

A UTILIZAÇÃO DO AIRBAG COMO DISPOSITIVO DE SEGURANÇA E A IMPORTÂNCIA DO POLICIAMENTO DE TRÂNSITO NA PREVENÇÃO DE ACIDENTES E MINIMIZAÇÃO DE DANOS

THE USE OF AIRBAG AS A SAFETY DEVICE AND THE IMPORTANCE OF TRANSIT POLICY IN THE PREVENTION OF ACCIDENTS AND MINIMIZATION OF DAMAGES

ANDRADE, Wesley dos Santos¹
OTTONI, Thiago Rodrigues²

RESUMO

Considerando-se o alto índice de mortalidade provocados pelos acidentes de trânsito no Brasil, a segurança no trânsito tornou-se essencial para a organização do direito de ir e vir pelas ruas e avenidas públicas e, principalmente, salvar a vida das pessoas. Assim, o Brasil tomou medidas legislativas em busca de uma padronização nacional para as leis de trânsito e que alcançassem em larga escala as ações estratégicas através do rigor da lei. Nesse contexto, a Lei 11.910/2009, estabeleceu a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de contenção airbag para o condutor e passageiro do banco dianteiro. Este artigo objetivou avaliar a importância do uso do airbag enquanto dispositivo adicional de segurança, discutindo sobre seus benefícios para a segurança no trânsito, e também, defendendo a importância do policiamento de trânsito na prevenção de acidentes e minimização de danos. Para a realização deste artigo foi utilizada a metodologia de revisão bibliográfica, através da pesquisa em livros, revistas especializadas, artigos científicos e publicações em sites oficiais do Governo. Este estudo observou que o uso do airbag, conjuntamente ao uso do cinto de segurança, é benéfico aos usuários de veículos automotivos, sendo um fator positivo para a segurança, e que a atuação da Polícia Militar na fiscalização do trânsito é essencial para a manutenção da segurança e da ordem pública.

Palavras-chave: Segurança pública. Trânsito. Airbag. Acidentes de trânsito. Polícia Militar.

ABSTRACT

Considering the high mortality rate caused by traffic accidents in Brazil, traffic safety has become essential for organizing the right to come and go through the streets and public avenues and, above all, to save people's lives. Thus, Brazil took legislative measures in search of a national standardization for traffic laws and to reach large-scale strategic actions through the rigor of the law. In this context, Law 11.910 / 2009, established the mandatory use of additional airbag restraint equipment for the driver and passenger of the front seat. This article aimed to evaluate the importance of using the airbag as an additional safety device, discussing its benefits for traffic safety, and also defending the importance of traffic policing in the prevention of accidents and minimization of damages. For the accomplishment of this article was used the methodology of bibliographical revision, through the research in books, specialized magazines, scientific articles and publications in official sites of the Government. This study observed that the use of the airbag, in conjunction with the use of the seat belt, is beneficial to the users of

¹ Aluno do Curso de Formação de Praças, do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, wesleyandrade862@gmail.com

² Professor Orientador: Gestor em Segurança Pública e Especialista em Docência Superior do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, thiago.ottoni01@gmail.com, Goiânia – GO, Maio de 2018.

automotive vehicles, being a positive factor for safety, and that the Military Police's role in traffic surveillance is essential for the maintenance of the security and public order.

Keywords: Public security. Traffic. Air bag. Traffic-accidents. Military police.

1 INTRODUÇÃO

Falar sobre segurança no trânsito leva à um conjunto de definições e medidas, e não apenas à um conceito, tendo em vista ser esta uma temática complexa, que de acordo Oliveira (2015), envolve diversos atores como agentes públicos, ciclistas, pedestres e motoristas, além de todo um contexto jurídico, com leis e normas de trânsito, muitas vezes esquecidas por falta de conhecimento e até mesmo conscientização por parte dos atores sociais.

Como uma ramificação da segurança pública, a segurança no trânsito é essencial ao se pensar que tem como funções básicas a organização do direito de ir e vir pelas ruas, avenidas e rodovias públicas de forma a manter a ordem, segurança e, principalmente, salvar a vida das pessoas.

Segundo estatísticas do Ministério da Saúde, através do DATASUS (2015), o número de vítimas fatais, aquelas que levam ao óbito por acidentes de transporte terrestre, foi de 37.306 em 2015, e mais de 20.000 pessoas feridas gravemente em acidentes de trânsito. Para que se houvesse uma regulamentação das normas de trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), buscou através de sua legislação, a definição das condutas a serem seguidas e, inclusive, as penalidades a serem aplicadas.

Diante dessa realidade, este artigo objetivou avaliar a importância do uso do airbag enquanto dispositivo adicional de segurança e a importância do policiamento

de trânsito para atuar na prevenção de acidentes e minimização de danos, discorrendo sobre seus benefícios para a segurança no trânsito e, inclusive questionando a aplicabilidade do airbag em todas as situações de forma padronizada, se realmente é um método eficaz e de grande valia para a melhoria das condições da segurança.

Com o advento da Lei 11.910/2009, que estipulou a compulsoriedade do equipamento suplementar de retenção airbag, os fabricantes de automóveis passaram por um processo de adaptação, aumentando gradativamente o número de carros fabricados com este equipamento e, finalmente em 2014, 100% dos produtos fabricados já continham o freio ABS e o airbag frontal de série e não mais como item opcional.

Com essa medida o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) visa elevar o nível de segurança dos automóveis, seja diminuindo o número de óbitos relacionados ao trânsito ou minimizando a gravidade dos acidentes ocorridos em prol deste. Com a Lei 11.910/09 a

sociedade brasileira avançou no quesito segurança, mas ainda continua atrasada se comparada a outros países que já possuem a obrigatoriedade de airbag laterais, e não somente frontal.

No entanto, o airbag enquanto dispositivo de segurança não pode ser considerado como garantidor da preservação da vida, devendo ser compreendido como sendo um equipamento adicional para a precaução de acidentes graves ou fatais, mas que não atua sozinho, e sim, depende de outros fatores tais como o uso do cinto de segurança, controle do limite de velocidade e obediência às normas de trânsito, para que seja de fato eficaz para prevenção de acidentes e principalmente da vida do motorista, acompanhantes e pedestres.

O policiamento de trânsito é essencial para a manutenção da ordem pública, já que a força policial age como um ordenador que garante a viabilidade e fluidez necessárias ao andamento ideal nas vias e rodovias brasileiras. A atuação policial no trânsito, com suas ações preventiva, educativa e, também, ostensiva é fundamental para auxiliar na prevenção do índice de acidentes, bem como na proteção da sociedade por ser capaz de diminuir os danos decorrentes dos acidentes de trânsito.

A fiscalização no trânsito é uma das formas pelas quais a polícia pode atuar e exercer o seu poder, manifestando-se mediante a ordem, o consentimento, a fiscalização e a sanção. A atribuição de fiscalização no trânsito da polícia remete à sua atuação administrativa, que permite a expressão do poder da administração pública de limitar de modo direto, e com embasamento legal, da liberdade fundamental a favor do bem comum da coletividade.

O trânsito é um direito da coletividade, seja para condutores, ciclistas ou pedestres, e não pode ser ameaçado pela imprudência individual de nenhum destes, cabendo à polícia atuar de forma ostensiva para a coibição de abusos e infrações que possam violar a legislação ou o direito social das pessoas. Falar em segurança no trânsito diz respeito a um conjunto de medidas protetivas, desde as legislações específicas, o comportamento no trânsito até os dispositivos de segurança veicular, como o airbag.

Como qualquer método de segurança, o airbag não é infalível, e algumas variáveis ou situações podem fazer com que o mesmo provoque danos ao invés de proteção como é seu intuito original. Situações específicas como gestantes, crianças, pessoas de baixa estatura, uso de óculos e uma posição do banco muito próximo ao volante ou painel, são exemplos de situações em que podem causar lesões no condutor ou acompanhante no caso da insuflação da bolsa do airbag. Logo, alguns cuidados devem ser observados.

Apesar dessas situações específicas, este estudo observou que o uso do airbag, conjuntamente ao uso do cinto de segurança, traz mais benefícios que danos aos usuários de veículos automotivos, sendo um fator positivo para a segurança no trânsito. Por sua vez, apesar dos esforços conjuntos das polícias, a segurança no trânsito ainda carece de medidas que se

mostrem mais eficazes para a redução no número de acidentes ou para que haja o mínimo de danos decorrentes, como a necessidade de educação no trânsito e uma real conscientização por parte da sociedade, tanto para seus direitos quanto para as suas obrigações relativas à segurança no trânsito.

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 SEGURANÇA E FISCALIZAÇÃO NO TRÂNSITO

2.1.1 A segurança pública

O termo segurança pode adquirir diversas acepções, no entanto, em termos gerais, refere àquilo que está ao abrigo de perigos, danos ou riscos. Também, pode ser comparada com outros conceitos, tais como, confiabilidade e continuidade, já que a segurança implica a qualidade ou o estado de estar seguro.

A segurança pública é o status habitual que vem a consentir o exercício dos direitos e deveres, sendo que sua modificação ilegal pressupõe um descumprimento dos direitos fundamentais, levando à insegurança e à criminalidade. Segundo Lima, Sinhoretto e Buenno (2015), a segurança pública não pode estar limitada a um único conceito, mas pode ser compreendida com um conjunto de fatos ou operacionalidade múltipla que apresentam entre si uma unificação ou reprodução regular, baseada em desdobramentos socializados e da forma pela qual o Estado administra a ordenação e os embates sociais.

Para Dornelles (2003), a segurança deve ser compreendida como um processo sistêmico, considerando-se que deve abranger um conjunto de conhecimentos e ações do Estado focados em compromissos e objetivos comuns, já que a tranquilidade pública depende da consonância entre as leis e a preservação do direito do cidadão.

O entendimento de que a segurança pública alude somente medidas de vigilância ou medidas repressivas, é uma visão limitada e não aborda toda a sua complexidade, pois segundo Barreira (2004), o sistema deve agir de forma integrada, otimizando o planejamento de políticas públicas que venham a abranger estratégias preventivas, impositivas, de juricidade, garantia dos direitos individuais e coletivos, da saúde e sociais.

De acordo a Constituição Federal de 1988, a responsabilidade pela segurança pública cabe aos governos federal e estadual, sendo que aos Estados e ao Distrito Federal cabe a aplicação das ações de segurança, sob o comando da Polícia Militar, nas atribuições preventiva e repressiva e, também, à Polícia Civil dentro da sua função investigativa. Num primeiro

momento, as prefeituras não possuem, constitucionalmente explícita, responsabilidade direta pela segurança pública, mas municípios maiores instituíram a Guarda Municipal para auxiliar as demais polícias na manutenção da ordem pública.

2.1.2 A segurança e a fiscalização no trânsito

Na prática, a se referir sobre segurança pública, não se pode restringi-la exclusivamente à ação policial, pois é uma temática ampla, que exige uma avaliação multidisciplinar e multisetorial, sendo uma responsabilidade da União, dos Estados, dos Municípios, da comunidade e inclusive das pessoas.

A Associação Brasileira de Prevenção de Acidentes de Trânsito (ABPAT), lembra que a iluminação das vias públicas, as aulas educativas nas escolas de ensino fundamental e médio, a adequada sinalização nas ruas, avenidas e rodovias são exemplos que demonstram que a segurança não pode ser integralmente apontada para o binômio crime e polícia, e que a efetiva implementação de políticas de segurança pública deve levar em consideração os outros setores, que em conjunto, podem vir a garantir a segurança de uma comunidade.

Sob esse ponto de vista, a segurança no trânsito ganha destaque, já que é uma temática diretamente relacionada à segurança pública, levando-se em conta, ainda, as altas taxas de morbidade e mortalidade presenciados no Brasil ocasionados pelos acidentes de trânsito anualmente, conforme dados do ICETTRAN (Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte), que traz que o número de óbitos no trânsito são atualmente a segunda maior causa de morte não relacionada diretamente a problemas de saúde, ficando atrás somente dos homicídios.

Em janeiro de 2017, a AMBEV em parceria com a consultoria Falconi, publicou que nos últimos 12 anos foram mais de 477 mil pessoas mortas e mais de 1,7 milhão feridas nas ruas, avenidas públicas e rodovias brasileiras. Estas são estatísticas preocupantes, que descrevem uma realidade generalizada, tornando-se fundamental o desenvolvimento de um trabalho conjunto entre os governos e a sociedade para que hajam, de fato, mudanças reais e efetivas.

Esse levantamento apresenta um panorama completo sobre a situação viária nacional, com as informações mais atualizadas disponíveis, obtidas por meio do cruzamento de dados da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), da Confederação do Transporte (CNT), do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e da Organização Mundial de Saúde (OMS).

Medidas estratégicas são cada vez mais imprescindíveis para que haja uma transformação dessa realidade brasileira, tais como uma política de fiscalização de trânsito que, além de manter a eficácia das normas legais, também atue como um agente educador através da orientação da população e, principalmente, que busque a conscientização de pedestres e dos condutores nas vias públicas.

O planejamento de novas ações, diante das dificuldades vivenciadas pela segurança no trânsito no Brasil, que possibilitem opções focadas na prevenção, é fundamental para que as políticas públicas para o trânsito sejam eficazes, como por exemplo, um monitoramento contínuo e a avaliação dos resultados obtidos diante das medidas já efetivadas, a criação de campanhas educativas contínuas e com ampla divulgação das mídias sociais, uma aproximação da polícia com a população como traz a ideia elaborada pela polícia comunitária, criando laços de confiança e colaboração entre ambos.

2.2 A SEGURANÇA DOS CONDUTORES DE VEÍCULOS E PASSAGEIROS

2.2.1 Utilização do airbag como dispositivo de segurança

Um dos maiores problemas em um acidente de trânsito é a violência durante o momento da colisão, sendo a proteção dos condutores de veículos automotores uma preocupação constante para os fabricantes de automóveis.

Segundo Bertocchi (2005), a segurança dos veículos automotores pode ser dividida em duas categorias ativa e passiva. Na segurança passiva, os elementos constituintes objetivam a redução no risco de acidentes, como por exemplo, os pneus e o sistema de frenagem; já a segurança passiva permite a redução das consequências que de um acidente como, por exemplo, o cinto de segurança e o airbag.

Chaves e Tan (2010), explicam que em um acidente ocorre a chamada colisão sucessiva, considerando-se colisão como o choque entre um veículo com um obstáculo, ou entre um veículo com outro veículo. Durante o choque, a primeira colisão é a do veículo contra o obstáculo, a segunda colisão ocorre no interior do veículo em que os ocupantes são jogados contra uma parede interna e a terceira colisão ocorre a partir do impacto contra o corpo da pessoa, acometendo sua estrutura muscular, óssea e órgãos internos.

Durante a primeira colisão, a lataria do carro é amassada, deformada ou destruída, compondo a primeira linha de defesa dos ocupantes. Essa deformação da estrutura do veículo é, ao contrário do que a maioria das pessoas pensam, essencial para proteger os ocupantes do

veículo, pois será através dela que ocorrerá a dissipação e a distribuição da carga do impacto, até o veículo ficar totalmente parado.

Na segunda colisão, quando o veículo parar, os ocupantes serão jogados para frente na mesma velocidade em que o veículo se deslocava antes do choque ou igual à carga resultante de energia não absorvida ou dissipada pela lataria do carro, e nesse processo, o corpo só pararia ao encontrar um ou vários obstáculos.

A terceira colisão é a consequência das outras duas, e esta fase ocorre num tempo extremamente curto, e sem um dispositivo para auxiliar na contenção e amortecimento do corpo, os danos podem ser fatais, ocasionando danos às estruturas corporais tais como, músculos, ossos e órgãos internos, podendo levar a danos irreversíveis e até ao óbito.

Visando a diminuição dos altos índices de acidentes no trânsito, em especial da mortalidade e sequelas irreversíveis ocasionadas pelos acidentes automobilísticos, o Brasil tomou diversas medidas legislativas, em busca de uma padronização nacional para as leis de trânsito e que alcançassem em larga escala e com efetividade as ações estratégicas através do rigor da lei. A Lei 9.503/97, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, traz em seu artigo 105, a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, o que gerou campanhas educativas e de conscientização de todos os condutores de veículos no país.

Abramovitz (1997), define que o cinto de segurança de três pontos é um dispositivo de segurança passivo que tem a finalidade primordial de retenção do ocupante, evitando que o mesmo seja lançado para fora do assento em caso de colisão ou uma parada repentina do veículo.

No entanto, segundo pesquisa realizada pelo Ministério da Saúde em parceria com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado em 2015, cerca de 79,4% dos entrevistados acima de 18 anos confirmaram o uso contínuo do cinto de segurança. Esse número ainda não pode ser expressivo, considerando-se que a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança decorre desde 1997, e fica o questionamento de quantos milhares de vidas poderiam ser poupadas dentre os 20,6% que não usam o dispositivo de segurança.

Destaca-se, ainda, a Lei 11.910/2009, que estabelece a obrigatoriedade do uso do equipamento suplementar de contenção airbag frontal para o condutor e também para o passageiro do banco dianteiro, sendo implementada em todo o país gradualmente com alcance de 100% dos fabricantes no ano de 2014.

Segundo a definição do dicionário Infopédia da Língua Portuguesa, o airbag é uma almofada insuflável, frontal ou lateral, integrada num sistema de segurança de veículos automobilísticos, acionada por sensores colocados estrategicamente para proteger o condutor e passageiros em caso de colisão. O airbag é considerado um dispositivo suplementar de

segurança por atuar de forma mais eficiente quando combinado com o uso do cinto de segurança.

Soares (2017), traz que pesquisas conduzidas por instituições respeitadas no ramo de segurança no trânsito, como a National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), organização especializada em segurança de trânsito dos Estados Unidos, observaram que o uso concomitante do cinto de segurança com o airbag chega a reduzir até 60% o perigo de lesões graves na ocorrência de acidentes.

O airbag protege a cabeça e tronco do condutor e passageiro na hora do impacto e deve ser auxiliado pelo cinto de segurança, que por sua vez, irá garantir a retenção necessária para que ele atue com eficácia, mantendo o corpo na posição adequada para receber o airbag.

Guedes e Estrela (2008) explicam que, além da situação de colisão, o dispositivo pode ser acionado quando há uma variação brusca na velocidade, em que o sensor identifica uma mudança de pelo menos 20km/h num curto espaço de tempo, assim, ele entende que ocorreu ou vai ocorrer uma colisão e infla a bolsa, a partir de elementos químicos que reagem entre si. Essa reação se dá entre nitrato de potássio e nitreto de sódio, os compostos oxidam, formam o nitrogênio, que se expande a uma velocidade de 300 km/h e infla a bolsa em menos de um segundo. Após a colisão e para evitar o asfixiamento, o airbag vai perdendo pressão através dos seus pequenos furos, assim que o disparo acontece. Também, após a colisão as bolsas infláveis, as tampas do compartimento no volante e no painel, as cápsulas de gás e os cintos de segurança precisam ser trocados por outros novos.

Atualmente, a CESVI Brasil (Centro de Experimentação e Segurança Viária) é a única instituição de pesquisa atuante no país que se dedica ao aprendizado acerca da composição automotiva voltada para a segurança viária e busca a instrução e aperfeiçoamento de empresas, fabricantes e órgãos acerca da segurança no trânsito, fornecendo assistência técnica e regulamentar e, também, pareceres acerca da segurança dos veículos automotores.

O fato é que o airbag, assim como qualquer outro dispositivo de segurança, por si só não será capaz de diminuir o grande índice de acidentes no trânsito brasileiro, devendo sempre estar associado ao uso consciente por parte do motorista, que deve manter sempre uma atitude prudente, obedecendo às leis de trânsito, respeitando o limite de velocidade, seguindo as placas de sinalização e, acima de tudo, valorizando a vida.

2.2.2 A importância do policiamento de trânsito para a prevenção das infrações e minimização de danos

Segundo discorre Silva (1997), a segurança pública deve ser compreendida sob três valores fundamentais: o valor comunitário, em que a segurança pública é idealizada por qualquer sociedade, concebido como um aspecto universal; o valor jurídico, em que a segurança pública espelha o direito do Estado em exercer o poder através da força, respaldado juridicamente; e, por fim, o valor governamental, em que o Estado garante a ordem pública a partir da elaboração e implementação de políticas que objetivam a proteção social.

Num contexto geral, a manutenção da ordem pública remete à ação do poder policial, e de acordo Cretella Júnior (1993), o termo Polícia “designa a força organizada que protege a sociedade, livrando-a das vis inquietativa que a perturba”. (CRETELLA JÚNIOR, 1993, p. 341)

Rollim (2006), enfatiza que o papel da polícia é preservar os direitos fundamentais dos cidadãos, protegendo a população e, a partir dessa visão, o entendimento que a atuação da polícia, especialmente da Polícia Militar, é o combate ao crime ou atuação repressiva, e além disso, é a de estar inserida na sociedade, prestando serviço de forma a se garantir a convivência ordeira e pacífica entre as pessoas e, principalmente, a salubridade pública.

O termo polícia ostensiva, de acordo Meirelles (1998), foi utilizado pela primeira vez na Constituição Federal de 1988, reservando às polícias militares a exclusividade da sua prática, ampliando a função de polícia administrativa e o dever de atuar em todos os setores da administração pública.

A partir desse contexto, a atuação da polícia em todos os setores da administração pública, remete ao pensar na segurança do trânsito, podendo ser compreendido como um conjunto de medidas e estratégias, considerando a sua complexidade e a multiplicidade de atores sociais envolvidos, tais como os agentes públicos, os pedestres, os motoristas e os ciclistas, além do aglomerado jurídico, formado por leis e normativas específicas do trânsito, que exigem conhecimento, comprometimento e, acima de tudo, conscientização em segurança por parte de cada ator social.

Neto (1991), explica que a fiscalização de trânsito não é um poder adicional da polícia e, sim, uma das maneiras pelas quais o agente público da segurança pode atuar e exercer o seu poder de polícia. Ainda, o poder de polícia pode se manifestar mediante a ordem, o consentimento, a fiscalização e a sanção.

Para que de fato a realidade do trânsito brasileiro seja modificada, a Polícia Militar teve que, ao longo dos tempos, se adaptar à socialização e às novas demandas da população, estendendo sua ação ostensiva. Exemplo disso são as ações educativas, que buscam conscientizar os condutores de veículos automotores, os ciclistas e o pedestres de que, cada um, é e deve ser o responsável pela segurança no trânsito, seja nas vias públicas ou nas rodovias.

Assim, a polícia adquire mais uma atribuição – a de educadora, formadora de opinião e, inclusive um espelho comportamental para as comunidades, que encontram no profissional policial militar, o exemplo de cidadão capaz de trazer a harmonia e a tão sonhada sensação de segurança. Para o trânsito essa visão não é diferente, pois a presença da polícia nas vias públicas remete à ordem e cumprimento das leis de trânsito.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para Dornelles (2003), a segurança deve ser compreendida como um processo sistêmico, considerando-se que deve abranger um conjunto de conhecimentos e ações do Estado focados em compromissos e objetivos comuns, já que a tranquilidade pública depende da consonância entre as leis e a preservação do direito do cidadão.

Tratar da segurança pública, em especial da segurança no trânsito, não diz respeito exclusivamente às leis de trânsito, pois remete à um assunto complexo que aborda, além das questões legais, fatores diversificados como o social, cultural, de educação e, inclusive, de humanização, de amor ao próximo e até mesmo à própria vida.

Um motorista em posse de um veículo automotor acaba tendo uma arma poderosa nas mãos, tornam-se diretamente incumbido por sua vida e de tantos outros, devendo ter em si bem clara a necessidade de dirigir de forma previdente, devendo estar plenamente consciente de sua responsabilidade e responsabilização.

Outro quesito a ser questionado é o termo “acidente” de trânsito, já que o significado de acidente, conforme o dicionário Aurélio (2009), refere à casualidade, imprevisto e inesperado. Mas no trânsito, a maior parte dos acidentes são causados pela imprudência, alta velocidade e desrespeito às leis.

A Lei 11.910/2009, estipulou a compulsoriedade do equipamento suplementar de retenção airbag, os fabricantes de automóveis passaram por um processo de adaptação, aumentando gradativamente o número de carros fabricados com este equipamento e, em 2014, 100% dos produtos fabricados já continham o freio ABS e o airbag frontal de série e não mais como item opcional.

Segundo Bertocchi (2005), a segurança dos veículos automotores pode ser dividida em duas categorias ativa e passiva. Na segurança passiva, os elementos constituintes objetivam a redução no risco de acidentes, como por exemplo, os pneus e o sistema de frenagem; já a segurança passiva permite a redução das consequências que de um acidente como, por exemplo, o cinto de segurança e o airbag.

Ao se tratar de dispositivos de segurança para o trânsito, mesmo sendo o airbag uma ferramenta auxiliar importante para a segurança de passageiros e motoristas, cuidados adicionais são essenciais para se evitar acidentes por mal-uso do mesmo, tais como, o passageiro deve manter o corpo afastado dos compartimentos frontais, não apoiar os pés no painel, evitar viajar com objetos que possam causar ferimentos no impacto com a bolsa em caso de acionamento do airbag e não colocar adesivos ou objetos que venham a bloquear a abertura do airbag.

Bernardino (2009), no Seminário sobre Segurança Veicular: tecnologia x legislação, realizado em São Paulo, questionou a obrigatoriedade do airbag em 100% dos veículos, considerando os prós e contras do dispositivo, que apesar de ter seus benefícios, também devem ser considerados outros quesitos, como por exemplo, a maturidade do condutor em sentir-se confiante demais pela disponibilidade do airbag e manter uma direção ofensiva e alta velocidade, condutores e passageiros em situações especiais tais como gestantes, pessoas de baixa estatura, uso de óculos e crianças. Nestas situações, o disparo do airbag poderia ser muito perigoso, causando lesões graves e até provocando uma situação de fatalidade.

Por outro lado, como a legislação poderia atuar flexibilizando e permitindo que, em algumas situações, o airbag não fosse obrigatório? Como particularizar um caso, como por exemplo, uma pessoa de baixa estatura poder comprar um automóvel sem airbag ou mandar desativá-lo?

Para responder aos questionamentos, fato é que ao se pensar numa legislação, pensa-se no coletivo, no bem maior, e não há como precaver todas as situações atípicas e particulares que poderiam ocorrer, já que cada indivíduo é único e possui suas próprias necessidades também únicas. Em questão de probabilidade, o uso do airbag enquanto instrumento de segurança é benéfico para a maioria das situações, sendo assim, a legislação acertada em determinar seu uso como obrigatório.

Rollim (2006), enfatiza que o papel da polícia é preservar os direitos fundamentais dos cidadãos, protegendo a população e, a partir dessa visão, o entendimento que a atuação da polícia, especialmente da Polícia Militar, é o combate ao crime ou atuação repressiva, e além disso, é a de estar inserida na sociedade, prestando serviço de forma a se garantir a convivência ordeira e pacífica entre as pessoas e, principalmente, a salubridade pública.

Ao considerar a atuação da polícia no trânsito, muitos são os problemas enfrentados por essa corporação, tais como o efetivo diminuído, a falta de recursos e infraestrutura adequados – viaturas, guinchos, tablets, sistema informatizado conectado ao sistema do Detran, etilômetros – incluindo a dificuldade de continuidade das campanhas educativas, que perdem efetividade

por serem lançadas em períodos determinados, mas sem um processo que vise a educação continuada.

Entretanto, os benefícios de se ter a polícia na fiscalização ostensiva de trânsito são indiscutíveis, já que a presença desses profissionais compreende à ordem pública e ao cumprimento das leis de trânsito, devolvendo a sensação de segurança que a sociedade tanto almeja nos dias atuais.

Para um país em que as aulas de direção no trânsito podem ser resumidas no engate das primeiras e segundas marchas a uma velocidade de 40km/h, em que a impunidade e a desobediência às normas de trânsito fazem parte do comportamento social, trabalho é o que não falta para os governantes, policiais e agentes da segurança pública para que hajam, de fato, legislações eficazes e ações de educação no trânsito que alcancem uma conscientização coletiva, provocando mudanças reais na cultura brasileira.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho possibilitou o estudo da utilização do airbag como dispositivo de segurança e a importância do policiamento de trânsito para a prevenção de acidentes e minimização de danos, tendo em vista o grande número de vítimas nas avenidas públicas do país e a premente necessidade de melhoria na segurança do trânsito.

Ao se pensar em segurança no tráfego das vias públicas, fatores diversos precisam ser considerados, tais como, as condições da pavimentação, da sinalização, o número de vias disponíveis, o fluxo, os pedestres e ciclistas, os estacionamentos, as normativas legais e, claro, os veículos automotores e seus condutores. A segurança é responsabilidade de todos, sejam governantes ou a sociedade, considerando que o trânsito de veículos e de pessoas faz parte da vida de todos.

Milhares de veículos circulam pelas avenidas diariamente e, na maioria das vezes, a imprudência dos motoristas e pedestres é que leva à ocorrência de acidentes e fatalidades no trânsito. A partir dessa realidade, o governo brasileiro determinou a obrigatoriedade do airbag em todos os veículos fabricados a partir de 2014, o que levou à uma mudança significativa na oferta de produtos e na qualidade dos dispositivos de segurança automobilísticos.

Esta pesquisa mostrou que o airbag, conjuntamente com o cinto de segurança, podem reduzir em até 60% o número de óbitos ocorridos no trânsito, além de diminuir a gravidade dos acidentes, evitando vítimas fatais e sequelas permanentes para condutores e passageiros.

Entretanto, apesar dos dados positivos, pode-se concluir que nenhum item de segurança por si só é capaz de substituir a necessidade de prudência e previdência por parte do condutor, já que o veículo automotor pode se transformar em uma arma letal nas mãos daqueles que não respeitam as normativas do trânsito e põem em risco, além da sua própria vida, a vida de pedestres, passageiros e ciclistas.

Dentro desse contexto, políticas públicas de segurança efetivas devem ser criadas e, o mais importante, efetivadas e cumpridas por toda a sociedade. Para isso, cabe à Polícia Militar a atribuição de fiscalização do trânsito, já que, como órgão da segurança pública, possui a competência legal e constitucional de auxiliar na manutenção da ordem, por meio de ações ostensiva, preventiva e de educação no trânsito.

A PM é uma das corporações mais numerosas no país, presente em praticamente todos os municípios, com valores sociais significativos, inserida diretamente nas comunidades e capaz de atuar de forma a garantir a ordem e a disciplina entre as pessoas, com a finalidade primordial de certificar os direitos individuais e coletivos dos cidadãos.

Dessa forma, a fiscalização no trânsito pela Polícia Militar é fator essencial para que sejam cumpridas as normativas legais e sejam asseguradas a livre circulação nas vias públicas e a prevenção de acidentes. É salutar a afirmação de que a PM pode e deve atuar no trânsito, por ser um órgão estatal dotado de autoridade de polícia sobre bens e pessoas, pois como polícia ostensiva, decorre de sua atribuição específica a preservação da ordem pública.

Da pesquisa pode-se extrair que, de uma maneira geral, as razões dos acidentes de trânsito são em sua maioria causados por fatores humanos, pelo mau comportamento de motoristas e pedestres, sendo necessária a implementação de medidas que permitam desde a melhoria dos itens de segurança dos veículos, perpassando pela intensificação das ações educativas que busquem a conscientização da população, até o aumento da fiscalização no trânsito por agentes da segurança pública, para que as infrações sejam coibidas e sancionadas de acordo os preceitos legais.

REFERÊNCIAS

ABPAT. Associação Brasileira de Prevenção de Acidentes de Trânsito. **Educação ao trânsito:** regulamentação. Vias Seguras. Disponível em <http://www.vias-seguras.com/educacao/educacao_ao_transito_regulamentacao>. Acesso em: 25.02.18.

ABRAMOVITZ, J. **Cinto de segurança:** mais do que uma questão de design. Rio de Janeiro: PUC, 1997.

BARREIRA, C. **Questão de segurança**: políticas governamentais e práticas sociais. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.

BERNARDINO, A. **Airbag fará a diferença na segurança do motorista?**. Seminário sobre Segurança Veicular: tecnologia x legislação. São Paulo: Associação Brasileira de Engenharia Automotiva, 2009.

BERTOCCHI, M. **Segurança veicular, dispositivos de segurança passiva**: descrição e recomendações. Trabalho monográfico. Mestrado em Engenharia Automotiva. Rio Grande do Sul: CUIMT, 2005.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Senado Federal, 1997.

BRASIL. **Lei 11.910 de 18 de março de 2009**. Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para estabelecer a obrigatoriedade de uso do equipamento suplementar de retenção - airbag. Brasília: Presidência da República, 2009.

BRASIL. Ministério da Saúde. DATASUS. **Estatísticas nacionais**: mortos em acidentes de trânsito e feridos graves em acidentes de trânsito. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticasnacionais/estatisticas_do_ministerio_da_saude>. Acesso em: 18/02/18.

BRASIL. Ministério da Saúde. Portal da saúde. **Metade dos brasileiros não usa cinto de segurança no banco de trás**. 2015. Disponível em: <<http://bvsms.saude.gov.br/ultimas-noticias/1596-metade-dos-brasileiros-nao-usa-cinto-de-seguranca-no-banco-de-tras>>. Acesso em: 01/04/18.

CESVI BRASIL. Centro de Experimentação e Segurança Viária. **Manual técnico de cuidados na reparação com airbags e ABS**. São Paulo: ATP, 2016.

CHAVES, F.; TAN, L. **As três colisões**. Matéria exibida no Auto Esporte, Rede Globo, em julho de 2010. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=6SfyutHzM6o&feature=related>>. Acesso 10/04/18.

CRETELLA JUNIOR, J. **Comentários à Constituição Brasileira de 1988**. vol VI. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993.

DORNELLES, J.R.W. **Segurança pública e direitos humanos: entre pombos e falcões**. Rio de Janeiro: Lume Juris, 2003.

_____. **Dicionário Infopédia da Língua Portuguesa**. Maia: Porto Editora, 2003.

FERREIRA, A.B.H. **Novo dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. 3ª ed. São Paulo: FDN, 2009.

GUEDES, J.; ESTRELA, G. **Do airbag: da Física à Química**. 2008. Disponível em: <<https://mc2h2o.blogspot.com/2008/12/airbags-quimica-na-segurana-do-automvel.html>>. Acesso em: 25/01/18.

ICETRAM. Instituto de Certificação e Estudos de Trânsito e Transporte. **A importância da fiscalização de trânsito para a segurança pública**. Disponível em: <<https://icetran.org.br/blog/importancia-da-fiscalizacao-de-transito/>>. Acesso em: 25/01/18.

LIMA, R.S.; SINHORETTO, J.; BUENO, S. **A gestão da vida e da segurança pública no Brasil**. Revista Sociedade e Estado, v. 30, n.1, p. 123-144, Jan./Abr. 2015.

MEIRELLES, H.L. **Direito Administrativo Brasileiro**. 23ª ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

NETO, D.F.M. **A Segurança Pública na Constituição**. Revista de Informação Legislativa, n.109. Brasília: Senado Federal, 1991.

OLIVEIRA, J.C. **Trânsito seguro: qual é o papel do cidadão - motorista, pedestre ou ciclista - para melhorar o trânsito?** Brasília: Câmara dos Deputados, 2015. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/radio/materias/reportagemespecial/485127-transito-seguro-qual-e-o-papel-do-cidadao---motorista,-pedestre-ou-ciclista---para-melhorar-o-transito-bloco-5.html>>. Acesso em: 28.02.18.

SOARES, R. **Airbag e cinto de segurança reduzem em 60% o risco de ferimentos em acidentes**. Sistema Jornal do Commercio de Comunicação, 2017. Disponível em: <<http://jc.ne10.uol.com.br/blogs/deolhonotransito/2016/03/08/airbag-e-cinto-de-segurancareduzem-60-o-risco-de-ferimentos-em-acidentes/>>. Acesso em: 25/01/18.

SILVA, J.H. **Infração de trânsito urbano: conflito entre policial e infrator**. Monografia de especialização em Segurança Pública. Florianópolis: PMSC, 1997.

SILVA, R.M. **O policiamento ostensivo de trânsito como ferramenta para prevenção e redução da criminalidade.** São Paulo: ILANUD, 2002.

ROLIM, M. **A síndrome da rainha vermelha:** policiamento e segurança pública no século XXI. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.