

As Crianças e os acidentes de viação



Instituto Nacional de Saúde
Doutor Ricardo Jorge

À medida que as crianças crescem, o seu pequeno mundo da casa alarga-se à rua e às estradas, onde estão expostas a riscos e perigos. Apesar das crianças utilizarem as estradas enquanto peões, ciclistas, motociclistas e passageiros do veículo, o ambiente rodoviário, raramente tem em consideração as suas necessidades.

Algumas crianças trabalham, brincam e, algumas, vivem na estrada. Esta exposição, juntamente com os factores de risco relacionados com o desenvolvimento infantil tornam as crianças particularmente vulneráveis aos acidentes. O resultado traduz-se em milhões de acidentes mortais ou incapacitantes todos os anos.

Na maioria dos países os acidentes de viação são uma das principais causas de morte por lesões não intencionais, atingindo as taxas mais elevadas entre os 15-19 anos de idade.

Magnitude do problema

Mortalidade

- Em 2004, os acidentes de viação originaram mais de 260.000 mortes de crianças e jovens entre os 0-19 anos. As crianças representam 21% das mortes por acidentes rodoviários em todo o mundo.
- A nível Mundial, os acidentes de viação são a principal causa de morte no grupo etário entre os 10-19 anos.
- Cerca de dois terços das mortes de criança por acidentes de viação ocorrem no Sudeste Asiático e nas regiões ocidentais do Pacífico, apresentando as regiões de África e do Mediterrâneo Oriental as maiores taxas de sinistralidade.
- Mesmo nos países da União Europeia, onde as taxas de mortalidade são mais baixas, os acidentes de viação são responsáveis pela morte de uma em cada cinco crianças.
- Os países de baixos e médios rendimentos contribuem com 93% das mortes de crianças por acidentes de viação.
- Apesar das mortes por acidentes de viação estarem a diminuir em alguns países ricos, em 2030 prevê-se que sejam a quinta causa de morte no mundo e a sétima causa de Anos de Vida Perdidos (DALY).

Taxas de mortalidade por acidentes de viação por 100.000 ha^a, região da OMS e nível de rendimento, 2004

África		Américas		Sudeste Asiático		Europa		Mediterrâneo Ocidental		Pacífico Ocidental	
LMIC	HIC	LMIC	LMIC	LMIC	HIC	LMIC	HIC	LMIC	HIC	LMIC	
19.9	8.7	7.7	7.4	5.2	8.3	18.3	17.4	4.2	8.6		

* dados referentes a jovens de menos de 20 anos

HIC= Países ricos
LMIC= Países com médio e baixo rendimento

Fonte: WHO(2008)
Global Burden of Disease: 2004, update

Crianças e Jovens utilizadores da estrada ...

Peões:

- As crianças enquanto peões são as vítimas mais susceptíveis de acidente de viação e de morte.
- Entre os 5-14 anos é a idade de maior risco.
- As crianças enquanto peões representam 5-10% de todas as mortes por acidente de viação nos países ricos.
- As crianças enquanto peões representam 30-40% de todas as mortes por acidentes de viação nos países de baixos e médios rendimentos

Ciclistas/motociclistas:

- As crianças enquanto ciclistas representam 3-15% dos feridos e 2-8% de todas as mortes por acidentes de viação.
- Em alguns países da Ásia, as crianças enquanto ciclistas são responsáveis por um terço de todas as mortes por acidentes de viação.
- Na Ásia, os acidentes com motociclistas são a principal causa de morte entre os adolescentes.

Passageiros:

- As crianças enquanto passageiros de veículos representam 50% de todas as mortes por acidentes de viação nos países ricos.
- As crianças sem protecção têm maior probabilidade de serem mortos em colisões do que aquelas que usam sistemas de retenção adequados.

Condutores:

- Os adolescentes enquanto condutores são um grupo de alto risco em países ricos.
- Os adolescentes têm 15-33 vezes maior risco de acidente do que os condutores mais velhos.
- Em alguns países, 20-30% dos mortos na estrada ocorrem no grupo de risco dos adolescentes.

Morbilidade

- Estima-se que, cada ano, cerca de 10 milhões de crianças fiquem feridas ou com incapacidades, em consequência de acidentes de viação. Estimativas recentes do Sudeste Asiático sugerem que o número poderia ser maior, pois para cada criança que morre, 254 necessitam de tratamento hospitalar e quatro delas ficam com uma incapacidade permanente.
- As lesões não fatal mais frequentes incluem traumatismos na cabeça e fractura dos membros, com 10-20% das crianças envolvidas em acidentes de viação com ferimentos múltiplos.
- Os acidentes de viação são a principal causa de incapacidade das crianças. Uma estimativa recente do Sudeste Asiático refere que a taxa de incapacidade permanente nas crianças é de 20 por 100 000 habitantes, entre os 1-17 anos.
- Estar envolvido ou sofrer ferimentos num acidente de viação pode causar problemas de saúde mental em crianças, tais como *stress* pós-traumático. Indirectamente, pode ter um profundo efeito psicológico, se a criança ficar órfã em consequência de um acidente.

Factores de risco

- Globalmente, as crianças entre os 15-19 anos têm maior risco de acidente, aumentando a taxa de mortalidade à medida que a idade sobe. Isso reflecte quer o aumento da exposição, quer o modo como as crianças de diferentes idades utilizam a estrada.

Taxas de mortalidade por acidentes de viação por 100.000 ha^a segundo a idade e o sexo, Mundo, 2004

	Grupos etários (anos)					
	<1	1-4	5-9	10-14	15-19	>20
Rapazes	11.5	9.7	13.3	8.7	23.4	13.8
Raparigas	7.4	8.3	9.3	4.5	7.9	7.5

- Os rapazes têm cerca de duas vezes mais probabilidade que as raparigas de estar envolvidos em acidentes de viação. Esta diferença começa cedo na vida e vai aumentando até à idade adulta, com uma taxa de mortalidade de 13,8 por 100.000 para os rapazes e 7,5 por 100.000 para as raparigas.
- Em todos os países, os acidentes de viação estão fortemente associados com a pobreza, independentemente do seu nível de rendimentos.
- Até aos 11 anos as crianças estão menos aptas para tomar decisões sobre segurança rodoviária.
- Em muitos países de baixos e médios rendimentos as crianças estão em risco acrescido, porque a estrada é um espaço partilhado para brincar, trabalhar, caminhar, andar de bicicleta e de condução.
- As crianças que não usam sistemas de segurança estão em maior risco de lesão grave ou morte em caso de acidente. O uso adequado de sistema de retenção, varia de cerca de 90% no EUA até quase zero em alguns países de baixos rendimentos. Mesmo em países ricos, onde a prevalência do uso de sistemas de retenção é elevada, o seu uso correcto continua a ser problemático.

- Os adolescentes e os jovens adultos têm as menores taxas de utilização de cintos de segurança no mundo.
- Ciclistas, motociclistas ou passageiros de motocicleta sem capacete estão em maior risco de traumatismo craniano grave ou morte. O uso correcto de capacetes por motociclistas e penduras é baixo em muitos países, representando um importante risco de lesões na cabeça, no caso de acidente.
- Outros factores de risco que aumentam a vulnerabilidade dos utilizadores da estrada, são andar a cavalo ou a pé no tráfego, andar de bicicleta em calçadas ou passeios e não usar vestuário reflector.
- Os jovens condutores têm risco acrescido de acidente, devido à idade e aos comportamentos de risco, porque bebem e conduzem, devido ao excesso de velocidade, por distração durante a condução e por fadiga.
- Outros factores de risco de acidentes de viação incluem: falta de supervisão, *design* do veículo, ambiente rodoviário no que se refere ao volume de tráfego, planeamento deficiente da rede viária, falta de parques infantis, de calçadas e de ciclovias, falta de transportes públicos seguros e eficientes e excesso de velocidade.

Intervenções

Medidas efectivas para reduzir os acidentes de viação

- ✓ Estabelecimento e fiscalização da idade legal mínima para consumir álcool.
- ✓ Estabelecimento e fiscalização do nível de concentração de álcool no sangue nos jovens condutores e tolerância zero para reincidentes, de qualquer idade.
- ✓ Criação do regime de «carta por pontos».
- ✓ Incentivar o uso de equipamento de protecção no veículos, tais como sistemas de retenção de crianças, assentos para crianças e cintos de segurança à frente e atrás. O cumprimento de medidas de segurança pode ser reforçada com legislação e fiscalização da sua aplicação, campanhas de sensibilização dos cidadãos e estratégias de acessibilidade e redução dos custos de equipamentos seguros.
- ✓ Incentivar o uso de capacete por ciclistas e motociclistas. A aplicação da medida pode ser reforçada através de legislação que exija a sua utilização por pessoas de todas as idades, campanhas de sensibilização do público e redução dos custos dos capacetes.
- ✓ Estabelecimento e fiscalização da redução dos limites de velocidade, nas imediações de escolas, áreas residenciais e espaços de jogo e lazer.
- ✓ Criar infra-estruturas que permitam a separação dos transeuntes das vias de tráfego. Por exemplo, através de faixas para ciclistas e motociclistas e passeios para peões.
- ✓ Utilizar luzes diurna para melhorar a visibilidade dos motociclistas.

O que não resulta?

- Não existe evidência suficiente para apoiar a implementação de programas de «motorista designado» ou de educação de crianças sobre os perigos de beber e conduzir.
- Programas escolares de educação para a condução contribuíram para a obtenção precoce de licença de condução, com o consequente aumento do número de mortes de adolescentes.
- Colocar bebés ou crianças no banco da frente do veículo que têm *airbag* é fortemente desaconselhado.