

PÓS-GRADUAÇÃO “LATO SENSU”

INSTITUTO A VEZ DO MESTRE

**O TRANSPORTE DE CRIANÇAS EM VEÍCULOS
AUTOMOTORES: UMA ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO VIGENTE**

Por: Wallace Athayde Rodrigues

Orientadora: Roberta Torres Lima

Belo Horizonte

2012

PÓS-GRADUAÇÃO “LATO SENSU”

INSTITUTO A VEZ DO MESTRE

O TRANSPORTE DE CRIANÇAS EM VEÍCULOS AUTOMOTORES: UMA ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO VIGENTE

Apresentação de monografia ao IAVM – Instituto A Vez do Mestre como requisito parcial para obtenção do grau de especialista em Gestão em Educação e Segurança de Trânsito.

Por: Wallace Athayde Rodrigues

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Deus por esta benção de poder estudar, à FAPEMIG, ao DER/MG, aos amigos, professores e minha família, Filhas, mas principalmente a minha esposa Elisa Mara.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, a minha família, minhas filhas Giulia, Alanna, Jéssica e em especial a minha esposa Elisa Mara que com muita paciência, amor e carinho muito me incentivaram na conclusão deste curso e aos professores, especialmente à minha orientadora Professora Roberta Torres, mestres e colegas que juntos conquistamos mais esta vitória.

"Para realizar grandes conquistas, devemos não apenas agir, mas também sonhar; não apenas planejar, mas também acreditar."
Anatole France

RESUMO

Os acidentes de trânsito são definidos pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN como evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos. [10]

No caso dos acidentes com crianças as seqüelas físicas em todo o corpo acontecem, pois a criança encontra ameaças a sua integridade física que exigem certas ações defensivas, para as quais ela ainda não está madura. Mediante esta condição, torna-se necessário que o transporte de crianças em veículos automotores seja realizado de forma correta e segura.

Para que as crianças sejam transportadas de forma correta nos veículos automotores é necessário conhecer os dispositivos de retenção infantil, assim como a legislação vigente. O conhecimento da legislação é importante não apenas para quem fiscaliza o trânsito, mas também para toda sociedade que diariamente utiliza-se de diversos meios de transporte e compõe o trânsito. Desta maneira, é possível transportar crianças em veículos de forma mais segura e com dispositivos adequados.

A problemática deste estudo se baseia em analisar os acidentes de trânsito envolvendo crianças, estudando a legislação vigente no Brasil a respeito do transporte de crianças em veículos automotores comparando a teoria com a prática.

Palavras-chave: crianças - transporte veicular - segurança - legislação.

ABSTRACT

Traffic accidents are defined by the National Traffic Department - DENATRAN as unintentional event involving at least one vehicle, motorized or not, that circulates through a route for vehicular traffic. [10] Physical sequelae occur throughout the body, because the child finds threats to physical integrity requires that certain defensive actions, for which she is not yet mature. With this condition, it is necessary that the transport of children in motor vehicles is carried out correctly and safely.

For children to be transported correctly in vehicles is necessary to know the child restraint devices, as well as legislation. The knowledge of the law is important not only for those who oversees the traffic, but for all society that uses it daily a variety of means of transport and make up the traffic. Thus, it is possible to transport children in vehicles safely and with appropriate devices.

The problem of this study is based on analyzing traffic accidents involving children, studying the current legislation in Brazil regarding transporting children in motor vehicles by comparing the theory with practice.

Keyword: children - transport to propagate - security - legislation.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Relação entre a faixa etária das crianças e suas vulnerabilidades...15
Tabela 2. Principais causas de mortalidade de crianças em 2008.....19
Tabela 3. Regras por faixa etária para transporte de crianças em veículos automotores.....29
Tabela 4. A legislação de trânsito no Brasil para o transporte de crianças em veículos automotores.....31

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
1.1 Justificativas.....	11
1.2 Objetivos.....	12
1.2.1 Objetivo Geral.....	12
1.2.2 Objetivos Específicos.....	12
2 METODOLOGIA.....	13
3 AS CRIANÇAS E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	14
3.1 A criança no trânsito.....	14
3.2 Dispositivos de segurança para criança.....	21
4 A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL PARA O TRANSPORTE DE CRIANÇA.....	23
5 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA PARA SEGURANÇA DE CRIANÇAS.....	33
CONCLUSÃO.....	40
REFERÊNCIAS.....	42

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito são definidos pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN como evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos. [10]. O acidente tem especial relevância entre as externalidades negativas produzidas pelo trânsito, não somente pelos custos econômicos provocados, mas, sobretudo, pela dor, sofrimento e perda de qualidade de vida imputada às vítimas, seus familiares e à sociedade como um todo. [13]

As crianças representam uma faixa etária mais vulnerável aos acidentes de trânsito. Grande exemplo disto são os números alarmantes de vítimas com idade compreendida entre 0 a 12 anos. [8]. Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2003 cerca de 6.000 crianças morreram e outras 140 mil foram hospitalizadas, em decorrência de acidentes domésticos e de trânsito, conforme tabela a seguir. Somente o trânsito é responsável por quase metade dessas mortes. Como consequência, seqüelas físicas em todo o corpo estão propensas a acontecer, pois a criança encontra ameaças a sua integridade física que exigem certas ações defensivas, para as quais ela ainda não está madura.

Desde o nascimento até o início da adolescência, os mecanismos de lesão relacionados com o trânsito podem variar muito, seja pelo aumento gradativo da resistência do corpo, seja pelos inúmeros tipos de impacto a que a criança está sujeita nas diferentes faixas etárias. [24]

Acreditamos que o transporte de crianças em veículos automotores realizado de forma correta e segura pela sociedade melhorará à medida que tivermos uma um esforço legal mais adequado, mais conscientização da população acerca dos perigos ao qual a criança esta sujeita sendo transportada de forma incorreta e uma fiscalização mais eficaz que tenha mecanismos para punição dos infratores. [26]

Para minimizar as mortes e seqüelas dos acidentes de trânsito envolvendo crianças, existem os dispositivos de retenção infantil com normas próprias de utilização, que quando adequadamente utilizados reduzem a letalidade nos acidentes de trânsito. A restrição proporcionada pelos dispositivos de retenção infantil durante colisões distribui as forças de impacto para sítios corpóreos mais resistentes, impede o choque com outras pessoas, e o lançamento contra partes do automóvel ou para fora do mesmo. [19]

faremos um estudo sobre as crianças e seu envolvimento no trânsito, no capítulo 3 discutiremos sobre os dispositivos existentes. No capítulo 4 e 5 falaremos da legislação vigente, assim como realizaremos uma análise desta.

1.1 **Justificativas**

O estudo dos dispositivos de segurança permite que melhorias sejam propostas e se descubram maneiras de se prevenir acidentes de trânsito e conseqüentemente as mortes de crianças devido aos mesmos.

Segundo os dados os acidentes de trânsito foram responsáveis por quase metade (40,8%) das mortes na faixa etária de 0 a 14 anos. [8]

A segurança das crianças será obtida quando, respeitando-se os níveis de desenvolvimento infantil, adotarem-se estratégias direcionadas para promover a conscientização das pessoas sobre a segurança no trânsito e, se medidas como educação, cumprimento da lei e modificação do ambiente em níveis individuais e coletivos forem trabalhados com seriedade. Experiências mostram que estratégias associadas e aplicadas por meio de programas são mais efetivas que programas que usam uma única estratégia. [7]

1.2 **Objetivos**

1.2.1 **Objetivo Geral**

Estudar e analisar a legislação vigente no Brasil referente ao transporte de crianças em automóveis em geral.

1.2.2 **Objetivos Específicos**

- ✓ Estudar a problemática dos acidentes de trânsito envolvendo crianças, e o uso correto dos dispositivos de segurança;
- ✓ Analisar a legislação de trânsito referente à utilização dos equipamentos de proteção das crianças em veículos automotores;
- ✓ Estudar as propostas de melhorias na legislação, afim de que a ela possa abranger todos os veículos automotores e garantir a segurança ao se transportar crianças.
- ✓ Estudar as formas de proteção e segurança no transporte de crianças em veículos automotores.

2 **METODOLOGIA**

Este estudo foi realizado por meio de revisão bibliográfica, sendo utilizados textos e artigos científicos além sites atuais, pesquisas do Ministério da Saúde e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, visando à análise da legislação vigente sobre o transporte de crianças em veículos automotores.

A pesquisa abrange o tipo de população afetada, os fatores que levam à susceptibilidade infantil em acidentes de trânsito e que medidas aumentam a segurança das crianças nos veículos automotores. Estudou-se, portanto, as ações político-sociais e estratégias atuais para promoção de saúde em crianças, através de leis e projetos de prevenção, analisando o papel da sociedade, a fim de minimizar os custos sociais e a morbimortalidade infantil no trânsito.

3 AS CRIANÇAS E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Estima-se que em todo mundo, a cada ano, morrem 1.2 milhões de pessoas e mais de 50 milhões são feridos, devido aos acidentes de trânsito. Sem apropriadas medidas e intervenções. Segundo a Organização Mundial de Saúde em 2004 é esperado que em 2020 os danos dos acidentes de trânsito assumam a 3ª posição como contribuinte global para mortalidade e incapacidade. [27]

A grande maioria destes casos encontra-se nos países mais pobres e esta preocupação com os acidentes deve ser maior ainda quando analisados o número de acidentes automobilísticos envolvendo crianças e suas conseqüências.

3.1 A criança no trânsito

O tamanho pequeno, estrutura física em desenvolvimento, menor tolerância a traumas e tamanho da cabeça também colaboram para que ao sofrer um acidente, a criança tenha uma probabilidade a danos piores quando comparados com adultos [12]

Estas características que tornam as crianças vulneráveis aos acidentes de trânsito podem ser vistas na tabela 1, na qual para cada faixa etária é visto que apresentam fragilidades específicas devido ao desenvolvimento ocorrer gradativamente com o crescimento.

Idade	Peso e altura	Características
Até um ano	Até 10 kg Altura aproximada de 80 cm	Fragilidade total, estrutura musculoesquelética incompleta.
Até 18 meses	Até 10 kg Altura aproximada de 72 cm	Idem ao anterior
De 1 a 3 anos	De 10 a 20 kg Altura aproximada de 1m	Fragilidade da coluna, musculatura insuficiente
De 3 a 6 anos	De 15 a 25 kg Altura aproximada de 1,15m	Musculatura mais desenvolvida, elasticidade maior e envergadura limitada.
De 6 a 12 anos	De 22 a 36 kg Altura inferior a 1,45m	Musculatura mais desenvolvida, pés não encostam no chão do veículo.

Tabela 1. Relação entre a faixa etária das crianças e suas vulnerabilidades.

Fonte: (WAKSMAN; PIRITO, 2005).

A energia cinética transmitida pelos veículos automotores torna-se causa importantíssima de morte ou seqüelas graves em crianças ou adolescentes. As crianças, quando passageiras de veículos a motor, circulam soltas pelo carro, quando não o fazem no banco dianteiro. Os acidentes de trânsito em nosso meio envolvendo crianças e adolescentes, como pedestres ou como passageiros, continuam alimentando as estatísticas com um grande número de mortos, respondendo, junto com os homicídios e suicídios, por 2/3 dos óbitos por causas externas. [23]

Segundo o Ministério da Saúde [25], os acidentes, são a principal causa de morte de crianças na faixa etária de 1 a 14 anos, sendo os de trânsito pela maior parcela destes. Ao todo, 5.300 mil crianças morrem por ano e 137 mil são hospitalizadas. Juntamente com os impactos emocionais e psíquicos que as seqüelas causadas pelas lesões podem trazer a uma criança, existe também o impacto econômico. O governo chega a gastar R\$ 4 milhões por ano para a reabilitação de crianças lesionadas em acidentes automobilísticos.

Estes números mostrados são alarmantes, e necessitam receber maior atenção visando intervenções mais severas. O custo socioeconômico de um acidente, juntamente com as seqüelas provenientes dos mesmos, gera um problema grave de saúde pública no Brasil e ainda há muito a ser feito para que os dados mostrem uma diminuição na quantidade de acidentes e conseqüências dos mesmos. [13]

As lesões em crianças são um crescente problema de saúde pública no Brasil. Entre as causas destas lesões, os acidentes de trânsito têm especial relevância. Eles geram um elevado custo econômico, sofrimento e perda de qualidade de vida às vítimas, aos familiares e à sociedade como um todo. [11]

Para cada tipo de ferimentos em crianças, há maneiras comprovadas para reduzir tanto a probabilidade e a severidade da lesão, além ainda da consciência do problema e sua prevenção, bem como o compromisso político de agir para impedir lesões. [20]

De acordo com o “Estatuto da Criança e do Adolescente” [2], é considerada criança a pessoa até 12 anos de idade incompletos e adolescente, aquela com idade entre 12 e 18 anos. Todavia, os dados sobre mortalidade em crianças e adolescentes divergem quanto à classificação destas idades. [7]

O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), por exemplo, fornece estatísticas de acidentes segundo faixas etárias (de 0 a 4 anos, de 5 a 14 anos e de 15 a 19 anos ou de 15 a 24 anos), completamente distintas daquelas recomendadas pelo Estatuto da Criança e do Adolescente, dificultando ainda mais a possibilidade de comparações entre os dados. [11]

Vários estudos têm evidenciado a exposição da criança ao trânsito e a grande incidência dos acidentes de transporte como as principais causas de morte infantil. Estudar o comportamento da morbimortalidade por acidentes de transporte terrestre na população infantil torna-se fundamental a fim de se

analisar a magnitude e características epidemiológicas de tais eventos contribuindo assim para ampliar o conhecimento deste fenômeno, subsidiando a elaboração e implementação de ações voltadas para a sua prevenção e redução. [18]

As falhas mais freqüentes no transporte de crianças referem-se a crianças transportadas no banco da frente e/ou ao uso inapropriado dos dispositivos de segurança. Alguns pais permitem que as crianças viagem no porta-malas, crianças com idade inferior a um ano, transportada em cadeirinhas instaladas de frente para o painel do veículo, sentadas no banco traseiro sem dispositivos de segurança, transportadas presas apenas pelo cinto de segurança do veículo sem que tenham atingido altura suficiente para utilizá-lo e em pé no assoalho ou nos bancos, independentemente da localização do assento. [26]

Em todo o mundo os acidentes de trânsito envolvendo crianças são observados, porém em países de renda baixa e média é muito mais provável que estas venham a sofrer um acidente do que comparados com países desenvolvidos. Na África do Sul, por exemplo, mais de 26 mortes por 100.000 habitantes ocorrem como resultado de acidentes de trânsito, que em comparação com os Estados Unidos este número cai para 1,7 por 100.000 habitantes. [16]

Na Europa e América do Norte, quase metade das lesões não intencionais em crianças estão relacionadas a acidentes de transporte, sendo os acidentes de trânsito a principal causa de morte entre um e 14 anos de idade e na maioria das vezes, estas vítimas fatais eram transportadas sem qualquer dispositivo de retenção. [17]

Uma revisão de vários estudos nos Estados Unidos mostrou que os dispositivos de retenção que são corretamente instalados e utilizados para crianças de 0-4 anos podem reduzir a necessidade de hospitalização em 69%. [26] O risco de morte para crianças é reduzido em 70%, e que, para crianças

de 1-4 anos este risco é reduzido em 47-54%. De crianças menores de cinco anos, 485 vidas poderiam ter sido salvos nos Estados Unidos em 2002, se todas as crianças tivessem sido transportadas de forma adequada para suas idades. Estimou-se no Reino Unido que as novas regras sobre o uso de dispositivos de retenção para as crianças em vez de cintos de segurança vão economizar mais de 2000 feridos ou mortes a cada ano. [26]

O transporte de crianças em veículos de forma adequada é fundamental para a diminuição do risco de ferimentos em caso de acidentes, mesmo os mais simples, como freadas bruscas e colisões em baixa velocidade. Os acidentes automotores estão entre as principais causas de seqüelas neurológicas e ortopédicas em crianças, e o transporte adequado da criança diminui a quase zero este risco. [19]

O panorama geral dos acidentes de trânsito no país, envolvendo a segurança de crianças e adolescentes é muito grave, assim como também é grave e urgente a necessidade de conscientização desses que são à base de nosso futuro, alcançando-os ainda na escola por meio de um programa na grade curricular que possa, desde já, prepará-los em relação à prevenção dos tipos de acidentes aos quais este grupo de usuários está mais sujeito. [22]

Quando analisados os dados de causas de mortalidade de crianças para o Brasil, segundo o Ministério da Saúde em 2008, crianças de 1 a 10 anos apresentam como a 3ª principal causa de mortalidade os acidentes de trânsito, sendo elas passageiras. Na faixa etária de menos de um ano, o acidente de trânsito aparece como 2ª causa de mortalidade, como pode ser visto na tabela 2. [10]

Idade	1º Posto	2º Posto	3º Posto	4º Posto	5º Posto	6º Posto
< de 1	Sufocação	Passageiro de	Queda	Afogamento	Queimadura	Choque elétrico,

	569	veículo 62	42	32	com fogo 22	envenenamento, medicamentos, pesticidas e outros 13
1 a 4	Afogamento 495	Atropelamento 195	Passageiro de veículo 120	Sufocação 109	Queimadura com fogo 75	Queda 73
5 a 9	Afogamento 369	Atropelamento 322	Passageiro de veículo 137	Queda 71	Sufocação 46	Queimadura com fogo 41
10 a 14	Afogamento 464	Atropelamento 303	Passageiro de veículo 175	Ciclista 82	Queda 69	Choque elétrico 49

Tabela 2. Principais causas de mortalidade de crianças em 2008.

Fonte: Datasus/Ministério da Saúde/2008 - Brasil

E corroborando com os dados do Ministério da Saúde, segundo dados fornecidos pelo Instituto Médico Legal de 13 estados brasileiros (MA, GO, CE, AL, RR, PR, MG, MS, ES, RS, AM, PE e SE), os acidentes de trânsito são a principal causa de mortes violentas de 0 a 14 anos de idade, sendo ultrapassados apenas pelas mortes por arma de fogo, para a faixa etária compreendida entre 15 e 18 anos. [3]

O risco de lesões não intencionais pode ser reduzido em até 71% dos casos em que as crianças sejam transportadas de maneira correta, ou seja, em cadeirinhas e assentos de segurança adequados ao peso e idade das mesmas. A maneira como a criança viaja no carro pode ser tão importante quantos fatores externos tais como velocidade do veículo e condições da estrada.

Viajar sem proteção é o grande fator de risco para a morte e lesões entre crianças ocupantes de veículos. Se o pequeno passageiro tem até quatro anos de idade e está viajando sem proteção, ele corre duas vezes maior risco de morrer ou se machucar do que se estivesse viajando com proteção. A melhor

proteção para as crianças é o uso de cadeiras e assentos de segurança para veículos. [8]

Vale ressaltar, que a segurança e educação para o trânsito, se constitui num direito de todos e dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito [1]. A partir da ação conjunta de todos os órgãos competentes, mudanças poderão ser realizadas no trânsito no Brasil. Estas mudanças cobradas pela sociedade se baseiam nas obrigações de cada gestor do trânsito no Brasil, obrigações estas previstas por lei.

Seguindo na mesma linha encontra-se o Estatuto da Criança e do Adolescente que prevê como dever da família, da comunidade, da sociedade e do Poder Público assegurar, com absoluta prioridade a efetivação dos direitos à vida, à saúde, à educação (Art. 4º e 53). [2]

Tiemme, Silva e Chagas (2005) dizem que "Considerando a importância das ações de educação para o trânsito e o fato de estas serem subsidiadas por inúmeros pressupostos legais, é necessário um trabalho coletivo com a participação da sociedade para que os dispositivos legais em prol da construção de um trânsito mais seguro, humano e solidário". [22]

3.2 Dispositivos de segurança para criança

O dispositivo de segurança reduz as mudanças de posição da criança durante as desacelerações rápidas e curvas, assim como restringe a movimentação espontânea inadequada, como a abertura inadvertida de portas, exposição de partes do corpo através das janelas, e a intromissão na área de pilotagem. [19]

O Código de Trânsito Brasileiro – CTB determinava, de forma insuficiente, como as crianças devem ser transportadas e, em se tratando do transporte escolar, as normas são ainda mais inoperantes, permitindo os abusos que observamos no dia-a-dia. [1]

A regulamentação do uso obrigatório de dispositivo de retenção para o transporte de menores de dez anos em veículos veio ratificar uma necessidade que nós agentes da autoridade de trânsito tínhamos quando da fiscalização desta situação. Quando deparávamos com pais transportando seus filhos de forma irregular, embora houvesse o enquadramento à época nos artigos 64 e 65 do CTB, não tínhamos uma definição da forma correta e mais adequada de maneira a garantir a segurança dos menores transportados.

Sendo assim com advento da Resolução CONTRAN 277/08, de 28 de Maio de 2008 [4], embora esta tenha tido um prazo superior a dois anos para entrar efetivamente em vigor, entendo que tal situação deveria ter sido de imediato à sua edição, posto a urgência e total falta de informação por parte do público em geral. Porém ainda necessitando de reparos a fim de dar melhor entendimento do que era proposto na legislação, foi acrescido a este, a deliberação 100, de 02 de setembro de 2010, onde se define as condições deste transporte em veículos dotados apenas de bancos dianteiros e de cintos de segurança subabdominais ou de dois pontos nos bancos traseiros.

Como sempre a sensação de que algo ainda está faltando é notório, pois deixar de fora os veículos de aluguel (táxi), os de transporte escolar e os demais veículos com peso bruto total (PBT) superior a 3,5t e também os de transporte coletivo (rodoviário), foi uma temeridade, haja vista nos escolares, por exemplo, onde são visíveis as crianças menores da idade regulamentar muitas vezes em pé dentro do veículo em movimento, fato que por muitas vezes paramos os mesmos durante abordagens em blitz e os advertimos da irregularidade. Mas a falta de informação e talvez por puro desleixo ou mesmo falta de iniciativa dos próprios condutores destes veículos em observar e monitorar as crianças que estão sendo transportadas afim de garantir a segurança durante o transporte..

O uso do dispositivo de retenção de forma generalizada e principalmente nos veículos de transporte escolar, o que ainda não está regulamentado.

Entretanto, não basta comprar um desses dispositivos de retenção para garantir a segurança da criança. A forma como são usadas interfere diretamente na eficácia deles. A maioria das crianças que estão em cadeiras e assentos de segurança é colocada incorretamente por falta de conhecimento dos pais sobre o assunto. [8]

O conhecimento da legislação é importante não apenas para quem fiscaliza o trânsito, mas sim para toda sociedade que diariamente utiliza-se de diversos meios de transporte e compõe o trânsito. Desta maneira, é possível transportar crianças em veículos de forma segura e com dispositivos adequados.

4 A LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL PARA O TRANSPORTE DE CRIANÇAS

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído em 28 de janeiro de 1941, com pouca duração já que foi revogado pelo Decreto Lei n.º 3.651, de 25 de setembro de 1941 que deu nova redação ao Código, criando o CONTRAN, subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e Negócios interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito – CRT, nas capitais dos Estados, subordinados aos respectivos governos. [21]

Em 21 de setembro de 1966, pela Lei n.º 5.108, foi promulgado o segundo Código Nacional de Trânsito composto de 131 artigos. Antes mesmo de sua regulamentação citado CTB sofreu alterações por meio do Decreto n.º 237/1967. Essa lei vigorou por 31 anos, até a criação do atual modelo. [21]

O novo Código de Trânsito Brasileiro – CTB foi instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de novembro de 1997, entrando em vigor em 22 de janeiro de 1998 [1], trazendo muitas inovações e estabelecendo uma nova relação entre o Estado e a sociedade. Vigente desde então dispões de alguns artigos específicos a respeito do transporte de crianças nos veículos automotores. São eles:

Art. 64. As crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN.

Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.

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.

Em 06 de fevereiro de 1998, cinco meses após a entrada em vigor do CTB, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN baixou a Resolução nº 15/98 [5], que regulamentou a questão de veículos que possuem apenas bancos dianteiros.

Art. 1º. Para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros e usar, individualmente, cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente.

§ 1º. Excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de menores de dez anos poderá ser realizado neste banco, observadas, rigorosamente, as normas de segurança objeto do caput deste artigo.

§ 2º. Na hipótese do transporte de menores de dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro, será admitido o transporte daquele de maior estatura no banco dianteiro, observadas as demais disposições desta Resolução.

No entanto, apenas o CTB não estava suficiente e necessitava de um complemento para regulamentar como as crianças devem ser transportadas.

Aos fiscais de trânsito não existia algo específico em lei para que uma consistente fiscalização fosse realizada e obrigasse o uso de dispositivo de retenção para as crianças. Considerando a necessidade de aperfeiçoar a regulamentação dos artigos 64 e 65, do CTB e ser necessário estabelecer as

condições mínimas de segurança para o transporte de passageiros com idade inferior a dez anos em veículos foi criada a Resolução N.º 277, de 28 de maio de 2008. [4]. Esta institui que:

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. 3º. Nos veículos equipados com dispositivo suplementar de retenção (airbag), para o passageiro do banco dianteiro, o transporte de crianças com até dez anos de idade neste banco, conforme disposto no Artigo 2º e seu parágrafo, poderá ser realizado desde que utilizado o dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura e observados os seguintes requisitos:

I – É vedado o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, em dispositivo de retenção posicionado em sentido contrário ao da marcha do veículo.

II – É permitido o transporte de crianças com até sete anos e meio de idade, em dispositivo de retenção posicionado no sentido de marcha do veículo, desde que não possua bandeja, ou acessório equivalente, incorporado ao dispositivo de retenção;

III - Salvo instruções específicas do fabricante do veículo, o banco do passageiro dotado de airbag deverá ser ajustado em sua última posição de recuo, quando ocorrer o transporte de crianças neste banco.

Art. 4º. Com a finalidade de ampliar a segurança dos ocupantes, adicionalmente às prescrições desta Resolução, o fabricante e/ou montador e/ou importador do veículo poderá estabelecer condições e/ou restrições específicas para o uso do dispositivo de retenção para crianças com até sete anos e meio de idade em seus veículos, sendo que tais prescrições deverão constar do manual do proprietário.

Parágrafo único. Na ocorrência da hipótese prevista no caput deste artigo, o fabricante ou importador deverá comunicar a restrição ao DENATRAN no

requerimento de concessão da marca/modelo/versão ou na atualização do Certificado de Adequação à Legislação de Trânsito (CAT)

Art. 5º. Os manuais dos veículos automotores, em geral, deverão conter informações a respeito dos cuidados no transporte de crianças, da necessidade de dispositivos de retenção e da importância de seu uso na forma do artigo 338 do CTB.

Art 6º. O transporte de crianças em desatendimento ao disposto nesta Resolução sujeitará os infratores às sanções do artigo 168, do Código de Trânsito Brasileiro.

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.

Art. 8º Transcorrido um ano da data da vigência plena desta Resolução, os órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, bem como as entidades que acompanharem a execução da presente Resolução, deverão remeter ao órgão executivo de trânsito da União, informações e estatísticas sobre a aplicação desta Resolução, seus benefícios, bem como sugestões para aperfeiçoamento das medidas ora adotadas.

Art. 9º O não cumprimento do disposto nesta Resolução sujeitará os infratores às penalidades prevista no art. 168 do CTB.

Art.10º Fica revogada a Resolução n.º 15, de 06 de janeiro de 1998, do CONTRAN.

A tabela 3 resume de acordo com as regras previstas na resolução nº 277, a maneira correta para se transportar crianças em veículos automotores, sendo específico o dispositivo de retenção para cada faixa etária, pois estabelece condições mínimas de segurança de forma a reduzir o risco ao usuário em casos de colisão ou de desaceleração repentina do veículo, limitando o deslocamento do corpo da criança.





<p>As crianças com até um ano de idade deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado “bebê conforto ou conversível”</p>	
<p>As crianças com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos deverão utilizar, obrigatoriamente, o dispositivo de retenção denominado “cadeirinha”</p>	
<p>As crianças com idade superior a quatro anos e inferior ou igual a sete anos e meio deverão utilizar o dispositivo de retenção denominado “assento de elevação”.</p>	
<p>As crianças com idade superior a sete anos e meio e inferior ou igual a dez anos deverão utilizar o cinto de segurança do veículo</p>	

Tabela 3. Regras por faixa etária para transporte de crianças em veículos automotores.

Fonte: CONTRAN/Resolução nº 277/08.

E em complemento a resolução foi lançada a resolução nº 391, de 30 de agosto de 2011 com o intuito de referendar a Deliberação 100, de 02 de setembro de 2010. Foi necessário este complemento visto que o art.10º da resolução nº 277 revoga a Resolução n.º 15, de 06 de janeiro de 1998. E também se fez necessária devido à atual indisponibilidade de dispositivos de

retenção para transporte de crianças em veículos originalmente fabricados com o cinto de segurança de dois pontos, o que criava uma incerteza na lei, devido à no Brasil existirem muitos carros antigos em que não se fabricavam cintos de três pontos. [6] Ficando assim dito que:

Art. 2º O artigo 2º da Resolução nº 277, de 28 de maio de 2008, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º O transporte de criança com idade inferior a dez anos poderá ser realizado no banco dianteiro do veículo, com o uso do dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura, nas seguintes situações”:

I – quando o veículo for dotado exclusivamente deste banco;

II – quando a quantidade de crianças com esta idade exceder a lotação do banco traseiro;

III – quando o veículo for dotado originalmente (fabricado) de cintos de segurança subabdominais (dois pontos) nos bancos traseiros.

Parágrafo único. Excepcionalmente, as crianças com idade superior a quatro anos e inferior a sete anos e meio poderão ser transportadas utilizando cinto de segurança de dois pontos sem o dispositivo denominado “assento de elevação”, nos bancos traseiros, quando o veículo for dotado originalmente destes cintos.

Acima descritos todos os artigos e resoluções previstos pela lei brasileira, estas regulamentam a forma de transporte de crianças nos veículos e a pena prevista pelo seu descumprimento. Principalmente em relação à resolução nº 277, esta ainda é muito recente e necessita forte mobilização para seu conhecimento e sua colocação em prática pela sociedade.

A tabela 4 resume toda a legislação vigente para o transporte de crianças em veículos automotores.

Código de Transito Brasileiro - CTB	O Art. 64 diz que as crianças com idade inferior a dez anos devem ser transportadas nos bancos traseiros, salvo exceções regulamentadas pelo CONTRAN e o Art. 65 diz ser obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN.
Resolução nº 15/98	Diz em seu Art. 1º para transitar em veículos automotores, os menores de dez anos deverão ser transportados nos bancos traseiros e usar, individualmente, cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, sendo excepcionalmente, nos veículos dotados exclusivamente de banco dianteiro, o transporte de menores de dez anos poderá ser realizado neste banco.
Resolução N.º 277, de 28 de maio de 2008	Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte e crianças em veículos.
Resolução nº 391, de 30 de agosto de 2011	Complementa a resolução nº 277 dispondo que O transporte de criança com idade inferior a dez anos poderá ser realizado no banco dianteiro do veículo, com o uso do dispositivo de retenção adequado ao seu peso e altura quando em situações específicas.

Tabela 4. A legislação de trânsito no Brasil para o transporte de crianças em veículos automotores.

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro – CTB

Ao conhecer toda legislação e suas diretrizes, podem-se localizar falhas para que sejam sugeridas melhorias, afim de que amparada em leis, a segurança

das crianças sejam efetivas em todos os veículos, assim como a consciência de que o não cumprimento destas regras implicará nas punições previstas.

5 ANÁLISE DA LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA PARA A SEGURANÇA DE CRIANÇAS

A resolução nº 277/08 [4] representou um grande avanço no Brasil. Ela possibilitou que amparados por uma lei, a fiscalização possa ser realizada de forma eficaz e obrigue toda a sociedade a se adequar para transportar de forma correta as crianças nos veículos automotores. E esta adequação se faz importante também para a redução das estatísticas de acidentes envolvendo crianças, além do dinheiro público economizado com a prevenção.

Santos [20] diz que "a Resolução 277/08 CONTRAN é lacunosa e imperfeita e, ao calar sobre determinados casos, chega a ponto de induzir o consumidor ao erro" e que a iminência da entrada em vigor da fiscalização do uso de cadeirinhas nos veículos automotores, medida estipulada pela Resolução nº 277/CONTRAN de 28 de maio de 2008, trouxe à baila, mais uma vez, a imperfeição da normatividade afeta ao trânsito brasileiro.

No Brasil são editadas resoluções para a regulamentação de lacunas observadas no CTB, mas alguns problemas ainda continuam a ser evidenciados, haja vista a questão desta resolução que não contemplou outras categorias de veículos, e a resolução nº 277/08 não foge a esta triste situação.

Após análise de toda legislação vigente no Brasil a respeito do transporte de crianças nos veículos automotores observa-se ainda uma falha em específico que necessita ser corrigida. O parágrafo 3 do artigo 1º dispõe que 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.

A norma não especifica quais os equipamentos obrigatórios em coletivos, transportes escolares, ferroviários, metroviários e outros de transportes de

massa. A resolução apenas exclui estes da obrigatoriedade de utilização dos dispositivos de retenção. Visto que as crianças transitam não apenas em veículos de passeio, a resolução nº 277 apresenta este ponto que necessita de estudos mais aprofundados para que sejam feitas adequações com o objetivo de torná-la mais eficaz, assim como ocorreu com o complemento sobre transporte de crianças no banco de frente quando em carros que apenas o possuem.

Antes mesmo da resolução nº 277, esta falha era observada já na resolução nº 15/98 em seu artigo 2º que diz as excepcionalidades constantes nesta Resolução e que não se aplicam ao transporte remunerado de menores de dez anos em automóveis. Então, fica demonstrado que desde a criação do CTB em 1998 não há devida atenção para se transportar crianças de forma segura em veículos que não sejam os de passeio.

Ao pensarmos principalmente nos transportes escolares, a resolução não especifica nada a respeito. Considerando que em torno de quatro anos as crianças já fazem uso do transporte escolar, sendo este maior na faixa etária ao redor dos sete anos, os dispositivos de retenção devem ser de utilização obrigatória para estes veículos.

Quando analisamos a situação de transporte autônomo de passageiro, o popular táxi observa-se um problema ainda mais complicado, pois na resolução fica excluída sua obrigatoriedade de uso dos dispositivos de retenção. Todavia, isto deve ser resolvido principalmente quando em uso desde tipo de veículo para longas distâncias. A criança fica exposta a um enorme risco, e vindo a ocorrer um acidente de trânsito, o motorista não fica responsabilizado por tal feito. [8]

Estas duas questões ao serem vistas a parte ficam mostram que se trata de problemas a serem resolvidos. Esse caso envolvendo o taxi é um problema porque a mãe é com seu filho para ser colocada no taxi, não tendo nenhuma

segurança, ou pode-se dizer que tem menos do que se fosse utilizado o próprio veículo. E também outro absurdo, são as vans escolares. Não é possível que as vans escolares que se destinam, quase que exclusivamente ao transporte de crianças, não sejam obrigadas a cumprir nenhuma norma de transporte de segurança no que diz respeito a elas. Então, esses são os dois casos, juntos com os outros veículos excluídos da obrigatoriedade da resolução 277 que devem receber os devidos cuidados para tentar resolver essa falha.

O Ministério Público Federal – MPF de São Paulo, em agosto de 2010 até tentou que algo fosse realizado, ajuizou uma ação civil pública, com pedido de liminar, pedindo que o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN regulamente, pelo menos de maneira temporária ou provisória, o uso de cadeirinhas para crianças em veículos de transporte coletivo, aluguel, táxis e peruas escolares. [15]

Contudo o juiz federal José Henrique Prescendo, da 22ª Vara Cível Federal em São Paulo, indeferiu o pedido. Em sua decisão, o juiz diz que é indispensável regulamentar e estabelecer efetivas condições de segurança para o transporte de crianças em todos os tipos de veículos utilizados no país, de forma a impedir quaisquer riscos à vida e à saúde das crianças transportadas, porém, não vislumbrou a alegada omissão na regulamentação da questão do transporte para os veículos excepcionados. [15]

Ao tomar a decisão final ficou dito que: *“desta forma, considerando-se as particularidades dos tipos de transportes excepcionados pela Resolução CONTRAN 277/2008, entendo pela necessidade desse prévio estudo técnico para a regulamentação da questão, em tempo necessário para tanto, evitando-se assim que a boa prestação do serviço público de transporte de passageiros possa ser comprometida, caso se determine a regulamentação ora requerida, antes da conclusão dos estudos que estão sendo efetuados”*. (JUSTIÇA FEDERAL DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2010).

De acordo com os autos, o coordenador-geral da Infra-Estrutura de Trânsito enumerou algumas das dúvidas que precisam ser esclarecidas através de estudos específicos, antes que faça a regulamentação ora reclamada. [15] (JUSTIÇA FEDERAL DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2010). São elas:

a) a responsabilidade pelo fornecimento do dispositivo de retenção nos ônibus, microônibus e táxis é do transportador ou do responsável pela criança?

b) caso a responsabilidade seja do transportador, onde levar os dispositivos, já que no caso dos táxis, por exemplo, podem ser necessários dois ou mais dispositivos iguais para o mesmo deslocamento;

c) em veículos destinados ao transporte de passageiros em percurso que seja permitido transportarem passageiros em pé ou naqueles produzidos até 1º de janeiro de 1999, não é exigido o uso do cinto de segurança;

d) no transporte interestadual de passageiros as crianças menores de cinco anos podem ser levadas no colo do responsável para, neste caso, não pagarem passagem;

e) como evitar que a exigência do sistema de retenção possa provocar transtornos no funcionamento dos serviços públicos de transporte prestados por ônibus, táxis e veículos de transporte escolar?

Ao tomar conhecimento destes depoimentos pode-se perceber que a situação é complexa e necessita de forte intervenção dos órgãos competentes. Porém, invés de procurarem responsáveis e delegar responsabilidades aos outros, o importante seria que todos se juntassem para intervir de maneira mais rápida para resolver esta lacuna que a resolução nº 277 causou. Como dito, são precisos estudos específicos no Brasil, desde que estes sejam realizados com eficácia.

No Brasil, é muito evidente a escassez de estudos. Muito deste problema se deve a falta de estatísticas e necessidade de uma maior padronização das mesmas. Com isso dificulta-se muito a comparação de dados e conclusões sobre as estatísticas ao longo dos anos.

Dados confiáveis são essenciais à melhoria das condições de segurança no trânsito. Necessita-se que sejam coletados e difundidos por metodologias comuns por todos os órgãos envolvidos no sistema. A ausência de um eficiente banco de dados no Brasil continua sendo uma grande limitação às atividades e pesquisa de proteção à população. Espera-se que este estudo possa contribuir para a solução dos problemas encontrados no processo de disseminação das estatísticas de acidentes por meio da internet no País. [14]

Faz-se necessário que as autoridades responsáveis percebam e comecem a planejar mudanças a fim de assegurar que o transporte de crianças seja feito sempre de maneira adequada, em qual seja o veículo, e que o desrespeito das normas tenha uma punição prevista em lei para amedrontar aqueles que insistem em desobedecer as leis de trânsito no Brasil. E ainda, que os estudos realmente estejam sendo realizados para que através deles as medidas possam ser tomadas.

Deve-se enfatizar a conscientização da população acerca da segurança das crianças. A resolução nº 277 surgiu como importante forma de proteção às crianças, porém esta teve seu lançamento muito recente e necessita de amparo para que chegue ao conhecimento de toda sociedade.

Segundo O Criança Segura Brasil (2006) "A segurança das crianças será obtida quando, respeitando-se os níveis de desenvolvimento infantil, adotarem-se estratégias direcionadas para promover a conscientização das pessoas sobre a segurança no trânsito e, se medidas como educação, cumprimento da lei e modificação do ambiente em níveis individuais e coletivos forem trabalhados com seriedade". Experiências mostram que estratégias associadas

e aplicadas por meio de programas são mais efetivas que programas que usam uma única estratégia. [8]

A Educação é a grande alternativa para a mudança desta realidade, pois tem como objetivo a formação de um ser humano em cidadão, dando ao indivíduo todas as regras, técnicas e habilidades para viver dentro de uma sociedade [8]

Todavia, mesmo que a educação atue como ferramenta indispensável e importante para se despertar a atenção para o risco que se tem ao transportar uma criança de maneira errada, sozinha a educação não se mostra medida suficiente para se prevenirem acidentes. [16] O cumprimento da lei é mais complexo e demora mais para que novos processos sejam implementados, porém, estas alternativas tem suas vantagens e que cada uma com suas características e, em longo prazo, resultam em diminuição nos índices dos acidentes.

Cabe aos pais assumirem a responsabilidade pela segurança dos filhos. Os pais devem se conscientizar de que a cadeirinha pode salvar vidas, sendo preciso desenvolver a mentalidade de prevenção de acidentes por meio de campanhas educacionais.

Para proporcionar maior segurança às crianças, percebemos após este estudo que alguns pontos precisam ser reforçados:

- Realização de estudos sobre a regulamentação para a obrigatoriedade do uso dos dispositivos de retenção para crianças também para 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.
- Mais informações e maiores investimentos em ações que visem enfatizar a importância do uso dos dispositivos de retenção para crianças através de mais campanhas educativas em todo Brasil.

- Melhorias na fiscalização para punição daqueles que insistem em não cumprir a regulamentação.
- Dados estatísticos mais consistentes acerca do tema.

Portanto, as medidas de prevenção dos acidentes para as crianças são a união dessas categorias principais: medidas legislativas e educativas. A eficácia destas medidas é maior quando utilizadas em conjunto. Assim, pouco adiantam as leis e regulamentos que buscam aumentar a segurança no trânsito, por exemplo, se a comunidade, através de medidas educativas, não for conscientizada no sentido de cumprir estas normas (SANTOS, 2008).

Implementar a resolução nº 277 exige um esforço considerável da sociedade e do poder público. Para que a situação se resolva, é muito importante que todos os órgãos competentes e a sociedade se mobilizem e tornem assim, o trânsito mais seguro para todos. Segundo Marin, Queiroz (2000) a solução do problema de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que enfatizem o aspecto social, com destaque para o transporte coletivo e, simultaneamente, restrições ao transporte individual. [17]

CONCLUSÃO

Os acidentes de trânsito envolvendo crianças merecem atenção especial. As crianças fazem parte de um dos grupos de risco, talvez o mais importante, pois estão mais vulneráveis e propensas às ocorrências de acidentes. Sua prevenção é muito importante e o simples uso de dispositivos de retenção já possibilita que a probabilidade de uma criança sofrer uma lesão ao se acidentar seja reduzida bastante.

A maneira como a criança viaja no carro se mostra tão importante quanto fatores externos tais como velocidade do veículo e condições da estrada. O risco de lesões se reduz em até 71% dos casos em que as crianças sejam transportadas de maneira correta, ou seja, em cadeirinhas e assentos de segurança adequados ao peso e idade das mesmas. Viajar sem proteção é o grande fator de risco para a morte e lesões entre crianças ocupantes de veículos. Se o pequeno passageiro tem até quatro anos de idade e está viajando sem proteção, ele corre duas vezes maior risco de morrer ou se machucar do que se estivesse viajando com proteção. A melhor proteção para as crianças é o uso de cadeiras e assentos de segurança para veículos.

O correto uso dos dispositivos de retenção para o transporte de crianças reduz a morbidade e a mortalidade desta população. E isto fica bem evidenciado com todos os números apresentados nesta pesquisa.

O CTB dispõe em conjunto leis, resoluções e diretrizes para transportar crianças nos veículos automotores e sua pena pelo não cumprimento da lei. Pode-se considerar mais importante, a resolução nº 277, que sancionada em 28 de maio 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.

A resolução nº 277 trouxe grande avanço ao código de trânsito brasileiro, porém esta por si só ainda não é suficiente para garantir a segurança das

crianças no trânsito, pois ainda necessita melhorias, visto que seus artigos ainda não abrangem todos os veículos e estabelecem de forma completa as diretrizes de transporte de crianças em todos os veículos.

A avaliação da situação existente me permite apontar dois encaminhamentos de um trabalho que possa minimizar o risco para crianças: o complemento da resolução nº 277, abrangendo todos os veículos automotores e a conscientização da população através de campanhas educativas.

Diante desse cenário acerca do transporte de crianças na forma adequada e correta percebe-se a necessidade de uma política mais agressiva no que se refere à aplicação da lei e maior informação aos motoristas através de intensificação das propagandas e campanhas educativas de maneira a fortalecer esse conceito de segurança com intuito de assim, diminuirmos os traumas e os acidentes decorridos da falta do uso correto dos dispositivos de retenção e da falta de informação à população em geral.

REFERÊNCIAS

- 1 BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei 9.503, 23 set. 1997.
- 2 BRASIL. Estatuto da criança e do adolescente. São Paulo: Cortez, 1990. 181p.
- 3 BRASIL. Violência Contra a Criança e o Adolescente: Proposta Preliminar de Prevenção e Assistência à Violência Doméstica. Ministério da Saúde, Secretaria de Assistência à Saúde, Departamento de Assistência e Promoção à Saúde, Coordenação Materno-Infantil. Serviço de Assistência à Saúde do Adolescente, Brasília. 1993b.
- 4 CONTRAN. Resolução N.º 277, de 28 de maio de 2008.
- 5 CONTRAN. Resolução nº 15 de 06 de fevereiro de 1998.
- 6 CONTRAN. Resolução nº 391, de 30 de agosto de 2011.
- 7 COSTALONGA, L. M. T. A segurança no trânsito como disciplina na grade curricular numa proposta de minimização de riscos e acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. 2007. 37f. Dissertação (Pós Gestão Educação e Segurança no Trânsito), Instituto A Vez do Mestre, Rio de Janeiro.
- 8 CRIANÇA SEGURA BRASIL. Guia do programa Criança Segura Pedestre - como trabalhar o trânsito em sua comunidade. Curitiba: Criança Segura, 2006.
- 9 DATASUS. Brasil: Banco de dados do Sistema Único de Saúde Brasil. Ministério da Saúde/Funasa/CENEPI – Sistema de Informações sobre

Mortalidade - SIM, 1998. citado em novembro de 2006. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br/cgi/sim/dxmap.htm>.

- 10 DENATRAN. Ministério da Justiça. Instrução básica de estatística para o trânsito. Brasília: [s.n]. 2001.
- 11 FARIA E. de O. Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. 1999. 27f. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- 12 FEITAS, J. P. P.; RIBEIRO, L. A.; JORGE, M. T. Vítimas de acidentes de trânsito na faixa etária pediátrica atendidas em um hospital universitário: aspectos epidemiológicos e clínicos. *Cad. Saúde Pública*, vol.23, n.12, 2007.
- 13 IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras, Portal IPEA / Estudos e pesquisas / Finanças públicas e estudos espaciais. 2003.
- 14 JUNIOR, R. T.; BRAGA, M. G. de C. Avaliação das informações estatísticas de acidentes de trânsito disponíveis nos sites dos departamentos estaduais de trânsito no Brasil. 13f. 2005. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- 15 JUSTIÇA FEDERAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. Justiça pede estudo para regulamentação de cadeirinhas. 2010. Disponível em <http://jf-sp.jusbrasil.com.br/noticias/2349647/justica-pede-estudo-para-regulamentacao-de-cadeirinhas>. Acesso em 05 de outubro de 2011.
- 16 MAKE ROADS SAFE. A new priority for sustainable development. Commission for Global Road Safety. 80f. 2007.

- 17 MARIN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. Caderno de Saúde pública, v. 16, n. 1, p.7-21, jan. 2000.
- 18 MARTINS, C. B. de G.; ANDRADE, S. M. de; SOARES, D. A. Morbidade e Mortalidade por acidente de transporte terrestre entre menores de 15 anos no município de Londrina, Paraná. Ciência, Cuidado e Saúde, v. 6, p. 494-501, 2007.
- 19 OLIVEIRA, S. R. L. de; CARVALHO, M. D. de B.; JOÃO, P. R. D. Normas de segurança para o transporte de crianças em automóveis. Pediatría (São Paulo);29(2):129-143, 2007.
- 20 SANTOS, A. S. de R. Prevenção de acidentes de trânsito em pediatria. 2008. 28f. Trabalho de Conclusão de Curso (Pós-Graduação em Aplicações Complementares às Ciências Militares), Escola de Saúde do Exército, Rio de Janeiro.
- 21 SOUZA, J. L. sobre a forma e o conteúdo da educação para o trânsito no ensino fundamental. 2010. 134f. Tese (Doutor em Ciências), Universidade de São Paulo, São Carlos.
- 22 TIEMME, E.; SILVA, I. F.; CHAGAS, M. M. Escola de trânsito “educação é o caminho”. Artigo Científico Universidade Luterana do Brasil – Santa Maria, RS, 2005.
- 23 WAKSMAN, R. D.; BLANK, D.; GIKAS, R. M. C. Injúrias ou Lesões Não-intencionais (“Acidentes”) na Infância e na Adolescência. 2010. Disponível em http://www.medicinanet.com.br/conteudos/revisoes/1783/injurias_ou_lesoes_ao_nao_intencionais_%E2%80%9Cacidentes

%E2%80%9D_na_infancia_e_na_adolescencia.htm. Acesso em 10 de outubro de 2011.

- 24 WAKSMAN, Renata D; PIRITO, Regina M. B. K. O pediatra e a segurança no trânsito. J. Pediatr. (Rio J.) [online]. 2005, vol.81, n.5, suppl., pp. s181-s188. ISSN 0021-7557.
- 25 WORLD HEALTH ORGANIZATION. Road Traffic Injury Prevention. Geneva, 2004.
- 26 WORLD HEALTH ORGANIZATION. Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners. 228f. 2009.
- 27 WORLD HEALTH ORGANIZATION. World report on road traffic injury prevention. 66f. 2004.