

## **Manifesto pela Proteção e Respeito à Criança no Trânsito**

*“É dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do Poder Público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária”.*

### *Art. 4ª do Estatuto da Criança e do Adolescente*

As lesões não intencionais, popularmente conhecidas como acidentes, são notificadas em dados do Ministério da Saúde como a primeira causa de mortes de crianças e adolescentes entre 01 e 14 anos no Brasil. Para se ter dimensão do problema, a cada dia no Brasil, morrem em média, seis crianças nessa faixa etária, por doenças infecciosas e parasitárias, enquanto por acidentes são 14 vítimas fatais (BRASIL, 2005). A Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências (BRASIL, 2001, p.4)[\[1\]](#)[\[1\]](#) enfatiza que os acidentes e as violências são responsáveis pelo maior número de anos potenciais de vidas perdidas (APVP).

Neste panorama o trânsito aparece como o principal “vilão”, sendo responsável por 40% do total de cerca de 6.000 mortes anuais de meninos e meninas com menos de 15 anos, por acidente. Em números absolutos representa uma média de 2.400 vítimas fatais por ano, ou, cerca de sete por dia. Dessas crianças mortas, 48% eram pedestres, 24% ocupantes de veículos, 6% ciclistas e 22% foram identificadas como vítima de outros acidentes de transporte. E não é só a mortalidade que assusta. Todos os anos os hospitais públicos brasileiros internam, por acidentes de trânsito, em média 18.000 crianças de até 14 anos que de acordo com o artigo 7º do Eca[\[2\]](#)[\[2\]](#) deveriam estar protegidas por políticas sociais públicas que permitam o seu desenvolvimento sadio e harmonioso em condições dignas de existência.

Mais do que fatalidades ou tragédias do destino, os acidentes de trânsito na infância precisam ser analisados como conseqüências de causas multifacetadas desde a ausência de calçadas e sinalização de trânsito, planejamento urbano voltado para a fluidez dos automóveis em detrimento da mobilidade humana, o não cumprimento de leis relacionadas à infância e ao trânsito, até a falta de cultura de prevenção da sociedade em geral. Também é essencial considerar as diferentes particularidades e os aspectos do desenvolvimento físico, motor, cognitivo e sensorial da criança que a torna mais suscetível aos acidentes, seja como pedestre, ciclista ou passageira de veículos.

Este ano o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) definiu como prioridade de trabalho a educação de trânsito. Ainda nesse caminho a Semana Nacional de Trânsito (SNT), de 18 a 25 de setembro, terá como tema “A criança no trânsito”. A escolha do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) parece ter o objetivo de sensibilizar mães, pais, educadores e sociedade em geral para a adoção de ações que promovam a segurança das crianças no trânsito.

As alarmantes estatísticas, a realidade caótica do trânsito brasileiro e a condizente temática da SNT, nos trazem a oportunidade de fazer um apelo pela segurança da criança no trânsito. Neste sentido, em consonância com a prioridade estabelecida pelo Contran queremos ressaltar a importância de se efetivar a educação de trânsito para educação infantil e ensino fundamental, além da formação dos educadores, conforme deliberado no art.76 do Código de Trânsito Brasileiro.

Entretanto é essencial que a Educação de Trânsito tenha caráter permanente e interdisciplinar como descrito na Política Nacional de Trânsito. Esta deve ser um processo de aprendizagem contínua para diferentes faixas etárias, focando no ser humano para mudança de valores – comportamentos e atitudes - a partir da percepção da realidade. O aprendizado da prevenção de acidentes não pode estar dissociado do trânsito que a criança vivencia.

Desta forma, se focarmos apenas no caminho percorrido até a escola já teremos um cenário representativo a que a criança está exposta, seja como passageira de veículo particular, em transporte escolar e público, seja como pedestre. O que dizer dos milhares de estudantes que precisam caminhar, tanto nas áreas rurais e ribeirinhas quanto nas urbanas, vencendo longas distâncias sem sinalização, nem calçadas e até atravessando estradas sem acostamento e rios sem ponte, entre outros perigos. De acordo com pesquisa da Universidade de Brasília[3][3], 94% das cidades nordestinas não possuem regulamentação do transporte escolar e em 36% o transporte de estudante é feito em veículos inadequados, a exemplo de carro de boi e pau-de-arara.

Além do negligenciamento do Estado em não cumprir a lei de prover transporte adequado aos escolares[4][4], vemos outros exemplos corriqueiros de desrespeito à criança, mesmo nas situações em que oferecer maior proteção seja opcional ou mudança de atitude. É o caso dos pequenos que se dirigem à escola no carro dos pais, entre os bancos ou no colo, sem nenhum sistema de retenção. Outra realidade é quando na escolha do transporte escolar do filho, algumas famílias optam pelo serviço mais barato, que nem sempre corresponde ao mais seguro[5][5]. Vale lembrar também os inúmeros casos de crianças e adolescentes que já pilotam motocicletas para ir as escolas ou se submetem as condições inseguras das moto-táxis.

Diante deste assustador e inaceitável cenário de trânsito no qual está inserida a infância brasileira, as organizações da sociedade civil aqui representadas, vêm por meio deste Manifesto exigir a efetivação da educação de trânsito no currículo escolar e das leis referentes à segurança no trânsito para garantir que cada criança desse país possa chegar à escola, creche ou área de lazer de forma digna e segura, fazendo valer o Estatuto da Criança e do Adolescente, o Código de Trânsito Brasileiro.

Desta forma propomos:

1. **Efetivação da Educação de Trânsito como previsto nos artigos 74 e 76 do Código de Trânsito Brasileiro, de forma constante e não pontual**, em todos os níveis de ensino, inclusive na formação de multiplicadores, magistérios e de professores. É essencial que esta inserção no currículo escolar seja construída em conjunto com os educandos e educadores, vinculando-a aos valores humanos, de cidadania e aos aspectos do desenvolvimento emocional e psicológico da criança e da sua realidade sócio-ambiental.
2. **Garantia da destinação dos recursos estabelecidos por lei para a segurança no trânsito e educação de trânsito e programas de prevenção de acidentes**: percentual de 10% dos valores arrecadados pelo DPVAT - prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Via Terrestre - para aplicação exclusiva em programas de prevenção de acidentes, conforme determina os artigos 78 e 320 do Código de Trânsito Brasileiro; FUNSET (Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito) e os 95% da arrecadação dos municípios com multas [\[6\]\[6\]](#).
3. **Lutar para que todos os estudantes brasileiros de acordo com sua realidade sócio-ambiental possam chegar à escola de forma digna** e em consonância com as suas características de ser humano em desenvolvimento físico, emocional e cognitivo. O caminho até o aprendizado deve ter calçadas sem obstáculos (que obrigam o pedestre a ir para o meio do tráfego), rampas de acessibilidade, passagens sinalizadas, ciclovias, entre outras condições mínimas de dignidade e segurança.
4. **Rigor dos órgãos de trânsito oficiais na regulamentação e fiscalização do transporte escolar** para atender os requisitos dos artigos 136 a 139 do CTB que estabelecem as características para este fim dos veículos e dos condutores. Vale ressaltar que este rigor também deve partir das escolas e das famílias ao escolherem o transporte para os filhos e no cotidiano exigindo o atendimento às regras de segurança, a exemplo do uso do cinto de segurança para todos os passageiros.
5. Exigir que **nenhum estudante seja transportado em carro de boi, pau-de-arara, trator ou qualquer veículo que não esteja de acordo com os requisitos estabelecidos no CTB**. Esta exigência passa pelo incremento nos programas do Governo Federal voltados à condução de escolares em áreas rurais, o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (Pnate). Ainda neste sentido, o direito do estudante toma como base ao art. 208, inciso VII da Constituição Brasileira que determina: “o **dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de** atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, **transporte**, alimentação e assistência à saúde”.
6. **Efetivação da Resolução 277/08** do Contran que regulamenta o transporte de crianças de até dez anos de idade em veículos. Segundo a norma, publicada em 09 de junho deste ano, crianças de até sete

anos e meio deverão ser transportadas obrigatoriamente no banco traseiro, em dispositivos de retenção – bebê conforto, cadeirinha e assentos de segurança -, acima dessa idade deverão utilizar o cinto de segurança do veículo. Segundo a Resolução do Contran, a fiscalização do uso obrigatório será iniciada, apenas, em 09 de junho de 2010. Que este prazo seja reduzido e utilizado pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito na construção de medidas para que esta regulamentação se concretize.

7. **Fiscalização rigorosa por parte do INMETRO na comercialização de dispositivos de retenção utilizados para transportar crianças em veículos – bebê conforto, cadeirinhas e assentos de segurança**, baseada na Portaria do INMETRO n<sup>o</sup> 38, de 29 de janeiro de 2007. De acordo com esta legislação, a partir de 30 de setembro de 2008 só deverão ser comercializados equipamentos certificados segundo o Regulamento de Avaliação de Conformidade.

Gostaríamos de salientar a importância do engajamento e compromisso de todos e todas que atuam na defesa da infância e adolescência no país - pais, empresas, organizações da sociedade civil, mídia, governantes, Ministério Público, movimentos sociais, entre outros – para que os acidentes de trânsito possam ser enxergados em sua magnitude, e sua prevenção incluída entre as prioridades de políticas públicas como um dos pilares para um desenvolvimento saudável das crianças e adolescentes do Brasil.

Setembro, 2008

**Assinaturas:**

CRIANÇA SEGURA Safe Kids Brasil