

11 recomendações para dar mais atenção à mobilidade das crianças no Brasil

15.02.2017



Mobilidade autônoma de crianças no espaço público se dá preferencialmente por meio de transporte ativo

(Foto: Mariana Gil/WRI Brasil)

A interação entre veículos, bicicletas e pedestres nas vias geram conflitos que podem resultar em acidentes. Se para adultos as condições são perigosas, para as crianças representam riscos ainda maiores. Como ainda não têm maturidade para entender completamente a dinâmica das ruas, os pequenos ficam mais vulneráveis a acidentes quando o ambiente não é projetado pensando em protegê-los.

Segundo estimativas da Organização Mundial da Saúde (OMS), o Brasil é o quarto país com mais mortes no trânsito, e essa é também a principal causa de morte acidental de crianças entre um e 14 anos no mundo. No entanto, considerando o cenário, nota-se que é falha a atenção para a proteção das crianças na legislação de trânsito brasileira.

Para identificar boas práticas legislativas e eventuais lacunas no que diz respeito à segurança viária para crianças, o WRI Brasil desenvolveu um estudo sobre o transporte ativo e sua relação com a segurança viária para crianças, considerando as legislações federal e de municípios com mais de 250 mil habitantes. O processo também abrangeu uma leitura sobre os projetos de lei no Senado e na Câmara, bem como das decisões de segunda instância sobre o tema dos tribunais de justiça estaduais do Rio Grande do Sul e do Rio de Janeiro.

O estudo traz algumas análises sobre a Constituição federal de 1988 como, por exemplo, o artigo 227, no qual é interessante observar que, segundo o princípio da proteção integral da criança, "é dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e

ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão". Apesar de assegurar direito à vida e de proteção integral às crianças, fazendo com que o Estado divida essa responsabilidade com os pais, o texto não inclui o direito à segurança – seja viária ou não.

Há também algumas observações no âmbito de compatibilidade da legislação. Apor exemplo, a lei que trata da acessibilidade universal, (10.098/2000), define a pessoa com mobilidade reduzida como aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo crianças, idosos, gestantes, lactantes, obesos etc. No entanto, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ainda não especifica dispositivos sobre o tema e, por isso, o relatório produzido considera oportuna uma revisão ou atualização do texto com os recentes desenvolvimentos em segurança viária e mobilidade urbana.

“A percepção da redução da segurança tem feito com que as crianças sejam privadas do contato com o espaço público e tem modificado as escolhas dos modos de transporte para os seus deslocamentos diários, incluindo para a escola. Estes costumes foram adquiridos ao longo dos anos, na medida em que as cidades se desenvolviam focadas nos deslocamentos dos automóveis, padrão que resultou em diversas consequências ruins, como o aumento dos acidentes de trânsito. É necessário repensar tanto o desenho urbano quanto a legislação brasileira para reverter esses costumes e tornar as cidades mais amigáveis aos deslocamentos a pé e de bicicleta”, enfatiza **Paula Santos**, coordenadora de Mobilidade Urbana e Acessibilidade do WRI Brasil.

A análise encontrou oportunidades de realização de melhorias e resultou em 11 recomendações para qualificar o uso de transporte não motorizado por crianças, garantindo mais segurança aos deslocamentos. São elas:

1- Instituir um sistema de monitoramento preventivo para redução de acidentes envolvendo crianças em transporte ativo: uma vez que a mobilidade autônoma de crianças no espaço público se dá preferencialmente por meio de transporte ativo, ou seja, a pé, de bicicleta, de skate ou de patins, é preciso deixar de lado a postura reativa após os acidentes e partir para um sistema de prevenção, baseado nas premissas da acessibilidade universal, da responsabilidade solidária e do melhor interesse da criança.

2- Formular políticas públicas específicas para a redução de acidentes envolvendo crianças: os governos federal, estadual e municipal devem pensar em reduzir mortes e lesões graves, como forma de assegurar os direitos fundamentais das crianças. Assegurar a mobilidade segura de crianças também é uma forma de garantir o acesso ao sistema de educação e demais serviços e equipamentos públicos da cidade.

3- Revisar as legislações: os municípios com mais de 20 mil habitantes podem adequar seus textos de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, principalmente em segurança viária.

4- Estabelecer programas com os órgãos de educação: passar o conhecimento sobre o trânsito e ensinar desde cedo é fundamental para a redução de acidentes. Os órgãos de segurança pública e fiscalização devem incluir essa preocupação em suas ações e na formação de novos motoristas.

5- Alterar o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA) para incluir a segurança viária: o tema deve estar entre os direitos fundamentais.

6- Incluir a fiscalização das condições de acesso às escolas e a segurança do entorno escolar nas atribuições do Conselho Tutelar: para isso, também deve ser alterado o ECA.

7- Alterar o Código de Trânsito Brasileiro de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana: terminologias e concepções deveriam ser atualizadas, além de incorporar a perspectiva das crianças na mobilidade. Novas penalidades e regras devem ser estabelecidas de acordo com essa realidade.

8- Priorizar os espaços em que há maior movimentação de crianças em transporte ativo mediante a limitação do transporte de cargas e individual: recomendação para o Ministério das Cidades, no cumprimento da meta de implementação de moderação no tráfego.

9- Incluir a segurança e a mobilidade entre os direitos fundamentais da criança e do adolescente: os Poderes Executivo e Legislativo deveriam elaborar e aprovar uma Proposta de Emenda Constitucional para o artigo 227 da Constituição para garantir o direito à livre mobilidade em calçadas e passeios públicos a salvo tanto de atos de violência quanto dos riscos oferecidos pelo transporte motorizado.

10- Instituir grupos especializados para fiscalizar e demandar judicialmente os governos municipais e estaduais: os ministérios públicos estaduais deveriam trabalhar para agir quando houver indícios de reais ou potenciais acidentes

provocados em virtude da omissão ou imperícia desses entes, bem como das montadoras de veículos.

11- Constituir grupos e capacitar seus técnicos para incorporar o desenho seguro das vias, espaços públicos e projetos urbanos: os governos municipais devem minimizar riscos de acidentes resultantes de fatores ambientais e de problemas de infraestrutura.

<https://wribrasil.org.br/pt/blog/2018/10/11-recomendacoes-para-dar-mais-atencao-a-mobilidade-das-criancas-no-brasil>