

FICHA TEMÁTICA

CRIANÇAS ATÉ AOS 14 ANOS

2004-2013



Núcleo de Estudos e Planeamento (NEP)
Unidade de Prevenção Rodoviária (UPR)
Urbanização de Casal de Cabanas, Cabanas Golf, 2734-507 Barcarena
• Linha Geral: 214 236 800 (9:30-18:00H)
• Correio eletrónico: transito@ansr.pt URL: <http://www.ansr.pt>

Enquadramento

Faltando cerca de 1 mês para o início do ano letivo, que se caracteriza pelo regresso às aulas de um número significativo de crianças e, conseqüentemente, pela sua maior exposição ao risco de acidente, considera-se importante divulgar alguns dados referentes à sinistralidade envolvendo estes utentes.

Pretende-se, deste modo, não só informar, como também alertar para os riscos inerentes às crianças com idade inferior ou igual a 14 anos e os cuidados a ter para que elas possam circular em segurança, independentemente do meio de transporte utilizado.

Estes utentes são extremamente vulneráveis, devido a fatores como a sua inexperiência, fraca noção do perigo e fragilidade física. Estas e outras características, apesar de naturais nestas idades, dificultam uma integração segura no meio rodoviário.

Sendo do conhecimento geral que existem capacidades importantes, do ponto de vista da segurança rodoviária, que não se encontram suficientemente desenvolvidas nas crianças e, por outro lado, que o sistema de circulação rodoviária é complexo, não contemplando as sucessivas e diferentes fases do seu desenvolvimento, está generalizada a convicção de que, em caso de acidente, as crianças são sempre vítimas inocentes.

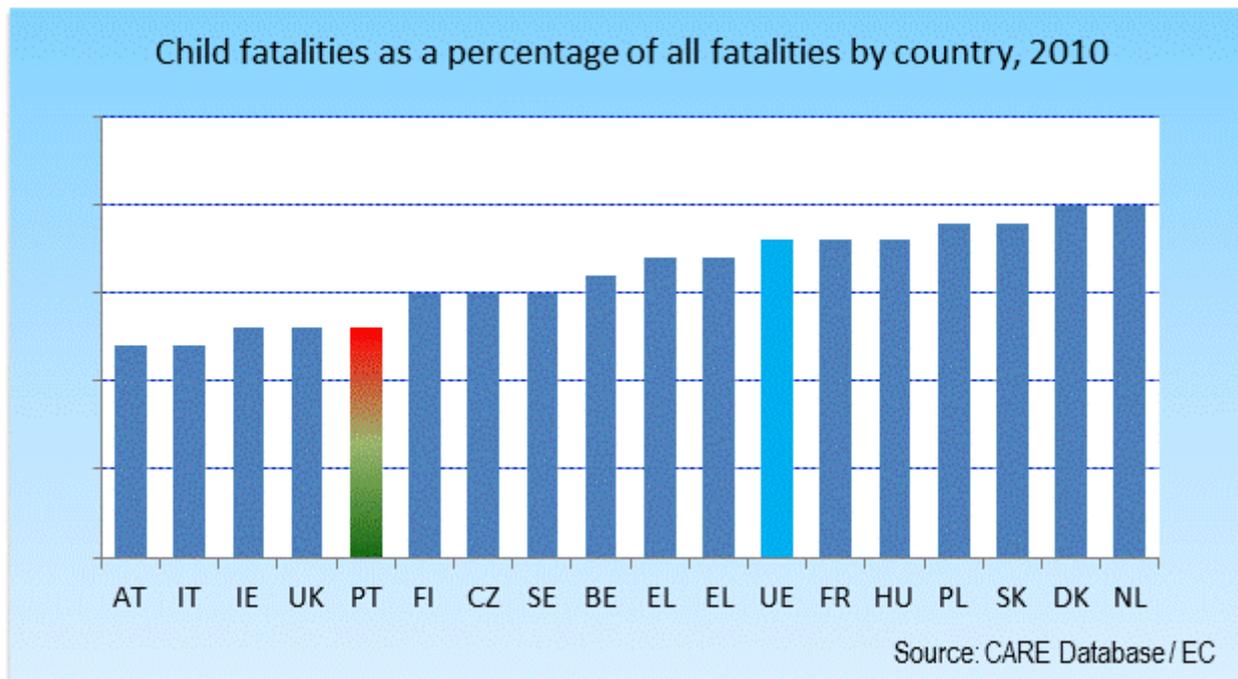
Assim sendo, é responsabilidade de toda a sociedade encontrar soluções que permitam compensar eficazmente as limitações físicas e psíquicas deste grupo de utentes que, embora intrínsecas ao processo de crescimento, condicionam a sua segurança enquanto utilizadoras da via pública.



Em 2013, o grupo etário <=14 anos foi o que registou a menor taxa de mortalidade, igual a 4 mortos por um milhão de habitantes.

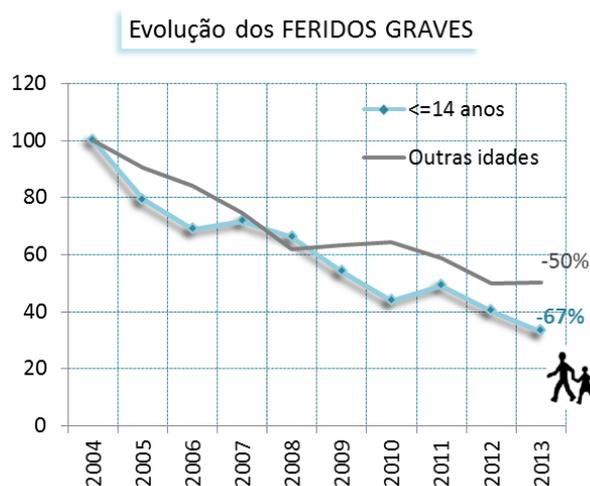
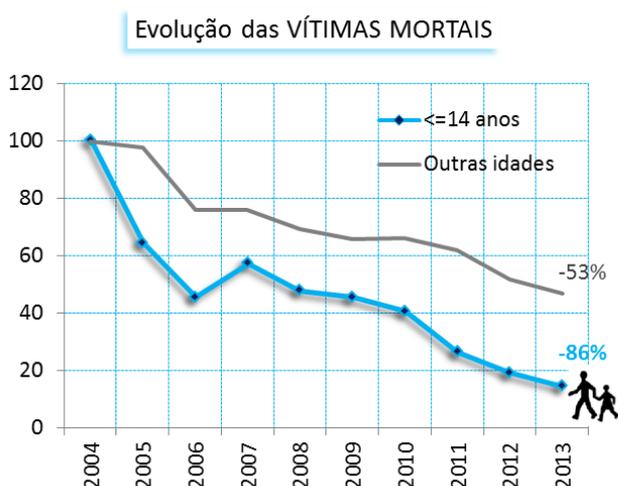
Esta foi cerca de 15 vezes inferior à do resto da população (60 mortos/milhão de habitantes), revelando que as crianças são os utentes que apresentam o menor risco de morrer em acidentes de viação.

A nível europeu, a posição de Portugal em termos da percentagem de vítimas mortais com idade inferior ou igual a 14 anos também é bastante satisfatória, uma vez que se encontra entre os cinco países que, em 2010, apresentaram as taxas mais baixas.



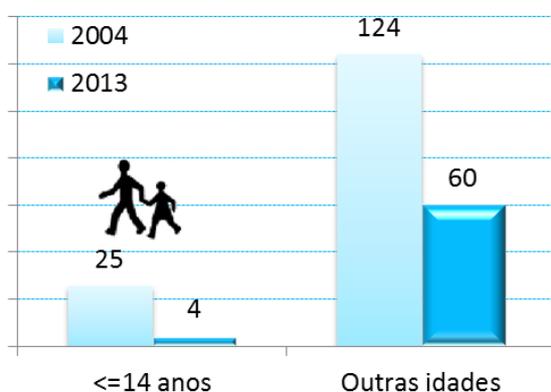
Evolução

Nos últimos dez anos (2004 a 2013) a evolução das vítimas com idades ≤ 14 anos caracterizou-se por decréscimos significativos e superiores aos observados nos restantes grupos etários, conforme ilustram os gráficos abaixo: o número de mortos deste grupo etário diminuiu 86% e o de feridos graves 67%, enquanto os outros utentes apresentaram uma redução de 53% mortos e 50% feridos graves.



Apesar destes resultados serem francamente positivos, é importante analisá-los tendo em conta a população, principalmente nas circunstâncias atuais, em que a tendência é no sentido de uma diminuição sistemática na proporção de crianças face ao total nacional.

Evolução Mortos/Milhão Habitantes



Assim, comparando o número de mortos por um milhão de habitantes registado em 2004 e 2013, confirma-se que a redução deste indicador foi superior entre o grupo das crianças com idades ≤ 14 anos do que para o resto da população: -84% versus -51%.

Acresce que enquanto em 2004 as vítimas com idade ≤ 14 anos constituíam 3,7% do total de mortos em acidentes de viação e 6,9% do total de feridos graves, em 2013 estas percentagens desceram para 1,2% e 4,6%, respetivamente.



Caracterização

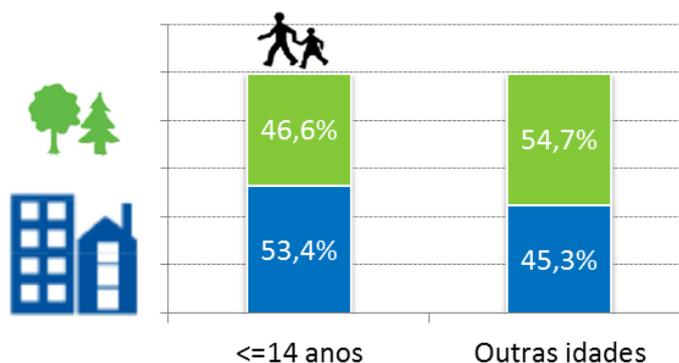
A caracterização da sinistralidade efetuada neste ponto tem como referência os valores relativos à década de 2004-2013. Neste período, as crianças até aos 14 anos representaram 2% do total de vítimas mortais resultante de acidentes de viação, 6% dos feridos graves e 7,5% dos feridos ligeiros.

Em termos de localização, destacam-se as zonas urbanas: mais de metade (53%) das vítimas mortais, 74% dos feridos graves e 76% dos feridos ligeiros resultam dos acidentes que ocorrem dentro das localidades, sobretudo em arruamentos.

A representatividade das crianças vítimas dentro das localidades é consideravelmente superior à dos restantes grupos etários, cujo peso é de 45% mortos e 60% feridos graves.

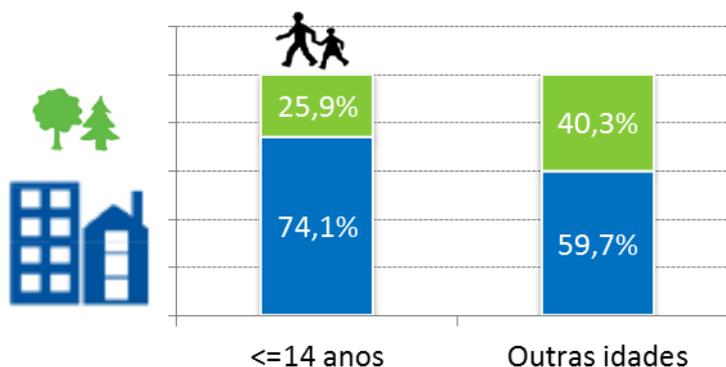
Vítimas mortais segundo a localização

■ Dentro das localidades ■ Fora das localidades



Feridos Graves segundo a localização

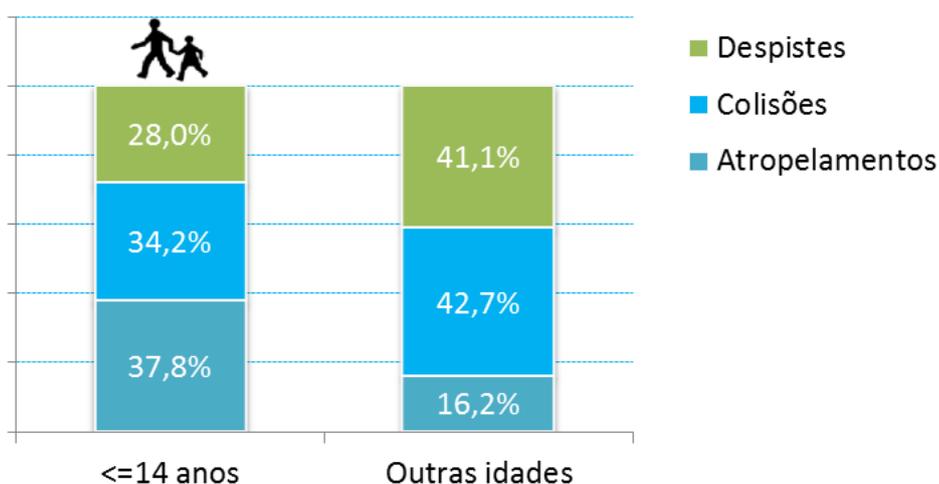
■ Dentro das localidades ■ Fora das localidades



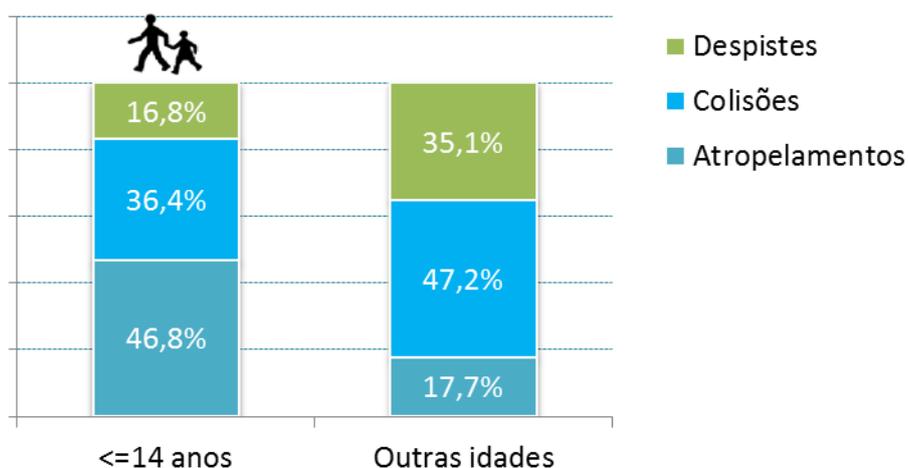
O maior número de mortos e de feridos graves registado entre as crianças resulta de atropelamentos, que assumem um peso bastante mais significativo do que para os outros utentes: 37,8% *versus* 16,2% mortos em atropelamentos e 46,8% *versus* 17,7% feridos graves.

Seguem-se as colisões (34,2% dos mortos e 36,4% dos feridos graves), muito embora neste caso as proporções sejam inferiores às observadas para as restantes vítimas (42,7% mortos e 47,2% feridos graves).

Vítimas mortais segundo a natureza do acidente



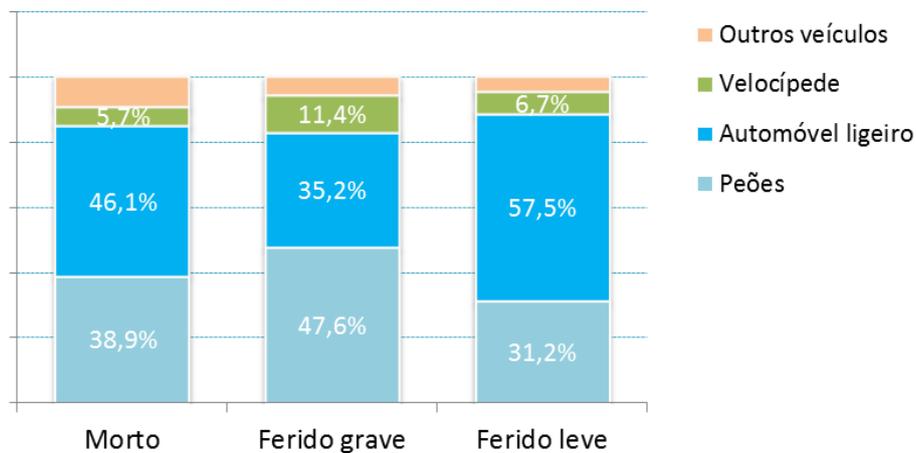
Feridos graves segundo a natureza do acidente



A maior parte de crianças vítimas são passageiros de automóveis ligeiros (46% dos mortos, 35% dos feridos graves e 56% dos feridos ligeiros) e peões (39% dos mortos, 48% dos feridos graves e 31% dos feridos ligeiros), enquanto o número de condutores de bicicleta representa apenas 6% das vítimas mortais, 11% dos feridos graves e 7% dos feridos ligeiros.



Crianças segundo a categoria de utente



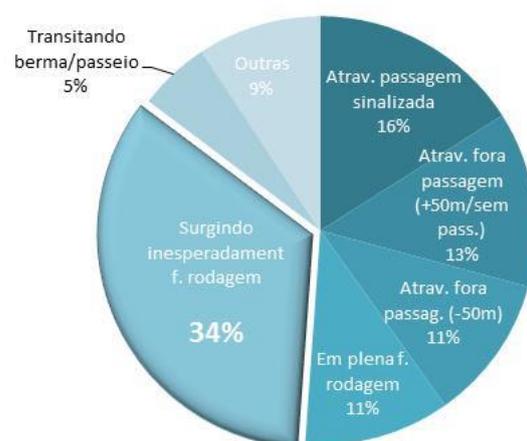
Relativamente às ações dos peões com idades até aos 14 anos, assinalam-se as situações em que estes surgem inesperadamente na faixa de rodagem, constituindo 36% e 34% das vítimas mortais e dos feridos graves, respetivamente.



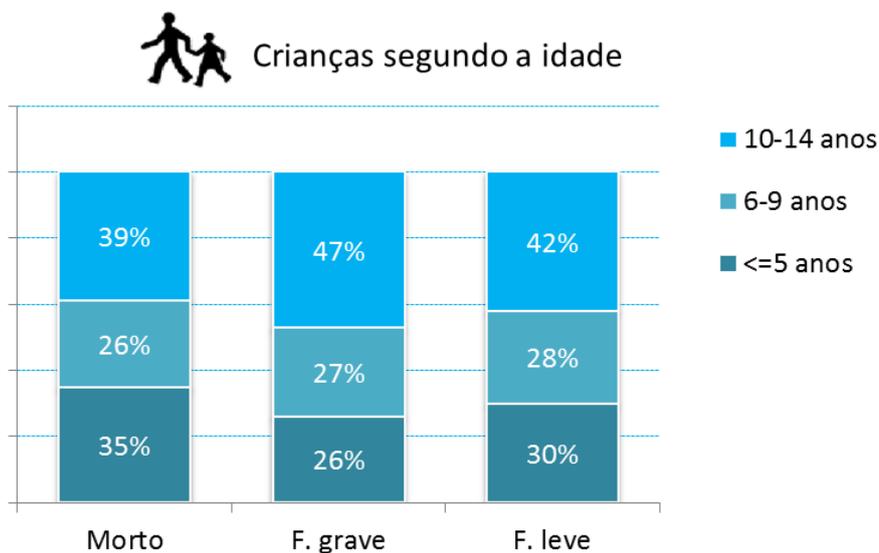
Vítimas mortais segundo as ações do peão



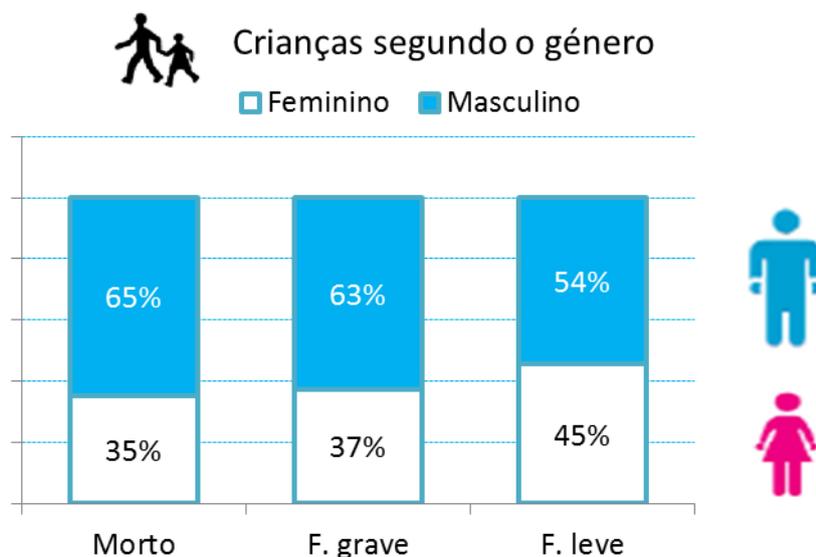
Feridos graves segundo as ações do peão



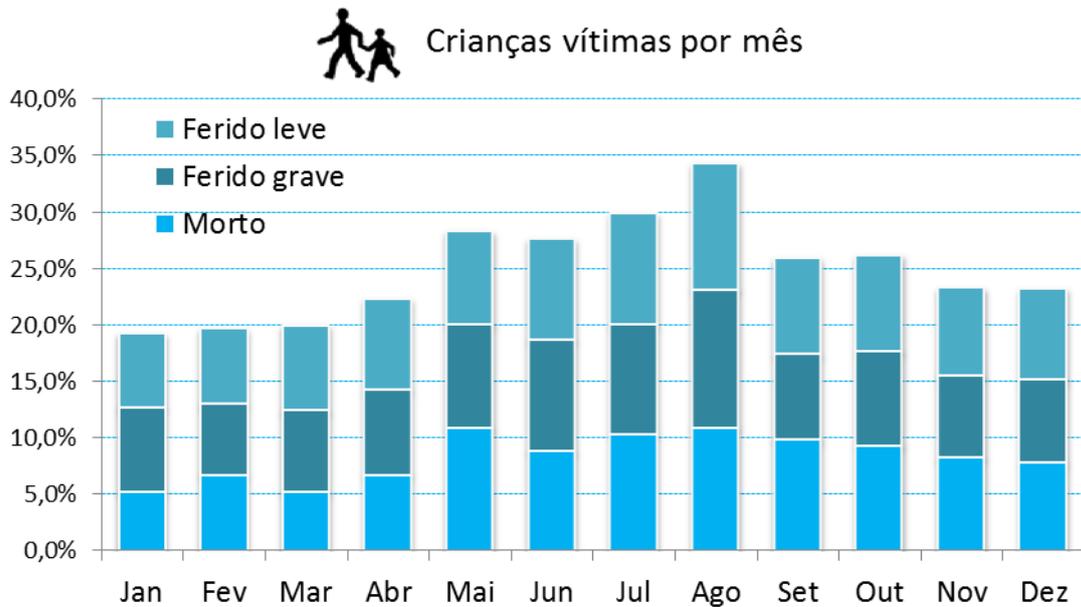
Desagregando esta faixa etária (idade <= 14 anos) em 3 subgrupos - até aos 5 anos, 6-9 anos e 10-14 anos – constata-se que mais de 1/3 das vítimas têm idades compreendidas entre os 10 e os 14 anos.



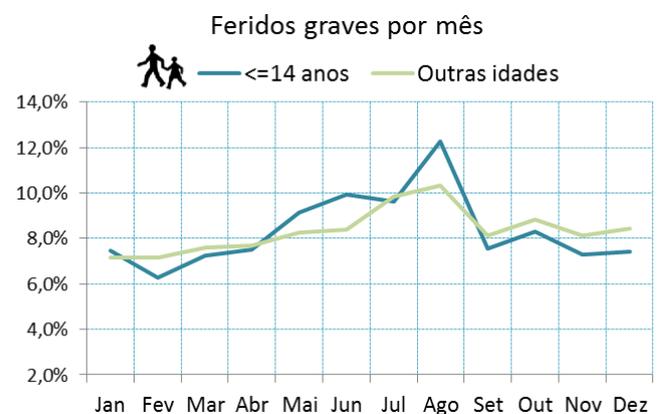
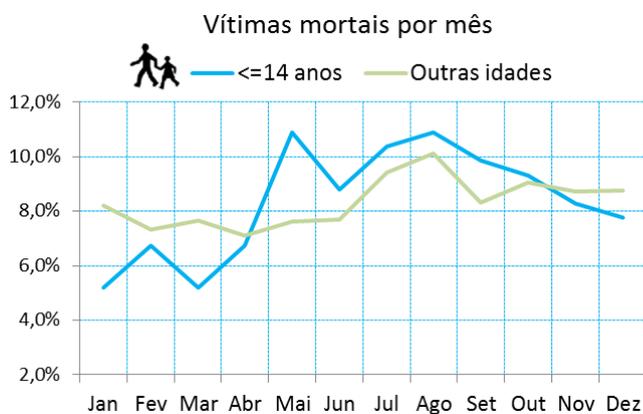
Quanto ao género, cerca de 2/3 dos mortos e feridos graves pertence ao sexo masculino (65% e 63%, respetivamente). Já em relação aos feridos ligeiros, verifica-se uma distribuição mais equitativa entre rapazes (54%) e raparigas (45%).



Numa perspetiva temporal, os meses mais críticos no âmbito da sinistralidade envolvendo crianças são agosto, em termos de vítimas mortais (11%) e de feridos (12% graves e 11% ligeiros), e maio, em relação às vítimas mortais (11%).

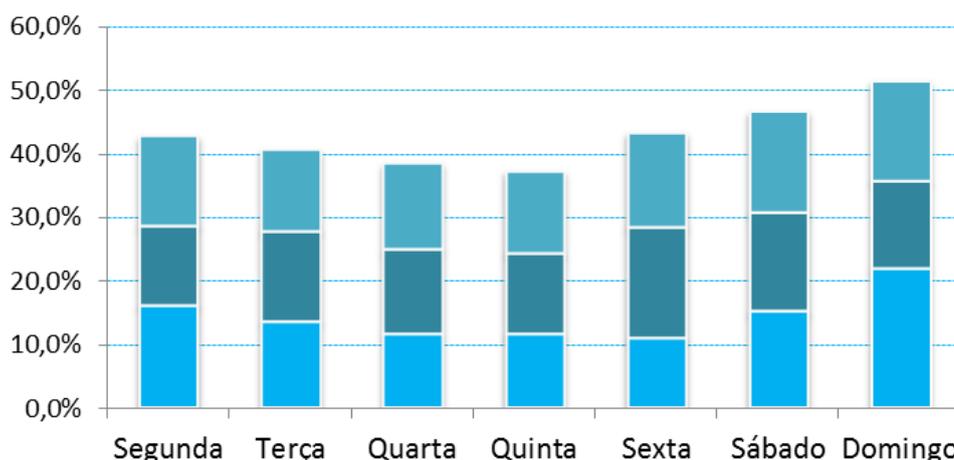


Comparativamente com as restantes vítimas de acidentes, constata-se que o acréscimo do número de mortos e de feridos graves registado no período de maio a agosto é mais acentuado para as crianças, sobretudo no caso das vítimas mortais.



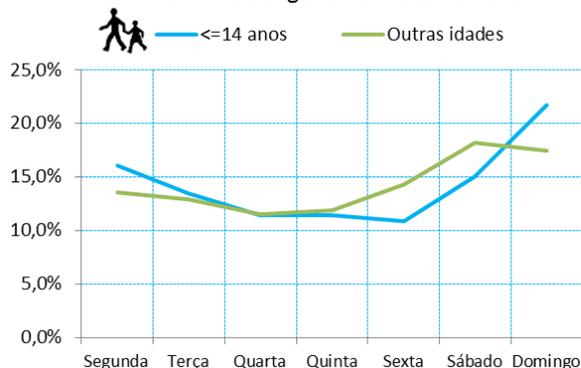
No que respeita aos dias da semana, o número de vítimas é mais elevado ao sábado e domingo devido, essencialmente, às vítimas mortais e feridos ligeiros registados nestes dois dias (36,8% das vítimas mortais e 31,6% dos feridos leves). Já os feridos graves, atingem proporções superiores à sexta-feira (17,5%) e ao sábado (15,7%).

 **Crianças segundo o dia da semana**
 ■ Morto ■ Ferido grave ■ Ferido leve

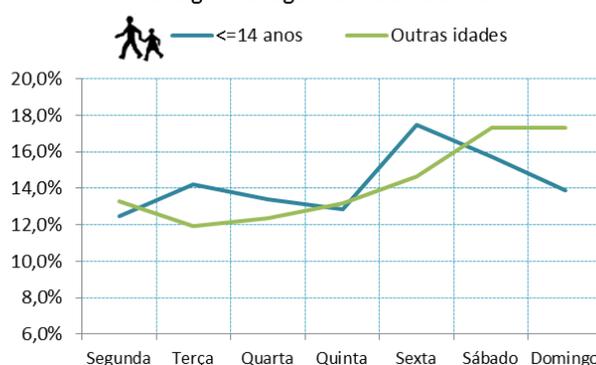


A percentagem de crianças vítimas mortais que se verifica à sexta e sábado é menor do que a registada pelos outros utentes no mesmo período, e maior ao domingo. Por sua vez, os feridos graves apresentam valores inferiores (em termos percentuais) ao sábado e domingo e superiores às terça e sexta feiras.

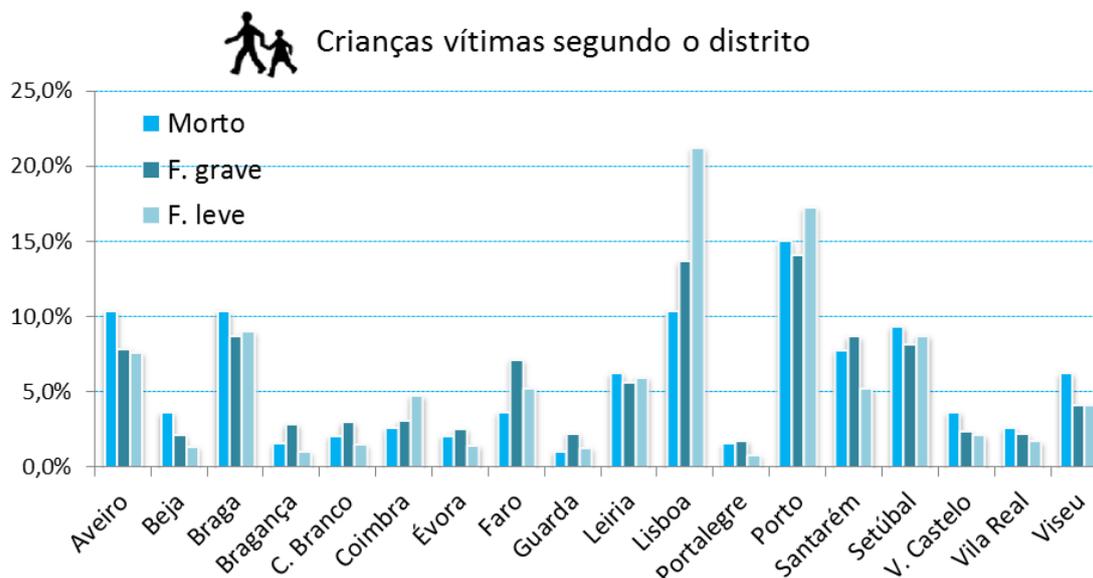
Vítimas mortais segundo o dia da semana



Feridos graves segundo o dia da semana



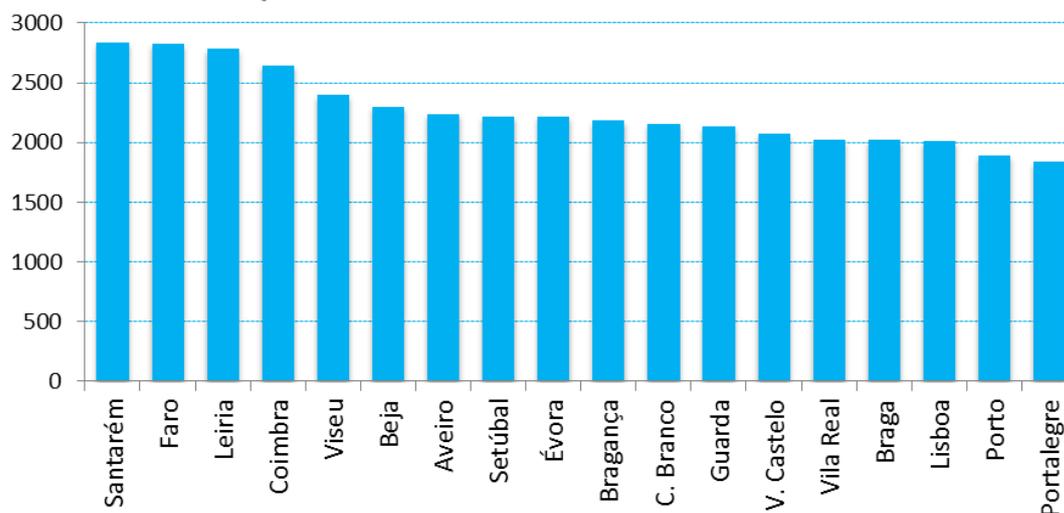
A nível geográfico, mais de metade das crianças vítimas resulta de acidentes ocorridos em Lisboa, Aveiro, Braga e Setúbal: 55% mortos, 52% feridos graves e 64% feridos leves.



Contudo, procedendo a uma análise com base no número de vítimas por um milhão de habitantes com idade inferior ou igual a 14 anos (INE, média de 8 anos), verifica-se uma alteração na repartição geográfica: Santarém, Faro, Leiria e Coimbra são os distritos onde este indicador atinge valores mais altos e, inversamente, Braga, Lisboa e Porto são os que apresentam o valor mais baixo, logo a seguir a Portalegre.



Crianças vítimas/Milhão habitantes



Medidas

Do exposto nos pontos anteriores, constata-se que a evolução da sinistralidade envolvendo crianças até aos 14 anos tem sido bastante positiva, sendo que, em 2013, este grupo etário foi o que apresentou o menor número de vítimas mortais (1,2%) e de feridos graves (4,6%) registado a nível nacional.

Verificou-se também que mais de 80% destas vítimas são peões ou passageiros de automóveis ligeiros, e que grande parte resulta de atropelamentos ou colisões ocorridos em zonas urbanas.

Um outro aspeto abordado no início, e que interessa retomar, é o fato das crianças serem utentes vulneráveis, por motivos que se prendem com algumas características que podem comprometer a sua segurança, designadamente as seguintes:

- A pequena estatura da criança impede-a de visualizar todo o ambiente rodoviário e, muitas vezes, de ser vista pelos condutores;
- Tem dificuldade em concentrar a atenção simultaneamente em vários estímulos;
- Ao nível das percepções visual e acústica, a amplitude da sua visão é menos abrangente do que a dos adultos, sendo-lhe igualmente difícil usar a visão periférica, bem como identificar os sons e localizar a respectiva proveniência;
- O seu comportamento é dominado pelas emoções, como comprovam a impulsividade e espontaneidade próprias dos mais novos, podendo, por vezes, ser imprevisível e imprudente;
- Tem uma fraca noção do perigo, das distâncias e das velocidades, desconhecendo ou subestimando os riscos inerentes à circulação rodoviária;
- Imita o comportamento dos adultos. Se aqueles que lhe são mais próximos não cumprem as normas de segurança, a criança julga que nada lhe acontece se proceder da mesma maneira.

Ou seja, não obstante os progressos realizados no âmbito da sinistralidade rodoviária, existem uma série de fatores naturais ao processo de crescimento e desenvolvimento da criança que remetem para a necessidade de a proteger sempre.

Esta é uma tarefa que deve envolver toda a sociedade, com maior ênfase para a família e agentes do sistema educativo que, desde muito cedo, têm um papel fundamental na formação da criança. Encontram-se, por conseguinte, em condições privilegiadas para lhe proporcionar uma aprendizagem alicerçada na sua vivência diária e no exemplo - os meios mais eficazes de combater o problema da insegurança da criança.

Esta preocupação tem levado, cada vez mais, a preferir o automóvel como meio de transporte da criança. Daí que não seja possível precisar se a redução dos acidentes observada nos últimos anos resultou, apenas, das ações desenvolvidas com essa finalidade ou, também, de um aumento na utilização do automóvel, em detrimento de outros modos de deslocação, o que se traduz por uma menor exposição da criança ao risco de acidente.

Esta é, sem dúvida, uma questão preocupante, uma vez que o recurso crescente ao transporte privado, nomeadamente na realização do percurso casa-escola-casa, implica um aumento do tráfego e, conseqüentemente, um agravamento nas condições de segurança e na qualidade de vida dos utentes mais vulneráveis que, por sua vez, vai desencadear um novo acréscimo na circulação de automóveis ligeiros. Gera-se, assim, um ciclo vicioso prejudicial à segurança rodoviária e que é necessário quebrar.

Entre os argumentos que visam contrariar esta tendência destacam-se os relacionados com a saúde, como o aumento da obesidade infantil, e o ambiente (emissão de gases, etc.). Refere-se, ainda, que as deslocações a pé ou de bicicleta possibilitam à criança um maior contacto com situações de trânsito, incluindo as que podem causar acidentes, pelo que contribuem para a aquisição de competências que irão permitir-lhe perceber e defender-se dos perigos inerentes à circulação rodoviária.

Há, portanto, que encontrar respostas para as necessidades especiais das crianças e criar condições para que se possa escolher livremente o modo de deslocação considerado mais adequado para elas, sem pôr em causa ou ficar apreensivo com a sua segurança.

Além disso, é importante encorajar o uso dos chamados “Modos Suaves”, já que os hábitos adquiridos nesta fase da vida vão influenciar as escolhas que a criança irá fazer no futuro, como adulto.

Tendo em conta que a maioria das vítimas resulta de acidentes que ocorrem em meio urbano, como anteriormente referido, e que o ambiente rodoviário pode ser agressivo por não atender às especificidades da criança, cabe aos adultos garantir a sua segurança, sendo que os principais atores, neste contexto, são a família, os agentes do sistema educativo e as autarquias.

Estes devem estar atentos às situações de risco, para que sejam corrigidas atempadamente, e tomar medidas no sentido de adaptar o ambiente rodoviário às limitações da criança.

Efetivamente, não é demais lembrar que a doutrina tradicional, que defendia que a criança deve ser educada no sentido de se adaptar às exigências de um ambiente motorizado, deu lugar a uma nova visão, segundo a qual as necessidades da criança devem ser contempladas desde logo, no *design*, planeamento e gestão do sistema de circulação rodoviária.

Do muito que já foi dito sobre esta matéria, cumpre-nos mencionar algumas das iniciativas que visam este grupo específico, como sejam:

- Criar pistas para peões e ciclistas.
- Assegurar a qualidade da envolvente rodoviária das escolas (passeios, bermas transitáveis, passagens para peões, sinalização, etc.).
- Facilitar os acessos às escolas e criar locais destinados à tomada e largada de passageiros (*kiss and ride*). Neste sentido, as autarquias podem reservar junto à entrada das escolas lugares específicos para a tomada e largada de alunos, com recurso a sinalização regulamentar.
- Adotar medidas e/ou áreas de acalmia de tráfego, como as zonas de 30km/h, a fim de reduzir a velocidade nos locais mais frequentados por crianças – perto das escolas, jardins de infância e parques, zonas residenciais, hospitais, etc.
- Fiscalizar o uso de sistemas de retenção para crianças e do cinto de segurança - além de ser obrigatório, estes são os acessórios de segurança mais eficazes para a proteção dos passageiros, permitindo minimizar a gravidade das lesões se houver um acidente. Contudo, ainda é frequente verificar-se o uso de “cadeirinhas” não apropriadas ao tamanho e idade da criança ou mal colocadas, que podem anular a função protetora deste equipamento.
- Promover a utilização de material retrorrefletor, para que a criança seja mais facilmente visível quando anda a pé ou de bicicleta.
- Incentivar o uso de capacete quando circula de bicicleta. Apesar da obrigatoriedade da sua utilização por adultos ser uma questão bastante polémica, para as crianças o seu uso tem maior aceitação, uma vez que existem capacidades que ainda se encontram em desenvolvimento e, em situações de queda ou acidente, o capacete protege-a de lesões na cabeça.
- Fomentar a aquisição de veículos menos agressivos de modo a reduzir a gravidade dos acidentes.



Além destas intervenções ao nível dos veículos, infraestruturas, fiscalização, etc., há que mencionar também as ações a desenvolver no contexto da formação, sensibilização e informação.

É necessário despertar a criança para os perigos a que está sujeita quando transita na via pública e ensiná-la a ultrapassá-los, a distinguir o que está certo e errado e a conhecer pequenas regras a que deve estar atenta, por forma a proporcionar-lhe uma interiorização gradual de atitudes e comportamentos seguros.

Se a criança vai para a escola sozinha, a pé, deve ser devidamente preparada antes do início das aulas, fazendo o percurso casa-escola-casa mais do que uma vez. O treino é essencial, para que ela memorize o trajeto, cuja escolha, por sua vez, deve obedecer a critérios de segurança (existência de passeios e passagens de peões, caminhos que não sejam pouco frequentados e não tenham veículos estacionados, etc.).

Enquanto peão, a criança deve aprender a caminhar sempre pelo passeio, afastada do lancil e, se tiver que circular nas bermas, deve fazê-lo de frente para os veículos, a fim de se aperceber melhor de eventuais perigos. Convém habituá-la a usar roupas claras e acessórios retrorefletores, mesmo durante o dia, de modo a tornar-se mais facilmente visível. No entanto, as situações potencialmente mais perigosas estão associadas ao atravessamento da faixa de rodagem: a criança deve estar informada de que é sempre mais seguro atravessar na passagem para peões e que, na sua ausência, deve procurar locais com boa visibilidade para ambos os lados da faixa de rodagem e olhar para a esquerda, direita e novamente para esquerda antes de atravessar. Se existirem semáforos, tem que os respeitar, e só deve iniciar a travessia quando todos os veículos estiverem parados. Outro aspeto muito importante no atravessamento é ensinar a criança a estabelecer contacto visual com os condutores e esperar um sinal de que têm a intenção de parar.

Em relação aos transportes públicos, a criança deve ser acompanhada nas primeiras vezes que os utilizar para aprender a comportar-se de forma segura: esperar na paragem em fila e longe da faixa de rodagem, evitar brincadeiras perigosas, não se aproximar do veículo antes de este estar parado, ter especial cuidado com as entradas e saídas e só atravessar a rua depois do veículo se afastar.

Quanto aos ensinamentos a transmitir à criança enquanto passageiro de automóveis ligeiros, destaca-se, desde logo, a utilização do sistema de retenção homologado e adequado ao seu tamanho e peso, e do cinto de segurança, os dispositivos de segurança passiva mais importantes para a sua proteção. Referem-se também alguns comportamentos, designadamente, que durante o trajeto não deve colocar a cabeça ou os braços de fora nem mexer nos fechos das portas e janelas, que a entrada e saída do veículo se fazem pelo lado do passeio e que não pode distrair o condutor com as suas brincadeiras.

Ainda neste âmbito, justifica-se falar da criança como condutor. Muito embora o número de condutores com idade ≤ 14 anos seja reduzido, conforme foi oportunamente evidenciado, andar de bicicleta representa uma nova etapa na independência da criança e, naturalmente, um risco acrescido. Para que ela o faça de forma responsável, é necessário aprender a circular à direita, usar capacete e equipamento de segurança, evitar a proximidade excessiva de veículos estacionados, usar roupa e iluminação adequadas, e que não deve fazer acrobacias, corridas ou qualquer outro tipo de brincadeira quando anda na estrada.

Concluindo, são muitas as questões a abordar em termos de informação/sensibilização devido aos diferentes papéis que a criança pode assumir no contexto rodoviário – peão, passageiro ou condutor. Apesar das várias perspetivas, no entanto, todas elas devem ser devidamente exploradas a fim de não descurar a sua segurança.

Daí que um dos Objetivos Operacionais previsto na revisão da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) para o período 2013-2015 (RCM n.º 5/2014, 13 de janeiro) consista em “Programas e Iniciativas de Educação e Formação para o Desenvolvimento de uma Cultura de Segurança Rodoviária”. As ações propostas neste âmbito - um espaço de intervenção alargado - abrangem não só as crianças, como também os docentes, famílias, técnicos municipais, instrutores e instruendos de escolas de condução, dirigentes da administração pública, etc.

Importa destacar igualmente, entre as atividades desenvolvidas recentemente pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR), a elaboração e publicação do “Guia do Peão”, em finais de 2013.

Trata-se de um manual de boas práticas, onde se falam das regras, normas e comportamentos a adotar para circular de forma segura.



A divulgação deste guia, disponível em www.ansr.pt, foi reforçada com a criação de 10 spots televisivos, desenvolvidos com base nos conselhos aí apresentados.



Planeamento (NEP)

ção Rodoviária (UPR)

Ainda em relação a este público alvo, a ANSR produziu o folheto “>= 14 ANOS”, a ser distribuído por diversos parceiros, designadamente durante a campanha do “Regresso às aulas em segurança”, que se realiza em setembro, com a colaboração das Entidades Fiscalizadoras (GNR e PSP).



Pretende-se, assim, contribuir para a cimentação de uma cultura de segurança rodoviária, a médio/longo prazo, tendo em conta que são os valores interiorizados pela geração mais nova que tornam viável o desenvolvimento de uma sociedade com cidadãos e condutores bem formados, respeitadores das regras de trânsito e solidários com o seu semelhante.