Criança Segura está presente em diversos grupos de discussão sobre os problemas de trânsito, como o Conselho Estadual para a Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes, com o propósito reforçar que crianças e adolescentes são públicos prioritários em discussões sobre segurança no trânsito.

Além disso, estamos sempre em contato e participando de eventos sobre prevenção de acidentes.

Também realizamos a formação de profissionais atuantes em organizações sociais de atendimento de crianças e adolescentes.



ENACTMENT AND ENFORCEMENT (APROVAÇÃO E FORTALECIMENTO DE LEIS E REGULAMENTAÇÕES)

Inclui ações para a aprovação, fortalecimento e aplicação das leis; a publicação e o cumprimento dos regulamentos; e o desenvolvimento de padrões voluntários e diretrizes que afetam a prevenção dos acidentes.

POR QUÊ?

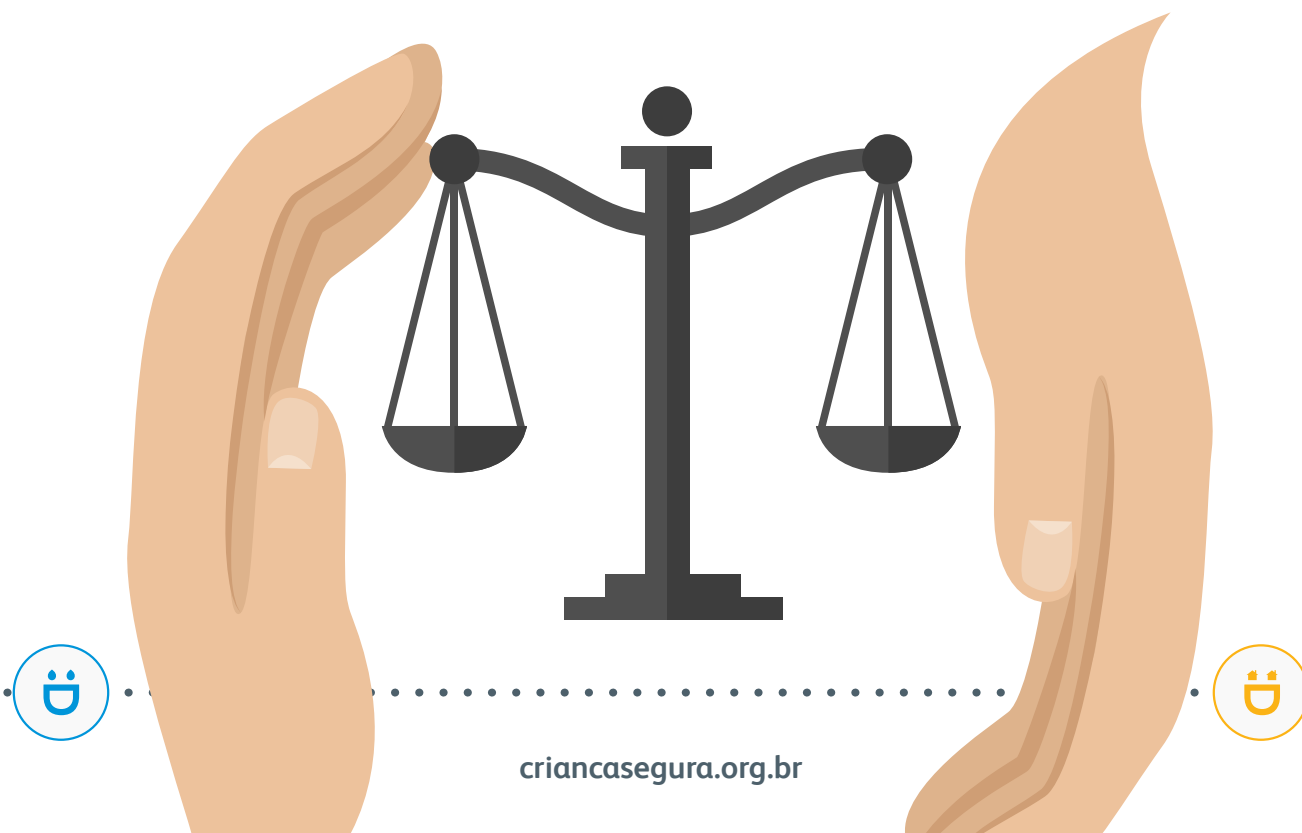
No Brasil, apenas em 2015, perdemos 1.389 crianças e adolescentes de zero a 14 anos em acidentes de trânsito, que é, dentre todos os tipos de acidente, o que mais faz vítimas fatais dessa faixa etária no país. Devido ao grande número de mortes que gera todos os anos, os acidentes de trânsito são hoje uma grave questão de saúde pública.

Para a Criança Segura, é assim que eles devem ser entendidos quando se pensa sobre a criação, aprovação e fiscalização das leis e políticas públicas que tratam sobre o trânsito, para que essas medidas sejam cada vez mais favoráveis à construção de um trânsito mais seguro para todos, principalmente para crianças e adolescentes, que são um dos grupos mais vulneráveis nesse ambiente.

Mas, além de aprimorar a legislação e políticas públicas, é necessário que os governos invistam em um trabalho contínuo de informação e conscientização da população a respeito desse assunto. O Código de Trânsito Brasileiro, por exemplo, já prevê a

inclusão da temática de educação para o trânsito nas escolas. Entretanto, sabemos que nem sempre as previsões legais são atendidas em todas as localidades de nosso país. Mas, felizmente, existem casos de municípios que entendem a importância de levar esse tema para o dia a dia escolar, e não somente para as crianças, mas também aos pais e familiares, afinal, são eles os responsáveis pela segurança dos meninos e meninas quando transitam pelas ruas.

Outro ponto importante para diminuir os índices de mortes de crianças no trânsito é os municípios colocarem esse tema como prioridade em seus orçamentos e planejamentos.



BOAS PRÁTICAS



CAMPO GRANDE

Em Campo Grande (MS) acontece o projeto Sistema Dinâmico de Melhoria Contínua (SDMC) - Escola Segura, que faz parte das iniciativas do Programa Vida no Trânsito na cidade. O objetivo é criar um sistema educacional que vise a segurança viária integrado ao cotidiano da escola e que atenda toda comunidade escolar e entorno.

A estratégia acontece no município desde 2014 e os resultados alcançados foram tão positivos que o projeto se transformou em política pública contínua para prevenção de acidentes no município, com a participação de escolas públicas e particulares da cidade.

O projeto tem como estratégias:

- Desenvolver as ações proativas nas escolas com o tema da educação para o trânsito de forma transversal;
- Informar a comunidade sobre os principais fatores de risco: velocidade inadequada e uso de bebida alcoólica ao conduzir veículo - principais causadores de acidentes graves e fatais em Campo Grande;
- Promover palestras e abordagens educativas, teatro na escola e atualização pedagógica de educação para o trânsito;
- Avaliar continuamente o Projeto Escola Segura.

A metodologia utilizada no projeto é mobilizar as redes de ensino pública e privada para adesão espontânea ao SDMC - Escola Segura. Uma formação (de carga horária mínima de 8h) é oferecida aos educadores que serão responsáveis pelo projeto em cada escola. Eles devem acompanhar o desenvolvimento do SDMC - Escola Segura seguindo o passo a passo descrito em material oferecido pela Agetran.

O projeto prevê que sejam firmadas parcerias para o desenvolvimento das ações proativas. Durante toda a realização do projeto, as escolas recebem palestras e abordagens educativas de acordo com a solicitação de cada unidade escolar e todas as atividades educativas que ocorrem em vias públicas devem ser acompanhadas de um agente de trânsito, um guarda municipal ou um policial militar de trânsito.

As atividades realizadas durante a execução do projeto são avaliadas pelo cumprimento e empenho progressivo na promoção da segurança no trânsito por professores e alunos. Após o término das atividades, a escola recebe o Selo Municipal de Qualidade e Segurança Viária nas modalidades ouro, prata ou bronze, de acordo com a pontuação obtida.

Além do trabalho direto nas escolas, o município desenvolve ainda o projeto Clube do Setinha, com materiais educativos voltados para crianças e adolescentes.



COMO REPLICAR?

1. Determinar pontos prioritários para a prevenção de acidentes no município.
2. Informar a comunidade sobre os principais fatores de risco local.
3. Promover palestras e abordagens educativas dentro de um calendário elaborado e divulgado pelo município.
4. Avaliar continuamente as ações realizadas





NOVA IORQUE

Em 2014, a cidade de Nova Iorque criou o Plano Vision Zero, que prevê a redução a zero das mortes no trânsito da cidade. Antes da criação do plano, o governo local já desenvolvia uma série de ações que foram responsáveis por uma considerável redução dos índices de mortes por acidentes de trânsito na cidade, mas os objetivos da prefeitura eram ainda mais ambiciosos e visavam zerar o número de mortes.

O plano possui três pontos chaves:

- Não é aceitável nenhuma morte ou lesão causada por acidentes de trânsito, em nenhuma situação.
- Mortes e lesões no trânsito não são acidentais, são colisões que podem ser prevenidas.
- A população deve adotar um comportamento seguro nas ruas da cidade e participar da transformação cultural.

O projeto compreende a importância de ações direcionadas e, por isso, o ponto de partida é identificar as causas da violência no trânsito. A condução perigosa dos motoristas (excesso de velocidade e imperícia, por exemplo) foi identificada como a principal causa de 70% dos acidentes de trânsito graves ocorridos em Nova Iorque. Para eliminar esse problema, o plano criou um ambiente de maior controle e punição das ações dos condutores.

Foram adquiridos 226 radares portáteis e mais 120 radares fixos foram instalados na cidade. O limite máximo de 40 km/h foi definido em todas as ruas da cidade, pois, com essa velocidade, o número de mortes por atropelamento é reduzido em 50% quando comparado com o limite anterior, que era de 48km/h.

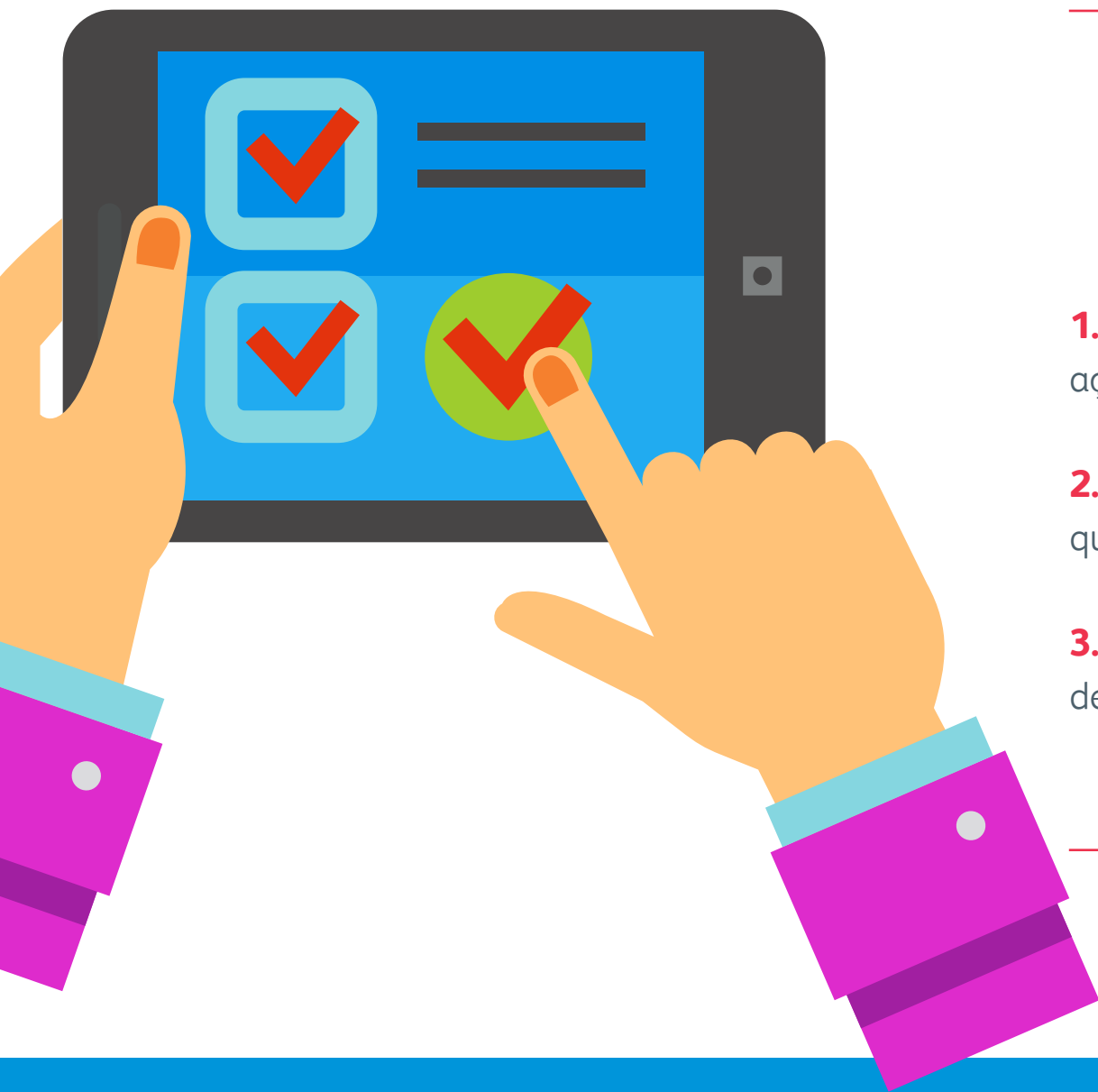
Foi feito também um trabalho de engenharia do trânsito, alterando 57 cruzamentos perigosos da cidade. Nesses locais, foi instalada uma nova sinalização de acessibilidade de pedestres, tornando-as mais visíveis e compreensíveis. As larguras de ruas e avenidas também foram reduzidas, o que garantiu um menor tempo de travessia. Esses cruzamentos redesenhados apresentaram uma redução de 34% no número de acidentes graves. Ao todo, 400 novas lombadas foram instaladas por toda a cidade para garantir a redução da velocidade dos carros.

A educação também foi definida como um ponto importante do Vision Zero. No primeiro ano do plano, programas de educação no trânsito foram levados a 620 escolas. Além disso, os taxistas e policiais de Nova Iorque passaram por um treinamento especial. Líderes comunitários também foram chamados a participar das discussões sobre as intervenções em seus bairros.

Estatísticas detalhadas e atualizadas permitem verificar a eficácia do plano e, mesmo com toda essa melhora nos índices de acidentes e mortes ocorridos no trânsito, o trabalho de prevenção continua sendo realizado.

O acesso e visibilidade dessas informações também foram amplamente melhorados. Foi criado um mapa dos acidentes na cidade, que é atualizado com razoável periodicidade. Toda essa mudança de postura do município garante uma cidade mais segura para crianças e adolescentes, seja como pedestres e ciclistas, seja como ocupantes de motocicletas e automóveis.





COMO REPLICAR?

- 1.** Elaborar um diagnóstico local e definir quais serão as prioridades de ação do município.
- 2.** Reduzir os limites de velocidade máxima e propor leis municipais que assegurem um trânsito mais seguro.
- 3.** Atualizar dados e manter a população informada sobre as questões de acidentes de trânsito.

O QUE FAZEMOS?

A Criança Segura atua promovendo a conscientização sobre a importância da utilização correta dos dispositivos de segurança no veículo, para fortalecer a noção da necessidade de se transportar crianças sempre utilizando os dispositivos adequado à cada faixa etária, não somente por ser uma lei no país, mas para, assim, garantir a segurança da criança no transporte.



CONCLUSÃO

Os acidentes de trânsito são um problema de saúde pública e todos os anos custam a vida de muitas crianças e adolescentes. Ainda que tenhamos obtido muitos avanços e conseguido diminuir esses números de óbitos de meninos e meninas em decorrência desses acidentes em todo o mundo, só aqui no Brasil ainda perdemos 4 crianças e adolescentes por dia em acidentes de trânsito. Esse é um problema que precisa ser enfrentado por todos, poder público, sociedade civil organizada, familiares de crianças e adolescente e população em geral.

Cada um tem seu papel na transformação dessa realidade. Pais e responsáveis precisam tomar decisões que priorizem a segurança de meninos e meninas: assegurar sempre o uso correto e adequado de equipamentos de segurança (como capacetes, cotoveleiras e joelheiras) e de dispositivos de retenção veicular, garantir que os pequenos circulem por trajetos seguros e em locais apropriados para pedestres e assumir um comportamento seguro tanto na direção de veículos quanto ao andar a pé, para servirem de exemplo às crianças.

Também é necessário que o poder público, os responsáveis pela garantia da qualidade das vias e pela segurança da população nos espaços públicos, priorizem em seus orçamentos públicos e processos decisórios, leis e iniciativas que atuem pela prevenção de acidentes de trânsito.

Tendo em vista que a maior causa de mortes por acidentes é o trânsito, ao priorizar a segurança nas vias é possível mudar drasticamente essa realidade do país, que nos faz perder 4 crianças ao dia devido a esses acidentes.

Este Guia propõe uma provocação e traz apenas algumas ideias e dicas de possíveis ações que podem ser implementadas em municípios e comunidade. A ideia é que novas propostas surjam e que a cada dia possamos conhecer mais iniciativas criativas e inovadoras que tornarão o trânsito mais seguro em cada uma das cidades brasileiras, para que assim tenhamos cada vez menos casos de acidentes fatais e graves com crianças e adolescentes e cada vez mais casos de sucesso de segurança no trânsito nos municípios.



BIBLIOGRAFIA

Camí Escolar - <http://ajuntament.barcelona.cat/educacio/ca/camins-escolars> - Acesso em 15 de agosto de 2017.

Ederer, D., Truong V., Parker, E., Roehler D., Sidik, M., Florian, M., Kim, P., Sim, S., Ballesteros, M. - Helmets for Kids: evaluation of a school-based helmet intervention in Cambodia- Vietnan, 2014

Florida Senate - <https://www.flsenate.gov/Media/PressReleases/Show/1797> - São Paulo, Acesso em 22 de agosto de 2017.

Gonzatto, Ana Maria - Caminhos escolares seguros como una estrategia para desarrollar desplazamiento autónomo y el uso de la ciudad por los niños/niñas – Investigando Barcelona y São Paulo – 2016.

Guia do Programa Criança Segura Pedestre/Criança Segura Safe Kids Brasil - São Paulo,

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7456/1/RP_Estimativa_2015.pdf

Levy, J., Morettin, R., Padilha, C. – Movimento Carona a Pé. São Paulo, Maio de 2017.

Movimento Paulista de Segurança no Trânsito - <http://www.infosiga.sp.gov.br/> - São Paulo, acesso em 23 de agosto de 2017.

ONG MOBILIZE, Projeto Porto Alegre: <http://www.mobilize.org.br/noticias/10547/sinalizacao-horizontal-de-porto-alegre-recebe-premiacao-internacional.html> - Acesso em 20 de agosto de 2017.

Organização Mundial da Saúde – GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY – EUA, 2015.



Projeto Meu Tesouro, Meu bebê – Apresentação enviada pela Emdurb – Responsável pelo envio - Joel Miguel dos Anjos Alves. Sorocaba 2017.

Projeto SISTEMA DINÂMICO DE MELHORIA CONTÍNUA – SDMC – ESCOLA SEGURA 2017 – Responsável pelo envio Ivanise Rotta – Campo Grande, 2017

Projeto Vida no Trânsito Natal – <http://www.educacao.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=132839&ACT=&PAGE=&PARM=&LBL=Materia> – Acesso em 30 de Agosto de 2017.

Secretaria Municipal de Mobilidade de Natal: <http://www.natal.rn.gov.br/sttu2/paginas/ctd-703.html> - acesso em: 30 de agosto de 2017.

Studies of Children Transport on Motorcycles in Latin America – Fundação Gonzalo Rodriguez - <http://www.gonzalorodriguez.org/en/new/36/what-is-children-transport-on-motorcycles-like-in-latin-america> – acesso em 10 de Agosto de 2017

Universidade Estadual de Goiás - http://www.ueg.br/noticia/24174_prevencao_de_acidentes_de_transito_e_tema_de_encontro_realizado_pelo_programa_evv - acesso em 20 de agosto de 2017.

Vision Zero Action Plan - <http://www1.nyc.gov/site/visionzero/the-plan/the-plan.page> - Nova Iorque, acesso em 17 de Agosto de 2017.



— GUIA DE —
**BOAS
PRÁTICAS**
— NO —
TRÂNSITO



**CR:ANÇA
SEGURA
BRASIL**

criancasegura.org.br

Patrocinador

FedEx®