

Segurança da criança e jovem como pedestre: o que funciona?

Departamento de Segurança da Sociedade Brasileira de Pediatria

Na verdadeira guerra que é o trânsito nos dias de hoje, o risco de atropelamento do jovem pedestre é muito grande. Nada menos do que cinco mil crianças e jovens brasileiros são mortos por atropelamento a cada ano. Isto corresponde a um quinto de todas as mortes de pessoas com menos de vinte anos. Portanto, a promoção da segurança do jovem pedestre precisa ser uma prioridade de toda comunidade.

A idade é um fator essencial da questão da segurança do pedestre. Crianças abaixo de oito anos não têm maturidade para enfrentar qualquer tipo de trânsito sem a supervisão direta de um adulto. Vias movimentadas, com cruzamentos sinalizados, exigem supervisão até cerca de 12 anos. Em grandes avenidas, mesmo adolescentes precisam da supervisão de um adulto.

A idade pré-escolar tem peculiaridades importantes, por causa da dificuldade de visualizar as crianças pequenas e à sua total incapacidade de autoproteção. Abaixo dos três anos, podem ocorrer atropelamentos em casa, como nos acessos de estacionamento ou garagens. Em torno dos quatro anos, a maioria dos traumatismos acontecem quando a criança sai correndo para o meio da rua, geralmente no meio da quadra, muitas vezes passando entre carros estacionados. Pré-escolares são incapazes de conter impulsos e, ao brincar na rua, se esquecem de que estão próximos ao fluxo de automóveis; portanto não podem jamais ser deixados sem supervisão fora de casa.

O escolar já é capaz de compreender os riscos do trânsito, mas tem dificuldade de avaliar a velocidade dos carros, antes dos 11 anos de idade. Os horários de entrada e saída da escola são períodos de grande perigo.

O adolescente tem um comportamento muito influenciado pelos amigos; freqüentemente tem atitudes de desafio a regras. Além disso, é mais comum estar fora de casa e longe da supervisão de adultos. O uso de patins, rollers e skates constituem fatores adicionais de risco. A partir dos 15 a 16 anos, a ingestão de bebidas alcoólicas leva a um risco cada vez maior, assim como o uso de outras drogas.

Independentemente da idade, de um modo geral ocorrem mais atropelamentos em zonas pobres, com muitas crianças, tráfego intenso, mais carros estacionados, vias de mão dupla, menor policiamento e pouco controle da velocidade dos veículos. Nestas circunstâncias, ir a pé para a escola sem a companhia de um adulto aumenta em até dez vezes a chance de uma criança ser atropelada.

Em relação à atitude dos motoristas, o que mais causa atropelamentos é abusar da velocidade, principalmente dirigindo embriagado, não seguir as regras de trânsito e não e respeitar os pedestres.

A prevenção do atropelamento de crianças tem sido baseada em programas de treinamento, que, em geral, tentam aumentar o conhecimento e modificar o comportamento, com ênfase em como atravessar uma rua. Infelizmente, a efetividade é muito inconsistente em mudar o comportamento das crianças. Programas educativos que envolvem os pais têm maior potencial de sucesso, pois melhoram os níveis de supervisão dos adultos, bem como sua atitude como modelos de comportamento seguro.

As estratégias de modificação do ambiente, no sentido de separar a criança do automóvel, parecem ser mais efetivas no controle dos atropelamentos. Medidas que exigem alterações mais substanciais na configuração das ruas se adaptam melhor a comunidades que estejam em fase de desenvolvimento, sendo de difícil aplicação nas grandes áreas urbanas brasileiras, que oferecem o maior risco para os pedestres.

O conceito de “acalmção do trânsito”, introduzido em anos recentes, combina modificações múltiplas de engenharia de tráfego (sinalização ostensiva, barreiras, quebra-molas, áreas de acesso restrito a carros, zonas de refúgio de pedestres), com vistas a reduzir a velocidade dos veículos e promover um nível maior de atenção dos motoristas. Trata-se de intervenção atraente, se não pela redução do risco de atropelamento, até por tornar os ambientes urbanos mais agradáveis.

As campanhas comunitárias de segurança no trânsito costumam ter natureza muito variada e têm sido pouco avaliadas. Aquelas puramente educativas, voltadas à modificação do comportamento dos pedestres e motoristas, mesmo quando têm ampla divulgação na mídia, apresentam resultados pobres quanto à redução efetiva dos atropelamentos.

Em resumo, as medidas mais efetivas para a redução dos atropelamentos de crianças e jovens poderiam ser sintetizadas da seguinte maneira: playgrounds cercados e/ou afastados de ruas movimentadas; tráfego de automóveis desviado da proximidade de escolas; vias urbanas com mão única e com estacionamento limitado próximo às calçadas; passarelas sobre vias de fluxo mais pesado e cercas impedindo o cruzamento em outros pontos; calçadas limpas e apropriadas para o uso em toda a sua extensão, separadas da rua por cercas; velocidade dos veículos controlada por meio de policiamento ostensivo, controladores eletrônicos e/ou quebra-molas; legislação severa, limitando o ato de dirigir sob o efeito de álcool; roupas para escolares feitas com material refletor de luz, tornando-os mais visíveis à noite; ensinar normas de segurança do pedestre a partir da pré-escola, com reforços de instrução durante a idade escolar, com preferência ao treinamento em situações verdadeiras de tráfego em vez da sala de aula; instruir os pais a não permitir crianças desacompanhadas na rua antes dos 12 anos.

Além disso, é importante lembrar repetidas vezes às crianças as regras de segurança para o pedestre no trânsito:

A. Andando na rua:

1. Caminhar sempre na calçada, longe do meio-fio. Nas estradas, caminhar no acostamento, à esquerda da via, em fila indiana, no sentido contrário ao dos veículos.
2. Mesmo caminhando na calçada, estar atento para locais de entrada e saída de veículos: parar e esperar que não haja nenhum veículo se aproximando.
3. Ao descer de qualquer veículo, sempre fazê-lo pelo lado da calçada; aguardar longe do meio-fio a saída do veículo.

B. Atravessando a rua:

1. Pensar: achar o lugar mais seguro para atravessar, longe dos carros estacionados e preferentemente em faixa de segurança. Não cruzar a pista de viadutos, pontes ou túneis, exceto onde exista permissão. Obedecer e respeitar a sinalização de trânsito.
2. Parar: sobre a calçada, perto do meio-fio, em local visível. Prestar atenção em carros parados ou outros objetos que possam estar bloqueando a visão.
3. Usar olhos e ouvidos: olhar em todas as direções para ver se não vêm veículos.
4. Esperar: se vier algum veículo, aguardar até que ele tenha passado.
5. Olhar e ouvir novamente: quando não houver mais veículos, atravessar em linha reta, sem correr e sem retornar.
6. Chegar vivo: continuar atento, olhando para os dois lados, até alcançar a outra calçada.

Para os interessados em informações mais detalhadas sobre o assunto:

- United States Department of Transportation - Federal Highway Administration. Pedestrian Safety. http://safety.fhwa.dot.gov/PED_BIKE/ped/index.htm.
- National Highway Safety Administration. Traffic safety - Pedestrians. <http://www.nhtsa.gov/portal/site/nhtsa/menuitem/dfedd570f698cabbf30811060008a0c/>.