

Transporte Seguro de Crianças na Cidade de São Paulo

*Daniel Koiti Sato*¹

Resumo

No Brasil ainda existe grande resistência na utilização dos Dispositivos de Retenção para o Transporte de Crianças menores de 10 anos, adiante abreviado como DRTC; e isso traz sérios riscos à saúde e integridade das mesmas. O Objetivo deste artigo é investigar a utilização de tais equipamentos de segurança, através da compilação e análise de dados de pesquisas, entre outras da OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público) Criança Segura Brasil; no município de São Paulo, e verificar quais os impactos causados sobre os acidentes de trânsito no período de 2010 e 2012, através de dados estatísticos obtidos junto à Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo; e, evidenciar a importância da inovação e da evolução legal apresentadas pela Resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) nº277 de 2008, que trata sobre o “transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos”. Para atingir o objetivo, utilizou-se basicamente de pesquisa bibliográfica, estudo de casos e análises de estatísticas. Concluiu-se que a utilização dos Dispositivos (popularmente conhecidos como “cadeirinha” ou “bebê conforto”) ainda é pequena, principalmente nas camadas de menor renda e escolaridade é muitas vezes deixada em segundo plano; e muitos que o utilizam, o fazem para não “levar multa”, ou seja, por mera obrigação legal.

Palavras chave: Cadeirinha, bebê conforto, multa.

1. Tecnólogo Mecânico pela Faculdade de Tecnologia de São Paulo, atua desde 2008 como Gestor de Operações de Trânsito na Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo.

Abstract:

In Brazil there is still great resistance in the use of safety restraint systems for Children under 10 years Transportation, forwards abbreviated as DRTC; and this brings to them serious risks to health and integrity. The objective of this Article is to investigate the use of this safety equipment, by compiling research and data analysis, among others from CSOPI (Civil Society Organization of Public Interest) Criança Segura Brazil; in São Paulo, and check which is the impacts on traffic accidents in 2010 and 2012 period, through statistical data obtained from the Traffic Engineering Company of São Paulo; and highlight the importance of innovation and legal developments presented by Contran by the Resolution No. 277 of 2008, which deals with the "transport of minor of 10 years and the use of the restraint system for transporting children in vehicles." To achieve the goal, it was used primarily of literature, case studies and statistical analyzes. It was concluded that the use of devices is still small, especially in lower social classes is often left in the background; and many that use it, to do not "take fine", likewise, in mere legal obligation.

Keywords: children restraints, fine, law

1. INTRODUÇÃO

Assunto relativamente recente no Brasil, o TRANSPORTE SEGURO DE CRIANÇAS é relevante, e faz parte do nosso cotidiano. Todos nós sofremos ou conhecemos alguém que sofreu qualquer tipo de acidente de trânsito, uns mais graves, outros menos.

Para quem tem seus 30 anos hoje, o uso obrigatório do cinto de segurança foi uma inovação trazida pela Lei 9.053 (Código de Trânsito Brasileiro – Adiante denominado CTB) em 1997. Até então, quantos pais não esticaram seus braços na vã intenção de segurar o passageiro numa freada brusca.

Das antiquadas cadeiras de metal acolchoadas aos mais modernos sistemas de retenção, a evolução dos dispositivos de retenção para crianças visa minimizar os danos causados no caso de acidentes.

Porém, ainda é comum ver pais transportando crianças no colo, certos de que ali é o melhor lugar para seu filho, quando na verdade sua ingênua ignorância está colocando-os na sorte das estatísticas.

Para melhor organização do artigo, o mesmo foi sistematizado em seções. A primeira seção apresenta fundamentos teóricos acerca do conceito de segurança e transporte de menores, assim como os excertos de textos legais sobre o assunto. A segunda seção reflete a metodologia utilizada no trabalho bem como o tipo, a natureza e recorte da pesquisa, apontando como esses métodos auxiliaram para a realização e validação deste estudo. No que se refere a técnica de pesquisa foi utilizada a pesquisa bibliográfica, com vistas a proporcionar um maior rigor científico na análise. A terceira seção buscou apresentar os principais resultados obtidos e as respectivas análises e discussões sobre o mesmo. Finaliza com a quarta seção, tecendo as considerações finais, e abrindo agenda para futuras pesquisas.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

São mínimos os artigos que versam sobre nosso tema principal. Porém Santos (2009) escreveu um artigo mais voltado a detalhar o procedimento para o transporte, e não necessariamente tendo como foco a segurança do transportado.

Em contrapartida, a OSCIP – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público – Criança Segura Brasil, subsidiária da *SafeKids Worldwide*, dos Estados Unidos da América, trabalha para conscientizar a população dos riscos que nos expomos diariamente quando transportamos nossas crianças.

Utilizei como base de estudo o próprio texto legal, bem como estatísticas e publicações educativas, analisando-os, para chegar a uma conclusão satisfatória e esclarecedora.

2.1.1 Resolução CONTRAN nº 277 de 28 de maio de 2008 – excerto.

A Resolução do CONTRAN nº 277 de 2008, dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos.

Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro e também estabelecer as condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos, resolve:

[...] Art.1º Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, na forma prevista no Anexo desta Resolução.

§1º. Dispositivo de retenção para crianças é o conjunto de elementos que contém uma combinação de tiras com fechos de travamento, dispositivo de ajuste, partes de fixação e, em certos casos, dispositivos como: um berço portátil porta-bebê, uma cadeirinha auxiliar ou uma proteção anti-choque que devem ser fixados ao veículo, mediante a utilização dos cintos de segurança ou outro equipamento apropriado instalado pelo fabricante do veículo com tal finalidade.

§2º. Os dispositivos mencionados no parágrafo anterior são projetados para reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança com idade até sete anos e meio.

§ 3º As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t.

Art. 2º Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior

estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura.

Parágrafo único. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade poderá ser realizado neste banco, utilizando-se sempre o dispositivo de retenção adequado ao peso e altura da criança.

[...]

Art. 7º. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeito nos seguintes prazos:

I – a partir da data da publicação desta Resolução as autoridades de trânsito e seus agentes deverão adotar medidas de caráter educativo para esclarecimento dos usuários dos veículos quanto à necessidade do atendimento das prescrições relativas ao transporte de crianças;

II - a partir de 360 (trezentos e sessenta) dias após a publicação desta Resolução, os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito deverão iniciar campanhas educativas para esclarecimento dos condutores dos veículos no tocante aos requisitos obrigatórios relativos ao transporte de crianças;

III - Em 730 dias, após a publicação desta Resolução, os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito fiscalizarão o uso obrigatório do sistema de retenção para o transporte de crianças ou equivalente.

[...](Brasil. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 277 de 28 de mai. De 2008)

A Resolução 277/08 veio regulamentar o Art. 64 do CTB, dando detalhes acerca do modo como as crianças devem ser transportadas, bem como admitindo as exceções (obedecendo ao princípio legislativo da razoabilidade), traz em seu anexo os modelos do que chamamos popularmente de “cadeirinhas”, que na verdade são três classes do que passa a ser denominado como dispositivo de retenção, a saber: bebê conforto, a cadeirinha propriamente dita, e o assento de elevação.

Pela ótica da segurança viária, o legislador abre mão da preservação da criança ao admitir que esta seja transportada sem os devidos cuidados em categorias especiais de veículos, conforme Art. 1º, §3º:

As exigências relativas ao sistema de retenção, no transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, não se aplicam aos veículos de transporte coletivo, aos de aluguel, aos de transporte autônomo de passageiro (táxi), aos veículos escolares e aos demais veículos com peso bruto total superior a 3,5t. (Brasil. Conselho Nacional de Trânsito. Resolução nº 277 de 28 de mai. De 2008)

Alessandra França cita um caso hipotético de fiscalização onde identificam a irregularidade:

[...]Como vão dispensar a criança? Mandam de táxi, mas ali a criança continua sem cadeirinha. Se vale para o carro, por que também não vale para o táxi?” e complementa: “Entramos com uma solicitação para o Contran (Conselho Nacional de Trânsito), para ampliar a obrigatoriedade para táxi. (O GLOBO, 2014)

Também verificamos a mesma situação na sequência do texto legal, que conforme Art. 2º - numa situação hipotética, há de estar permitido o transporte de uma criança de 2 anos (exemplo) no banco dianteiro, com o cinto de segurança do veículo – adiante:

Na hipótese de a quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquela de maior estatura no banco dianteiro, utilizando o cinto de segurança do veículo ou dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura. (Brasil. Presidência da República. Lei nº 9.503 de 26 de set. de 1997.).

Paradoxal pensar que o legislador abre tais lacunas, ao racionarmos que nossas crianças são diariamente transportadas em “peruas” escolares sem o devido DRTC; e que não incomum, pais se associarem para levar seus filhos à escola deixando de lado os cuidados com DRTC.

Analisando esta resolução, verificamos que mesmo havendo uma considerável evolução em relação à regulamentação anterior (resolução nº15 de 06 de fevereiro de 1998, há de se comentar: completamente genérica) ainda há espaços para questionamentos – por exemplo, não determina a tratativa dada a veículos dotados somente de cintos de segurança abdominais no banco traseiro, identificando aqui uma omissão, que compromete sua aplicabilidade.

Nós da CRIANÇA SEGURA entendemos que a Resolução 277/2008 é um importante passo em prol do transporte de crianças em veículos automotores. No entanto, acreditamos que a Medida deve ser discutida e aperfeiçoada para que seja um instrumento real de prevenção de mortes e sequelas de crianças passageiras de veículos. (Criança Segura, 2014).

Não obstante, esta Resolução vem disciplinar a Lei, incluindo prazos para adequação, data para início da fiscalização e exigindo dos Órgãos responsáveis componentes do Sistema Nacional de Trânsito medidas educativas.

O CTB traz as sanções previstas a quem desrespeitar as normas para o transporte de crianças.

O Inmetro, através da sua Portaria nº 38 de 2007 dispõe sobre a fiscalização nos estabelecimentos que comercializam os DRTC, bem como estabelece a certificação compulsória de todos os DRTC comercializados no Brasil – selos, informações obrigatórias, diagramas de instalação, etc.

2.1.2 Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997 – excerto.

No CTB podemos verificar qual a obrigação legal, a tipificação da conduta irregular, bem como a gravidade desta irregularidade, a penalidade e a medida administrativa cabível no caso de constatação pelo agente fiscalizador.

[...] Cap. III: Das Normas Gerais de Circulação e Conduta: [...] Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

[...]Cap. XV: Das Infrações: [...] Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:Infração - gravíssima; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo até que a

irregularidade seja sanada. (Brasil. Presidência da República. Lei nº 9.503 de 26 de set. de 1997.)

2.2.1 Acidentes de trânsito, mortalidade e tipo de veículo envolvido

Dados da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET (2013) apontam aproximadamente 27 mil acidentes de trânsito (49,7% envolvendo automóveis), resultando em 1188 mortes, das quais 235 vítimas eram crianças de até 9 anos, para o ano de 2012. Este dado revela um risco iminente à segurança dos usuários de automóveis: são mais de 3 mortes em 36 acidentes por dia.

A criança é o indivíduo mais exposto dentro desta relação, uma vez que ela depende dos cuidados de terceiros para sua segurança.

Segundo MONTORO (ET. AL. – 2000):

[...] os ditos acidentes de trânsito (colisões, no sentido amplo da palavra, ocasionadas nas vias públicas, envolvendo motoristas, passageiros e/ou pedestres) “são em sua absoluta maioria (90%) consequências de fatores humanos (incluem-se aí a imprudência, imperícia, erros, sonolência, embriaguez, etc.); o que nos leva a concluir que são perfeitamente evitáveis, se, entre outros, as Leis e Sinais de trânsito forem obedecidos; ao passo que dificilmente poderão ser enquadradas como acaso ou imprevisto.

2.2.2 Acidentes com crianças no Brasil e o comportamento das mães – percepção de risco.

A OSCIP Criança Segura Brasil coordenou um Estudo (CRIANÇA SEGURA BRASIL, 2008) onde ficou evidente a percepção equivocada das mães quanto à ocorrência de acidentes. Este estudo mostrou também que em 2005, 40% das mortes de crianças entre 0 e 14 anos foi relacionada ao trânsito.

Tão equivocadas estão as mães ao evidenciarem na pesquisa que “acidentes acontecem ou são inevitáveis”, e pouco se preocupam com medidas preventivas.

HARTMANN (2013) aponta que pode haver uma grande diferença entre o risco real, comprovado estatisticamente, e o risco, diga-se subestimado pela maioria, percebido pelos pais ao transportarem seus filhos. Em seu Estudo, aponta as principais campanhas divulgadas pela mídia em 2012, visto que conforme ROZESTRATEN (1988), uma das formas mais eficazes de redução nos índices de acidentes seria a mudança de comportamento de pedestres e principalmente de condutores.

Nota-se através das pesquisas de comportamento que a cultura de uma considerável parcela da população é equivocada. Fazem uso do DRTC apenas para satisfazer a Lei (consequentemente não sofrer as sanções); e não para proteger as crianças ou minimizar os danos causados em casos de acidentes ou desacelerações bruscas,

ou, quando deixam de utilizar, apontam entre outros motivos a deficiência na fiscalização, o alto preço do DRTC. Outro pensamento errado é o de que não é necessário utilizar o DRTC em trajetos curtos, e/ou urbanos.

Ainda, que a percepção do risco a que expõe suas crianças fica aquém do necessário para que haja conscientização dos perigos de se transportar crianças sem os devidos cuidados, HARTMANN, J. (2013) sintetiza que apenas 8% das mães entrevistadas apontaram, espontaneamente, como um fator de risco, os acidentes de trânsito envolvendo passageiros de automóveis; e 19% apontaram acidente de trânsito como fator de risco diário; nenhuma mãe citou o uso de DRTC para prevenir lesões nas crianças enquanto passageiras. Dentro da amostra, 40% das mães transportavam crianças em automóveis, e destas apenas 32% utilizavam algum tipo de DRTC. Ainda segundo HARTMANN, J. (2013) tal estudo concluiu que as mães não consideram este um risco real para seus filhos, e acabam por não tomar medidas de prevenção.

Certo é que dentre aqueles que já sofreram ou conhecem alguém próximo que já sofreu um acidente relevante, a percepção do risco se torna diferente da daqueles que não tiveram esta experiência. Para SLOVIC (1987), especialistas julgam o risco pelas evidências técnicas das fatalidades anuais, enquanto que leigos julgam pela intuição, pela sua experiência e informações do convívio social, familiar, político e geográfico.

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Como visto por BORTOLOZZI & BERTONCELLO (2012), a metodologia é o estudo dos métodos ou então as etapas a seguir num determinado processo. Sendo assim, após a escolha do tema, seguiu-se às pesquisas exploratória, descritiva e explicativa acerca dos dados coletados.

A coleta e seleção dos dados se procedeu com visita à OSCIP Criança Segura e à biblioteca da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo para obtenção de resultados de questionários e entrevistas quantitativos, estatísticas e análise de discurso de diversos autores; por último, através da rede mundial de computadores, *internet*, utilizando as ferramentas de navegação *Google® Chrome®, Internet Explorer®*.

Caracterização da Cidade

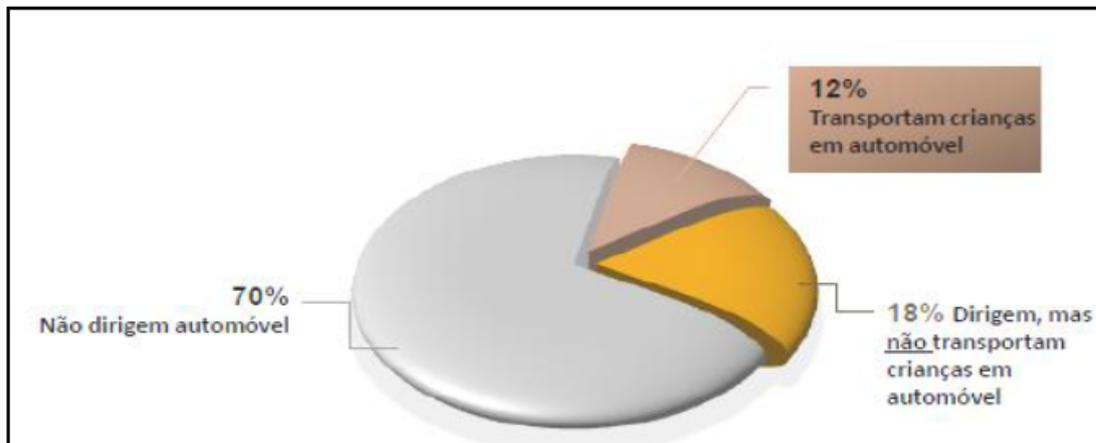
São Paulo, fundada em 25 de janeiro de 1554. Uma das maiores metrópoles do mundo.

Possui uma população fixa de 11,3 milhões de pessoas (IBGE, 2013) e uma frota veicular de 7,6 milhões de veículos (DETRAN, 2014).

A CET (COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO DE SÃO PAULO) aponta 25.508 acidentes de trânsito para o ano de 2013, na cidade de São Paulo, gerando 31.093 vítimas; em média, 70 acidentes que geram 85 vítimas e 3 mortos por dia. Dentro destas estatísticas estão incluídas 235 vítimas, para o ano de 2013, na faixa etária de 0 a 9 anos de idade.

5. ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

Pesquisa de âmbito nacional feita pelo Datafolha, a pedido da OSCIP Criança Segura Brasil (CRIANÇA SEGURA BRASIL E DATAFOLHA. 2012) nos mostra de uma forma geral, a população que efetivamente transporta crianças menores de dez anos em automóvel:



Datafolha / Criança Segura Brasil - 2012

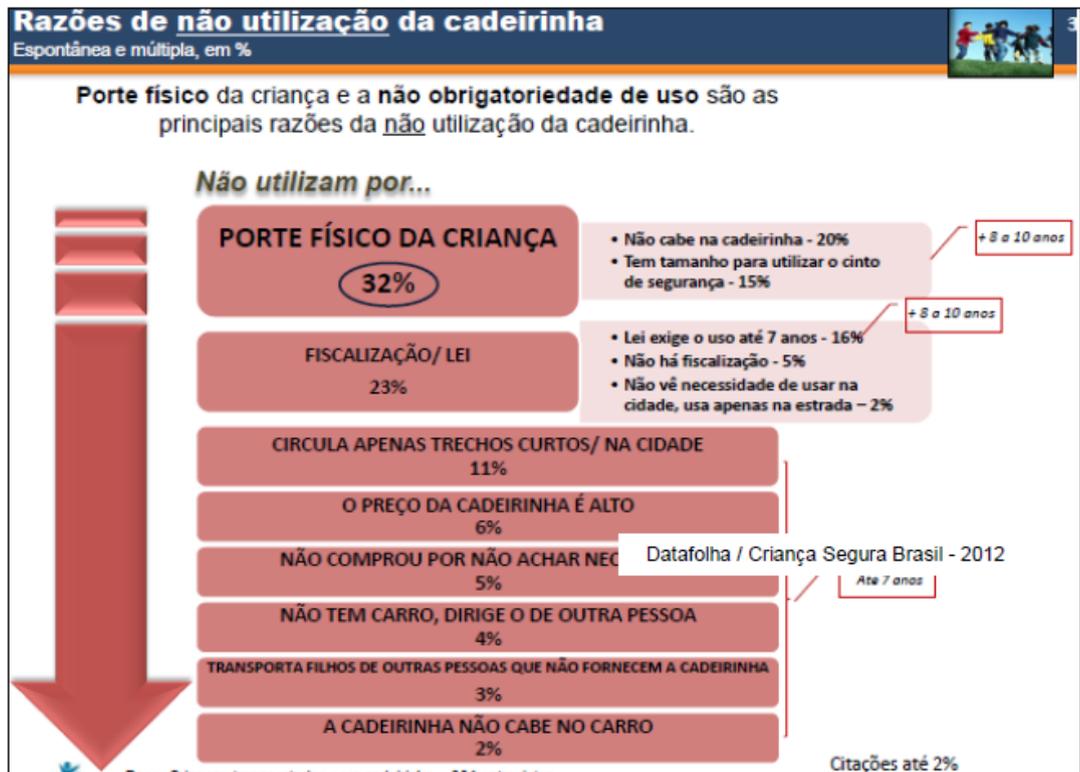
Dentro da amostra que transporta crianças em automóveis, verifica-se o seguinte:



Datafolha / Criança Segura Brasil - 2012

Segundo HARTMANN (2013), das campanhas do Governo sobre o tema na mídia: “metade das campanhas divulgadas não possuem objetivo nem público alvo determinados e o conteúdo das informações eram genéricos, aumentando a possibilidade da mensagem não provocar a mudança de comportamento esperada”.

Verifica-se que, de fato, o comportamento da população pesquisada não é o esperado: apenas 57% dos responsáveis transportam adequadamente suas crianças, enquanto que os outros 43% frequentemente ou sempre, acabam por expor suas crianças.

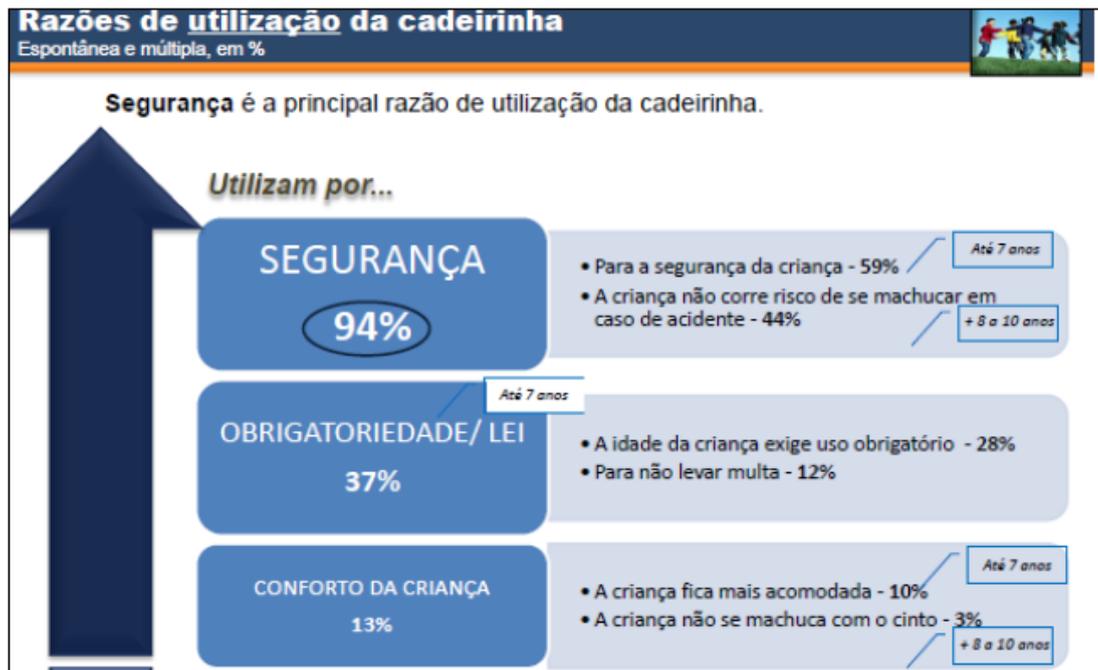


Datafolha / Criança Segura Brasil - 2012

Conforme visto anteriormente, SLOVIC (1987) cita que o julgamento de risco difere entre especialistas e leigos; estes últimos o fazem através de experiências, intuição e informações do seu convívio. Segundo este Estudo, conforme o nível de escolaridade e a renda crescem, aumenta também a utilização do DRTC. A baixa renda impacta diretamente no uso do DRTC, uma vez que no Brasil, seu custo é relativamente alto.

Entre os que não utilizam o DRTC, 5% alegam que não existe fiscalização, 11% alegam que o fazem quando circulam em trechos curtos ou na cidade; e 6% alegam que o custo é alto.

Ainda dentro da amostra daqueles que não fazem uso do DRTC, passariam a utilizar se: a fiscalização fosse mais rígida e/ou as multas mais caras, 21%; se ocorresse um acidente ou não houvesse cinto de segurança, 18%; se a criança fosse menor ou mais nova, 14%; se fosse viajar ou pegar rodovia, 10% e se ela fosse mais barata, 6%.



Datafolha / Criança Segura Brasil - 2012

Chama atenção a observação de que 37% dos entrevistados fazem uso do DRTC somente por obrigatoriedade e cumprimento da Lei; quando a intenção correta seria a consciência de segurança da criança transportada – cabe novamente a citação de HARTMANN (2013), sobre a ineficácia das campanhas publicitárias.

Mesmo que 94% dos entrevistados que utilizam o DRTC o fazem pela segurança da criança, HARTMANN (2013) indica que há uma tendência dos responsáveis em subestimar o risco dos acidentes de trânsito, em especial quando transporta crianças; MAURO MARCHETI (UOL CARROS, 2011), proprietário de uma empresa que representa um fabricante italiano de DRTC, comentou:

[...]“As pessoas estão indo atrás de modelos mais baratos, inclusive comprando cadeirinhas sem certificação do Inmetro. No Brasil, sempre se procura um produto mais econômico, apenas para a pessoa não levar uma multa. Infelizmente, a segurança é colocada de lado”.

Proteção oferecida

- 71% de redução de mortes de bebês (de costas para o movimento).
- 54% de redução de morte de crianças (de frente para o movimento).
- 69% de redução de hospitalizações.
- 35% a mais de proteção apenas por estar no banco de trás.

Fonte: **Insurance Institute for Highway Safety** (entidade norte-americana sem fins lucrativos fundada por seguradoras com o objetivo de pesquisar e prevenir acidentes de trânsito).

Criança Segura Brasil - 2013

A Organização Mundial da Saúde aponta a eficácia do uso dos dispositivos de retenção para crianças: cerca de 70% na redução das fatalidades para bebês; entre 54% e 80% de redução entre crianças; a OSCIP Criança Segura aponta ainda um índice de 69% menos hospitalizações.

Apenas 96 países – entre eles o Brasil – adotam Leis que obrigam o uso dos dispositivos de retenção, cobrindo apenas 32% da população Mundial; destes, apenas 17 apontam o bom cumprimento desta legislação. A Polícia Rodoviária Federal, apontou em novembro de 2011 (portanto quatorze meses após o início da fiscalização do uso dos DRTC), uma redução de 41,18% nas mortes de crianças de até sete anos de idade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A criança, pela sua ingenuidade natural, acaba se tornando o participante mais frágil dentre todos no Trânsito; segundo WAKSMAN & PIRITO (2005) sua imaturidade psico-biológica não a permite discernir corretamente o que é perigoso ou não. Tanto quanto pedestre, mas também como passageira de veículos.

Verifica-se que, efetivamente, o uso correto dos Dispositivos de Retenção para o Transporte de Crianças menores de 10 anos contribui para minimizar ou mesmo anular os danos causados nas crianças envolvidas em acidentes de trânsito quanto passageiras.

Não se pode tomar como justificativa para o não uso do referido Dispositivo o seu custo, incomodidade, pequenos deslocamentos, etc., visto que as consequências de se tornar vítima num acidente de trânsito ultrapassam os limites dos bens materiais, para atingir a integridade física e psicológica do ser, seu maior patrimônio.

Mesmo o Brasil possuindo uma Legislação completa, na prática esta ainda se mostra pouco eficaz, quer por omissão ou ignorância da população, quer por fiscalização deficiente por parte dos órgãos competentes.

Levando em consideração o número de acidentes e mortes no trânsito, torna-se URGENTE a adoção de medidas educativas e também políticas públicas no sentido de melhor orientar o uso dos Dispositivos de Retenção para o Transporte de Crianças.

Diante da realidade brasileira, não podemos deixar de destacar a importância da EDUCAÇÃO – em todas as suas formas de interpretação, e especificamente a Educação para o Trânsito. Em todos os níveis escolares, na rede pública e privada de ensino, devem ser abordados temas pertinentes às idades dos alunos. Informando e formando os condutores do futuro.

Deve-se realizar campanhas massivas na mídia, e outras direcionadas às crianças, conjuntamente com os pais, principalmente nas escolas, afim de esclarecer sobre a importância do Transporte Seguro das Crianças. Tendo como foco primário a segurança da própria criança, e secundariamente abordando estatísticas sobre acidentes.

Políticas Públicas no sentido de desonerar a importação e comercialização destes e outros dispositivos relacionados à segurança no trânsito; inclusão obrigatória da matéria de educação no trânsito no currículo escolar; estabelecer planos de fiscalização intensificada nas cidades e estradas, especialmente em períodos de férias escolares e feriados prolongados.

O esforço legal deve ser intensificado, juntamente com campanhas de esclarecimento à população, tendo como objetivo maior a conscientização.

[...]“A fiscalização, conjugada às ações de operação de trânsito, de engenharia de tráfego e de educação para o trânsito, é uma ferramenta de suma importância na busca de uma convivência pacífica entre pedestres e condutores de veículos.

As ações de fiscalização influenciam diretamente na segurança e fluidez do trânsito, contribuindo para a efetiva mudança de comportamento dos usuários da via, e de forma específica, do condutor infrator, através da imposição de sanções, propiciando a eficácia da norma jurídica”. (DENATRAN, 2010)

Citou Alessandra França, Coordenadora Nacional da OSCIP Criança Segura Brasil:

[...]“Não tem fiscalização. É zero. Os órgãos de estados admitiram que não fazem [...] A criança é muito mais frágil, é pequena, pode ser ejetada para fora do carro. A cadeirinha distribui a energia do impacto pelo corpo.” (O GLOBO, 2014).

Transformando a ideia equivocada de se utilizar os DRTC somente para safar-se da fiscalização numa cultura de segurança no trânsito e preservação das pessoas que dele participam.

A ONU lançou em 2011 a Década de Ação pelo Trânsito Seguro, com o objetivo de implementar novas ações para redução dos acidentes de trânsito nos países participantes.

Já existem sistemas DRTC que são denominados ISOFIX/LATCH. Na verdade esta denominação deriva da Norma Internacional ISO nº 13216 – a qual define os pontos de ancoragem para os DRTC, que devem ser fixados à estrutura dos veículos, permitindo que o DRTC seja mais rapidamente instalado, e minimizando ou anulando erros de instalação. DIRCEU ALVES JUNIOR, (O Globo, 2014) Diretor da Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego) citou: *“Temos muitos fabricantes produzindo, e o indivíduo acaba comprando o mais barato. Não sabe como utilizá-lo no equipamento do carro. A montadora tinha que oferecer o isofix”*. A legislação brasileira não faz exigência deste sistema, uma vez que necessita de pontos de ancoragem fixos nas estruturas dos bancos traseiros dos automóveis. Faz-se necessária então, nova atualização na Regulamentação, no sentido de obrigar a utilização deste sistema, visto que comprovadamente são mais seguros.

O resultado encontrado neste estudo não se caracteriza como absoluto, visto que o assunto é amplo e ainda não se encontra totalmente esgotado de questionamentos. Abra-se então um campo para futuras pesquisas que visem investigar a utilização de equipamentos de segurança no transporte de crianças.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

BORTOLOZZI & BERTONCELLO. **Metodologia de Pesquisa**. Paraná. 2012. Disponível em <<http://www.ead.cesumar.br/moodle2009/lib/ead/arquivosApostilas/1108.pdf>> Acesso em 10 de set. de 2014.

BRASIL. Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução nº 277 de 28 de maio de 2008**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao_Contran_277.pdf>. Acesso em 09 de set. de 2014.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em 09 de set. de 2014.

CRIANÇA SEGURA BRASIL, **Acidentes com Crianças no Brasil e o comportamento das Mães: Percepção x Realidade dos Números**, São Paulo, setembro 2008. Disponível em: <<http://criancasegura.org.br/page/pesquisas-ong-crianca-segura>> Acesso em 10 de set. de 2014.

CRIANÇA SEGURA BRASIL, DATAFOLHA. **Uso de Cadeira no Automóvel**. Brasil. Set. 2012. Disponível em: <<http://criancasegura.org.br/page/pesquisas-ong-crianca-segura>>. Acesso em 13 de set. de 2014.

CRIANÇA SEGURA BRASIL. **Guia Criança Segura no Carro**. São Paulo, 2013.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO DE SÃO PAULO - CET. **Acidentes de Trânsito. Relatório Final 2012**. São Paulo, julho 2013.

DENATRAN. **Primeiro ano da “Lei da Cadeira” apresenta resultado positivo**. Brasil, Nov. 2011. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/ultimas/20111101_campanha.htm>. Acesso em 16 de set. de 2014.

DENATRAN. **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito**. Brasil, Dez. 2010. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/mbft.htm>> .Acesso em 29 de set. de 2014.

GARCIA, L. P., IPEA. **Avaliação preliminar do impacto da Lei da Cadeira sobre os óbitos por acidentes de automóveis em menores de dez anos de idade, no Brasil: estudo de séries temporais no período de 2005 a 2011**. Brasília, ago. 2012.

HARTMANN, J. **A mídia e a percepção de risco dos pais. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós Graduação em Psicologia, Universidade Federal do Paraná**. Paraná, 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA – INMETRO. **Portaria INMETRO nº38/2007. Procedimento de Fiscalização – Dispositivos de Retenção para crianças**. Disponível em <<http://www.inmetro.gov.br/fiscalizacao/treinamento/retencaoCrianca.pdf>>. Acesso em 13 de set. de 2014.

JORNAL O GLOBO, **Uso de cadeirinha ainda esbarra na fiscalização precária e na desatenção dos responsáveis**. Brasil, Jan. 2014. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/brasil/uso-de-cadeirinhas-ainda-esbarra-na-fiscalizacao-precario-na-desatencao-dos-responsaveis-11377257>>. Acesso em 17 de Out. de 2014.

MONTORO, L. ALONSO, F., ESTEBAN, C. & TOLEDO, F. **Manual de Seguridad Vial: El Factor Humano**. Espanha, 2000.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE – WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global Status Report on Safety 2013**. Disponível em <www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status> Acesso em 10 de set. de 2014.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito**. Brasil, 2009. Disponível em <<http://www.denatran.gov.br/download/decada/Proposta%20ANTP-CEDATT-Instituto%20de%20Engenharia%20SP.pdf>>. Acesso em 16 de set. de 2014.

ROZESTRATEN, R.J.A. **Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos**. São Paulo, 1988. Editora da Universidade de São Paulo.

SANTOS, Jorge Amaral dos. **O uso da cadeirinha para crianças em veículos e a resolução 277/contran. Uma análise prática**. JurisWay, 14 de junho de 2009. Disponível em: <http://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=4203>.

SLOVIC, P. **Perception of Risk**. [s.l.:s.n.] 1987.

MARIO MARCHETI. **Fiscalização do uso da cadeirinha completa um ano e total de multas segue alto**. Uol Carros. Brasil, 2011. Disponível em < <http://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2011/09/02/fiscalizacao-do-uso-da-cadeirinha-completa-um-ano-e-total-de-multas-segue-alto.htm>>. Acesso em 17 de out. de 2014.

WAKSMAN, R. D., PIRITO, R.M.B.K. **O pediatra e a segurança no trânsito**. Jornal Pediátrico, Ed. 81, pgs. 181 a 188.

WIKIPEDIA. **Isofix**. Disponível em <<http://en.wikipedia.org/wiki/Isofix>>. Acesso em 24 de set. de 201

